



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji

KGP.410.006.02.2015  
P/15/020

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa  
T +48 22 444 56 92, F +48 22 444 55 94  
kgp@nik.gov.pl  
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

## I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/020 Działalność Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” <sup>1</sup> i Grupy Kapitałowej PPL <sup>2</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji
Kontroler	Tadeusz Błachnio, doradca ekonomiczny, legitymacja służbowa nr 15413 Rafał Pikus, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 96607 z dnia 24 sierpnia 2015 r. Lidia Różycka, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 95234 z dnia 12 sierpnia 2015 r. <p style="text-align: right;">(dowód: akta kontroli str. 1-4)</p>
Jednostka kontrolowana	Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa
Kierownik jednostki kontrolowanej	Michał Kaczmarzyk, Naczelny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” <sup>3</sup> od 7 lutego 2014 r. Poprzednio Naczelnym Dyrektorem Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” w okresie od 13 lutego 2008 r. do 7 lutego 2014 r. był Pan Michał Marzec. <p style="text-align: right;">(dowód: akta kontroli str. 9)</p>

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie podjęcie w 2014 r. działań restrukturyzacyjnych PPL oraz dotychczasowy przebieg i efekty<sup>4</sup> prowadzonej restrukturyzacji.

Konieczność restrukturyzacji PPL wynikała z zaniechań i nieprawidłowości, które miały miejsce przed 2014 r. i polegały m.in. na:

- przyjęciu niekorzystnych dla PPL rozwiązań w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy<sup>5</sup> i dopuszczeniu do przerostu zatrudnienia,
- braku skutecznego nadzoru nad prowadzeniem niektórych inwestycji, oraz przyjmowaniu zbyt optymistycznych założeń przy planowaniu inwestycji,
- opóźnieniu w utworzeniu odpisu aktualizującego,
- dofinansowywaniu podmiotów z grupy kapitałowej PPL mimo braku rokowań na zwrot zainwestowanego kapitału, oraz zawarcie nieopłacalnej gospodarczo umowy o zarządzaniu lotniskiem w Zielonej Górze,
- dopuszczeniu do opracowania „Planu Generalnego Rozwoju Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie na lata 2012-2037”<sup>6</sup> i „Strategii Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” – Zarządzającego Portem Lotniczym

<sup>1</sup> Dalej także PPL.

<sup>2</sup> Dalej także GK PPL

<sup>3</sup> Dalej także – ND PPL.

<sup>4</sup> Okres objęty kontrolą nie obejmował żadnego całego roku obrotowego, w którym wystąpiły efekty działań restrukturyzacyjnych, a kompleksowa analiza skutków restrukturyzacji powinna obejmować kilka lat obrachunkowych.

<sup>5</sup> NIK wskazywała tę nieprawidłowość i jej potencjalne skutki w wystąpieniu pokontrolnym DTL – 41002-2/00 z dnia 12 kwietnia 2001 r.

<sup>6</sup> Dalej także - Plan Generalny 2012-2037.

im. F. Chopina w Warszawie – węzła sieci TEN-T na lata 2012–2022”<sup>7</sup>, wymagających aktualizacji już w dacie ich odbioru (z tego powodu dokumenty te nie uzyskały pozytywnej opinii Zebrania Delegatów Samorządu Załogi PPL).

Założenia restrukturyzacji PPL i sposób jej przeprowadzenia, a także długofalowe cele - zostały określone w dokumentach „Biznes Plan P.P. „Porty Lotnicze” z elementami restrukturyzacyjnymi na lata 2014-2015” i „Strategia P.P. „Porty Lotnicze” na lata 2014-2024”<sup>8</sup>, które uzyskały pozytywną opinię organów Samorządu Załogi PPL. Przebieg i efekty wdrażania Strategii 2014-2024 są systematycznie monitorowane i oceniane. Opracowano także „Plan Generalny Lotniska Chopina w Warszawie na lata 2015-2040”<sup>9</sup>, który również uzyskał pozytywną opinię Zebrania Delegatów Samorządu Załogi PPL i jest w trakcie procesu zatwierdzania.

NIK ocenia pozytywnie wypracowanie przez PPL strategii wobec podmiotów wchodzących w skład Grupy Kapitałowej PPL i prawidłowość wykonywania praw z posiadanych przez PPL akcji i udziałów w spółkach.

PPL dysponuje rzetelnym systemem planowania gospodarczego i monitorowania wyników działalności, który dostarcza wszechstronnych i wiarygodnych informacji i analiz dla kadry zarządzającej oraz samorządu pracowniczego.

PPL podejmuje działania w celu zwiększenia przychodów i poprawy ich struktury, a polityka taryfowa jest kreowana z poszanowaniem zasady równego traktowania przewoźników.

### **III. Opis ustalonego stanu faktycznego**

#### **1. Planowanie strategiczne i krótkookresowe**

##### **1.1. Opracowanie dokumentów strategii i planu generalnego**

Opis stanu faktycznego

W wyniku wniosku PPL, złożonego za pośrednictwem ministerstwa właściwego do spraw transportu, Komisja Europejska, decyzją K(2010) 4377 z dnia 22 czerwca 2010 r., zmienioną decyzją „C(2012) 1955 final” z dnia 19 marca 2012 r., przyznała PPL (beneficjent) pomoc finansową w wysokości nieprzekraczającej 1 268,8 tys. euro<sup>10</sup> 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). Łączne koszty kwalifikowalnych działań oszacowano na kwotę 2 537,7 tys. euro. Datę zakończenia działania wyznaczono na dzień 31 grudnia 2012 r.<sup>11</sup> oraz określono sześć zadań, w tym pierwsze: sporządzenie strategicznych planów rozwoju portu lotniczego w oparciu o przekształcenie przedsiębiorstwa oraz analizę rynkową. W ramach pierwszego zadania, którego koszt kwalifikowalny miał wynieść 1 089,6 tys. euro, miały zostać opracowane m.in. dokumenty:

- Strategia Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” – podmiotu zarządzającego Portem Lotniczym im. F. Chopina w Warszawie, stanowiącym węzeł TEN-T, na lata 2012-2022.
- Plan ogólny rozwoju Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie na lata 2012-2037, który miał być zgodny z Podręcznikiem Planowania Portów Lotniczych,

<sup>7</sup> Dalej także – Strategia 2012-2022.

<sup>8</sup> Dalej także Strategia 2014-2024.

<sup>9</sup> Dalej także Plan Generalny 2015-2040.

<sup>10</sup> Pierwotnie była to kwota 1 305 tys. euro.

<sup>11</sup> Pierwotnie wyznaczono datę 30 września 2011 r.

Doc 9184-AN/902, a także miał uwzględniać wprowadzane wówczas zmiany w *Prawie Lotniczym*<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 dniu 31 sierpnia 2010 r. PPL, ze względu na brak możliwości uzyskania od wykonawcy produktu odpowiedniej jakości, PPL odstąpiło od umowy zawartej w dniu 1 marca 2010 r. nr PL/000126652/09-809/NZP, której przedmiotem miało być opracowanie pn.: „Strategia P.P. Porty Lotnicze – Zarządzającego Portem Lotniczym im. F Chopina w Warszawie, węzła sieci TEN-T na lata 2010-2020”.

Wybrane przez PPL w postępowaniu konkurencyjnym konsorcjum w składzie SENER Sp. z o.o., SENER INGENIERIA Y SISTEMAS S.A., DELOITTE BUSINESS CONSULTING S.A. i DELOITTE S.L. na podstawie umowy (PL/000126652/10-1108/NZP) z PPL z 27 lipca 2011 r., wykonało w 2012 r. dwa opracowania:

- „Plan Generalny Rozwoju Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie na lata 2012-2037”<sup>13</sup> (w umowie zastrzeżono, że zatwierdzenie „Planu Generalnego” zostało wyłączone z zakresu umowy<sup>14</sup>).
- „Strategia Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” – Zarządzającego Portem Lotniczym im. F. Chopina w Warszawie – węzła sieci TEN-T na lata 2012–2022”.

Wyłączenie zatwierdzania planu generalnego z zakresu umowy motywowano<sup>15</sup> tym, że nie obejmował tego przedmiot zamówienia ponieważ *Prawo lotnicze* w dniu wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia nie zawierało regulacji w zakresie planów generalnych, a także procesu ich opiniowania i zatwierdzania.

Ostateczne protokoły odbioru ww. prac zostały podpisane w dniu 26 listopada 2012 r., a zrealizowane płatności PPL na rzecz konsorcjum wyniosły 2 335,2 tys. zł brutto (1 898,5 tys. zł netto) w tym 1 406,5 tys. zł brutto za Plan Generalny 2012-2037 oraz 928,7 tys. zł brutto za Strategię 2012-2022.

W dniu 18 grudnia 2012 r. w siedzibie PPL odbyło się spotkanie z udziałem pana Tadeusza Jarmuziewicza – Sekretarza Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, podczas którego wiceminister zaakceptował „Strategię 2012-2022” oraz wstępnie ocenił pozytywnie „Plan Generalny 2012-2037”, który miał podlegać procedurze uzgodnień i zatwierdzenia.

(dowód: akta kontroli str. 2257-2611, 5262-5274)

ND PPL przekazał w dniu 27 maja 2013 r. Przewodniczącemu Rady Pracowniczej „Strategię 2012-2022” oraz „Plan Generalny 2012-2037” z prośbą o ich zaopiniowanie przez Zebranie Delegatów Samorządu Załogi PPL<sup>16</sup>. Oba dokumenty zostały negatywnie zaopiniowane w Uchwale nr 7/IX/2013 Zebrania Delegatów z dnia 25 lipca 2013 r. z powodu dezaktualizacji kluczowych założeń opiniowanych dokumentów. Uchwałę zakończono zobowiązaniem ND PPL do opracowania strategii oraz planu generalnego uwzględniających aktualną sytuację społeczno-gospodarczą otoczenia biznesowego PPL.

<sup>12</sup> Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze - tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 ze zm.

<sup>13</sup> Dalej Plan Generalny 2012-2037.

<sup>14</sup> To zastrzeżenie powtórzono za Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia.

<sup>15</sup> Wyjaśnienia w piśmie N/NS/081/510/2015 z dnia 7 września 2015 r. podpisanym przez Dyrektora Biura Strategii i Nadzoru Właścicielskiego.

<sup>16</sup> Dalej także Zebranie Delegatów.

Opóźnione przekazanie „Strategii 2012-2022” oraz „Planu Generalnego 2012-2037” do zaopiniowania przez Zebranie Delegatów motywowane było<sup>17</sup> brakiem w strukturze organizacyjnej PPL jednostki organizacyjnej właściwej do nadzoru i administrowania przedmiotowymi dokumentami. Były ND PPL, nie wyjaśnił<sup>18</sup> przyczyn opóźnień w przekazaniu dokumentów do zaopiniowania, ani powodu niewyegzekwowania zaktualizowania opracowań od ich wykonawcy.

W dniu 13 grudnia 2012 r. PPL zawarło umowę nr PL/000126652/12-1429/FFE z „DPC Danylczenko i Spółka” Sp. J, której przedmiotem było przeprowadzenie audytu projektu pod nazwą „Prace studialne związane z długofalowym rozwojem Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie” – 2009-PL-92003-S. Opinia z audytu, sporządzona w dniu 14 stycznia 2013 r. wskazała na jedno uchybienie w zbadanej dokumentacji zamówień publicznych polegające na tym, że w druku ZP-1 dotyczącym postępowania odnoszącego się do „Strategii 2012–2022” wskazano, iż był to przetarg ograniczony, a faktycznie były to negocjacje z ogłoszeniem. Uchybienie nie miało, wg. audytora, wpływu na ważność postępowania.

(dowód: akta kontroli str. 2611-2658)

Wykonawcy „Strategii 2012-2022” oraz „Planu Generalnego 2012-2037” odmówili dokonania aktualizacji tych dokumentów w ramach realizacji postanowienia §14 umowy, tj. gwarancji, a także zażądali usunięcia z dokumentów swoich logotypów w przypadku dokonania modyfikacji dokumentów przez PPL. PPL nie zleciło wykonania opinii prawnej ws. możliwości wyegzekwowania od wykonawcy aktualizacji dokumentów lub dochodzenia odszkodowania i uznało, że nie zaistniała żadna szkoda związana z realizacją umowy oraz, że zamówienie zostało wykonane należycie, zgodnie z warunkami i treścią umowy, odebrane i oplotone<sup>19</sup>.

W dniu 20 marca 2014 r. została zawarta przez PPL umowa NR PL/000126652/14-179/NR z Ove Arup & Partners Intenational Ltd. Sp. z o.o. na:

- aktualizację projektu planu generalnego Lotniska Chopina w celu wykonania opracowania pn. „Plan Generalny Lotniska Chopina w Warszawie na lata 2015-2040” w terminie do dnia 14 sierpnia 2014 r.,
- wsparcie w procesie uzgadniania i zatwierdzania Planu Generalnego 2015-2040 do czasu uzyskania przez Zamawiającego wszystkich wymaganych przepisami opinii, uzgodnień i zatwierdzeń.

Wynagrodzenie określono na kwotę [...] <sup>20</sup>

Uchwałą nr 13/IX/2014 z dnia 16 września 2014 r. Zebranie Delegatów pozytywnie zaopiniowało Plan Generalny 2015-2040. Urząd Miasta Warszawy nie zgłosił uwag, a Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego<sup>21</sup>, po zgłoszeniu uwag (5 marca 2015 r.) i dokonanych przez PPL poprawkach stwierdził<sup>22</sup>, że Plan Generalny 2015-2040 spełnia wymagania *Prawa Lotniczego*. Na koniec października 2015 r. Plan Generalny 2015-2040 był w trakcie uzgadniania z Ministrem Obrony Narodowej.

<sup>17</sup> Wyjaśnienia w piśmie N/NS/081/510/2015 z dnia 7 września 2015 r. podpisanym przez Dyrektor Biura Strategii i Nadzoru Właścicielskiego oraz wyjaśnienia PPL/N/F/538/081 – 49/2015 z dnia 7 grudnia 2015 r. podpisane przez Zastępcę ND PPL, Dyrektora pionu finansowego.

<sup>18</sup> Pismo Michała Marca byłego Naczelnego Dyrektora PPL z dnia 16 października 2015 r.

<sup>19</sup> Wyjaśnienia w piśmie N/NS/081/510/2015 z dnia 7 września 2015 r. podpisanym przez Dyrektor Biura Strategii i Nadzoru Właścicielskiego.

<sup>20</sup> W wystąpieniu pokontrolnym NIK wyłączyła jawność informacji ustawowo chronionych, stanowiących tajemnicę przedsiębiorcy, na podstawie art. 5 ust. 2. ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2014 r., poz. 782) i art. i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) w interesie przedsiębiorcy, przez ich wykreślenie i zastąpienie w całym tekście wystąpienia pokontrolnego oznaczeniem [...].

<sup>21</sup> Dalej także ULC

<sup>22</sup> W piśmie z dnia 30 czerwca 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 2659-2715, 5172)

W dniu 21 marca 2014 r. została zawarta przez PPL umowa nr PL/000126652/14-283/NR z Ernst & Young Sp. z o.o. Corporate Finance Spółka komandytowa na „Opracowanie krótkoterminowego biznes planu P.P. „Porty Lotnicze” z elementami restrukturyzacyjnymi oraz aktualizacja Strategii P.P. „Porty Lotnicze” na lata 2014-2024”. Wynagrodzenie ustalono na kwotę [...] tys. zł brutto ([...] tys. zł netto).

Zlecenie opracowania aktualizacji Strategii 2012-2022, w wyniku której opracowano Strategię 2014-2024, mimo że nie jest to dokument wymagany *Prawem lotniczym* motywowane było<sup>23</sup> m.in. tym, że nowemu ND PPL (powołanemu w lutym 2014 r.) została powierzona misja dokonania głębokiej restrukturyzacji PPL, która spotkała się początkowo z oporem załogi i istniało ryzyko, że PPL nie będzie w stanie zaktualizować tego dokumentu własnymi siłami.

Powołując się na art. 35 ust. 2 pkt 1) *ustawy o PPL*, ND PPL przekazał w dniu 4 września 2014 r. do zaopiniowania przez Radę Pracowniczą PPL dokument pn. „Biznes Plan P.P. „Porty Lotnicze” z elementami restrukturyzacyjnymi na lata 2014-2015”. W uchwale nr 33/IX/2014 z dnia 17 października 2014 r. Rada Pracownicza PPL wskazała, że zgadza się z założeniami Biznes Planu P.P. „Porty Lotnicze” z elementami restrukturyzacji na lata 2014-2015”, iż należy dążyć do większej efektywności i konkurencyjności przedsiębiorstwa.

W dniu 25 lutego 2015 r. Zebranie Delegatów podjęło Uchwałę nr 2/IX/2015 ws. opinii dotyczącej Strategii 2014-2024 i pozytywnie zaopiniowało zaktualizowane definicje Misji i Wizji PPL, ale wskazało na szereg obszarów, które nie uwzględniały dokonanej w PPL restrukturyzacji, np. w obszarze zasad wynagradzania.

Monitorowanie realizacji Strategii 2014-2024 w tym „Biznes Planu PPL na lata 2014-2015” prowadziło Biuro Strategii i Nadzoru Właścicielskiego, które co miesiąc przygotowywało raport zbiorczy z realizacji Inicjatyw Biznes Planu.

PPL w dniu 31 marca 2014 r. z firmą Profile Sp. z o.o., wyłonioną w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia w trybie procedury negocjacyjnej, zawarło umowę PL/000126652/14/296/, której przedmiotem była usługa doradztwa i wsparcia public relations w wybranych zakresach działalności PPL. Wynagrodzenie wykonawcy określono na kwotę 287,8 tys. zł brutto (234 tys. zł netto) tj. 32 tys. zł brutto (26 tys. zł netto) miesięcznie przez dziewięć miesięcy. Kontrola wykazała, że wykonawca przedstawiał comiesięczne sprawozdania z realizacji umowy, a także analizy ilościowe i jakościowe publikacji związanych z sytuacją PPL.

(dowód: akta kontroli str. 2715-2808, 4100-4110, 4933-4936, 5263, 5266, 5396-5403)

## 1.2. Plany roczne (budżety) i plany przekazywane Prezesowi ULC

PPL opracowuje roczne budżety na kolejne lata, zawierające: założenia, plan przychodów, plan kosztów, planowane wyniki oraz przepływy i bilans, plan przedsięwzięć inwestycyjnych (rzeczowych i kapitałowych), założenia finansowania zewnętrznego, planowany fundusz hałasowy, środki finansowe planowane do pozyskania z UE, plan dla lotniska Zielona Góra–Babimost. Rada Pracownicza PPL pozytywnie zaopiniowała<sup>24</sup> projekty budżetów rocznych PPL na lata: 2012–2015.

Opis stanu  
faktycznego

<sup>23</sup> Wyjaśnienia PPL/N/NS081/573/2015 z dnia 12 października, podpisane przez Dyrektora Biura Strategii i Nadzoru Właścicielskiego.

<sup>24</sup> Odpowiednio: uchwałą nr 129/MIII/2012 z dnia 23 stycznia 2012 r., 2013 – uchwałą nr 8/IX/2013 z dnia 27 lutego 2013 r., 2014 (korekta) – uchwałą nr 23/IX/2014 z dnia 27 sierpnia 2014 r., 2015 – uchwałą nr 7/IX/2015 z dnia 20 lutego 2015 r.

ND PPL, powołując się na art. 175 *Prawa lotniczego*, przekazał Prezesowi ULC dwuletnie plany gospodarcze na lata 2014-2015, oraz lata 2015-2016<sup>25</sup>, które nie zostały zaopiniowane przez Zebranie Delegatów.

Nieprzedstawianie planów dwuletnich do zaopiniowania przez Zebranie Delegatów uzasadniano<sup>26</sup> tym, że nie stanowią one wieloletnich/długoterminowych prognoz finansowych i jako takie nie podlegają opiniowaniu. Wskazywano także, że są to plany budowane na podstawie budżetów rocznych, które zostały pozytywnie zaopiniowane przez Radę Pracowniczą PPL.

(dowód: akta kontroli str. 4937-4938)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Nie podważając przedstawionych wyjaśnień, NIK wskazuje, że opiniowanie planów wieloletnich, a takimi są plany dwuletnie, należy do kompetencji Zebrania Delegatów na podstawie art. 33 pkt 3) *ustawy o PPL*.

### **1.3. Oceny działalności Rady Pracowniczej i Naczelnego Dyrektora PPL przez Zebrania Delegatów Samorządu Załogi PPL**

Opis stanu  
faktycznego

W art. 33 pkt 3) *ustawy o PPL* określono, że Zebranie Delegatów dokonuje rocznej oceny działalności Rady Pracowniczej i Naczelnego Dyrektora, a w § 39 Statutu PPL<sup>27</sup> określono, że Zebranie Delegatów sprawuje kontrolę dokonując rocznej oceny Rady Pracowniczej i Naczelnego Dyrektora, a Rada Pracownicza ma prawo kontrolowania wszystkich dziedzin działalności PPL z wyjątkiem spraw dotyczących obronności i bezpieczeństwa Państwa. Zebranie Delegatów Samorządu Załogi PPL dokonało pozytywnej oceny pracy Rady Pracowniczej PPL:

- za okres od listopada 2011 r. do października 2012 r. w uchwale nr 22/VIII/2012 z dnia 24 października 2012 r.,
- za okres od 6 listopada 2012 r. do 26 listopada 2013 r. w uchwale nr 8/IX/2013 z dnia 27 listopada 2013 r.,
- za okres od 27 listopada 2013 r. do dnia 19 listopada 2014 r., w uchwale nr. 15/IX/2014 z dnia 20 listopada 2014 r.
- za okres od 20 listopada 2014 r. do 26 października 2015 r. w uchwale nr 4/IX/2015 z dnia 26 października 2015 r.

Ocena pracy ND PPL była przedmiotem głosowań w trakcie Zebrań Delegatów Samorządu Załogi PPL:

- za 2011 r. w uchwale nr 19/VIII/2012 z dnia 28 czerwca 2012 r. dokonano pozytywnej oceny,
- za 2012 r., głosowana w dniu 26 czerwca 2013 r. uchwała nr 7/IX/2013 o pozytywnej rocznej ocenie nie została przyjęta,
- za 2013 r. – w przyjętej uchwale nr 7/IX/2014 z dnia 25 czerwca 2014 r. dokonano negatywnej rocznej oceny,
- negatywnie oceniono działalność ND PPL w okresie od 7 lutego 2014 r. do 6 marca 2014 r. - w uchwale nr 3/IX/2014 z dnia 25 marca 2014 r.,
- negatywnie oceniono działania ND PPL w zakresie realizacji Programu Dobrowolnych Odejść w uchwale nr 9/IX/2014 z dnia 26 czerwca 2014 r.,
- negatywnie oceniono prowadzoną przez ND PPL politykę wobec załogi przedsiębiorstwa w uchwale nr 16/IX/2014 z dnia 21 listopada 2014 r.
- za 2014 r. w przyjętej uchwale nr 5/IX/2015 z dnia 26 października 2015 r. wskazano m.in. na opracowanie w 2014 r. Planu Generalnego 2015-2040 oraz

<sup>25</sup> Po kontroli NIK (Delegatury w Warszawie) przeprowadzonej w II półroczu 2013 r. dotyczącej wydawania dokumentów uprawniających do działania w lotnictwie cywilnym i wypełnianie obowiązków z nich wynikających (P/13/080) skierowano do PPL wniosek o przedstawianie do wiadomości Prezesowi ULC, 2-letnich planów ekonomiczno-finansowych na kolejne lata.

<sup>26</sup> Wyjaśnienia F/470/FFC/081-40/2015 z dnia 14 października podpisane przez Dyrektora Pionu Finansowego.

<sup>27</sup> Dokument zatwierdzony 12 marca 2002 r. przez Ministra Infrastruktury, aneksowany 13 marca 2003 r.

Strategii 2014-2024 podkreślając, że osiągnane wyniki biznesowe są równie ważne jak wyniki społeczne.

(dowód: akta kontroli str. 2809-3054)

Ustalone  
nieprawidłowości

Nierzetelne, a w konsekwencji niegospodarne, było przygotowanie i realizacja przez PPL działania, dofinansowanego przez UE, zatytułowanego „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) w zakresie zadania „Sporządzenie strategicznych planów rozwoju portu lotniczego w oparciu o przekształcenie przedsiębiorstwa oraz analizę rynkową”.

Opracowane w 2012 r. w ramach realizacji ww. zadania dokumenty Strategia 2012-2022 i Plan Generalny 2012-2037, za które zapłacono wykonawcy kwotę 2 335 tys. zł brutto nie uzyskały pozytywnej opinii Zebrania Delegatów ze względu na dezaktualizację założeń na których były oparte. W związku z tym PPL zmuszone było zlecić w 2014 r. aktualizacje powyższych dokumentów, które kosztowały łącznie 1 648,2 tys. zł brutto.

Niezależnie od faktu, że obowiązek sporządzania, opiniowania i zatwierdzania planów generalnych wprowadzono aktualizacją *Prawa lotniczego* z dnia 30 czerwca 2011 r., tj. w trakcie przygotowywania przez PPL postępowania na wykonanie ww. dokumentów (ogłoszenie postępowania nastąpiło 7 października 2010 r., a umowę podpisano w dniu 27 lipca 2011 r.), NIK stoi na stanowisku, że należało tak sformułować warunki zamówienia, aby zagwarantowane było skorzystanie przez wykonawców z możliwie najnowszych prognoz oraz aby zapewnione było wykonanie dokumentów z uwzględnieniem zmian legislacyjnych. Należy bowiem wskazać, że KE już w Decyzji K(2010) 4377 z dnia 22 czerwca 2010 r. przewidywała, że plan generalny miał być zgodny z *Podręcznikiem Planowania Portów Lotniczych Doc 9184-AN/902*, a także miał uwzględniać przygotowywane wówczas zmiany w *Prawie lotniczym*. Argument, że Strategia 2012-2022 straciła swoją aktualność gdyż „nie przewidywała przeprowadzenia gruntownej restrukturyzacji firmy”<sup>28</sup> dyskredytuje ten dokument i potwierdza ocenę NIK. Opracowywanie strategicznego dla PPL dokumentu, w celu petryfikowania nieracjonalnej struktury kosztów, mimo znanego od dawna problemu przerostu kosztów osobowych, należy uznać za nieprawidłowe. NIK nie akceptuje także argumentacji, że półroczne opóźnienie przekazania przez byłego ND PPL „Strategii 2012-2022” oraz „Planu Generalnego 2012-2037” do zaopiniowania przez Zebranie Delegatów można uzasadnić brakiem w strukturze organizacyjnej PPL jednostki właściwej do nadzoru i administrowania przedmiotowymi dokumentami. NIK stoi na stanowisku, że do czynności przekazania dokumentu do zaopiniowania wystarczający był sekretariat ND PPL, a jeżeli specjalna komórka była niezbędna z innych względów to należało ją powołać odpowiednio wcześniej.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonej nieprawidłowości działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Ocena cząstkowa

## 2. Wyniki działalności PPL

### 2.1. Wyniki operacyjne i ekonomiczno-finansowe

<sup>28</sup> Wyjaśnienia PPL/N/F/538/081-49/2015 z dnia 7 grudnia 2015 r. podpisane przez Zastępcę Naczelnego Dyrektora PPL Dyrektora Pionu Finansowego.



Rada Pracownicza PPL, zgodnie z art. 35 ust. 2 pkt 2 *ustawy o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze”*<sup>29</sup> przyjmowała w wymaganych terminach roczne sprawozdania finansowe i sprawozdania z działalności PPL za lata:

- 2012 - uchwałą nr 26/IX/2013 z dnia 17 czerwca 2013 r.
- 2013 - uchwałą nr 17/IX/2014 z dnia 27 czerwca 2014 r.
- 2014 - uchwałą nr 16/IX/2015 z dnia 22 maja 2015 r.

Ponadto PPL sporządzało skonsolidowane sprawozdania finansowe dotyczące GK PPL i Rada Pracownicza przyjmowała je za lata:

- 2012 - uchwałą nr 17/IX/2013 z dnia 28 marca 2013 r.
- 2013 - uchwałą nr 22/IX/2014 z dnia 1 sierpnia 2014 r.
- 2014 - uchwałą nr 18/IX/2015 z dnia 12 czerwca 2015 r.

PPL sporządzało również kwartalne informacje statystyczne F-01/I-01, w których prezentowało osiągnięte wyniki finansowe. Największe rozbieżności pomiędzy wynikiem finansowym prezentowanym w sprawozdaniu F-01/I-01 a danymi zawartymi w sprawozdaniu finansowym PPL dotyczyły roku 2013, a wynikały z m.in. z ujęcia w bilansie utworzonych rezerw na odszkodowania<sup>30</sup> w wysokości 278 348,2 tys. zł. oraz odpisów aktualizujących wartość inwestycji w kwocie 145 647,4 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 3373, 3485, 3582, 3649, 3728, 3799, 3862-3867, 3890-3905, 4124, 4324-4325, 4342)

PPL przeprowadzało systematyczne analizy wyników operacyjnych i ekonomicznych uzyskanych w danym okresie sprawozdawczym, tak w odniesieniu do wykonania z analogicznego okresu roku poprzedniego, jak i w odniesieniu do zaplanowanego budżetu na dany rok. Sporządzano raporty controllingowe m.in. dla Zarządu PPL, Rady Pracowniczej, raporty statystyczne oraz prezentacje dotyczące sytuacji finansowej PPL i realizacji budżetu, które były przedkładane Radzie Pracowniczej i Zebraniu Delegatów.

(dowód: akta kontroli str. 4136-4139, 4144, 4939-4942)

W latach 2012-2015 (I półrocze) liczba operacji lotniczych na Lotnisku im. Chopina w Warszawie wyniosła odpowiednio: 140,1 tys., 144,1 tys., 140,7 tys. i 61,1 tys. a liczba obsługanych pasażerów odpowiednio: 9 605,7 tys., 10 695,9 tys., 10 601,7 tys., 5 173,8 tys.

Wzrost ruchu lotniczego w 2013 r. spowodowany był m.in. kilkumiesięcznym przeniesieniem operacji lotniczych z lotniska w Modlinie, w tym przewoźnika Ryanair, który od 2014 r. powrócił do lotów z Modlina. W 2014 r., w stosunku do 2013 r., zmalała liczba operacji lotniczych o 2,3% oraz liczba obsługanych pasażerów o 0,9%, chociaż była wyższa, niż w roku 2012, co wskazuje na tendencję wzrostową ruchu lotniczego.

(dowód: akta kontroli str. 3884, 4144, 5178-5179)

Wyniki ekonomiczne<sup>31</sup> (w tys. zł) PPL w latach 2012-2015 zawiera zestawienie:

Lp.	wyszczególnienie	2012	2013	2014	2015 (prognoza <sup>32</sup> )
-----	------------------	------	------	------	-----------------------------------

<sup>29</sup> Ustawa z dnia 23 października 1987 r., Dz.U. 1987.33.185 ze zm., zwana dalej *ustawą o PPL*.

<sup>30</sup> Odszkodowanie dla rodziny Branickich na kwotę 167 850,5 tys. zł oraz z tytułu Obszaru Ograniczonego Użytkowania w kwocie 110 497,7 tys. zł.

<sup>31</sup> PPL zarządza lotniskiem Zielona Góra-Babimost, którego udział stanowił zaledwie 0,2% przychodów i 0,7% kosztów, i dla którego nie są prowadzone oddzielne księgi rachunkowe (poza odrębną ewidencją przychodów, kosztów i inwestycji).

<sup>32</sup> Wyniki uzyskane przez PPL za okres 9 miesięcy 2015 r. wskazują wg. NIK, że prognozy wyników rocznych dokonano z wystarczającą ostrożnością.

Lp.	wyszczególnienie	2012	2013	2014	2015 (prognoza <sup>32</sup> )
1.	Przychody ze sprzedaży	670 305,7	712 907,4	701 570,2	741 164,9
1a.	w tym: - usługi lotnicze	480 082,3	525 565,6	505 023,2	508 442,7
1b.	- usługi pozalotnicze	188 124,3	185 016,6	194 766,7	230 808,3
2.	Koszty operacyjne	597 563,4	613 354,8	792 468,7	520 074,1
2a.	w tym: - amortyzacja	111 700,0	117 658,3	117 753,9	130 491,9
2b.	- usługi obce	94 745,7	85 945,1	94 577,1	122 989,7
2d.	- wynagrodzenia	251 891,1	258 441,5	202 518,8	155 182,1
3.	Wynik na sprzedaży	72 742,3	99 552,6	-90 898,4	221 090,8
4.	Wynik finansowy brutto	91 117,3	-346 169,4	-98 271,5	228 130,4
5.	Wynik finansowy netto	71 675,5	-318 430,2	-88 641,7	160 017,8

(dowód: akta kontroli str. 3671-3710, 3748-3785, 3800-3860, 3887, 3889, 4142-4143, 5003-5030, 5033)

PPL uzyskało w latach 2012-2014 wartości wskaźników rentowności:

- sprzedaży netto<sup>33</sup> wynoszący: 10,7%, -44,7% i -12,63%,
- majątku<sup>34</sup> wynoszący: 2,5%, -10,9% i -2,95%,
- kapitału<sup>35</sup> wynoszący: 3,1%, -16,0% i -4,88%

PPL uzyskało w latach 2012-2014 wskaźniki płynności:

- bieżącej<sup>36</sup> wynoszący: 2,8, 1,4 i 0,48,
- szybki<sup>37</sup> wynoszący: 2,7, 1,4 i 0,47,
- superszybki<sup>38</sup> wynoszący: 0,05, 0,74 i 0,62

W latach 2012-2014 PPL uzyskało wskaźniki majątkowe:

- trwałości struktury finansowania<sup>39</sup>, odpowiednio: 0,90, 0,74 i 0,75,
- obciążenia majątku zobowiązaniami<sup>40</sup>, odpowiednio: 0,19, 0,32 i 0,42,
- pokrycia majątku trwałego kapitałami stałymi<sup>41</sup>, odpowiednio: 1,11, 0,88 i 0,81,

których wysokość wskazuje na niskie ryzyko finansowe, a co za tym idzie niezależność finansową i możliwość pozyskiwania finansowania zewnętrznego.

Pogorszenie wartości wskaźników wynikało m.in. z poniesionej przez PPL w latach 2013-2014 straty, która była konsekwencją zdarzeń jednorazowych, tj. wysokich odpisów aktualizujących oraz rezerw w 2013 r., a także kosztów restrukturyzacji zatrudnienia w 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 3671-3710, 3748-3785, 3800-3860)

## 2.2. Przychody

Opis stanu  
faktycznego

Lotniska osiągają przychody z usług lotniczych i z usług pozalotniczych, a za korzystny uważa się stan, w którym przeważają przychody z usług

<sup>33</sup> Liczony jako iloraz wyniku finansowego netto (wynik po pomniejszeniu o obowiązkową wpłatę 15% na rzecz Skarbu Państwa) i przychodów ze sprzedaży.

<sup>34</sup> Liczony jako iloraz wyniku finansowego (po pomniejszeniu o wpłatę 15% na rzecz Skarbu Państwa) i sumy aktywów.

<sup>35</sup> Liczony jako iloraz wyniku finansowego (po pomniejszeniu o wpłatę 15% na rzecz Skarbu Państwa) i funduszu własnego.

<sup>36</sup> Liczony jako iloraz aktywów obrotowych i zobowiązań krótkoterminowych, optymalna wartość 1,2 do 2.

<sup>37</sup> Liczony jako iloraz aktywów obrotowych pomniejszonych o zobowiązania krótkoterminowe i zobowiązań krótkoterminowych, optymalna wartość powinna być większa od 1.

<sup>38</sup> Liczony jako iloraz środków pieniężnych i zobowiązań krótkoterminowych, optymalna wartość nie powinna być mniejsza od 1.

<sup>39</sup> Liczony jako iloraz kapitałów własnych ze zobowiązaniami długookresowymi, rezerwami, rozliczeniami międzyokresowymi (długoterminowymi) i aktywów ogółem. Im wyższa wartość wskaźnika, tym struktura finansowania jest trwalsza, a co za tym idzie mniejsze jest ryzyko finansowe.

<sup>40</sup> Liczony jako iloraz zobowiązań ogółem do aktywów ogółem. Im niższa wartość wskaźnika tym mniejsze zadłużenie przedsiębiorstwa, czyli również ryzyko finansowe. Optymalne wartości to od 0,57 do 0,67.

<sup>41</sup> Liczony jako relacja kapitałów stałych do aktywów trwałych

pozalotniczych<sup>42</sup>. W PPL struktura przychodów<sup>43</sup> w latach 2012-2015 (I półrocze) kształtowała się następująco:

- 2012 – przychody: lotnicze 71,7%, pozalotnicze 28,1%,
- 2013 - przychody: lotnicze 73,8%, pozalotnicze 26,0%,
- 2014 - przychody: lotnicze 72,0%, pozalotnicze 27,8%,
- 2015 (I półrocze) - przychody: lotnicze 70,2%, pozalotnicze 29,7%.

(dowód: akta kontroli str. 3887, 3889, 5033)

Stosowane przez PPL taryfy opłat lotniskowych oraz infrastrukturalnych ustalane są w oparciu o przepisy prawa krajowego właściwe dla danego rodzaju opłat. W 2015 r. obowiązywała: „Taryfa opłat lotniskowych na Lotnisku Chopina w Warszawie”, która po przeprowadzeniu konsultacji z przewoźnikami stale korzystającymi z lotniska została zatwierdzona przez Prezesa ULC w dniu 16 października 2014 r. PPL przeprowadziło konsultacje w sprawie nowych stawek opłat lotniskowych z przewoźnikami stale korzystającymi z lotniska, które zakończono 27 lipca 2015 r. Uzgodniony projekt Taryfy opłat lotniskowych został przedstawiony w dniu 28 lipca 2015 r. Prezesowi ULC do zatwierdzenia.

Opłaty infrastrukturalne obowiązujące w 2015 r. wraz z zasadami ich naliczania i pobierania zostały zawarte w dokumencie „Zasady naliczania i pobierania opłat za dostęp do urządzeń i powierzchni lotniska oraz za użytkowanie scentralizowanej infrastruktury Lotniska Chopina w Warszawie” – edycja 22, weszła w życie z dniem 1 listopada 2014 r.

Przeprowadzona w trakcie kontroli analiza 10 umów dotyczących przychodów z działalności lotniczej wykazała, że PPL stosuje zasadę równego traktowania kontrahentów, określoną art. 67 ust. 1 *Prawa lotniczego*.

PPL jest członkiem Komitetu Koordynacyjnego od dnia 7 grudnia 2011 r., tj. od dnia jego powołania, jak wymagał art. 67. ust. 3 *Prawa lotniczego*, który nakładał obowiązek utworzenia komitetu z udziałem przedstawicieli: zarządzających lotniskami, organów służb ruchu lotniczego, użytkowników lotnisk lub ich organizacji oraz podmiotów świadczących obsługę naziemną lub inne organizacje użytkowników.

(dowód: akta kontroli str. 4132-4141, 4144, 4146-4183, 5260-5261)

PPL w latach 2012-2014 podejmowało działania mające na celu zwiększenie przychodów z usług pozalotniczych, takich jak: zmiany w zagospodarowaniu powierzchni, co zwiększyło przychody z najmu, zamieszczenie reklam wielkoformatowych, wynajęcie powierzchni reklamowej na wózkach bagażowych, otworenie dwóch nowych sklepów, przeprowadzanie akcji reklamowych, itp.

Dyrektor Biura Handlowego PPL<sup>44</sup> wyjaśnił, że przed 2014 PPL nie posiadało „analiz objaśniających niski udział przychodów pozalotniczych w całkowitych przychodach Lotniska Chopina...”. W drugiej połowie 2014 r. przeprowadzono analizę poziomu przychodów pozalotniczych w porównaniu do benchmarku Airports Council International<sup>45</sup>. Najważniejsze wnioski i spostrzeżenia wynikające z analizy były następujące:

- ze względu na dynamiczny rozwój lotniska, przychody lotnicze rosły szybciej, niż pozalotnicze,

<sup>42</sup> Zob. np. Lotniska regionalne skorzystają na wyjsciu spod skrzydeł PPL. Rynek Infrastruktury autor: Sebastian Gościński (data publikacji: 2015-08-21) <http://www.rynekinfrastruktury.pl/mobile/lotniska-regionalne-skorzystaja-na-wyjsciu-spod-skrzydel-ppl-50597.html>

<sup>43</sup> Bez przychodów PL Zielona Góra-Babimost.

<sup>44</sup> W piśmie OH/2294/15 z dnia 29 września 2015 r..

<sup>45</sup> Międzynarodowa Rada Portów Lotniczych- organizacja, której celem jest: promowanie regulacji prawnych i międzynarodowych umów, współpraca w zakresie wymiany informacji oraz udzielanie specjalistycznej pomocy nowo powstałym portom lotniczym. <https://www.aci-europe.org/>

- w 2012 r. zmniejszyła się powierzchnia handlowa i gastronomiczna dostępna dla pasażerów (ze względu na rozbudowę i remont terminala), co w efekcie przyniosło spadek przychodów,
- lotniska, które mają większy wskaźnik udziału przychodów z działalności pozalotniczej posiadają przychody których nie ma Lotnisko Chopina lub są inaczej alokowane, m.in. usługi hotelarskie) i zarządzanie nieruchomościami i sprzątanie (przychody podmiotu GK PPL usługi doradcze (brak w działalności PPL), opłaty za korzystanie z infrastruktury lotniska (alokowane do przychodów lotniczych w PPL), sprzedaż paliw (Na Lotnisku Chopina paliwo sprzedają agenci paliwowi, którzy uiszczają opłatę za dostęp do infrastruktury paliwowej, w PPL jest to zaliczane do przychodów lotniczych).

W celu zwiększenia wskaźnika udziału przychodów pozalotniczych w przychodach całkowitych, w 2015 r. PPL podjęło następujące działania: w zakresie przychodów z wynajmu powierzchni m.in. otwarto nową sferę komercyjną i gastronomiczną, rozpoczęto inwentaryzację powierzchni pod wynajem, przeprowadzono postępowania przetargowe na: bank, bankomaty, operatorów usług rent a car, stołówkę, kantory (PPL szacuje uzyskanie dodatkowych przychodów z przeprowadzonych postępowań na ok. 10,9 mln zł rocznie), w zakresie ponadstandardowej obsługi pasażerskiej prowadzona była kampania reklamowa salonów, przegląd cenników, oraz prace nad wprowadzeniem możliwości zakupu wejścia do salonów online, w zakresie przychodów z usług parkingowych PPL planuje otwarcie nowego parkingu długoterminowego i wprowadzenie promocji dla wyjeżdżających na kilka, kilkanaście dni. Ponadto PPL wprowadziło możliwość zakupu w strefie duty free dla pasażerów przylatujących.

(dowód: akta kontroli str. 4132-4135, 4146-4155, 4305-4306, 4310-4319)

Uwagi dotyczące badanej działalności

Do połowy 2014 r. PPL nie analizowało przyczyn niskiego poziomu przychodów pozalotniczych. Nie były przeprowadzane porównania tych przychodów z przychodami innych lotnisk, co nie sprzyjało polepszeniu efektywności ich uzyskiwania.

### 2.3. Koszty

Opis stanu faktycznego

Odnutowany w 2014 r. wzrost kosztów w działalności operacyjnej o 29,2%, który spowodował stratę na sprzedaży, wynikał głównie z przeprowadzanych działań restrukturyzacyjnych tj. kosztów związanych z Programem Dobrowolnych Odejść (PDO). Koszty związane z PDO wykazano w kosztach ubezpieczeń społecznych i innych świadczeń pracowniczych (wzrost z 66 070,0 tys. zł do 312 696,0 tys. zł, tj. o 373%). W 2014 r. wzrosły w porównaniu do 2013 r. również koszty usług obcych o 10%, co związane było m.in. z realizacją usług ochrony lotniska przez firmę zewnętrzną. W 2014 r. w stosunku do roku 2013 zmniejszyły się pozostałe koszty operacyjne o ponad 314 169,7 tys. zł. W 2013 r. wysoka ich wartość miała charakter jednorazowy, ponieważ wynikała z: utworzonych rezerw na odszkodowania związane z utworzeniem Obszaru Ograniczonego Użytkowania<sup>46</sup> Lotniska Chopina oraz rezerw na odszkodowania za użytkowanie gruntów, które PPL wykorzystuje dla swojej działalności w kwocie łącznej 278 348,0 tys. zł, wzrostu odpisów aktualizujących należności, inwestycje i zapasy (z 28 317,0 tys. zł do 43 219,0 tys. zł). W porównaniu z 2013 r. w 2014 r. zmalały koszty finansowe o 125 099,3 tys. zł. Wykazany spadek kosztów wynikał z bardzo wysokiego ich poziomu w roku 2013, który był skutkiem jednorazowego dokonania odpisów aktualizujących wartość udziałów w dwóch spółkach GK PPL tj. Mazowieckiego

<sup>46</sup> Dalej jako OOU. Jest to obszar związany z oddziaływaniem hałasowym portu. W ramach OOU do sierpnia 2013 r. uprawnieni mogli zgłaszać roszczenia wobec PPL o odszkodowania.

Portu Lotniczego Warszawa Modlin Sp. z o.o. oraz Portu Lotniczego Rzeszów Jasionka Sp. z o.o. w łącznej wysokości 145 647,4 tys. zł

W 2014 r. nastąpił wzrost bezosobowego funduszu płac w stosunku do roku 2013. o kwotę 473,2 tys. zł. Wzrost odnotowano w również w I półroczu 2015 r., gdzie kwota kosztów osiągnęła wartość 1 116,7 tys. zł, co stanowiło 91% kosztów roku 2014. Wg wyjaśnień<sup>47</sup>, Dyrektor Biura Personalnego PPL - fundusz bezosobowy zwiększył się w wyniku zawarcia w 2014 r. dwóch kontraktów menedżerskich<sup>48</sup> oraz, w związku z prowadzonym w 2014 r. procesem restrukturyzacji<sup>49</sup>, zawarciem umów związanych z doradztwem podczas negocjacji ZUZP i innych porozumień grupowych, oraz mediacji.

Zawyżone, w stosunku do innych europejskich lotnisk koszty osobowe PPL były przyczyną podjęcia działań restrukturyzacyjnych, które są opisane w pkt. 3. niniejszego wystąpienia.

(dowód: akta kontroli str. 3671-3710, 3748-3785, 3800-3860, 4305-4306, 4124, 4320-4325, 4342)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

## 2.4. Gospodarowanie majątkiem

Opis stanu  
faktycznego

W myśl art. 10 *ustawy o PPL*, PPL może zbywać środki trwałe oraz ustanawiać ograniczone prawa rzeczowe w stosunku do tych środków. Zbycie środków trwałych będących częścią czynnych systemów zabezpieczenia ruchu lotniczego wymaga zgody ministra właściwego ds. transportu, natomiast zbycie pozostałych środków trwałych wymaga zgody Rady Pracowniczej.

W latach 2012-2015 (I półrocze) sprzedano środki trwałe na kwotę odpowiednio: 2 117,0 tys. zł, 757,9 tys. zł, 39,7 tys. zł, 13,7 tys. zł. Likwidacja majątku trwałego odbywała się do dnia 16 czerwca 2014 r. na podstawie *Instrukcji w sprawie postępowania przy likwidacji składników majątku – środków trwałych ST i niskocennych składników rzeczowych długotrwałego użytkowania PNU w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze”<sup>50</sup>*. Zgodnie z ww. *Instrukcją* środki trwałe zdejmowano ze stanu ewidencyjnego, przekwalifikowywano na towary i przekazywano do magazynu w celu odsprzedaży.

(dowód: akta kontroli str. 3906-4028, 4059-4090)

PPL w dniu 11 marca 2014 r. nabyło<sup>51</sup> od Spółki LS Airport Services S.A.<sup>52</sup> nieruchomość, składającą się z czterech działek ewidencyjnych<sup>53</sup>, na której zlokalizowana była oczyszczalnia wód deszczowych oraz parking i droga dojazdowa na parking<sup>54</sup> za kwotę 6 310,4 tys. zł<sup>55</sup>. Od listopada 2013 r. PPL dzierżawiły ww. działki, za których użytkowanie miesięczny czynsz wynosił 84,8 tys. zł netto<sup>56</sup>. Decyzja o zakupie wynikała z potrzeby uregulowania własności na wykorzystywanych przez PPL działkach, na których posadowione były obiekty wybudowane ze środków własnych Przedsiębiorstwa. Dyrektor Pionu Inwestycji w piśmie<sup>57</sup> z dnia 27 października 2015 r. wyjaśnił, że "zakup działek był dużo bardziej

<sup>47</sup> W piśmie NB/NBK/081-15/2015 z dnia 5 października 2015 r.

<sup>48</sup> Umowa o zarządzanie z dnia 9 września 2014 r. i umowa o zarządzanie z dnia 21 lipca 2014 r.

<sup>49</sup> M.in. negocjacjami nowego ZUZP, złożonymi relacjami między Pracodawcą, a stroną społeczną.

<sup>50</sup> Zwana dalej: *Instrukcją* która była załącznikiem do nr 7 do Zarządzenia ND PPL nr 88 z dnia 12 września 2011 r. w sprawie Polityki Rachunkowości PPL.

<sup>51</sup> Aktem notarialnym Rep. A nr 4084/2014.

<sup>52</sup> Zwana dalej LSAS.

<sup>53</sup> Działki o nr ewidencyjnych: 23/4 o pow. 0,6387 ha, 23/7 o pow. 0,2266 ha, 23/9 o pow. 0,5108 ha oraz 23/11 o pow. 0,3202 ha z obrębu 2-06-11 (pow. łączna 1,6963 ha).

<sup>54</sup> Ww. obiekty zostały wybudowane ze środków własnych PPL.

<sup>55</sup> Cena ustalona na podstawie operatu szacunkowego z marca 2013 r.

<sup>56</sup> PPL dzierżawiły nieruchomość na mocy umowy dzierżawy nr PL/000126652/13-302/AZN z dnia 7 listopada 2013 r. w celu prowadzenia oczyszczalni wód deszczowych dla Lotniska im. Fryderyka Chopina oraz wykorzystywanie drogi serwisowej (na działce nr 23/7). Miesięczny czynsz dzierżawny naliczany zgodnie z zgodnie z §5 Umowy, w skali roku dawał łączną kwotę 1 017,6 tys. zł.

<sup>57</sup> I/IZ/1516/4511/2015.

opłacalny niż dzierżawa, ze względu na zwrot wartości gruntów po 6 latach...”. Ponadto nieruchomości częściowo była przeznaczona pod lokalizację Kolejowego Frontu Rozładunkowego.

(dowód: akta kontroli str. 4132-4135, 4184-4237, 4995-4999)

Argumentując, że sprzedaż towarów nie wymaga zgody Rady Pracowniczej, w 2013 r. dokonano sprzedaży 68 środków trwałych uprzednio przekwalifikowanych na towary, z których 66 sprzedano bez uzyskania zgody Rady Pracowniczej, co w istocie było obejściem art. 10 ust. 3 ustawy o PPL.

Na nieprawidłowości w zakresie gospodarowania majątkiem trwałym PPL, wskazano w wynikach kontroli<sup>58</sup> przeprowadzonej przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju<sup>59</sup>.

PPL, w celu wyeliminowania nieprawidłowości w gospodarowaniu środkami trwałymi wprowadziło do stosowania nowe *Instrukcje*<sup>60</sup> oraz przeprowadziło kontrolę wewnętrzną, która oceniła prawidłowość działań podejmowanych w zakresie likwidacji składników majątku PPL w okresie od dnia 1 września 2011 r. do dnia 15 marca 2014 r.<sup>61</sup>

(dowód: akta kontroli str. 3906-3910, 3991-4099, 4279, 5260-5261)

## 2.5. Windykacja należności i regulowanie zobowiązań

Opis stanu  
faktycznego

Na dzień 30 czerwca 2015 r. PPL posiadało należności przeterminowane na łączną kwotę 8 579,0 tys. zł., które dotyczyły usług parkingowych, szkoleń, najmu powierzchni, usług lotniczych.

PPL prowadziło w stosunku do zalegających z płatnościami działania windykacyjne m.in. poprzez wezwania do zapłaty, korespondencję mailową, mediacje przy współpracy z MIR, ambasadami, kierowanie spraw na drogę sądową. Analiza próby celowej 10 należności, wykazała, że działania windykacyjne były realizowane zgodnie z uregulowaniami wewnętrznymi tj. Procedurą „Działania windykacyjne w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty lotnicze”” zatwierdzoną przez ND PPL dnia 15 grudnia 2010 r., zmienioną dnia 31 lipca 2012 r. i 4 lipca 2014 r.

PPL dochodziło swoich należności także na drodze prawnej przez Biuro Prawne lub zewnętrzne kancelarie prawne.

Ponadto w ramach działań windykacyjnych w latach 2012-2015 (I półrocze) odraczano terminy płatności dziesięciu podmiotom (łącznie 163 851,3 tys. zł), w tym PLL LOT S.A. - 142 223,6 tys. zł, Eurolot S.A. - 3 529,2 tys. zł. Dziesięciu kontrahentów uregulowało zobowiązania w całości, natomiast w stosunku do jednego kontrahenta wystąpiono na drogę sądową.

(dowód: akta kontroli str. 3906-3990, 4305-4306, 4507-4514, 5176-5187, 5261)

PPL terminowo regulowało zobowiązania publiczno-prawne z tytułu: podatku dochodowego od osób fizycznych, podatku dochodowego od osób prawnych, podatku od nieruchomości, składek na PFRON, składek do ZUS oraz dotyczące

<sup>58</sup> Kontrola przeprowadzona w okresie od dnia 17 listopada do 5 grudnia 2014 r., której celem m.in. była ocena działań podejmowanych przez PPL w zakresie gospodarowania środkami trwałymi w okresie od 1 stycznia 2013 r. do dnia 17 listopada 2014 r.

<sup>59</sup> Dalej MIR.

<sup>60</sup> W dniu 17 czerwca 2014 r. Zarządzeniem nr 59 ND PPL wprowadzono nową *Instrukcję*, zgodną z wymogami zawartymi w ustawie o PPL dotyczącymi zbycia środków trwałych. Następnie w dniu 10 czerwca 2015 r. Zarządzeniem nr 85 ND PPL nową wprowadzono *Instrukcję w sprawie postępowania przy likwidacji składników majątku w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze”*, w której wprowadzono zapis o konieczności uzyskania zgody Ministra właściwego do spraw Skarbu Państwa w przypadku, gdy przedmiotem zbycia jest składnik aktywa trwałego w rozumieniu art. 5a ustawy o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa z dnia 8 sierpnia 1996 r. (Dz.U. z 1996 r. nr 106, poz. 493 ze zm.), a jego wartość przekracza równowartość w złotych kwoty 50 000 Euro, przeliczonej zgodnie z przepisami ustawy.

<sup>61</sup> Wystąpienie pokontrolne z dnia 13 stycznia 2015 r.

obowiązkowych wpłat z zysku przedsiębiorstwa. Do sprawdzenia wybrano zobowiązania na dzień 30 czerwca 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 4324-4398, 5261)

## 2.6. Odpisy aktualizujące i rezerwy

Stosując zasadę ostrożnej wyceny, określoną w art. 7 ust. 1 ustawy o rachunkowości<sup>62</sup>, PPL w latach 2012-2015 (I półrocze) utworzyło odpisy aktualizujące i rezerwy, które obniżyły wynik finansowy w poszczególnych latach obrotowych. Na koniec 2011 r. odpisy aktualizujące wartość akcji i udziałów (dot. jednostek powiązanych) wynosiły 171 795,1 tys. zł i do dnia 30 czerwca 2015 r. zostały zwiększone o kwotę 164 336,4 tys. zł<sup>63</sup>, tj. do kwoty 336 131,5 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 3729-3797, 3800-3860, 4325-4372, 4510-4511)

W latach 2014-2015 (I półrocze) utworzono odpis aktualizujący korygujący wartość środków trwałych na łączną kwotę 10 030,4 tys. zł.

PPL w latach 2012-2015 (I półrocze) tworzyło również rezerwy, których łączna wysokość wynosiła odpowiednio: 144 182,5 tys. zł, 426 896,3 tys. zł, 409 124,3 tys. zł i 406 765,3 tys. zł. Znaczny wzrost rezerw w 2013 r. był spowodowany koniecznością zabezpieczenia środków na odszkodowania: m.in. dla rodziny Branickich za użytkowanie gruntów w kwocie 167 850,5 tys. zł, związanych z OOU na kwotę 110 497,7 tys. zł, rezerw na sprawy sądowe min. z konsorcjum FBL 6 675,8 tys. zł. Natomiast w 2014 r. zwiększono rezerwy na sprawy sądowe o 21 122,6 tys. zł, m.in. dla FBL. Na skutek restrukturyzacji zatrudnienia (PDO i likwidacja miejsc pracy) w 2014 r. utworzono rezerwy w kwocie 9 637,4 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 4123-4130, 4307-4309, 4373-4391)

## 2.7. Inwestycje zaniechane

W latach 2012-2015 (I półrocze) ND PPL podjął decyzje o zaniechaniu 12 zadań inwestycyjnych, których łączna kwota poniesionych nakładów wyniosła 27 750,0 tys. zł. Największe z nich to:

- Wyposażenie Systemu Paliwowego Hydrant – wartość zaniechanej inwestycji: 18 530,9 tys. zł. PPL wskazało jako uzasadnienie decyzji: brak możliwości oszacowania kosztów i terminu uruchomienia Systemu. System Hydrant (podziemny system rurociągów paliwowych) był jednym z elementów zawartego w 2002 r. z konsorcjum Ferrovial Agroman/Budimex/Estudio Lamela (KFBL), kontraktu na budowę Terminala 2 wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Celem budowy Systemu było uzyskanie bazy paliwowej i rurociągu, połączonych z Systemem Hydrant, zaopatrującym samoloty w paliwo bez potrzeby korzystania z autocystern, co umożliwiło likwidację bocznicy kolejowej kolidującej z układem drogowym prowadzącym do terminala, oraz zwiększenie konkurencyjności dostaw paliwa. W dniu 12 października 2007 r. PPL odstąpiło od kontraktu na wykonanie inwestycji z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy. Konsorcjum FBL po odstąpieniu od kontraktu nie przekazało PPL dokumentacji powykonawczej zrealizowanej części rurociągu. Szef Służby Zamówień i Rozliczeń Inwestycji PPL wyjaśnił, że „Po zakończeniu budowy

<sup>62</sup> Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości DZ.U. 2013.330 j.t., zwana dalej *ustawą o rachunkowości*

<sup>63</sup> PL Szczecin Goleniów wzrost wartości odpisu wynika ze zwiększenia wartości udziałów związanej z konwersją wierzytelności od PL Szczecin na udziały – odpis 22 427,0 tys. zł (wartość udzielonej pożyczki wraz z należnymi odsetkami) – umowa z 23 czerwca 2001 r. wraz z aneksem nr 1 na łączną kwotę 5 691,0 tys. zł, oraz umową pożyczki z dnia 24 kwietnia 2002 r. na kwotę 300,0 tys. zł, PL Modlin i PL Rzeszów Jasionka – w związku z przeprowadzonym testem na utratę wartości aktywów utworzono odpis aktualizacyjny odpowiednio na kwotę 55 981,0 tys. zł i 89 666,4 tys. zł. PL Bydgoszcz ze względu na zmianę wartości nominalnej akcji, zgodnie z Uchwałą WZA PL Bydgoszcz SA z dnia 20 czerwca 2011 r. – uaktualnienie odpisu do wyceny inwestycji po zmianie wartości nominalnej akcji -3 738,1 tys. zł.

rurociągów paliwowych, pozostawały one instalacją otwartą, niezabezpieczoną przed szkodliwym wpływem czynników atmosferycznych”. W 2009 r. PPL zawarło umowę z firmą P.B.M. Budispaw Sp. j., w ramach której sprawdzono szczelność instalacji i zabezpieczono poprzez nagazowanie azotem i uszczelnienie komór żelbetowych hydrantu paliwowego. Dyrektor Pionu Inwestycji wyjaśnił, że na dokończenie inwestycji zawarto umowy, które „zawierają umowne terminy realizacji, których zakończenie i odbiór są potwierdzone stosownymi protokołami odbioru”. Jako ostateczny termin wykonania rurociągu Dyrektor Pionu Inwestycji wskazał datę 30 grudnia 2011 r., „tj. podpisanie Protokołu odbioru technicznego (końcowego) zadania pn. Naprawa i zabezpieczenie systemu paliwowego hydrant pod płytami postojowymi samolotów na lotnisku Chopina w Warszawie.” W dniu 28 grudnia 2011 r. Urząd Dozoru Technicznego przeprowadził odbiór Systemu wystawiając Certyfikat zgodności WE nr 34484/JN/001/04, poświadczający, że stan techniczny rurociągów spełnia wymagania Dyrektywy 97/23/WE, wdrożonej do prawa polskiego Rozporządzeniem Ministra Gospodarki. Zakres badań UDT nie obejmował i nie uwzględniał stanu czystości rurociągu oraz stanu technicznego izolacji wewnętrznych i zewnętrznych. W 2012 r. PPL zleciło wykonanie niezależnej opinii o stanie technicznym rurociągów firmie TUV NORD Sp. z o.o. (niemiecki odpowiednik Urzędu Dozoru Technicznego). W grudniu 2012 r. TUV NORD przekazała raport techniczny nr 1/1053/2012. Ocena wad rurociągów paliwowych systemu Hydrant wraz z wytycznymi odnośnie sposobów ich usunięcia. Szef Służby Zamówień i Rozliczeń Inwestycji wyjaśnił, że „raport techniczny z badania jednoznacznie stwierdził, iż w chwili obecnej rurociągi paliwowe Systemu nie nadają się do użytkowania, ze względu na m.in. liczne zanieczyszczenia stałe i płynne, korozję oraz liczne uszkodzenia i braki wewnętrznej powłoki zabezpieczającej tzw. epoksydowej” oraz, że „sposób wykonania i dotychczasowego zabezpieczenia Systemu Hydrant oraz braki w dokumentacji nie dawały możliwości dopuszczenia rurociągu do eksploatacji...”. PPL zleciło przeprowadzenie kolejnej opinii na temat integralności rurociągów, którą wykonano w lipcu 2013 r.. Również ta opinia wskazywała na wady/luki w dokumentacji powykonawczej. Decyzja o zaniechaniu realizacji Systemu Hydrant poprzedzona była wewnętrznymi analizami, które wskazywały, że kontynuacja realizacji tej inwestycji przyniesie PPL straty w wysokości 93 mln zł. Oszacowano, że koszt przesyłu paliwa Systemem Hydrant spowodowałby zwiększenie ceny paliwa oferowanego przewoźnikom do poziomu trudnego do zaakceptowania<sup>64</sup>.

- Zintegrowany System Zarządzania Bezpieczeństwem i Ochroną – wartość zaniechanej inwestycji 5 859,0 tys. zł. Kontrakt na wykonywanie zadania z firmą Integrapp Corporation został przerwany w 2007 r. Dostarczone w ramach realizacji zadania urządzenia PPL przyjęło do użytkowania, natomiast nie wykorzystywaną dokumentację techniczną, specyfikację, raporty i analizy, ortofotomapę na podstawie stanowiska Biura Ochrony uznano za inwestycję zaniechaną.
- Modernizacja i integracja transportu bagażu - wartość zaniechanej inwestycji 1 471,3 tys. zł. Inwestycję realizowało konsorcjum FBL w latach 2005-2007, po odstąpieniu od umowy nowy wykonawca konsorcjum firm: HOCHTIF Polska SA i HOCHTIF Solutions AG, stwierdziły nieprzydatność wcześniej zrealizowanych linii transportu bagażu, ze względu na unikalność rozwiązań przyjętych przez FBL.

<sup>64</sup> Wyjaśnienia PPL/N/F/538/081-49/2015 z dnia 7 grudnia 2015 r. podpisane przez Zastępcę Naczelnego Dyrektora PPL Dyrektora Pionu Finansowego.



- Budowa nowego magazynu i przebudowa budynku głównego wraz z infrastrukturą na lotnisku Chopina - wartość zaniechanej inwestycji 1 076,6 tys. zł. Główne powody tej decyzji to m.in. niespełnianie przez budynek funkcji magazynowych, usytuowanie w strefie zastrzeżonej lotniska utrudniające kontrolę bezpieczeństwa pojazdów i materiałów lub towarów transportowanych do i z lotniska oraz zły stan techniczny budynku wymagający poniesienia znacznych nakładów.

(dowód: akta kontroli str. 4131, 4238-4276, 4515-4897, 4903-4929, 4957-5002, 5189-5252, 5396-5403)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Były ND PPL w 2011 r. wyraził zgodę na likwidację (poprzez sprzedaż) inwestycji dot.: Zintegrowanego Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem i Ochroną (odpis aktualizujący w księgach rachunkowych utworzono w 2007 r.), a dopiero w 2012 r. Dyrektor Pionu Inwestycji wystąpił z formalnym wnioskiem w sprawie uznania inwestycji za zaniechaną, co skutkowało rocznym opóźnieniem w zaliczeniu poniesionych nakładów inwestycyjnych w ciężar kosztów podatkowych. Także inwestycję pn. Budowa nowego magazynu i przebudowa budynku magazynu głównego wraz z infrastrukturą na lotnisku Chopina, uznano jako zaniechaną dopiero w 2012 r. mimo, że ND PPL podjął decyzję o zaprzestaniu jej realizacji w 2010 r. Odpis aktualizujący dla tej inwestycji utworzono dopiero w 2012 r., co stanowiło naruszenie art. 7 ust. 1 pkt 1 *ustawy o rachunkowości*, który mówi, iż zgodnie z zasadą ostrożności przy wycenie majątku w wyniku finansowym należy ująć zmniejszenia wartości użytkowej lub handlowej składników aktywów. Skutkiem nieprawidłowości było wykazanie wartości aktywów trwałych w sprawozdaniu finansowym za rok 2010 i 2011 w nieprawidłowej wysokości, a więc nierzetelne sporządzenie sprawozdań.

Wg. wyjaśnień Szefa Służby Zamówień i Rozliczeń Inwestycji <sup>65</sup>: - „z posiadanej w tej sprawie dokumentacji nie można stwierdzić, dlaczego wniosku o zaniechanie ww. inwestycji nie złożono w roku 2010, tj. po podjęciu przez byłego ND PPL decyzji o zaprzestaniu realizacji ww. zadania”.

Były ND PPL poinformował, iż nie jest w stanie odpowiedzieć na pytania dotyczące inwestycji, z uwagi na długi upływ czasu i ilość spraw, którymi się wówczas zajmował.

(dowód: akta kontroli str. 4238-4276, 4898-4900, 4939-4956, 5172-5175.)

2. Ustalenia kontroli wskazują, iż w całym procesie budowy Systemu Hydrant, PPL nierzetelnie sprawowało nadzór inwestorski. Wg wyjaśnień Dyrektora Pionu Inwestycji<sup>66</sup>. - w 2006 r. zwolniono dwie osoby m.in. z powodu niewystarczającego nadzoru nad inwestycją dot. „rozbudowy PL Warszawa i budowy Terminala 2”, jednak wyjaśniający nie wiedział czy zarzuty odnosiły się również do inwestycji dot. Systemu Hydrant”.

PPL nie dochodziło należności za nieprawidłowe wykonanie Systemu Hydrant. wg wyjaśnień<sup>67</sup>, Dyrektora Pionu Inwestycji – „wady w wykonaniu Systemu Hydrant zostały stwierdzone w latach 2011-2012 (...), jednak już po upływie 3-letniego okresu obowiązywania gwarancji na wykonane prace.

3. ND PPL mimo złożonego przez Zebranie Delegatów wniosku w tej sprawie, nie doprowadził do ustalenia pełnego kręgu osób ponoszących osobistą

<sup>65</sup> W piśmie z dnia 20 października 2015 r.

<sup>66</sup> PPL/N/081/IR/1502/15 z dnia 28 października 2015 r.

<sup>67</sup> W piśmie z dnia 6 października 2015 r. PPL/N/081/IR/1345/15.

odpowiedzialność za straty wynikające z poniesionych nakładów. Niezależnie od odpowiedzialności służb inwestycyjnych PPL za wskazane wyżej zaniedbania, NIK podkreśla, że to ND PPL jest zobowiązany do nadzoru i kontroli przebiegu procesów inwestycyjnych w PPL na podstawie §11 pkt 7 *Statutu Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”*<sup>68</sup>. Z tego powodu NIK nie może w pełni zaakceptować argumentacji<sup>69</sup> o braku możliwości złożenia skutecznego zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa z powodu braku winy osób, które nadzorowały inwestycje z ramienia PPL. NIK stoi na stanowisku, że o kwestii ewentualnej winy ostatecznie powinien rozstrzygnąć organ uprawniony do ściągania przestępstw lub sąd - a nie samo PPL. W ocenie NIK istniały wystarczające przesłanki do skierowania zawiadomienia np. w sprawie podejrzenia popełnienia przestępstwa określonego w dyspozycji art. 296 *ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny*<sup>70</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 4238-4276, 4515-4897, 4903-4929, 4957-5002, 5396-5403)

#### Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

### 3. Restrukturyzacja zatrudnienia i płac

Opis stanu faktycznego

Stan zatrudnienia w PPL na koniec kolejnych lat 2011-2014 oraz koniec I półrocza 2015 r., przedstawiał się następująco:

	2011	2012	2013	2014	2015
kadra kierownicza	162	165	167	113	95
pracownicy administracyjni <sup>973</sup>	973	972	956	538	530
pracownicy operacyjni	1 026	1 225	1 051	795	778
<b>PPL razem</b>	<b>2 161</b>	<b>2 392</b>	<b>2 174</b>	<b>1 446</b>	<b>1 403</b>

Łączne wynagrodzenie pracowników w PPL w kolejnych latach wynosiło:

[tys. zł]	2011	2012	2013	2014	2015
wynagrodzenie <sup>71</sup>	201 075,6	217 869,4	223 769,2	183 045,0	64 845,7
nagrody <sup>72</sup>	28 645,0	25 387,4	26 331,0	2 707,1	5 543,5
składniki pozostałe <sup>73</sup>	8 166,6	8 450,6	8 379,1	17 043,8	3 586,4
<b>PPL razem</b>	<b>237 887,2</b>	<b>251 707,4</b>	<b>258 479,3</b>	<b>202 795,9</b>	<b>73 4975,6</b>

Średnie wynagrodzenie miesięczne z uwzględnieniem wszystkich składników wynosiło:

[zł]	2011	2012	2013	2014	2015
	9 214,30	9 183,60	9 362,99	9 571,84	9 175,34

(dowód: akta kontroli str. 17, 18)

Analiza benchmarkingowa zatrudnienia w PPL, przeprowadzona przez doradcę Ernst & Young<sup>74</sup> na zlecenie PPL w 2014 r. wykazała, że w PPL według stanu zatrudnienia na koniec lutego 2014 r. wynoszącego 2 157 etatów (2 164 pracowników), istniał potencjał do redukcji zatrudnienia o 787 etatów, to jest o 36%. Docelowy poziom zatrudnienia w PPL według doradcy powinien wynosić

<sup>68</sup> Zatwierdzonego w dniu 19 marca 2002 r., a następnie zmienionego w dniu 13 marca 2003 r. przez Ministra Infrastruktury, zwanego dalej statutem PPL.

<sup>69</sup> Wyjaśnienia PPL/N/F/538/081-49/2015 z dnia 7 grudnia 2015 r. podpisane przez Zastępcę Naczelnego Dyrektora PPL Dyrektora Pionu Finansowego.

<sup>71</sup> Obejmujące: płacę zasadniczą, składniki stałe i zmienne wynagrodzenia.

<sup>72</sup> Uznaniowe i roczne.

<sup>73</sup> Nagrody jubileuszowe, odprawy rentowe i emerytalne, ekwiwalent za urlop, pozostałe.

<sup>74</sup> Ernst & Young Sp. z o.o. Corporate Finance sp. k.

1 370 etatów. Analiza ta stanowiła załącznik do opracowania wykonanego przez doradcę *Biznes planu P.P. „Porty Lotnicze” z elementami restrukturyzacji na lata 2014-2015*. Koszt opracowania tego biznes planu wyniósł 141 450,00 zł.

(dowód: akta kontroli str. 294, 839-841, 859-885)

Wynagrodzenie zasadnicze Naczelnego Dyrektora PPL, jego zastępców oraz Głównego Księgowego nie przekraczało maksymalnego wynagrodzenia określonego dla tych stanowisk w art. 8 *ustawy o wynagrodzeniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi*<sup>75</sup>. Naczelnny Dyrektor PPL Michał Kaczmarzyk wynagrodzenie ze stosunku pracy pobierał za okres od 7 lutego 2014 r., tj. od dnia powołania go na to stanowisko przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju do dnia 9 września 2014 r., tj. do dnia zawarcia z nim umowy o zarządzanie przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju. Od września 2014 r. Naczelnny Dyrektor za zarządzanie PPL pobiera wynagrodzenie w wysokości wynikającej z umowy o zarządzanie.

Nagrody roczne pobierane przez ND PPL, jego zastępców oraz Głównego Księgowego nie przekraczały maksymalnego wynagrodzenia określonego dla tych stanowisk w art. 10 *ust. 7 ustawy o wynagrodzeniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi*.

Świadczenia dodatkowe pobierane przez ND PPL, jego zastępców oraz Głównego Księgowego nie przekraczały maksymalnego wynagrodzenia określonego dla tych stanowisk w art. 11 *ustawy o wynagrodzeniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi*.

Spośród osób zajmujących kierownicze stanowiska w PPL<sup>76</sup>, w związku z rozwiązaniem umowy o pracę, odprawę o której mowa w art. 12 *ustawy o wynagrodzeniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi*, otrzymał tylko Zastępca Naczelnego Dyrektora – Dyrektor Pionu Inwestycji. Wysokość tej odprawy nie przekraczała maksymalnej wysokości odprawy określonej w ustawie.

Naczelnny Dyrektor PPL oraz dwóch jego zastępców Dyrektor Pionu Inwestycyjnego oraz Dyrektor Pionu Finansowego, poza wynagrodzeniem w PPL, pobierają również wynagrodzenie z tytułu członkostwa w Radach Nadzorczych spółek, w których PPL posiada udziały<sup>77</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 10,-15, 22-28, 30-55, 56-217), 30-55)

### 3.1. Zmiany Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy

Opis stanu  
faktycznego

W PPL w dniu 6 czerwca 1999 r. zawarty został *Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy*<sup>78</sup>. A w okresie jego obowiązywania zmiany do jego treści wprowadzono 13 Protokołami dodatkowymi, w tym:

*Protokołem nr 9 z 7 marca 2011 r.*, którym w *ZUZP* dodano art. 70a dotyczący utworzenia w ramach środków na wynagrodzenia, funduszu na wypłatę nagród rocznych w wysokości nie mniejszej niż 16% kwoty zysku netto za poprzedni rok obrotowy.

<sup>75</sup> Ustawa z dnia 3 marca 2000 r. o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi – Dz.U. z 2013 r. poz. 254 ze zm.

<sup>76</sup> Naczelnny Dyrektor PPL, Zastępcy Naczelnego Dyrektora PPL oraz Główny Księgowy.

<sup>77</sup> Michał Kaczmarzyk – Naczelnny Dyrektor PPL: Członek RN spółki Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. od 20 marca.2014 r., Przewodniczący RN spółki Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o. od 5 kwietnia.2014 r.

Andrzej Hawryluk – Z-ca Naczelnego Dyrektora PPL – Dyrektor Pionu Inwestycji: Sekretarz RN spółki Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. od 20 marca.2014 r., Członek RN spółki Chopin Airport Development Sp. z o.o. (Port-Hotel Sp. z o.o.) od 16 maja.2014 r.

Michał Nowotny – Z-ca Naczelnego Dyrektora PPL – Dyrektor Pionu Finansowego: Sekretarz RN spółki Gómośląskie Towarzystwo Lotnicze SA od 28czerwca.2008 r., Przewodniczący RN spółki Welcome Airport Services Sp. z o.o. od 26czerwca.2008 r. do 30 czerwca.2013 r., Przewodniczący RN spółki Chopin Airport Development Sp. z o.o. (Port-Hotel Sp. z o.o.) od 1 października 2013 r.

<sup>78</sup> Który został zarejestrowany przez PIP w dniu 15 września 1999 r. pod nr U-DCCCXL. alej także: ZUZP,

*Protokołem nr 10 z 26 maja 2011 r.*, którym w ZUZP w art. 69 i art. 70 ust. 1 zmieniono wysokość funduszu nagród wydzielanego ze środków planowanych na wynagrodzenia w danym roku z 1-5% na 1-10%.

*Protokołem nr 12 z 22 marca 2013 r.*, którym w ZUZP w art. 70 ust. 3 zmieniono termin wypłacania nagrody rocznej, przed zmianą nagrodę roczną wypłacano w dwóch ratach, zaliczka 40-70% do 31 marca, pozostała część do 31 lipca; po zmianie całość nagrody rocznej wypłacana do 31 maja.

*Protokołem nr 13 z 24 lipca 2013 r.*, którym w ZUZP w art. 41 ust. 1 zmieniono tabelę widełek miesięcznych stawek wynagrodzenia zasadniczego pracowników, obowiązujących od 2009 r. Ustalone w 2009 r. stawki zaszeregowania dla 1 kategorii zaszeregowania wynosiły od 950 zł do 1 400 zł, a dla 22 kategorii od 9 710 zł do 22 950 zł. Po zmianie stawek, wynosiły one od 1 500 zł do 1 900 zł 1 kategorii, oraz od 11 650 zł do 27 540 zł dla kategorii 21.

Inicjatorem zmian wprowadzonych wymienionymi wyżej Protokołami dodatkowymi był Pracodawca, a zmiana stawek miesięcznego wynagrodzenia wprowadzona Protokołem dodatkowym nr 13 nie wymusiła zmiany wynagrodzenia zasadniczego pracowników PPL<sup>79</sup>.

ZUZP z 1999 r. został wypowiedziany jednostronnie przez ND PPL w dniu 10 marca 2014 r., z zachowaniem trzymiesięcznego okresu wypowiedzenia, który upłynął 10 czerwca 2014 r. W związku z wypowiedzeniem ZUZP, PPL zleciło opracowanie czterech opinii prawnych dotyczących skutków wypowiedzenia, których łączny koszt wyniósł 29 539,78 zł brutto.

(dowód: akta kontroli str. 297-379, 403-603 734-776)

Po wypowiedzeniu ZUZP z 1999 r., PPL w dniu 12 września 2014 r. zawarło z Zakładowymi Organizacjami Związkowymi nowy ZUZP.

W porównaniu z ZUZP wypowiedzianym w marcu 2014 r. wprowadzono zmiany dotyczące między innymi:

- likwidacji ograniczeń dotyczących organizacji pracy w PPL,
- likwidacji wymogu uzgadniania wypowiedzeń zmieniających dla pracowników PPL z Organizacją Związkową której członkiem jest pracownik lub która go reprezentuje,
- ujednoczenia systemu wynagrodzenia, zamiast różnych systemów: czasowo-premiowy, akordowo-premiowy, dniówki zadaniowe, prowizyjny,
- ograniczenia i ujednoczenia dodatków do wynagrodzeń,
- zasad wynagradzania za okres niezdolności do pracy – zasady wynagradzania zgodne z kodeksem pracy – poprzednio 100% wynagrodzenia za 33 dni niezdolności do pracy w ciągu roku, dla osób które ukończyły 50 lat dopłata do zasiłku chorobowego 20% za okres od 15 do 33 dni w roku,
- zasad przyznawania i wypłaty premii – zlikwidowano dodatkowy fundusz premiiowy, stanowiący różnicę pomiędzy wypracowanym funduszem premiiowym a funduszem wyjściowym,
- zasad przyznawania nagród za pracę i nagród rocznych,
- zasad przyznawania nagród jubileuszowych:
  - nagroda jubileuszowa przysługuje pracownikom, którzy przepracowali w PPL przynajmniej pięć lat, w takim przypadku nagroda jubileuszowa stanowiła 100% podstawy wymiaru wynagrodzenia – poprzednio okresu pracy w PPL sumował się z okresami innego zatrudnienia, a minimalny okres pracy wynosił 25 lat, nagroda stanowiła 300% podstawy wynagrodzenia,

<sup>79</sup> Wyjaśnienia Dyrektor Biura Personalnego PPL, pismo NB/NBK/081-10/2015 z 18 września 2015 r.

- maksymalna nagroda jubileuszowa w wysokości 500% podstawy wymiaru wynagrodzenia przysługuje pracownikom po 45 latach pracy w PPL – poprzednio po 50 latach pracy, w wysokości 800% podstawy wynagrodzenia,
- likwidacji odprawy dla pracowników PPL związane z rozwiązaniem umowy o pracę w wyniku restrukturyzacji, podziału, likwidacji, reorganizacji lub zmiany struktury PPL, w wysokości zależnej od stażu pracy w PPL, w wysokości od 12 do 36 krotności wynagrodzenia za pracę,
- zmiany zasad wypowiedziania ZUZP, wprowadzono 6 miesięczny okres wypowiedzenia w miejsce 3 miesięcznego, bez obowiązku przystąpienia przez Pracodawcę do negocjacji nowego ZUZP oraz zasady obowiązywania wypowiedzianego ZUZP do czasu zawarcia nowego ZUZP (tzw. klauzula wieczności).

(dowód: akta kontroli str. 375-401, 604-733, 794-833)

### 3.2. Program Dobrowolnych Odejsć

Po wypowiedzeniu w dniu 10 marca 2014 r. przez ND PPL ZUZP z 1999 r., Organizacje Związkowe działające w PPL, weszły z dniem 28 marca 2014 r. w spór zbiorowy z PPL. Spór ten został zakończony w dniu 30 kwietnia 2014 r. podpisaniem porozumienia pomiędzy PPL a Organizacjami Związkowymi. Załącznikiem do tego porozumienia był Regulamin Programu Dobrowolnych Odejsć pracowników w PPL (dalej także: PDO). W Regulaminie tym określono między innymi następujące zasady dobrowolnych odejsć pracowników z PPL:

- w PDO mogli uczestniczyć wyłącznie Uprawnieni Pracownicy<sup>80</sup>,
- pracownicy PPL oświadczenia o chęci odejścia z PPL w ramach PDO, mogli składać Pracodawcy od 5 maja do 10 czerwca 2014 r.,
- Pracodawca pracownikowi, który zgłosił chęć odejścia, mógł odmówić prawa do skorzystania z PDO,
- zasady odpraw przysługujących dla pracowników, którym Pracodawca wyraził zgodę na skorzystanie z PDO:
  - odprawa wynikająca z art. 245 ust. 2 pkt 3 ZUZP z 6 września 1999 r. – jej wysokość uzależniona była od stażu pracy w PPL,
  - odprawa wynikająca z art. 8 ustawy o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn nie dotyczących pracowników<sup>81</sup>,
  - odszkodowanie w wysokości wynagrodzenia za obowiązujący pracownika okres wypowiedzenia umowy o pracę, zgodnie z art. 36 § 1 Kodeksu Pracy<sup>82</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 777-793, 886-904)

Spośród 1 286 Pracowników PPL, którzy złożyli wnioski o skorzystanie z PDO, Pracodawca w odniesieniu do 270 pracowników odmówił prawa skorzystania z PDO. Ponadto 45 Pracowników, który złożyli wnioski zrezygnowało z udziału w PDO. Ostatecznie z PDO skorzystało 971 Pracowników PPL, w tym 77 pracowników kadry kierowniczej, 476 pracowników administracyjnych i 418 pracowników operacyjnych, przy czym z jednym pracownikiem kadry kierowniczej umowa o pracę zostanie rozwiązana z końcem 2015 r.

Łączne koszty PPL związane z wypłatami odpraw dla 970 Pracowników wyniosły 298 660 472,47 zł, w tym:

• odprawa z art. 245 ZUZP	244 914 437,28 zł,
• odprawa z ustawy zwolnień grupowych	20 936 415,20 zł,
• odszkodowanie za okres wypowiedzenia	25 856 519,73 zł,

<sup>80</sup> Uprawniony Pracownik – osoba zatrudniona w PPL w dniu wejścia w życie PDO na podstawie umowy o pracę bez względu na jej rodzaj oraz czas pracy.

<sup>81</sup> Ustawa z dnia 13 marca 2003 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników – Dz.U. z 2003 r. nr 90 poz. 844 ze zm.

<sup>82</sup> Ustawa z 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy – Dz.U. z 2014 r. poz. 1502 ze zm.

- odprawy emerytalne dla 97 pracowników 5 763 445,26 zł,
- nagrody jubileuszowe dla 29 pracowników 1 189 655,00 zł.

Naliczanie odpraw dla pracowników, którzy skorzystali z PDO, było zgodne z zasadami określonymi w Regulaminie PDO<sup>83</sup>.

Spośród 270 pracowników, którym PPL odmówił prawa skorzystania z PDO, z 58 pracownikami, w 2014 r. i 2015 r. rozwiązano umowy o pracę w trybie innym niż PDO. W przypadku pozostałych 212 pracowników, którzy kontynuują pracę w PPL, wynagrodzenie zasadnicze 201 pracowników nie uległo zmianie, dziewięciu wzrosło a dwóm zmalało<sup>84</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 939-971)

### 3.3. Zwolnienia pracowników PPL poza PDO

Po wypowiedzeniu przez ND PPL ZUZP z 1999 r. oraz zawarciu nowego ZUZP 12 września 2014 r., 1141 Pracowników PPL zostało objętych procesem zmian warunków pracy i płacy, z których 1005 osób podpisało porozumienia zmieniające, a 136 osób otrzymało wypowiedzenia zmieniające po odmowie podpisania porozumienia zmieniającego. Spośród osób, które otrzymały wypowiedzenia zmieniające, 51 odmówiło przyjęcia nowych warunków pracy i płacy, w związku z czym rozwiązano z nimi umowy o pracę. Łączny koszt poniesiony z tego tytułu przez PPL wyniósł 1 043 264,09 zł.

Poza rozwiązaniem umów w ramach PDO oraz wypowiedzeń zmieniających, od maja 2014 r. do września 2015 r. z 10 Pracownikami PPL rozwiązano umowy o pracę z przyczyn dotyczących Pracodawcy, a łączny koszt poniesiony przez PPL z tego tytułu wyniósł 1 664 400,71 zł.

(dowód: akta kontroli str. 218-223, 972-989)

### 3.4. Zmiany zatrudnienia w Straży Ochrony Lotniska

Na podstawie zmian, w *Prawie lotniczym* (art. 186b), wprowadzonych ustawą z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – *Prawo lotnicze* oraz niektórych innych ustaw<sup>85</sup>, dotychczasowe zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa wykonywane przez Straż Graniczną<sup>86</sup>, zostały powierzone do wykonywania przez zarządzającego lotniskiem. Zadania w związane z kontrolą bezpieczeństwa zarządzający lotniskiem mógł wykonywać z wykorzystaniem wewnętrznej służby ochrony lub specjalistycznej uzbrojonej formacji ochrony<sup>87</sup> działającej na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia<sup>88</sup>.

Zarządzający lotniskiem zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa powinien przejąć od SG nie później niż 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy z 30 czerwca 2011 r. (art. 14), tj. do dnia 18 marca 2013 r.

Decyzją Komendanta Nadwiślańskiego Oddziału Straży Granicznej, SG zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa na Lotnisku im. F. Chopina w Warszawie wykonywała do dnia 31 sierpnia 2013 r.

Zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego, bagażu rejestrowanego oraz personelu, na Lotnisku im. F. Chopina, w okresie objętym kontrolą, realizowane były:

<sup>83</sup> Sprawdzeniu podano naliczenie odprawy dla 32 osób zajmujących kierownicze stanowiska w PPL.

<sup>84</sup> Według danych na dzień 17 września 2015 r.

<sup>85</sup> Dz.U. z 2011 r. nr 170, poz. 1015, wejście w życie z dniem 18 września 2011 r.

<sup>86</sup> Dalej także SG.

<sup>87</sup> Dalej także: SUFO.

<sup>88</sup> Dz.U. z 2005 r. nr 145, poz. 1221 ze zm.

- w ruchu krajowym przez Straż Ochrony Lotniska<sup>89</sup>, która wykonywane zadania sukcesywnie od maja 2013 r. do września 2014 r. przekazywała do SUFO – konsorcjum Konsalnet<sup>90</sup>,
- w ruchu międzynarodowym, przez SG, która wykonywane zadania sukcesywnie od marca do września 2012 r. przekazywała do SOL, zadania te docelowo zostały przejęte w maju 2013 r. przez konsorcjum Konsalnet.

(dowód: akta kontroli str. 1003-1028, 1054-1056)

W 2013 r., PPL przeprowadziło analizę<sup>91</sup> różnych wariantów kontroli bezpieczeństwa na Lotnisku. Z analizy tej wynikało, że optymalnym było przekazanie zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa realizowanych wcześniej przez SG zewnętrznej formacji SUFO. Przewidywane roczne koszty zapewnienia kontroli bezpieczeństwa przez SUFO (19,7 mln zł) były niższe o ok. 2 mln zł, od szacowanych kosztów wykonywania kontroli bezpieczeństwa przez komórkę wewnętrzną PPL - Straż Ochrony Lotniska (21,8 mln zł).

(dowód: akta kontroli str. 1003-1021, 1029-1042)

Zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa na Lotnisku im. F. Chopina zostały przekazane konsorcjum Konsalnet, na podstawie umów:

- PL/000126652/13/001461/AZZS z 3 kwietnia 2013 r., zawartej wyniku przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie negocjacji z ogłoszeniem – art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych<sup>92</sup>, z terminem obowiązywania od 3 kwietnia 2013 r. do 2 kwietnia 2015 r. Przedmiotem umowy była „Kontrola bezpieczeństwa pasażerów i członków załóg statków powietrznych oraz bagażu rejestrowanego i kabinowego na Lotnisku im. F. Chopina w Warszawie”. Wartość umowy określono na 24 132,5 tys. zł netto, opłata miesięczna 1 005,5 tys. zł.
- PL/000126652/13/002902/SAS z 23 czerwca 2014 r., zawartej wyniku przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie z wolnej ręki negocjacji – art. 66 *pzp*, z terminem obowiązywania od dnia podpisania do 2 kwietnia 2015 r. Przedmiotem umowy była kontrola dostępu i kontrola bezpieczeństwa osób i przedmiotów przez te osoby przenoszonych, w tym sprawdzenie pojazdów udających się do strefy zastrzeżonej i części krytycznej strefy zastrzeżonej oraz kontrola bezpieczeństwa ładunków, poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego na Lotnisku im. F. Chopina w Warszawie. Umowa ta została zawarta w związku z zadeklarowaniem chęci odejścia z PPL w ramach PDO ponad 75% wartowników, co uniemożliwia realizację przez SOL dotychczasowego zakresu i ilości zadań służbowych. Wartość umowy określono na 1 749,0 tys. zł netto, przy maksymalnej opłacie miesięcznej 245,0 tys. zł<sup>93</sup>.
- PL/000126652/15/000782/ALZ/Z z 12 marca 2015 r., zawartej wyniku przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu ograniczonego – art. 66 *pzp*, z terminem obowiązywania od 3 kwietnia 2015 r. do 2 kwietnia 2018 r. Przedmiotem umowy była kontrola bezpieczeństwa i kontrola dostępu do strefy zastrzeżonej oraz części krytycznej strefy zastrzeżonej na Lotnisku im. F. Chopina w Warszawie. Wartość umowy określono na 97 589,8 tys. zł netto, opłata miesięczna 2 464,4 tys. zł.

<sup>89</sup> Dalej także: SOL.

<sup>90</sup> SUFO – konsorcjum Konsalnet tworzą spółki: Konsalnet Holding SA, Konsalnet Ochrona Sp. z o.o. i Konsalnet Secure Solutions Sp. z o.o.

<sup>91</sup> Koncepcja modelu biznesowego dla operacyjnego przejścia odpowiedzialności za kontrolę bezpieczeństwa w PL WAW i PL IEG przez PPL jako Zarządzającego – PPL 25 października 2012 r.

<sup>92</sup> Dz.U. z 2013 r. poz. 907 ze zm.

<sup>93</sup> Opłata miesięczna zmieniła się od 50,0 tys. zł za lipiec 2014 r. do 245,0 tys. zł w okresie od października 2014 r. do marca 2015 r., opłata za kwiecień 2015 r. wynosiła 9,0 tys. zł.

- Trzyletni koszt realizacji zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa w przypadku ich realizacji przez SOL, PPL oszacowało na 176 509,2 tys. zł.

Wzrost miesięcznych kosztów związanych z kontrolą bezpieczeństwa w okresie 2015-2018, w porównaniu z okresem poprzednim 2013-2015, wynikał głównie z rozszerzenia zadań realizowanych przez SUFO – zwiększenie liczby stanowisk kontrolnych.

Koszty PPL związane z wykonywaniem przez konsorcjum Kosalnet zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa w kolejnych latach wyniosły: 6 033,1 tys. zł w 2013 r., 14 076,8 tys. zł w 2014 r. i 11 056,5 tys. zł w I połowie 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 1046-1053, 1079-1211, 5033)

Skuteczność realizacji zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa na Lotnisku im. F. Chopina w Warszawie, w zakresie kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego, bagażu rejestrowanego oraz personelu, wykonywanych przez SOL, a następnie przez SUFO – konsorcjum Kosalnet, podlegała sprawdzeniu przez ULC, Biuro Bezpieczeństwa i Ochrony Lotniska im. F. Chopina w Warszawie. Wynikiem przeprowadzonych kontroli były zalecenia dotyczące kontrolowanych obszarów.

Ponadto Biuro Kontroli Wewnętrznej PPL w 2015 r. przeprowadziło kontrolę<sup>94</sup> prawidłowości realizacji umowy dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony lotniska zawartej z konsorcjum Kosalnet oraz skuteczność nadzoru nad realizacją umowy, w wyniku której sformułowane zostały zalecenia oraz wskazane osoby za ich realizację.

W związku z nienależytym wykonywaniem zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa przez konsorcjum Kosalnet, wynikających z zawartych umów, PPL w latach 2013-2015 obciążało konsorcjum Kosalnet łączną kwotą 1 288,7 tys. zł<sup>95</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 1057-1078, 1212-1376)

Zatrudnienie w SOL PPL w latach 2011\_2014 według stanu na 31 grudnia oraz na dzień 30 czerwca 2015 r. wynosiło: 358 pracowników w 2011 r., 579 pracowników w 2012 r., 383 pracowników w 2013 r., 190 pracowników w 2014 r. i 182 pracowników w 2015 r.

W związku z przejściem przez PPL w 2013 r. zadań w zakresie kontroli bezpieczeństwa, wykonywanych wcześniej przez SG, zawarto 316 umów o pracę<sup>96</sup> na czas określony z nowymi pracownikami zatrudnionymi w SOL<sup>97</sup>. Spośród nowozatrudnionych pracowników w SOL, w dziesięciu przypadkach w trakcie trwania zatrudnienia w PPL, umowy o pracę na czas określony zostały przekształcone w umowy na czas nieokreślony, w tym sześć osób zostało przeniesionych do innych komórek organizacyjnych PPL, a cztery osoby kontynuowały pracę w SOL.

W 2014 r. zadanie kontroli bezpieczeństwa, wykonywane wcześniej przez SG a następnie przez SOL, zostały przekazane przez PPL firmie zewnętrznej – Kosalnet. Po przejściu przez Kosalnet zadań w zakresie kontroli bezpieczeństwa z 316 umów zawartych z nowymi pracownikami SOL, rozwiązanych zostało 307 umów<sup>98</sup>, w tym 110 umów w związku z upływem czasu na który zostały zawarte oraz 197 umów rozwiązano w trybie porozumienia stron, rozwiązanie z zachowaniem

<sup>94</sup> Protokół kontroli PPL-N-NK-0821-2-TPSC-14/2015 z 11 czerwca 2015 r.

<sup>95</sup> W tym 491 041,23 zł w 2013 r., 95 098,50 zł w 2014 r. i 702 619,21 zł w 2015 r.

<sup>96</sup> W tym 15 osób zatrudniono dwukrotnie – drugi raz po uprzednim rozwiązaniu umowy z powodu niezdania egzaminu na operatora kontroli bezpieczeństwa (OKB).

<sup>97</sup> Zatrudnienie nowych pracowników w SOL rozpoczęło z dniem 1 marca 2012 r.

<sup>98</sup> Dwie umowy o pracę rozwiązano z osobami początkowo zatrudnionymi w SOL i przeniesionymi do innych komórek organizacyjnych.



okresu wypowiedzenia przez pracownika lub pracodawcę, rozwiązanie bez zachowania okresu wypowiedzenia.

Według stanu na koniec września 2015 r. spośród nowych pracowników zatrudnionych w SOL, w PPL pracowało dziewięć osób posiadających umowę na czas nieokreślony, w tym trzy osoby pracuje w SOL, a sześć osób w innych komórkach organizacyjnych PPL.

(dowód: akta kontroli str. 991-1001)

### **3.5. Efekty restrukturyzacji zatrudnienia w PPL**

Restrukturyzacja zatrudnienia w PPL miała na celu ograniczenie przerostu zatrudnienia i dostosowanie liczby pracowników do realizowanych zadań. Obejmowała ona odejścia pracowników w ramach PDO oraz zatrudnienie nowych pracowników z niższą stawką wynagrodzenia zasadniczego.

Z PDO ostatecznie skorzystało 971 pracowników, których łączne miesięczne wynagrodzenie wynosiło 5 775,7 tys. zł, a średnie wynagrodzenie miesięczne 5 948 zł na pracownika. W trakcie realizacji PDO, zatrudniono 325 nowych pracowników, których łączne wynagrodzenie miesięczne wynosiło 1 317,5 tys. zł, a średnie wynagrodzenie miesięczne wynosiło 4 054 zł na pracownika.

W wyniku przeprowadzonej restrukturyzacji - zatrudnienie w PPL na koniec 2014 r., w porównaniu do zatrudnienia na koniec 2013 r., zmniejszyło się o 728 pracowników, tj. o 33,5%, natomiast na koniec I półrocza 2015 r. zatrudnienie zmniejszyło się o 771 pracowników, tj. o 35,5%.

Przeciętne zatrudnienie w PPL, w porównaniu do 2013 r., w 2014 r. zmniejszyło się o 534,98 etatów, tj. o 23,3%.

Koszty wynagrodzenia PPL w 2014 r., tj. w pierwszym roku odejść pracowników w ramach PDO, zmniejszyły się o 55 683,4 tys. zł, tj. o 21,5%, w porównaniu z 2013 r.

Średnie miesięczne wynagrodzenie w przeliczeniu na jeden etat w 2014 r. wzrosło o 208,85 zł, tj. o 2,2%, w porównaniu z 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 16-18, 941-958)

### **3.6. Zatrudnienie w PPL byłych pracowników LS Airport Services SA**

W PPL w 2014 r. i 2015 r. zatrudniono 14 pracowników, którzy bezpośrednio przez zatrudnieniem w PPL pracowali w LS Airport Services SA. W toku kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości.

W odniesieniu do rekrutacji na stanowiska Zastępcy Dyrektora Portu Lotniczego oraz Dyrektora Biura Naczelnego Dyrektora, skorzystano zwyczajowo z formularzy i metodologii wynikających z procedury *Rekrutacja i selekcja personelu PPL*<sup>99</sup>. Procedura ta nie miała zastosowania do rekrutacji na stanowiska dyrektorów i kierowników biur. Z uwagi na realizację PDO, w celu sprawnego uzupełnienia brakującego zatrudnienia, procedura ta została zawieszona z dniem 21 maja 2014 r.<sup>100</sup> Po zawieszeniu procedury dotyczącej rekrutacji, w PPL został zatrudniony Dyrektor Biura Handlowego.

Już w 2001 r. NIK wskazywała<sup>101</sup> niekorzystne dla PPL działania Dyrekcji PPL w latach 1998 i 1999, których skutkiem były postanowienia ZUZP powodujące

<sup>99</sup> Procedura Rekrutacji i selekcji personelu PPL (PS-NDP-02) edycja nr 2., wprowadzona Zarządzeniem nr 9 z 4 lutego 2011 r. Naczelnego Dyrektora PPL.

<sup>100</sup> Zarządzenie nr 46 z dnia 21 maja 2014 r. Naczelnego Dyrektora PPL.

<sup>101</sup> Departament Transportu, Gospodarki Morskiej i Łączności NIK w wystąpieniu pokontrolnym z dnia 12 kwietnia 2001 r. po kontroli pn. działalność Państwowego Przedsiębiorstwa „Porty Lotnicze” w Warszawie w latach 1998 – 2000 DTL – 41002-2/00

nieuzasadniony wzrost kosztów osobowych PPL z chwilą podejmowania działań restrukturyzacyjnych. Wskazywano, że w związku z wysokim poziomem płac, znaczną liczbą zatrudnionych i przewidywanymi działaniami restrukturyzacyjnymi w PPL, postanowienia ZUZP mogą wpłynąć na powstanie wysokich zobowiązań wobec pracowników z chwilą podejmowania zmian organizacyjnych skutkujących zwolnieniami pracowniczymi.

(dowód: akta kontroli str. 224, 230-291)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Zdiagnozowany w 2014 r. przez firmę doradczą, choć znany wcześniej, problem przerostu zatrudnienia wynikał z braku wcześniejszych działań restrukturyzacyjnych w PPL. Skutki nieprawidłowości polegającej na dopuszczeniu do przerostu zatrudnienia to kwota 300 mln zł wypłaconych odpraw. Skalę przerostu zatrudnienia i płac w PPL obrazują korzyści uzyskane w wyniku restrukturyzacji, które są szacowane przez kierownictwo PPL na kwotę ponad 100 mln zł rocznie<sup>102</sup>. Były ND PPL nie zgodził się z tezą, że przed 2014 r. nie były prowadzone działania restrukturyzacyjne w sferze zatrudnienia w PPL, ale nie wskazał żadnych działań tego typu.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie pomimo stwierdzonej nieprawidłowości.

#### 4. Program inwestycyjny

Opis stanu  
faktycznego

Dokumentem określającym między innymi plany inwestycyjne PPL jest Plan Generalny 2015-2040

*Budżety PLL* na kolejne lata okresu 2012-2015, zawierały plany inwestycyjne przedsiębiorstwa w trzyletniej perspektywie.

Realizacja planów inwestycyjnych w kolejnych latach wynosiła:

[tys. zł]	2012	2013	2014	2015
plan	275 630	410 154	428 603	329 971
wykonanie	154 271	382 924	309 471	18 957
różnica	-121 359	-27 230	-119 132	-311 014
% wykonania	56%	93,4%	72,2%	5,7%

wykonanie planu wydatków inwestycyjnych w 2015 r. odnosi się do I półrocza.

W *Budżecie PPL na 2015 r.* wśród najważniejszych zadań inwestycyjnych zamieszczonych w części opisowej wyszczególnione są zadania inwestycyjne, których realizacja została rozpoczęta przed 2010 r.:

- *Budowa hotelu na parkingu P2,*
- *Rozbudowa pola manewrowego,*
- *Budowa frontu spustowego paliwa lotniczego.*

Ponadto *Budżet PLL na 2015 r.* obejmował zadanie inwestycyjne *Chopin Airport City* realizowane od 2011 r.

(dowód: akta kontroli str. 1397, 1763-1765, 1823-1829, 1876-1878, 1940-1948, 2124, 2137-2142, 2183-2184, 2243-2250, 5266, 5033)

Według wyjaśnień Dyrektora Pionu Inwestycji<sup>103</sup> oraz Dyrektora Biura Strategii i Nadzoru Właścicielskiego<sup>104</sup>, opóźnienia w realizacji tych zadań inwestycyjnych wynikały z czynników niezależnych od PPL:

<sup>102</sup> 55,2 mln zł w II połowie 2014 r., 122,2 mln zł w 2015 r., 108,8 mln zł w 2016 r. i 107,1 mln zł w 2017 r.

<sup>103</sup> Pismo PLL/N/081/IIIR/1336/15 z 2 października 2015 r.

<sup>104</sup> Pismo PLL/N/NS/081/568/2015 z 1 października 2015 r. i PPL/N/NS/081/602/2015 z 28 października 2015 r.

- *Budowa hotelu na parkingu P2* przewidziana do realizacji w latach 2007-2008, planowany koszt realizacji 27 060,0 tys. zł, na opóźnienie realizacji tego zadania wpłynęła konieczność wyboru nowego wykonawcy .

PPL w dniu 15 września 2011 r. zawarło z konsorcjum firm ALPINE umowę dotyczącą budowy hotelu pięciogwiazdkowego w Porcie Lotniczym im. F. Chopina w Warszawie<sup>105</sup> o wartości 141 117,9 tys. zł, z terminem realizacji w ciągu 20 miesięcy. Termin ten aneksem z 29 października 2012 r. został wydłużony do 22 miesięcy, tj. do 15 lipca 2013 r.

PPL w dniu 21 czerwca 2013 r. odstąpiło od umowy na budowę hotelu, z uwagi na opóźnienia w realizacji zadania przez wykonawcę, nie pozwalające na jego realizację w terminie przewidzianym umową.

Przetarg ograniczony, dotyczący wyboru nowego wykonawcy, prowadzony od września 2013 r. został unieważniony przez PPL w marcu 2014 r. z uwagi na fakt, że złożone oferty przekraczały kwotę jaką PPL zamierzało przeznaczyć na realizację zamówienia.

W wyniku kolejnego przetargu, PPL w dniu 17 marca 2015 r. podpisało, umowę dotyczącą dokończenia budowy hotelu do 16 czerwca 2016 r. za 138 374,8 tys. zł.

Do 30 czerwca 2015 r. w związku z realizacją budowy hotelu PPL poniosło koszty w wysokości 2 260,3 tys. zł.
- *Rozbudowa pola manewrowego* przewidziana do realizacji w latach 2007-2010, planowany koszt realizacji 46 500 tys. zł, zakończona została w 2015 r.. Opóźnienie w realizacji zadania wynikało między innymi z konieczności wykonania robót zamiennych, uzupełniających, koniecznych oraz dodatkowych, mających wpływ na wydłużenie pierwotnie zakładanych terminów realizacji inwestycji. Ponadto termin zakończenia inwestycji ulegał przesunięciu ze względu na warunki atmosferyczne uniemożliwiające wykonanie prac zgodnie z warunkami technicznymi wykonania i odbioru robót na polu manewrowym lotniska.

Łączny koszt realizacji zadania wyniósł 83 144,9 tys. zł.
- *Budowa frontu spustowego paliwa lotniczego* przewidziana do realizacji w latach 2005-2007, planowany koszt realizacji 114 066,0 tys. zł, opóźnienie wynikało ze zmiany koncepcji realizacji inwestycji, oraz trudności w wyborze wykonawcy.

Pierwotnie zadanie planowane było do realizacji razem z zadaniem *System paliwowy Hydrant*. W 2010 r. realizacja zadań została podzielona na dwie niezależne inwestycje. W 2013 r. zapadła decyzja o odstąpieniu od realizacji zadania *System paliwowy Hydrant* i spisaniu w straty kwoty 18 530,9 tys. zł poniesionej na jego realizację.

Spośród trzech postępowań o udzielenie zamówienia realizacji *Budowy frontu spustowego paliwa lotniczego* przeprowadzonych w latach 2012 ÷ 2015, dwa zostały unieważnione z powodu przekroczenia przez składających oferty kwoty jaką PPL zamierzało przeznaczyć na realizację inwestycji<sup>106</sup>. W wyniku trzeciego postępowania wszczętego w maju 2015 r., spośród 7 ofert w sierpniu 2015 r. wybrano wykonawcę zadania – KB Pomorze Sp. z o.o., z którym 17 września 2015 r. podpisano umowę z terminem realizacji siedmiu miesięcy. Wartość realizacji umowy określono na 37 455,0 tys. zł. Wszczynając trzecie postępowanie PPL przejęło na siebie część zadań

<sup>105</sup> Umowa PL/000126652/11-618/IPI z dnia 15 września 2011 r. zawarta z konsorcjum firm ALPINE Konstruktion Polska Sp. z o.o. i ALPINE Bau Deutschland AG – umowa zawarta w wyniku przeprowadzonego przez PPL przetargu ograniczonego.

<sup>106</sup> Postępowanie pierwsze wszczęte we wrześniu 2012 r. unieważnione w kwietniu 2014 r., postępowanie drugie wszczęte w październiku 2014 r. unieważnione w kwietniu 2015 r.

dotyczącą odbiorów administracyjnych i uzyskania decyzji kolejowych, które wcześniej miał wykonywać wykonawca.

- Inwestycja *Chopin Airport City* wprowadzona została do planu inwestycji PPL na 2011 r., w którym zaplanowano wykonanie analiz możliwości zagospodarowania nieruchomości w sąsiedztwie Lotniska im. F. Chopina. W kolejnych latach prowadzono działania przygotowujące do rozpoczęcia realizacji inwestycji.

W budżecie na 2014 r., na realizację projektu *Chopin Airport City* w perspektywie trzech lat przewidziano łączne nakłady w wysokości 16 mln zł, w tym w 2014 r. 1 mln zł. W 2014 r. przystąpiono do opracowania planu zagospodarowania terenu, w celu przygotowania planu uzbrojenia terenu w sieci infrastruktury technicznej, a następnie opracowanie dokumentacji projektowej, ekspertyz i badań.

W grudniu 2013 r. PPL wystąpiło o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla projektu. W marcu 2014 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w m.st. Warszawa oraz Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wyrazili opinię, że dla projektu nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisku. Natomiast 6 maja 2014 r. Prezydent m.st. Warszawy wydał postanowienie nr 107/OŚ/2014, w którym uznano za konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia, w szczególności analizy alternatywnych wariantów zabudowy. Samorządowe Kolegium Odwoławcze w dniu 11 sierpnia 2015 r. wydało postanowienie utrzymujące w mocy postanowienie Prezydenta m.st. Warszawy, na które PPL wniosło zastrzeżenia 2 czerwca 2014 r.

Według wyjaśnień PPL, brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla projektu, wstrzymał realizację kolejnych zadań związanych z projektem i konieczność przesunięcia w czasie harmonogramu jego realizacji przewidzianego na 2014 r. i 2015 r. Równocześnie rozważane są alternatywne koncepcje realizacji projektu np. uzyskanie decyzji środowiskowej i realizacja projektu w znacznie mniejszej skali.

(dowód: akta kontroli str. 1377-1394, 1405-1588)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę na przedłużający się czas realizacji projektów inwestycyjnych PPL, w porównaniu do początkowo zakładanego okresu ich realizacji:

- *Budowa hotelu na parkingu P2* – planowana do realizacji w latach 2007-2008, zakończona zostanie w połowie 2016 r.,
- *Rozbudowa pola manewrowego* – planowana do realizacji w latach 2007-2010, zakończona została we wrześniu 2015 r.,
- *Budowa frontu spustowego paliwa lotniczego* - planowana do realizacji w latach 2005-2007, zakończona zostanie w połowie 2016 r.

Uwzględniając wyjaśnienia PPL, wskazujące na niezależne od PPL przyczyny opóźnień w realizacji zadań inwestycyjnych, NIK uważa że właściwe rozpoznanie problemów związanych z projektem, w tym przygotowanie dokumentacji projektowej, pozwoli na uniknięcie lub ograniczenie konieczności wykonywania robót dodatkowych oraz wielokrotnego powtarzania przetargów w celu wyboru wykonawcy. *Rozbudowę pola manewrowego* rozszerzono 80 protokołami konieczności, natomiast w przypadku zadania *Budowa frontu spustowego paliwa lotniczego* w celu skutecznego wyboru wykonawcy, część zadań które w pierwszym i drugim postępowaniu miał wykonać wykonawca, przy trzecim postępowaniu

przejęło na siebie PPL. W przypadku projektu *Chopin Airport City* harmonogram jego realizacji powinien uwzględniać czas niezbędny na otrzymanie decyzji administracyjnych, w tym przypadku decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Opóźnienia w realizacji zadań inwestycyjnych powodowały wzrost kosztów ich realizacji oraz opóźniały w czasie osiągnięcie przez PPL spodziewanych efektów z realizacji tych zadań.

Dodatkowo wskazać należy, że już w wystąpieniu pokontrolnym z dnia 22 października 2010 r. (KKT-4111-01-01/2010) NIK oceniła, że ND PPL nie zrealizował wniosku pokontrolnego NIK dotyczącego wprowadzenia mechanizmów zarządzania ryzykiem przy realizacji kontraktów i określenia ścisłych procedur przygotowania i realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Ocena cząstkowa

Opis stanu faktycznego

## 5. Marketing i współpraca marketingowa PPL z PLL LOT

Realizując współpracę marketingową z Polskimi Liniami Lotniczymi LOT S.A.<sup>107</sup>, w latach 2012-2015, PPL zawarło z PLL LOT cztery umowy marketingowe związane z promocją Lotniska im. Chopina w Warszawie oraz połączeń lotniczych realizowanych z niego przez Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. W umowach tych PPL zobowiązywało się do współfinansowania działań marketingowych PLL LOT w łącznej kwocie [...] zł. Natomiast łączne koszty poniesione przez PPL w związku z realizacją tych umów wyniosły [...] zł. Trzy spośród podpisanych umów dotyczyły działań marketingowych prowadzonych przez PLL LOT w związku z uruchomieniem w 2012 r. połączeń lotniczych dalekiego zasięgu do Pekinu. Czwarta umowa dotyczyła działań marketingowych prowadzonych przez PLL LOT na rynku niemiecki – kierunek Frankfurt, Monachium i Hamburg.

Według wyjaśnień Dyrektora Biura Handlowego PPL<sup>108</sup> współpraca marketingowa pomiędzy PPL a PLL LOT skutkuje wzrostem liczby pasażerów korzystających z Lotniska im. F. Chopina, co przekłada się na wzrost przychodów PPL:

- [...]
- [...]

*Oprócz efektów wymiernych w postaci wzrostu liczby pasażerów korzystających z Lotniska im. F. Chopina w Warszawie oraz wzrostu przychodów PPL, współpraca marketingowa przynosi również efekty niewymierne lub trudno wymierne, takie jak: promocja nazwy, marki, logo i strony internetowej Lotniska im. F. Chopina w Warszawie. Rozwój połączeń dalekiego zasięgu przyczyniający się bezpośrednio do wzrostu ruchu na lotnisku i wzrostu przychodów, stanowi istotny element rozbudowy siatki połączeń przesiadkowych i wzrostu znaczenia lotniska jako węzła przesiadkowego tzw. „hubu”.*

(dowód: akta kontroli str. 1642-1706)

W okresie od maja 2014 r. do października 2015 r. odbyły się 24 zagraniczne wyjazdy służbowe z udziałem Zastępcy Dyrektora Portu Lotniczego<sup>109</sup> im. Fryderyka Chopina, których łączny koszt wyniósł 217 tys. zł<sup>110</sup> i w całości był pokryty przez PPL. Celem tych wyjazdów było m.in. reprezentowanie i prezentowanie oferty Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina na konferencjach, spotkania z potencjalnymi kontrahentami, szkolenia, wymiana doświadczeń z przedstawicielami innych portów lotniczych. Wszystkie wyjazdy ZD PL zostały rozliczone na drukach „Rozliczenie

<sup>107</sup> Dalej także: PLL LOT.

<sup>108</sup> Pismo PPL nr OH-HSL-701-50-1/2015 z 1 października 2015 r.

<sup>109</sup> Dalej także ZD PL

<sup>110</sup> W tym wydatki związane z podróżami Zastępcy Dyrektora Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina wyniosły 87 tys. zł.

kosztów zagranicznej podróży”. Rozliczenia 23 wyjazdów akceptował ND PPL, a jednego wyjazdu - Zastępca ND PPL.

Zarządzeniem ND PPL nr 110 z dnia 10 sierpnia 2015 r. została wprowadzona do stosowania nowa „instrukcja wyjazdowa” w celu większego nadzoru nad wyjazdami służbowymi, w której został wprowadzony obowiązek sporządzania pisemnych sprawozdań z odbytych wyjazdów służbowych.

Wydatki sfinansowane z karty służbowej będącej w dyspozycji ZD PL w okresie od czerwca 2014 r. do października 2015 r. wyniosły 122 tys. zł (średnio 7 154 zł/mc) i dotyczyły m.in. płatności w stacjach paliw, hotelach, restauracjach za kursy taksówkami.

Wg. wyjaśnień Głównego Księgowego PPL<sup>111</sup>, wszystkie wydatki i wyjazdy służbowe ZD PL były w pełni uzasadnione i przyczyniły się do podtrzymania pozytywnych relacji biznesowych z dotychczasowymi i potencjalnymi przewoźnikami i innymi klientami.

Według kolejnych wyjaśnień Głównego Księgowego PPL<sup>112</sup>, stosunkowo wysokie wydatki w restauracjach krajowych spowodowane były między innymi tym, że ograniczono liczbę osób uprawnionych do korzystania z kart i niektóre wydatki dotyczyły innych pracowników niż dysponent karty.

Korzystanie z usług gastronomicznych w lokalach położonych w mieście, pomimo posiadania lokali gastronomicznych przez podmioty powiązane z PPL motywowano<sup>113</sup> tym, że często termin i miejsce spotkania jest determinowane przez kontrahenta

(dowód: akta kontroli str. 5285-5395)

Uwagi dotyczące badanej działalności

NIK zwraca uwagę, na stosunkowo częste, a w 6 przypadkach przekraczające 1 100 zł wydatki w krajowych restauracjach położonych poza obszarem lotniska. W sytuacji posiadania przez podmioty zależne od PPL bazy gastronomicznej oraz lokali usytuowanych na lotnisku korzystne dla PPL byłoby korzystanie z tych obiektów – co potwierdziły wyjaśnienia złożone przez Głównego Księgowego. Niezależnie od powyższego NIK uznaje argumentację, że utrzymanie dobrych relacji z kontrahentami może wymagać dostosowania się reprezentantów PPL do innych miejsc spotkań.

Ustalone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki nie stwierdzono nieprawidłowości w zbadanym zakresie.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

## 6. Restrukturyzacja GK PPL

Strategia P.P. „Porty Lotnicze” wobec spółek Grupy Kapitałowej została na zlecenie PPL opracowana we wrześniu 2010 r. przez Ove Arup & Partners Ltd Sp. z o.o. Oddział w Polsce za kwotę [...] zł netto oraz Plan Operacyjny na lata 2011-2014 jej wdrożenia za kwotę [...]zł netto. W Strategii zdefiniowano (w drugim tomie) trzy warianty strategii wobec GK PPL:

Zarządzeniem nr 16 z dnia 14 lutego 2011 r. ND PPL w sprawie realizacji dokumentu pn. „Strategia P.P. „Porty Lotnicze” wobec Grupy Kapitałowej określono, że działania na rzecz wdrożenia bądź modyfikacji strategii prowadzi Biuro Nadzoru Właścicielskiego.

<sup>111</sup> Pismo PPL/PL/082/131/2015 z dnia 2 grudnia 2015 r.

<sup>112</sup> Pismo PPL/FK/082-132/2015 z dnia 7 grudnia 2015 r.

<sup>113</sup> Jw.

W styczniu 2015 r. na zlecenie PPL został opracowany przez firmę PricewaterhouseCoopers<sup>114</sup> za kwotę 590 tys. zł netto raport podsumowujący analizy możliwych wariantów konsolidacji GK PPL w celu poprawy efektywności jej funkcjonowania oraz wzmocnienia rynków portów lotniczych w kraju.

ND PPL zatwierdził w marcu 2015 r. Plan Wdrażania Optymalizacji Grupy Kapitałowej PPL, w którym spółki GK PPL podzielono na kategorie:

- kluczowe (strategiczne) dla budowania wartości GK PPL (PL Gdańsk, PL Kraków, PL Modlin, Port-Hotel),
- posiadające potencjał do budowania wartości GK PPL (PL Katowice, PL Wrocław),
- posiadające niski potencjał rozwojowy, przeznaczone do zbycia (PL Rzeszów, PL Szczecin, PL Bydgoszcz, PL Poznań),
- w restrukturyzacji, a po jej zakończeniu do decyzji o zbyciu lub pozostawieniu w GK PPL (ACS, WELCOME AS),
- przeznaczone do zbycia – nie związane z core biznesem, (Casinos Poland AS).

(dowód: akta kontroli str. 3055-3150, 4110-4113)

W latach 2012-2015 PPL zwiększyło swoje zaangażowanie kapitałowe w dwóch spółkach zarządzających lotniskami, tj. Górnośląskim Towarzystwie Lotniczym S.A.<sup>115</sup> - o kwotę 9 847 tys. zł oraz w spółce Port Lotniczy Szczecin-Goleniów Sp. z o.o.<sup>116</sup> - o 27 227 tys. zł.

Dokapitalizowanie PL Szczecin-Goleniów Sp. z o.o. motywowane było koniecznością przeprowadzenia w trybie natychmiastowym remontów warunkujących dalsze funkcjonowanie lotniska. Początkowo PPL udzielało pożyczek PL Szczecin-Goleniów Sp. z o.o., a w związku z brakiem możliwości ich spłaty i niepowodzeniem prób zbycia nieruchomości w celu uzyskania środków na spłatę pożyczki nastąpiła konwersja wierzytelności na kapitał. Opinia ekonomiczno-prawna wykonana przez firmę doradczą wykazała, że transakcja była dopuszczalna w świetle przepisów o pomocy publicznej. Udzielenie pożyczki było warunkiem uzyskania przez PL Szczecin-Goleniów Sp. z o.o. kredytu bankowego na kontynuację programu inwestycyjnego i wykorzystania bezzwrotnych środków finansowych z Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Gmina Miasta Szczecin i Województwo Zachodniopomorskie zobowiązały się do dofinansowania PL Szczecin-Goleniów Sp. z o.o. kwotą 58 200 tys. zł do 2020 r. i do końca 2014 r. wykonały swoje zobowiązania wartości 22 500 tys. zł.

PPL prowadziło<sup>117</sup> w latach 2008-2012, wspólnie z PLL LOT działania zmierzające do sprzedaży posiadanych udziałów w spółce Casinos Poland Sp. z o.o.<sup>118</sup> W dniu 8 lipca 2009 r. ogłoszono wspólne zaproszenie do rokowań w sprawie sprzedaży łącznie 66,5% udziałów CP, w tym 100% udziałów będących własnością PPL. Po negocjacjach podpisano w dniu 8 lipca 2011 r. z Totalizatorem Sportowym Sp. z o.o. warunkową umowę sprzedaży udziałów i zwrócono się do Century Casinos Poland (trzeciego wspólnika w CP) o zgodę na zbycie udziałów, której wymaga umowa spółki CP. Wobec braku zgody na zbycie udziałów z dniem 30 czerwca 2012 r. uległa rozwiązaniu warunkowa umowa z Totalizatorem Sportowym Sp. z o.o.

<sup>114</sup> Dalej także PwC.

<sup>115</sup> Spółka zarządzająca Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice

<sup>116</sup> Dalej PL Szczecin-Goleniów Sp. z o.o.

<sup>117</sup> Wyjaśnienia PPL/N/NS/081/580/2015.

<sup>118</sup> Dalej także CP

PPL podjęło w 2011 r. próbę zbycia udziałów w Porcie Lotniczym Mazury Sp. z o.o. poprzez skierowanie zapytania do pozostałych udziałowców, a następnie ogłoszenie w prasie ogólnopolskiej zamiaru sprzedaży, ale nie zgłosił się nikt zainteresowany ich nabyciem.

PPL podjęło próbę zbycia udziałów w spółce Port Lotniczy Szczecin-Goleniów Sp. z o.o. kierując w styczniu 2010 r. do Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego zapytanie o zainteresowanie nabyciem udziałów oraz przekazując we wrześniu 2010 r. oszacowanie wartości udziałów. Pomimo rocznej korespondencji Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego nie zdecydował o zakupie udziałów..

(dowód: akta kontroli str. 3155-3157, 3270-3271, 5010- 5034)

Na koniec I półrocza 2015 r. PPL posiadało akcje/udziały w 15 spółkach. W trzech spółkach PPL było właścicielem 100% udziałów, w dwóch posiadało ponad 50% udziałów, a w czterech – poniżej 20% akcji/udziałów. Łączna wartość brutto udziałów/akcji będących własnością PPL wynosiła 907 798 tys. zł<sup>119</sup>, a wartość netto była niższa o ok. 45 % (na dzień 30 czerwca 2015r.). W dziesięciu spółkach wartość udziałów netto była niższa od wartości udziałów brutto. Wartość netto udziałów w PL Mazury Sp. z o.o. i PL Bydgoszcz Sp. z o.o. oszacowano na 0 zł.

Najwyższa kwotowo różnica pomiędzy wartością udziałów brutto, a netto dotyczyła udziałów PL Rzeszów Jasionka Sp. z o.o. (180 000 tys. zł.), a następnie PL Szczecin-Goleniów Sp. z o.o. (91 231 tys. zł) i PL Warszawa-Modlin Sp. z o.o. (59 311 tys. zł).

(dowód: akta kontroli str. 5042)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Nie podważając zasadności dokonanych przeszacowań wartości akcji/udziałów w spółkach GK PPL, NIK wskazuje że skala przeszacowania oznacza stratę wartości ok. 45 % zainwestowanych przez PPL kapitałów w spółki GK PPL na przestrzeni całego okresu funkcjonowania GK PPL.

## 6.1. Zarządzanie lotniskiem Zielona Góra-Babimost

W opracowanym w maju 2011 r. PPL „Strategii rozwoju Portu Lotniczego Zielona Góra/Babimost do roku 2040” podano m. in., że:

- Port Lotniczy Zielona Góra/Babimost<sup>120</sup> funkcjonuje jako oddział terenowy PPL,
- w 2010 r. lotnisko obsłużyło 3,6 tys. pasażerów, przy przepustowości do 150 tys. rocznie i nie jest wykorzystywane na potrzeby przewozów towarowych,
- budynek cargo nie jest przystosowany do obsługi dużego tonażu ani przesyłek specjalnych,
- PL ZG/B jest nierentowny, a strata w latach 2012-2015 wyniesie do 4 mln zł rocznie bez możliwości znaczącej obniżki kosztów,
- pozycja konkurencyjna PL ZG/B jest bardzo słaba ze względu na brak siatki połączeń i brak infrastruktury dojazdowej

Zaprezentowane scenariusze dla PL ZG/B polegały na:

- wygaszeniu działalności lotniska metodą uporządkowanej likwidacji,
- utrzymaniu lotniska wymagającym finansowania inwestycji i pokrywania strat,

W opracowanym w styczniu 2011 r. raporcie dla PPL zaprezentowano scenariusze rozwoju lotniska, które przewidywały uzyskanie rentowności w latach 2036-2038. W dniu 13 kwietnia 2013 r. została zawarta umowa nr DG.VI.8050.1.3.2012, której stronami były Województwo Lubuskie, Spółka Lotnisko Zielona

<sup>119</sup> Z uwzględnieniem niezarejestrowanych na dzień 30 czerwca 2015 r. podwyższeń na kwotę ok 15000 tys. zł

<sup>120</sup> Dalej także PL ZG/B



Góra/Babimost Sp. z o.o., PPL. Strony umowy zobowiązały się do utrzymania eksploatacji PL ZG/B i wsparcia rozwoju poprzez realizację w latach 2011-2016 założeń „Biznesplanu Portu Lotniczego Zielona Góra/Babimost na lata 2011-2040”, a w szczególności:

- PPL zobowiązało się ponosić koszty operacyjne funkcjonowania PL ZG/B [...]
- Województwo Lubuskie zobowiązało się do przekazania środków finansowych [...] na pokrycie kosztów zakupu do celów promocyjnych bloku miejsc.

Uzgodniono realizację w latach 2011-2016 programu inwestycyjnego o wartości 16,05 mln zł finansowanego przez Województwo w wysokości 14,25 mln zł i PPL w kwocie 1,8 mln zł. Zakładano osiągnięcie w latach 2011-2015 następującej liczby pasażerów: (4 505; 11 648; 38 800; 60 128; 88 736)

Postanowiono, że PPL podejmie do 2016 r. decyzję dalszego uczestnictwa w projekcie w formie przystąpienia do Spółki lub sprzedaży majątku Spółce lub Województwu. Aneks nr 01/2013 z dnia 10 kwietnia 2013 r. zmieniono wartość programu inwestycyjnego na 15 588 tys. zł (Województwo – 16 788 tys. zł, PPL – 1 800 tys. zł).

Zespół ds. monitorowania realizacji Biznes Planu PL ZG/B wskazywał w kolejnych raportach, że pomimo realizacji zobowiązań i zapewnienia wszelkich warunków dla operacyjnego funkcjonowania lotniska nie został zrealizowany zakładany poziom ruchu i w latach 2012-2014 wynosił odpowiednio: 6 518, 6 609, 5 673 pasażerów, co narastająco stanowiło zaledwie 17% w stosunku do zamierzeń.

Dyrektor Biura Strategii i Nadzoru Właścicielskiego skierowała w dniu 2 lutego 2015 r. do ND PPL rekomendację w sprawie PL ZG/B, w której wskazała, że nie powiodły się działania w celu przejęcia majątku PPL znajdującego się w PL ZG/B przez Województwo Lubuskie. Wojewódzkie Lubuskie przedstawiło koncepcję powierzenia zarządzającemu lotniskiem obowiązku świadczenia usług publicznych (Public Service Obligation – „PSO”) na podstawie art. 183 *Prawa lotniczego*.

PPL nie jest dotychczas stroną żadnej umowy na zarządzanie lotniskiem regionalnym na zasadzie świadczenia usług publicznych<sup>121</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 3257-3269, 4936, 4993-4994)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

## 7. Wykonywanie przez PPL praw z akcji/udziałów

Dyrektor Biura Strategii i Nadzoru Właścicielskiego określiła<sup>122</sup> „Wskazówki dla członków rad nadzorczych spółek reprezentantów Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, które przyjął do stosowania Kierownik Działu Nadzoru właścicielskiego. Zarządzeniem nr 107 z dnia 28 lipca 2015 r. ND PPL wprowadzono do stosowania z dniem 1 sierpnia 2015 r. dokument pn. „Nadzór Właścicielski oraz zasady funkcjonowania organów spółek z udziałem przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze”. Określono w nim m.in.:

- podstawowe cele nadzoru właścicielskiego,
- sposób powoływania i obowiązki pełnomocników PPL na Zgromadzeniach Wspólników/Walnych Zgromadzeniach Akcjonariuszy,

Ustalone  
nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

Opis stanu  
faktycznego

<sup>121</sup> Wyjaśnienia PPL/NS081/573/2015 z dnia 12 października 2015r., podpisane przez Dyrektora Biura Strategii i Nadzoru Właścicielskiego.

<sup>122</sup> Pismem N/NS/NSN/450/148/14 z dnia 23 września 2014 r.

- wymagania i sposób powoływania oraz obowiązki członków Rad Nadzorczych, którzy reprezentują PPL,
- wymagania obowiązki kandydatów na członków Zarządów, których może proponować PPL
- zasady monitorowania spółek

Powoływanie członków rad nadzorczych spółek GK PPL następuje w zależności od regulacji zawartych w umowach bądź statutach na podstawie uchwały zgromadzenia wspólników lub pisma wspólnika wskazującego swojego przedstawiciela do organu nadzoru. Pełnomocnik PPL zawsze działa w oparciu o pisemną instrukcję<sup>123</sup>.

Reprezentanci PPL otrzymują instrukcje określające sposób głosowania na zgromadzeniach lub notatkach lub korespondencji opracowywanej przez Biuro Strategii i Nadzoru Właścicielskiego.

We wcześniejszym okresie polityka właścicielska realizowana była w oparciu o strategię przygotowane przez firmę ARUP.

Obecnie<sup>124</sup> PPL ma 41 reprezentantów w radach nadzorczych 15 spółek. W okresie 2010-2015 (I półrocze) PPL posiadało 28 reprezentantów, którzy nie byli pracownikami PPL w radach nadzorczych 18 spółek GK PPL. Dwie z tych osób były pracownikami Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, tj. Zastępca Dyrektora Biura Ministra<sup>125</sup> oraz Dyrektor Departamentu Lotnictwa<sup>126</sup>. PPL nie weryfikowało<sup>127</sup> czy ww. osoby posiadają stosowne zgody Dyrektora Generalnego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

W latach 2010-2015 (I półrocze) nie było przypadków nieudzielenia skwitowania z wykonania obowiązków reprezentantów PPL w spółkach GK PPL<sup>128</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 2272-3364, 4113-4120)

W działalności kontrolowanej jednostki nie stwierdzono nieprawidłowości w zbadanym zakresie.

W wystąpieniu pokontrolnym DTL – 41002-2/00 z dnia 12 kwietnia 2001 r., NIK wskazywała na możliwość wystąpienia konfliktu interesów w przypadku powoływania przez PPL do rad nadzorczych urzędników ministerstwa właściwego ds. transportu.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

## 8. Wykonanie wniosków z poprzednich kontroli NIK

W odniesieniu do realizacji wniosków pokontrolnych z poprzednich kontroli NIK, Dyrektor Biura Kontroli Wewnętrznej<sup>129</sup>, poinformowała że w odniesieniu do wniosków pokontrolnych zawartych w wystąpieniach pokontrolnych:

- z 28 października 2013 r. (LWA – 4101-12-01/2013 P/13/080):

<sup>123</sup> Wyjaśnienia w piśmie N/NS/081/510/2015 z dnia 7 września 2015 r. podpisanym przez Dyrektor Biura Strategii i Nadzoru Właścicielskiego.

<sup>124</sup> Stan na dzień 3 sierpnia 2015 r.

<sup>125</sup> Powołana w dniu 16 kwietnia 2014 r. do Rady Nadzorczej Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków-Balice Sp. z o.o.

<sup>126</sup> Powołany w dniu 2 marca 2015 r. do Rady Nadzorczej Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o., odwołany z dniem 20 maja 2015 r.

<sup>127</sup> Wyjaśnienia PPL/N/NS/081/580/2015 z dnia 9 października 2015 r. podpisane przez Dyrektor Biura Strategii i Nadzoru Właścicielskiego.

<sup>128</sup> Wyjaśnienia w piśmie N/NS/081/510/2015 z dnia 7 września 2015 r. podpisanym przez Dyrektor Biura Strategii i Nadzoru Właścicielskiego.

<sup>129</sup> Pismo PPL-N-NK-081-3-242/15 z 4 września 2015 r.

Ustalone  
nieprawidłowości

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Ocena cząstkowa

Opis stanu  
faktycznego

- *Przedstawianie do wiadomości Prezesowi ULC, 2-letnich planów ekonomiczno-finansowych na kolejne lata.*  
PPL na bieżąco przekazuje Prezesowi ULC dwuletnie plany gospodarcze,
- *Uzupełnienie akt osobowych pracowników PPL aktualnymi zaświadczeniami o przebytych szkoleniach, koniecznych dla danego stanowiska pracy.*  
Zaświadczenia potwierdzające odbycie przez pracownika PPL szkolenia są na bieżąco przekazywane do Biura Personalnego i włączane do akt osobowych pracownika, zgodnie z Procedurą Zarządzania Szkoleniami.
- z 22 października 2010 r. (KKT-4111-01-01/2010; K/10/004) NIK wniosowała o:
  - *Realizację wniosku pokontrolnego Najwyższej Izby Kontroli z dnia 11 kwietnia 2007 r., jak również wniosku pokontrolnego Ministra Infrastruktury, dotyczącego wprowadzenia mechanizmów zarządzania ryzykiem przy realizacji kontraktów i określenia ścisłych procedur przygotowania i realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych.*  
Kolegium Zarządu PPL w listopadzie 2010 r. podjęło decyzję o wprowadzeniu w PPL systemu zarządzania ryzykiem, w tym ryzykiem inwestycyjnym.  
Od marca 2011 r. w PPL trwają prace nad opracowaniem i wdrożeniem systemu zarządzania ryzykiem.  
W związku z restrukturyzacją PPL w marcu 2014 r. proces wdrożenia systemu zarządzania ryzykiem został czasowo wstrzymany.  
Biuro Kontroli Wewnętrznej w październiku 2014 r. przygotowało koncepcję wprowadzenia *Rejestru Ryzyk w PPL*, dla którego obecnie wdrażane jest oprogramowanie wspierające jego funkcjonowanie.  
W odniesieniu do przedsięwzięć inwestycyjnych w PPL w czerwcu 2015 r. wprowadzona została procedura *Zarządzanie inwestycjami*, która oprócz zapewnienia prawidłowego i skutecznego przebiegu procesów realizacji zadań inwestycyjnych i remontowych, zawiera również elementy zarządzania ryzykiem. W dniu 16 czerwca 2015 r. powołano w PPL Komitet Zarządzania Ryzykiem, a od września 2015 r. wdrożono aplikację wspomagającą zarządzanie ryzykiem. W dniu 25 czerwca 2015 r. wdrożono procedurę zarządzania inwestycjami na każdym etapie ich realizacji<sup>130</sup>.
  - *Pilne opracowanie koncepcji zagospodarowania urządzeń i oprogramowania zakupionego w ramach realizacji kontraktu z firmą Intergraph, dla zminimalizowania strat przedsiębiorstwa z tytułu realizacji tego kontraktu.*  
PPL zakupionych w ramach kontraktu z firmą *Intergraph* (monitory, zasilacze, oprogramowanie) wykorzystano w *Zintegrowanym Systemie Bezpieczeństwa*.  
W odniesieniu do urządzeń radiowych i komunikacyjnych, w 2012 r. podjęto nieudaną próbę sprzedaży.  
W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji pozostałego sprzętu i analizy kosztowo-funkcjonalnej, stwierdzono że ze względu na wiek, pierwotne przeznaczenie i postęp technologiczny, sprzęt ten nie nadaje się do wykorzystania w PPL, a jego przystosowanie do aktualnych potrzeb PPL jest gospodarczo nieuzasadnione.  
W związku z powyższym Biuro Informatyki i Strategii IT prowadzi rozmowy z podmiotami zainteresowanymi nabyciem tego sprzętu. Równocześnie PPL poszukuje rzeczoznawcy, który dokona wyceny i na tej podstawie zostanie ogłoszone postępowanie przetargowe w celu zbycia pozostałego sprzętu.  
(dowód: akta kontroli str. 1707-1722, 5396-5403)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki nie stwierdzono nieprawidłowości w zbadanym zakresie.

<sup>130</sup> Wyjaśnienia PPL/N/F/538/081-49/2015 z dnia 7 grudnia 2015 r. podpisane przez Zastępcę Naczelnego Dyrektora PPL Dyrektora Pionu Finansowego.

Uwagi dotyczące badanej działalności

Ustalenia niniejszej kontroli wykazały, że przy udzielaniu zamówień (dotyczących inwestycji a także opracowań firm doradczych) wystąpiły nieprawidłowości, które skutkowały opóźnieniami w realizacji zamówień lub uzyskaniem w wyniku realizacji zamówienia produktu o nieodpowiedniej jakości. Niedoprowadzenie od 2011 r. do opracowania systemu zarządzania ryzykiem w PPL, w tym ryzykiem inwestycyjnym, może świadczyć o opieszałości tych prac przed 2014 r., lub niedoceniań wagi tego zagadnienia.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

## IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

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>131</sup>, wnosi o:

1. Podjęcie działań w celu ustalenia i wyegzekwowania osobistej odpowiedzialności osób, które miały obowiązek nadzorowania realizacji inwestycji, których zaniechano.
2. Stosowanie systemu zarządzania ryzykiem, w szczególności w sferze inwestycji i udzielania zamówień na usługi doradcze oraz monitorowanie jego skutków w celu ew. modyfikacji.

## 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 dyrektora Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji 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 10 grudnia 2015 r.

Kontroler  
Tadeusz Błachnio  
Doradca ekonomiczny

Najwyższa Izba Kontroli  
Departament Gospodarki,  
Skarbu Państwa i Prywatyzacji  
Dyrektor  
z up. Michał Wilkowicz  
Wicedyrektor

/ - /

/ - /

<sup>131</sup> Dz. U. z 2015 r., poz. 1096. Dalej: *ustawa o NIK*.

.....

*podpis*

.....

*podpis*