



WICEPREZES  
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI  
Wojciech Kutyła

KGP.411.003.01.2015  
S/15/003

TEKST UJEDNOLICONY

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

***Tekst dokumentu ujednolicony po rozpatrzeniu zastrzeżeń  
– zgłoszonych do wystąpienia pokontrolnego –  
przez Kolegium Najwyższej Izbie Kontroli***

*(Uchwała Kolegium NIK Nr 75/2015 z dnia 16 grudnia 2015 r.)*

# I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli

S/15/003 – Wykonywanie przez Ministra Skarbu Państwa uprawnień właścicielskich w stosunku do spółek Zakłady Ceramiczne „Bolesławiec” w Bolesławcu Sp. z o.o. oraz Eurolot SA<sup>1</sup>.

Jednostka przeprowadzająca kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli  
Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji

Kontrolerzy

Rafał Pikus, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 93547 z dnia 5 maja 2015 r., nr 95224 z dnia 17 lipca 2015 r.

Maria Salwowska, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 93548 z dnia 5 maja 2015 r., nr 95226 z dnia 17 lipca 2015 r.

Krzysztof Prus, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 93554 z dnia 6 maja 2015 r., nr 95225 z dnia 17 lipca 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-6, 4997-5002)

Jednostka kontrolowana

Ministerstwo Skarbu Państwa<sup>2</sup>  
ul. Krucza 36/ul. Wspólna 6  
00-522 Warszawa

Kierownik jednostki kontrolowanej

Andrzej Czerwiński – Minister Skarbu Państwa (od 16 czerwca 2015 r.)  
Włodzimierz Karpiński – Minister Skarbu Państwa (od 24 kwietnia 2013 r. do 15 czerwca 2015 r.)  
Mikołaj Budzanowski – Minister Skarbu Państwa (od 18 listopada 2011 r. do 24 kwietnia 2013 r.)

(dowód: akta kontroli str. 7)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

1. **Najwyższa Izba Kontroli ocenia<sup>3</sup> pozytywnie działania Ministra Skarbu Państwa w zakresie wykonywania uprawnień właścicielskich w stosunku do Zakładów Ceramicznych „Bolesławiec” w Bolesławcu Sp. z o.o.**
2. **W odniesieniu do Eurolot SA<sup>4</sup> ustalenia kontroli wskazują, że Minister Skarbu Państwa dysponując bieżącymi informacjami o stale pogarszającej się sytuacji finansowej Spółki, nie spowodował podjęcia skutecznych działań naprawczych. Rozpatrując różne scenariusze działalności Eurolot SA, Minister SP przyjmował założenie, że podstawą dalszej działalności będzie ścisła współpraca z jej głównym kontrahentem Polskimi Liniami Lotniczymi LOT SA<sup>5</sup>, a inna działalność operacyjna będzie tylko jej uzupełnieniem. Minister SP nie wziął pod uwagę ryzyka, że realizacja przez PLL LOT SA planu restrukturyzacji w konsekwencji udzielenia po-**

<sup>1</sup> Kontrolą objęto lata 2012-2015 (do dnia zakończenia czynności kontrolnych, tj. 15 lipca 2015 r.).

<sup>2</sup> Dalej także: Ministerstwo SP, Ministerstwo lub MSP.

<sup>3</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli ocena ogólna według tej skali nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się również ocenę opisową.

<sup>4</sup> Dalej także: Eurolot lub Spółka.

<sup>5</sup> Dalej także: PLL LOT SA.

**mocy publicznej<sup>6</sup> będzie skutkowało ograniczeniem, a następnie zaprzestaniem współpracy z Eurolot SA, co w istocie nastąpiło.**

Uzasadnienie  
oceny ogólnej

1. Minister Skarbu Państwa<sup>7</sup> prawidłowo sprawował nadzór właścicielski nad Zakładami Ceramicznymi „Bolesławiec” w Bolesławcu Sp. z o.o.<sup>8</sup>, ze szczególnym uwzględnieniem realizacji założeń biznesowych Spółki w kontekście planowanej prywatyzacji. Obowiązki sprawozdawcze wobec Ministra SP były realizowane w określonych terminach i zawierały wszystkie wymagane informacje. Zmiana planu sprzedaży na 2013 i 2014 r. nie pociągnęła za sobą negatywnych skutków finansowych dla ZC „Bolesławiec” Sp. z o.o.
2. Minister Skarbu Państwa, działający jako większościowy akcjonariusz, nie zidentyfikował ryzyka jakie niosło dla Eurolot SA udzielenie PLL LOT SA pomocy publicznej i konieczność wprowadzenia działań kompensacyjnych, ograniczających jego działalność operacyjną, a więc także współpracę z Eurolot. Minister SP był na bieżąco informowany przez Radę Nadzorczą i Zarząd Eurolot o pogarszającej się sytuacji finansowej Spółki oraz ograniczeniach w działalności operacyjnej. Z przekazywanych informacji wynikało, że sytuacja ta wynikała głównie z ograniczenia, a następnie zakończenia współpracy z PLL LOT SA, co pozbawiło Eurolot przychodów zapewniających dalszą działalność Spółki<sup>9</sup>. W ocenie NIK decyzja Spółki o wymianie floty i zakupie samolotów Bombardier Q400<sup>10</sup> była uzasadniona. Jednak próby dywersyfikacji działalności Spółki, poprzez stworzenie siatki połączeń własnych, począwszy od 2011 r. i rozwoju segmentu rejsów czarterowych – opartej na samolotach Q400 nie powiodły się z powodu przeszacowania możliwości rozwoju połączeń i braku środków na spłaty rat za samoloty Q400. Inna działalność operacyjna Eurolot SA, wykonywanie lotów w siatce połączeń własnych oraz współpraca z innymi podmiotami, była oparta na błędnej polityce biznesowej, co pogłębiło tylko złą sytuację finansową Spółki.

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

#### **1 Wykonywanie uprawnień właścicielskich w stosunku do ZC Bolesławiec**

##### **1.1 Wykonywanie uprawnień właścicielskich przez Ministra Skarbu Państwa, w szczególności z punktu widzenia realizacji założeń biznesowych spółki oraz planowanej prywatyzacji**

Opis stanu  
faktycznego

W okresie 2013-2015 kapitał podstawowy ZC Bolesławiec wynosił 2 040 tys. zł i dzielił się na 4 080 udziałów po 500 zł, będących własnością Skarbu Państwa.

Spółka ZC „Bolesławiec” Sp. z .o.o. była nadzorowana przez Departament Restrukturyzacji i Pomocy Publicznej (DRiPP)<sup>11</sup>, który podlegał Podsekretarzowi Stanu Rafałowi Baniakowi<sup>12</sup>.

<sup>6</sup> PLL LOT SA w 2012 r. otrzymał z Funduszu Restrukturyzacji Przedsiębiorców pomoc publiczną w wysokości 400 mln zł.

<sup>7</sup> Dalej także: Minister SP lub Minister.

<sup>8</sup> Dalej także: ZC Bolesławiec lub Spółka.

<sup>9</sup> Przychody Eurolot SA ze współpracy z PLL LOT SA stanowiło ok. 50-60% przychodów Spółki.

<sup>10</sup> Dalej: Q400.

<sup>11</sup> Do października 2013 r. Departament Restrukturyzacji i Pomocy Publicznej istniał pod nazwą Departament Restrukturyzacji (dalej także: DR).

W latach 2013-2015<sup>13</sup> Minister SP działając jako Zwyczajne Zgromadzenia Wspólników Spółki, na podstawie rekomendacji DRiPP, w oparciu o analizy sprawozdań Rady Nadzorczej oraz oceny realizacji wyznaczonych zadań, zatwierdzał w terminie<sup>14</sup> roczne sprawozdania finansowe i sprawozdania Zarządu z działalności Spółki, zmiany w kapitałach własnych oraz udzielał absolutorium członkom RN i Zarządu.

Minister SP sprawował nadzór właścicielski monitorując sytuację ekonomiczno-finansową Spółki, analizując jej efektywność i wskazując na konieczność podjęcia przez Spółkę działań w celu zapewnienia rentowności prowadzonej działalności.

Zgodnie z *Zasadami Nadzoru Właścicielskiego nad Spółkami z udziałem SP*<sup>15</sup> DRiPP przygotowywał do końca poprzedniego roku obrotowego, w uzgodnieniu z RN i Zarządem, zestawienie celów długo- i krótkookresowych i po zatwierdzeniu przez Podsekretarza Stanu w MSP przekazywał je Zarządowi i członkom RN.

Zgodnie z art. 17 ust. 1 Statutu, Zarząd opracowywał roczne plany rzeczowo-finansowe oraz strategiczne plany wieloletnie i przedkładał je Radzie Nadzorczej, która opiniowała je w formie uchwały<sup>16</sup>. Strategiczne plany wieloletnie oraz roczne plany rzeczowo-finansowe były przekazywane do DRiPP.

Na podstawie *Kwartalnych informacji o Spółce*, sprawozdań F-01 oraz rocznych sprawozdań finansowych, MSP monitorowało realizację wyznaczonych celów oraz dokonywało kompleksowej oceny działalności członków organów Spółki.

DRiPP wykonywał uprawnienia nadzoru właścicielskiego wobec RN w zakresie poprawności i terminowości wykonywania przez nią ustawowych i statutowych obowiązków. DRiPP utrzymywał stały kontakt z członkami RN, będącymi jednocześnie pracownikami MSP, pozyskując informacje nt. bieżącej sytuacji Spółki oraz spraw stanowiących przedmiot obrad Rady oraz Zgromadzenia Wspólników.

Realizując Zasady Nadzoru DRiPP organizował indywidualne spotkania z członkami Zarządu Spółki i przedstawicielami SP w RN, na których omawiano m.in. realizację założeń restrukturyzacyjnych oraz bieżącą sytuację ekonomiczno-finansową<sup>17</sup>.

W dniu 22 października 2014 r., do MSP wpłynęło pismo<sup>18</sup> Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w ZC Bolesławiec dotyczące niegospodarności w prowadzeniu spraw Spółki. DRiPP<sup>19</sup> zwrócił się do Rady Nadzorczej o zbadanie okoliczności spraw opisanych w piśmie i udzielenie wyjaśnień. RN przekazała dnia 26 listopada 2014 r., sprawozdanie z kontroli przeprowadzonej w dniach 14-15 listopada 2014 r.

DRiPP, mając na względzie potrzebę ustabilizowania sytuacji społecznej w Spółce, wskazywał na celowość zorganizowania spotkania Rady Nadzorczej z przedstawi-

---

<sup>12</sup> Rafał Baniak funkcję Podsekretarza Stanu w Ministerstwie SP pełnił w okresie od 1 grudnia 2011 r. do 15 czerwca 2015 r.

<sup>13</sup> Uchwały ZZW z dnia 28 czerwca 2013 r., Uchwały ZZW z dnia 5 czerwca 2014 r., Uchwały ZZW z dnia 27 maja 2015 r.

<sup>14</sup> Zgodnie z art. 395 ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz.U. z 2013 r., poz. 1030 ze zm. Dalej: Ksh), art. 53 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz.U. z 2013 r. poz. 330 ze zm.) oraz §48 Umowy Spółki ZC „Bolesławiec” Sp. z o.o.

<sup>15</sup> *Zasady Nadzoru Właścicielskiego nad Spółkami z udziałem Skarbu Państwa* wprowadzone Zarządzeniem Nr 3 Ministra Skarbu Państwa z dnia 28 stycznia 2013 r., zmienione Zarządzeniem Nr 24 Ministra Skarbu Państwa z 24 czerwca 2013 r. – źródło strona internetowa Ministerstwa SP. Dalej: *Zasady Nadzoru*.

<sup>16</sup> Uchwała RN Nr 65/VII/2013, 74/VII/2013, 15/VIII/2014, 47/VIII/2015, 78/VII/2013, Nr 41/VIII/2014.

<sup>17</sup> Pismem z dnia 28 lipca 2014 r. Dyrektor DRiPP zobowiązał pracowników do organizowania ww. spotkań nie rzadziej niż raz na kwartał – realizując polecenie Dyrektora, spotkania w ww. formule odbyły się w dniach: 29 lipca 2014 r., 27 listopada 2014 r., 25 marca 2015 r., 12 maja 2015 r.

<sup>18</sup> Nr MSP/BM/13337/14.

<sup>19</sup> Pismo Nr MSP/DRiPP/2472/14.

cielami pracowników i organizacji związkowych działających w Spółce, celem przedstawienia konieczności przeprowadzenia zmian restrukturyzacyjnych<sup>20</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 9, 1078-1296, 2103-2129, 2197-2205)

Ocena cząstkowa

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

## **1.2 Analiza uchwał podejmowanych przez Zgromadzenie Wspólników Spółki w stosunku do wniosków Zarządu w sprawach prowadzonej działalności, udzielania absolutorium i zmian w organach Spółki.**

Opis stanu faktycznego

Zgodnie z postanowieniem art. 235 § 1 Ksh oraz § 41 ust. 2 Umowy Spółki Zarząd ZC „Bolesławiec” Sp. z o.o. zwoływał<sup>21</sup> Zgromadzenie Wspólników celem podjęcia uchwał dotyczących: zatwierdzenia sprawozdania finansowego oraz z działalności Spółki, udzielenia absolutorium członkom Zarządu i Rady Nadzorczej, pokrycia straty netto za lata 2012 i 2013 oraz podziału zysku netto za rok 2014 i zatwierdzenia zmian w kapitale zapasowym Spółki.

Działając w oparciu o otrzymane rekomendacje, ZW ZC Bolesławiec, które odbywały się kolejno 28 czerwca 2013 r., 5 czerwca 2014 r. oraz 27 maja 2015 r. zatwierdziły sprawozdania finansowe i sprawozdania Zarządu z działalności Spółki w latach 2012-2014, zgodziły się na pokrycie straty netto za lata 2012 i 2013 z kapitału zapasowego oraz podział zysku netto za rok 2014, a także udzieliły absolutorium członkom Zarządu i Rady Nadzorczej w latach 2012-2014.

W okresie objętym kontrolą Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników (NZW) sześciokrotnie podejmowało uchwały dotyczące rozporządzania nieruchomościami należącymi do Spółki. Dotyczyły one m.in. sprzedaży nieruchomości oraz ustanowienia hipoteki. Uchwały były zgodne z rekomendacjami przedstawianymi przez Departament MSP nadzorujący Spółkę. Środki uzyskane na podstawie zawartych umów kredytowych przeznaczane były m.in. na realizację zadań wynikających z *Programu Restrukturyzacji ZC Bolesławiec*.

(dowód: akta kontroli str. 1687-2102)

Ustalone nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

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

## **1.3 Decyzje podejmowane w zakresie budowania wartości aktywów Spółki i jej restrukturyzacji w kontekście słabych wyników finansowych i niepowodzeń prywatyzacyjnych**

Opis stanu faktycznego

Głównym celem działań Ministra SP w ramach wykonywania uprawnień właścicielskich w ZC Bolesławiec był wzrost efektywności działalności Spółki i skuteczności zarządzania, wdrożenie standardów i mechanizmów monitorowania i oceny działalności ekonomicznej i finansowej Spółki, a przez to wzrost wartości Spółki oraz przygotowanie jej do prywatyzacji.

<sup>20</sup> Pismo MSP/DRiPP/2802/14.

<sup>21</sup> Uchwały Zarządu: Nr 35/VII/2013 r. z 22 kwietnia 2013 r., 52/VII/2014 r. z 28 kwietnia 2014 r. i 16/VIII/2015 r. z 27 kwietnia 2015 r.

Dyrektor DR MSP w grudniu 2012 r.<sup>22</sup> uznał realizację dotychczasowej strategii rozwoju na lata 2012-2014<sup>23</sup> za mało prawdopodobną ze względu na niekorzystne tendencje sprzedażowe<sup>24</sup> w segmencie kamionki budowlanej i zwrócił się do Prezesa Zarządu o rozważenie wdrożenia alternatywnych rozwiązań restrukturyzacyjnych w celu zapewnienia rentowności prowadzonej działalności oraz zobowiązał go do przedstawienia w terminie do 31 stycznia 2013 r. programu restrukturyzacji umożliwiającego przywrócenie rentowności działalności spółki.

Przyjęty do realizacji przez Zarząd „Program Restrukturyzacji Zakładów Ceramicznych „Bolesławiec” w Bolesławcu Sp. z o.o. w latach 2013-2016”<sup>25</sup>, zakładał rozwój rentownej produkcji ceramiki gospodarczej i stołowej, w tym zakup pieca do wypału półfabrykatu biskwitowego w celu zwiększenia zdolności produkcyjnych Zakładu Nr 1. Ograniczano produkcję kamionki budowlanej do elementów niezbędnych do komplementacji systemów kominowych i wyprzedazy zapasów. Łączne nakłady związane z realizacją inwestycji szacowano na kwotę 4 720 tys. zł, które Spółka planowała sfinansować ze sprzedaży wydzielonej części Zakładu Nr 2.

Proces prywatyzacji Spółki w trybie negocjacji podjętych na podstawie publicznego zaproszenia<sup>26</sup> wznowiono w dniu 19 września 2013 r.<sup>27</sup> na podstawie decyzji Sekretarza Stanu w MSP<sup>28</sup>. Spośród czterech ofert wstępnych dotyczących nabycia 3 468 udziałów (stanowiących 85% kapitału zakładowego) Spółki, MSP do dalszego etapu procedury negocjacyjnej wybrało dwóch oferentów proponujących najwyższe ceny. W wyznaczonym terminie<sup>29</sup>, po przeprowadzeniu badania Spółki, uwzględniając sytuację ekonomiczno-finansową Spółki, oferenci złożyli wiążące oferty na poziomie znacząco niższym od zaproponowanych ofert wstępnych (odpowiednio o 35,9% i 60%). Z uwagi na istotne różnice między wysokością zaproponowanych cen a oczekiwaniami MSP, oferenci zostali wezwani do złożenia w terminie do dnia 22 stycznia 2014 r. poprawionych wiążących warunków umowy w sprawie zakupu udziałów Spółki. Do kolejnego etapu procedury negocjacyjnej dopuszczono wyłącznie Spółkę „Kruszywa Polskie” SA, która po wizytacji i przeprowadzonym uzupełniającym badaniu Spółki zaproponowała ostateczną kwotę. Na podstawie aktualnej wyceny Spółki MSP uznało ostateczną ofertę zaproponowaną przez „Kruszywa Polskie” SA za niespełniającą wymogów, ponieważ złożona oferta cenowa odbiegała od akceptowalnego przez SP poziomu wynikającego ze zaktualizowanego oszacowania wartości ZC Bolesławiec. W dniu 3 listopada 2014 r. Podsekretarz Stanu MSP podjął decyzję o zakończeniu negocjacji bez rozstrzygnięcia.

Poważny spadek sprzedaży garnków ceramicznych w 2013 r. na skutek podwyżki stawki podatku VAT na naczynia stołowe i garnki ceramiczne oraz utrzymująca się ujemna rentowność prowadzonej działalności, wynikająca głównie z wysokich kosztów prowadzenia produkcji w Zakładzie nr 2 spowodowała kontynuację działań restrukturyzacyjnych. Uwzględniając analizę sporządzoną przez firmę zewnętrzną pt. „Informacja w zakresie opłacalności produkcji w poszczególnych zakładach produk-

---

<sup>22</sup> Pismo Nr DR-WD-5232-46/12 z dnia 12 grudnia 2012 r.

<sup>23</sup> „Strategia rozwoju Zakładów Ceramicznych „Bolesławiec” w Bolesławcu Sp. z o.o. na lata 2012-2014”.

<sup>24</sup> Według stanu na 30 września 2012r. Spółka poniosła stratę na sprzedaży w wysokości 32,0 tys. zł oraz stratę netto w wysokości 525,0 tys. zł.

<sup>25</sup> Przekazany do MSP pismem w dniu 22 maja 2013 r. Nr NE3661/2013, pozytywnie zaopiniowany uchwałą RN nr 78/VIII/2013 z dnia 8 czerwca 2013 r.

<sup>26</sup> To jest w trybie art. 33 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji – Dz.U. z 2015 r., poz. 747.

<sup>27</sup> Dotychczasowe próby restrukturyzacyjne (daty publikacji zaproszeń do negocjacji w procesach prywatyzacyjnych: 18 stycznia 2010 r., 15 marca 2011 r., 21 czerwca 2012 r.) nie przyniosły zainteresowania Spółką.

<sup>28</sup> DPR-HS-426-55/13.

<sup>29</sup> 10 stycznia 2014 r.

cyjnych ZC „Bolesławiec” Sp. z o.o.” Zarząd Spółki wdrożył „Program restrukturyzacji Zakładów Ceramicznych „Bolesławiec” w Bolesławcu Sp. z o.o. w latach 2014-2017 – skorygowany”, pozytywnie zaopiniowany przez RN uchwałą Nr 41/VIII/2014 z dnia 20 września 2014 r., przedłożony MSP pismem z dnia 22 września 2014 r.<sup>30</sup> Realizując założenia tego programu zaprzestano produkcji kamionki budowlanej (28 lutego 2015 r.). Zakład nr 2 zakończył działalność produkcyjną w czerwcu 2015 r. i przeniesiono produkcję wybranego asortymentu ceramiki gospodarczej do Zakładu Nr 1. Przyjęty program restrukturyzacji na lata 2014-2017 zakłada zbycie pozostałego mienia Zakładu Nr 2 lub jego komunalizację oraz rozwój produkcji ceramiki stołowej w Zakładzie Nr 1. Łączne nakłady na zadania inwestycyjne wynikające z realizacji ww. programu oszacowano na poziomie 2 525,0 tys. zł.

Po nieudanej próbie prywatyzacji oraz działaniach restrukturyzacyjnych, których zakończenie planowane jest w 2017 r., w dniu 10 kwietnia 2015 r. Sekretarz Stanu MSP zdecydował o niepodejmowaniu działań prywatyzacyjnych<sup>31</sup>.

W wyniku dotychczasowych działań restrukturyzacyjnych, przychody ze sprzedaży Spółki wzrosły z 29 746,1 tys. zł w 2013 r. do 30 906,7 tys. zł w 2014 r., natomiast wynik na sprzedaży zwiększył się z 569,6 tys. zł w 2012 r. do 1 118,0 tys. zł. Po zanotowaniu straty netto za 2013 r. w wysokości 715,8 tys. zł, Spółka wypracowała zysk netto za 2014 r. w wysokości 237,2 tys. zł. Spółka obniżyła również poziom zobowiązań. Wskaźnik zadłużenia ogółem<sup>32</sup> wyniósł 0,39 w 2014 r. wobec 0,44 w 2013 r. Wskaźnik zastosowania kapitału obcego<sup>33</sup> osiągał wartość zalecaną, tj. poniżej jedności, przy tendencji malejącej (odpowiednio 0,73 w 2013 r.; 0,65 w 2014 r.).

(dowód: akta kontroli str. 1112-1229,1430-1686, 2130-2196, 2206-2229, 2233-2234)

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

Ocena cząstkowa

#### **1.4 Realizacja obowiązków sprawozdawczych i informacyjnych przez reprezentantów SP w Radzie Nadzorczej Spółki**

Opis stanu faktycznego

Zgodnie z §11 Umowy Spółki, MSP otrzymywało sprawozdania kwartalne oraz informacje o istotnych zmianach w finansowej i prawnej sytuacji Spółki, a także uchwały Rady Nadzorczej.

RN monitorowała realizację parametrów ekonomicznych przez Spółkę założonych w planach rzeczowo-finansowych i strategicznych planach wieloletnich, docelowych wyników ekonomiczno-finansowych oraz egzekwowała od Zarządu terminową realizację obowiązków sprawozdawczych i informacyjnych wobec MSP.

Zgodnie ze wskazówkami MSP dotyczącymi wykonywania czynności przez radę nadzorczą jednoosobowej spółki Skarbu Państwa oraz spółki z większościami udziałem Skarbu Państwa<sup>34</sup>, RN nadzorowała terminowe przesyłanie przez Spółkę do MSP „Kwartalnej Informacji o Jednoosobowej Spółce Skarbu Państwa”<sup>35</sup>. Informacja kwartalna opisuje działalność Spółki w kwartale sprawozdawczym, zawiera ocenę wzrostu wynagrodzeń i jego wpływu na sytuację finansową spółki. RN sporządzała również „Sprawozdania kwartalne Rady Nadzorczej

<sup>30</sup> Pismo Nr NE6943/2014.

<sup>31</sup> DPWiP.424.15.2015.ŁS.

<sup>32</sup> Zobowiązania ogółem/aktywa ogółem.

<sup>33</sup> Kapitał obcy/aktywa obrotowe.

<sup>34</sup> Zasady Nadzoru - Załącznik Nr 3.

<sup>35</sup> Dalej: Kwartalna informacja.

ZC „Bolesławiec” Sp. z o.o. – Informacje dodatkowe Rady Nadzorczej, zawierające dane dotyczące wykonania planów naprawczych/restrukturyzacyjnych oraz analizę istotnych postępowań sądowych, w których stroną jest Spółka.

(dowód: akta kontroli str. 1108-1111, 1168-1174, 1296-1429, 1674-1680, 2107)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

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

## 2 Wykonywanie uprawnień właścicielskich w stosunku do Eurolot SA

Opis stanu  
faktycznego

Spółka *Eurolot SA* zarejestrowana została 17 grudnia 1996 r., a działalność gospodarczą rozpoczęła w lipcu 1997 r. Spółce przekazano obsługę deficytowych pasażerskich przewozów na liniach krajowych realizowanych przez PLL LOT SA.

Struktura kapitału zakładowego *Eurolot* przedstawiała się następująco:

	31.12.2012 r.		31.03.2015 r.	
Skarb Państwa	62,1%	260 174 400,00 zł	62,1%	143 095 920,00 zł
PLL LOT SA	37,9%	158 813 600,00 zł	0,0%	-
TF Silesia	0,0%	-	37,9%	87 347 480,00 zł <sup>36</sup>
razem		418 988 000,00 zł		230 443 400,00 zł

(dowód: akta kontroli str. 17, 504-533, 748-754, 2552-2585, 2932-2965)

W skład Rady Nadzorczej *Eurolot* wchodziło dwóch reprezentantów Skarbu Państwa oraz jeden reprezentant drugiego akcjonariusza – PLL LOT SA, a następnie TF Silesia.

Rada Nadzorcza przekazywała Ministerstwu Skarbu Państwa *Kwartalne Informacje o Spółce* oraz, na wniosek Ministra SP, inne raporty i informacje.

Zarząd *Eurolot*, na wniosek Ministra SP, udzielał informacji o sytuacji ekonomicznej i operacyjnej w *Spółce*, a od października 2014 r. przekazywał codzienne raporty o sytuacji finansowej z prognozą płynności finansowej oraz zestawieniem zobowiązań<sup>37</sup>.

W oparciu o te informacje departament nadzorujący Spółkę<sup>38</sup> przygotowywał dla Ministra Skarbu Państwa oraz Podsekretarza Stanu nadzorującego *Eurolot* notatki o sytuacji w *Spółce*. Zawierały one rekomendacje głosowania na Walnych Zgromadzeniach i omówienie sytuacji ekonomicznej oraz problemów Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 737-754, 1053-1077, 2398-4207, 2771-2781, 2850-2880)

<sup>36</sup> W listopadzie 2011 r. PLL LOT SA na posiadanych akcjach *Eurolot* ustanowiła zastawnika, którym była spółka Towarzystwo Finansowe „Silesia” Sp. z o.o. (dalej także: TF Silesia). Na mocy ustanowionego zastawu TF Silesia przysługiwało prawo do wykonywania prawa głosu z akcji, występowania w obradach Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy oraz do wykonywania innych praw organizacyjnych wynikających z akcji wraz z prawem do dywidendy, udziału w masie likwidacyjnej spółki *Eurolot*, oraz innych pożytków, praw i przywilejów wynikających z akcji. W dniu 27 lutym 2013 r. PLL LOT SA dokonał sprzedaży posiadanego pakietu akcji *Eurolot SA* na rzecz TF Silesia.

<sup>37</sup> Pismo nr MSP/DRiPP/2306/2014 z 8 października 2014 r.

<sup>38</sup> Tj. DRiPP, który do października 2013 r. istniał pod nazwą Departament Restrukturyzacji.

Uzyskane informacje wskazywały na pogarszającą się sytuację Spółki, której wynik finansowy netto w kolejnych latach wyniósł: -12 mln zł w 2010 r., -19,5 mln zł w 2011 r., -173,8 mln zł w 2012 r., -54,9 mln zł w 2013 r. i -93,2 mln zł w 2014 r.<sup>39</sup>  
(dowód: akta kontroli str. 465-503, 2495-2551, 2887-2931, 3522-3550)

## **2.1 Współpraca Eurolot SA z wybranymi podmiotami trzecimi**

### **2.1.1 Współpraca Eurolot SA z PLL LOT SA**

#### **2.1.1.1 Strategia rozwoju Eurolot SA – Założenia współpracy z PLL LOT SA**

Opis stanu  
faktycznego

Głównym kontrahentem Eurolot SA były PLL LOT SA, którym Eurolot wynajmował samoloty w formule ACMI (wynajem samolotów z załogą). Przychody Eurolot w 2011 r. z tego tytułu stanowiły 69,3% przychodów ogółem ze sprzedaży.

Pojawienie się nowych przewoźników na rynku transportu krajowego nie sprzyjało generowaniu przepływów pieniężnych zapewniających przetrwanie Spółki w średnioterminowej perspektywie. Eurolot podjął decyzję o dywersyfikacji działalności lotniczej i Spółka w lipcu 2011 r. uruchomiła pierwsze własne połączenia, rozpoczynając budowę siatki połączeń własnych.

Po wprowadzeniu dywersyfikacji przychody Eurolot z tytułu świadczenia usług w formule ACMI dla PLL LOT SA wyniosły 48% w 2012 r. oraz 47,3% w 2013 r. przychodów ze sprzedaży. W 2014 r., tj. ostatnim roku współpracy pomiędzy Eurolot SA i PLL LOT SA, przychody te stanowiły tylko 14%.

Pozostałe przychody pochodziły głównie z realizacji połączeń lotniczych w ramach siatki własnej, usług świadczonych na rzecz Ministerstwa Obrony Narodowej<sup>40</sup>, rat leasingowych za dzierżawione samoloty Embraer 175 oraz usług czarterowych.

(dowód: akta kontroli str. 504-533, 2552-2585, 2932-2965)

Sporządzony w sierpniu 2012 r. przez doradcę *Biznes Plan Eurolot SA na lata 2012-2023*<sup>41</sup> zakładał dwa scenariusze rozwoju działalności Eurolot SA, po wymianie dotychczasowej floty samolotów typu ATR<sup>42</sup>:

1. scenariusz podstawowy: bazujący na kontynuacji współpracy z PLL LOT SA w formule ACMI, w oparciu o siedem samolotów Bombardier Q400 NextGen, pozyskanych w ramach wymiany floty ATR na 14 samolotów Q400; w efekcie realizacji tego scenariusza miał nastąpić wzrost liczby pasażerów z 206,9 tys. w 2012 r. do 918,9 tys. w latach 2018-2023 oraz osiągnięcie dodatniego wyniku na działalności podstawowej w 2017 r. (24,7 mln zł)<sup>43</sup>;
2. scenariusz alternatywny: bazujący na zastąpieniu współpracy z PLL LOT SA w formule ACMI rozwojem połączeń krajowych i międzynarodowych na siatce własnej od kwietnia 2013 r., w oparciu o 20 samolotów Q400, pozyskanych w ramach wymiany floty ATR; w efekcie realizacji tego scenariusza miał nastąpić wzrost liczby pasażerów z 206,9 tys. w 2012 r. do 2,9 mln w latach 2018-2023 oraz osiągnięcie dodatniego wyniku na działalności podstawowej w wysokości 10,6 mln zł już w 2013 r. oraz 47,5 mln zł w 2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 615-665)

<sup>39</sup> Dane za lata 2010 ÷ 2013 na podstawie zatwierdzonych sprawozdań finansowych, za 2014 r. na podstawie raportu Rady Nadzorczej z 11 czerwca 2015 r.

<sup>40</sup> Umowa dotycząca wynajmu dwóch samolotów Embraer 175 dla MON obowiązywała do końca 2013 r.

<sup>41</sup> Rada Nadzorcza opinię dotyczącą Biznes Planu na lata 2012-2023 wyraziła w uchwale nr 41/VI/2012 z 26 września 2012 r.

<sup>42</sup> Flota Eurolot SA przed wymianą składała się z dziewięciu samolotów ATR 72-200, czterech samolotów ATR 42-500 (w tym dwa leasingowane) oraz trzech samolotów Embraer ERJ 175.

<sup>43</sup> W scenariuszu tym założono, że do 2016 r. wynik Spółki na działalności podstawowej będzie ujemny.

*Biznes Plan na lata 2014 ÷ 2023 (Główne kierunki rozwoju na lata 2014-2023)*<sup>44</sup> z grudnia 2013 r., zakładał zakończenie współpracy ACMI z PLL LOT SA z końcem stycznia 2014 r. oraz dynamiczny rozwój połączeń własnych na liniach krajowych i regionalnych<sup>45</sup>, operowanie na rynkach zagranicznych pod marką eurolot.com, operowanie na trasach sezonowych, świadczenie usług ACMI na rzecz innych przewoźników w Europie i na świecie – na rynkach oferujących wyższe stawki wynajmu samolotów, wypełnieniu samolotów w latach 2014-2023 – na poziomie 66,4%. Przewidywano, że na działalności podstawowej Spółka osiągać będzie stratę w latach 2013-2015, a od 2016 r. do 2023 r. działalność podstawowa przynosić będzie zysk (0,3 mln zł w 2016 r., 25,0 mln zł w 2023 r.).

(dowód: akta kontroli str. 891-955, 2323, 4774-4843)

Z uwagi na słabe wyniki na siatce połączeń własnych<sup>46</sup> sporządzony został przez doradcę *Biznes Plan Eurolot SA* z 29 września 2014 r. Przewidywał on w perspektywie dwóch lat powrót do działalności opartej wyłącznie na modelu świadczenia usług dla PLL LOT SA w formule ACMI<sup>47</sup>, przy jednoczesnym wzroście stawki ACMI o 22% do 2021 r. W latach 2014-2016, przy braku możliwości współpracy z PLL LOT SA, głównym celem *Eurolot* była maksymalizacja wykorzystania floty po możliwie najniższych kosztach, poprzez operowanie na wybranych połączeniach siatki własnej o rentowności przynajmniej na poziomie kosztów zmiennych. *Biznes Plan* zakładał ujemny wynik finansowy na działalności operacyjnej od -72 mln zł w 2014 r. do -4 mln zł w 2016 r., oraz dodatni wynik na działalności operacyjnej od 2017 r. (11 mln zł w 2017 r.-20 mln zł w 2021 r.). Powodzenie realizacji tego planu uzależnione było od wynegocjowania obniżki o 25% rat leasingowych dla wszystkich samolotów Q400, w okresie październik 2014 r.-marzec 2016 r.

Zarząd Spółki w uchwale nr 31/2014 z 25 listopada 2014 r. odmówił przyjęcia biznes planu opracowanego przez doradcę z uwagi na brak możliwości realizacji założeń.

(dowód: akta kontroli str. 2797-2801, 3918-3944, 4852-4908)

### **2.1.1.2 Współpraca pomiędzy Eurolot SA a PLL LOT SA**

Opis stanu faktycznego

#### Umowa ACMI

Na początku 2012 r. *Eurolot* wynajmował PLL LOT SA samoloty ATR w formule ACMI. Stawki za wynajem samolotów nie podlegały zmianie od 2008 r. i były niższe od stawek rynkowych.

(dowód: akta kontroli str. 185-211)

*Eurolot SA* w dniu 21 maja 2012 r. zawarł z PLL LOT SA umowę wynajmu samolotów Q400 wraz z załogami i obsługą techniczną (umowa ACMI). *Eurolot* miał pozyskać samoloty Q400 w ramach projektu wymiany floty. Umowa została poprzedzona podpisaniem listu intencyjnego w dniu 1 lutego 2012 r. Realizując umowę *Eurolot* przekazywał do PLL LOT SA 11 samolotów Q400.

(dowód: akta kontroli str. 363-366, 3568-3573, 3614-3622, 4915-4916)

<sup>44</sup> Rada Nadzorcza opinię dotyczącą Biznes Planu na lata 2014 ÷ 2023 wyraziła w uchwale nr 95/VII/2013 z 18 grudnia 2013 r.

<sup>45</sup> Linie regionalne – linie międzynarodowe bliskiego zasięgu.

<sup>46</sup> Przychody z realizacji połączeń na siatce własnej nie pokrywały kosztów zmiennych realizacji tych połączeń.

<sup>47</sup> Do pisma *Eurolot* nr EULO/001019/ZS/2014 z 10 października 2014 r. zawierającego informacje o sytuacji w Spółce, dołączono list intencyjny z 10 września 2014 r. dotyczący wykorzystania przez PLL LOT SA wszystkich samolotów *Eurolot* na podstawie formuły ACMI, nie później niż od sezonu przewozowego lato 2016.

PLL LOT SA, pismem z dnia 25 lipca 2013 r., wypowiedziała umowę ACMI z dniem 1 lutego 2014 r. Wypowiedzenie uzasadniono brakiem uzgodnienia stawek ACMI.

(dowód: akta kontroli str. 4915-4916)

*Eurolot* informował Ministerstwo SP<sup>48</sup>, że zaproponowane przez PLL LOT SA nowe stawki ACMI nie pokrywają bezpośrednich kosztów operacyjnych. Według *Eurolot*, obniżenie stawki do wysokości proponowanej przez PLL LOT SA, spowoduje stratę w wysokości 175 mln zł w latach 2014-2023 na poziomie bezpośrednich kosztów operacyjnych. *Eurolot*<sup>49</sup> zwrócił uwagę, że zaproponowane stawki odbiegają znacząco od rzeczywistych danych kosztowych prezentowanych przez PLL LOT SA podczas negocjacji stawek, w niektórych pozycjach nawet o 75%. Ponadto stawki te odbiegają od stawek rynkowych.

(dowód: akta kontroli str. 3784-3787)

W lipcu 2013 r. Ministerstwo SP wystąpiło<sup>50</sup> do spółek *Eurolot* SA i PLL LOT SA o podjęcie negocjacji mających na celu wypracowanie na zasadach rynkowych optymalnych zasad współpracy oraz wykorzystania synergii gospodarczych. Odpowiadając na powyższe wystąpienia Spółki przesyłały protokół ustaleń w zakresie wspólnych działań<sup>51</sup>, przedstawiający różne oczekiwania w obszarach współpracy.

(dowód: akta kontroli str. 4911-4915)

*Eurolot* w piśmie z 13 sierpnia 2013 r.<sup>52</sup> przedstawił informacje dotyczące współpracy z PLL LOT SA, w zakresie wynajmu samolotów Q400, w tym:

- prowadzonych negocjacji w sprawie wysokości stawek ACMI,
- krótko- i długoterminowych skutków zakończenia współpracy,
- scenariusz wykorzystania samolotów w siatce połączeń własnych,
- możliwości wypełnienia zobowiązań wobec dostawy samolotów i leasingodawcy.

*Eurolot* wskazał również, że PLL LOT SA nie były zainteresowane negocjacjami stawek usług ACMI zaproponowanymi przez *Eurolot* w dniu 18 lipca 2013 r. Jednakże zdaniem Spółki, pomimo zakończenia współpracy z PLL LOT SA, *Eurolot* będzie w stanie regulować zobowiązania wobec leasingodawcy pod warunkiem, że wygaszenie współpracy z PLL LOT SA będzie następować w sposób stopniowy, zorganizowany i konsekwentny, tak aby Spółka mogła znaleźć alternatywne źródła dochodów.

(dowód: akta kontroli str. 3796-3801)

W piśmie z 6 września 2013 r. *Eurolot* poinformował Ministra SP, że w rozkładzie lotów na sezon *Zima 2013* siedem samolotów *Eurolot* wykonujących operacje dla PLL LOT SA zastąpionych zostało samolotami należącymi do PLL LOT SA, co było niezgodne z dotychczasowymi ustaleniami pomiędzy Spółkami.

(dowód: akta kontroli str. 3802-3803)

Po wypowiedzeniu przez PLL LOT SA umowy ACMI, współpraca pomiędzy Spółkami, była kontynuowana w ograniczonym zakresie, co skutkowało przychodami mniejszymi od zakładanych. W piśmie z 30 stycznia 2014 r.<sup>53</sup>, *Eurolot* poinformował Ministerstwo SP o zawarciu z PLL LOT SA umowy ACMI na dwa miesiące – luty

<sup>48</sup> Pismo z 6 czerwca 2013 r.

<sup>49</sup> Pismo EULO/000697/ZS/2013 z 13 czerwca 2013 r.

<sup>50</sup> Pismo Podsekretarza Stanu Rafała Baniaka nr MSP/DR/3045/13 z 12 lipca 2013 r.

<sup>51</sup> Pismo *Eurolot* SA i PLL LOT SA z 22 lipca 2013 r.

<sup>52</sup> Pismo EULO/000963/ZS/2013 z 13 sierpnia 2013 r. stanowiące odpowiedź na pismo MSP nr MSP/DR/3369/2013 z 1 sierpnia 2013 r.

<sup>53</sup> Pismo EULO/000098/ZS/2014 z 30 stycznia 2014 r.

i marzec 2014 r., dotyczącej wykorzystania pięciu samolotów Q400. Przychody *Eurolo*t z tej współpracy w 2014 r. były o ponad 5,5 mln zł niższe niż zakładano.

(dowód: akta kontroli str. 3522-3550, 3871-3876)

### Projekt *domestic*

W listopadzie 2012 r. *Eurolo*t SA i PLL LOT SA zawarły porozumienie regulujące zasady przejścia przez *Eurolo*t połączeń krajowych i późniejszych rozliczeń. W dniu 5 listopada 2012 r. Spółki zawarły umowę typu *code-share*<sup>54</sup>, będącą elementem projektu, który zamierzano realizować ze względu na niższe koszty wykorzystania samolotów Q400, niż wykorzystywanych przez PLL LOT SA samolotów odrzutowych.

Założenia projektu stanowiły podstawę zamówienia przez *Eurolo*t pierwszej opcji sześciu samolotów Q400, z których trzy zostały odebrane w listopadzie 2013 r.

PLL LOT SA na kilka dni przed wdrożeniem projektu *domestic*, bez wcześniejszych sygnałów, w dniu 28 marca 2013 r. zrezygnował z jego wdrożenia.

Według wyjaśnień Dyrektora DRiPP<sup>55</sup>, powodami rezygnacji PLL LOT SA z wdrożenia projektu *domestic* były między innymi:

- stanowisko PLL LOT SA dotyczące planu restrukturyzacji – przewoźnik zakładał zmniejszenie obciążeń finansowych i racjonalizację kosztów operacyjnych,
- mniejsze od spodziewanych korzyści finansowe minimalizujące dotychczasowe straty na połączeniach krajowych,
- znaczny spadek udziału w rynku,
- utrata kontroli nad przepływami ruchu tranzytowego z rynku polskiego,
- ograniczenia możliwości planowania rejsów własnych z punktów krajowych,
- utrata wpływów z umów z przewoźnikami trzecimi (*Eurolo*t nie miał takich umów).

*Eurolo*t SA dnia 29 marca 2013 r. poinformował Ministerstwo SP, że w związku z odstąpieniem przez PLL LOT SA od realizacji projektu *domestic*, należy ponownie skonstruować budżet na 2013 r. oraz plany finansowe na kolejne lata.

(dowód: akta kontroli str. 558-567, 588-597, 2552-2585, 2932-2965, 3761, 4369-4373, 4934-4959)

### **2.1.1.3 Budowanie wartości aktywów spółki – wymiana floty *Eurolo*t SA**

Opis stanu faktycznego

#### Zakup samolotów Bombardier Q400 NextGen

W 2011 r. *Eurolo*t SA posiadał 14 samolotów<sup>56</sup> w tym:

- samoloty turbośmigłowe: dwa ATR 42-500, dziewięć ATR 72-200,
- samoloty odrzutowe: trzy Embraer ERJ 175.

Spółka leasingowała dwa samoloty ATR 42-500.

Średni wiek użytkowanych samolotów ATR wynosił 17 lat. Wysoki stopień awaryjności i zużycia samolotów, wpływał na komfort i poziom bezpieczeństwa. Awaryjność

<sup>54</sup> Umowa typu *code-share* polega na sprzedawaniu przez dwóch przewoźników miejsc w tym samym samolocie. Przewoźnik marketingowy ma prawo sprzedaży miejsc w samolotach przewoźnika operującego, który ponosi całe ryzyko handlowe.

<sup>55</sup> Pismo DRiPP nr k.81696 z 15 lipca 2015 r.

<sup>56</sup> Raport o stanie floty *Eurolo*t SA z grudnia 2011 r.

powodowała nieregularność operacji lotniczych – średnio w miesiącu odwoływano sześć lotów. W ocenie Zarządu uzasadniona była wymiana samolotów.

Po wstępnych rozmowach z producentami samolotów do rozmów negocjacyjnych dopuszczeni zostali producenci: ATR z samolotem ATR 72-500 zmienionym później na ATR 72-600 oraz Bombardier z samolotem Q400 zmienionym następnie na Q400 NextGen. Po analizie ofert oraz przeprowadzeniu przez doradcę analizy ekonomicznej procesu wymiany floty, Zarząd *Eurolot SA* zdecydował, o zakupie samolotów Q400.

Zarząd *Eurolot SA* w dniu 16 lutego 2012 r. złożył wniosek do Walnego Zgromadzenia o wyrażenie zgody na zakup ośmiu samolotów Q400, z przewidywaną opcją zakupu dodatkowych sześciu samolotów. Wniosek *Eurolot SA* został pozytywnie zaopiniowany przez Radę Nadzorczą<sup>57</sup>.

W dniu 1 lutego 2012 r. pomiędzy *Eurolot* a PLL LOT SA zawarte zostało porozumienie dotyczące wykorzystania przez PLL LOT SA, w formule ACMI, siedmiu samolotów Q400. Ustalono minimum miesięczne wykorzystania tych samolotów przy określonej stawce. Ósmy egzemplarz Q400 *Eurolot* przewidywał wykorzystać w siatce połączeń własnych, której budowa została rozpoczęta w połowie 2011 r.

Departament Restrukturyzacji<sup>58</sup> pozytywnie zarekomendował wniosek Zarządu *Eurolot SA* dotyczący zakupu samolotów Q400. Podano, że model finansowy *Eurolot SA* na lata 2012-2017<sup>59</sup>, zakładał pozyskanie ośmiu samolotów Q400 finansowanych w formie leasingu operacyjnego. Przyjęto opcję pozyskania przez *Eurolot* do 2016 r. dodatkowych sześciu samolotów Q400, pozwalającą na wymianę floty samolotów turbośmigłowych ATR. W całym okresie prognoz *Eurolot SA* miał pozostać rentowny, zarówno na poziomie operacyjnym, jak i zysku netto oraz miał generować dodatnie przepływy pieniężne operacyjne netto. Warunkiem było:

- uzyskanie w 2012 r. niezbędnego finansowania zaliczek na samolot,
- zapewnienie wpływów ze sprzedaży dziewięciu samolotów ATR do stycznia 2013 r.,
- realizacji programu handlowego na rzecz PLL LOT SA na poziomie nie niższym niż zadeklarowany w porozumieniu,
- terminowej płatności przez PLL LOT SA za usługi wykonane przez *Eurolot SA*.

NWZ *Eurolot SA* w uchwale nr 3 z 27 lutego 2012 r. wyraziło zgodę na zakup ośmiu samolotów typu Q400 za określoną cenę netto. NWZ zobowiązało Radę Nadzorczą do monitorowania procesu wymiany floty oraz przedstawiania Ministrowi SP miesięcznych raportów z realizacji programu wymiany floty.

(dowód: akta kontroli str. 35-316, 334-369)

W związku z realizacją programu wymiany floty, w odniesieniu do ośmiu samolotów Q400 NWZ, na wnioski Zarządu pozytywnie zarekomendowane przez DR MSP, wyraziło zgodę na:

- emisję obligacji korporacyjnych serii drugiej, skierowanych do nabycia przez Towarzystwo Finansowe „Silesia” Sp. z o.o., z przeznaczeniem na zapłatę zaliczki na poczet zakupu ośmiu samolotów Q400<sup>60</sup>,

---

<sup>57</sup> Uchwała nr 4/2012 z 15 lutego 2012 r.

<sup>58</sup> Notatka MSP/DR/425/12 z dnia 27 lutego 2012 r. skierowana do Podsekretarza Stanu Rafała Baniaka.

<sup>59</sup> Model finansowy *Eurolot SA* na lata 2012 ÷ 2017 stanowił element opracowania „Podsumowanie kluczowych założeń i wyników scenariusza bazowego projekcji finansowych *Eurolot*”.

<sup>60</sup> Uchwała NWZ nr 3 z 9 marca 2012 r.

- leasing operacyjny ośmiu samolotów<sup>61</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 370-444, 533-580)

W związku z planowaną realizacją dwóch opcji zakupu samolotów Q400 na wnioski Zarządu Spółki pozytywnie zarekomendowane przez DR MSP<sup>62</sup>, NWZ<sup>63</sup> wyraziło zgodę na zakup 12 samolotów za określoną cenę.

(dowód: akta kontroli str. 551-665)

Aby zrealizować zakup sześciu samolotów z pierwszej opcji, NWZ na wnioski Zarządu pozytywnie zarekomendowane przez DR MSP, wyraziło zgodę na:

- ustanowienie zastawu rejestrowego na dwóch samolotach Embraer 170-200 w celu zabezpieczenia pożyczki na pokrycie zaliczki w wysokości 10% ceny zakupu samolotów; pożyczka udzielona przez Agencję Rozwoju Przemysłu SA<sup>64</sup>,
- leasing operacyjny trzech samolotów<sup>65</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 581-665, 854-890)

### Sprzedaż samolotów ATR

NWZ w uchwale nr 3 z 23 listopada 2012 r., po pozytywnej rekomendacji wniosku Zarządu przez DR MSP, wyraziło zgodę na sprzedaż dziesięciu samolotów ATR 72.

(dowód: akta kontroli str. 666-684)

W związku z wycofaniem się kontrahenta z zakupu dziewięciu samolotów ATR 72 Zarząd *Eurolot SA* sprzedawał pojedyncze egzemplarze samolotów. W latach 2013-2014 NWZ, na wnioski Zarządu, po pozytywnej rekomendacji DR MSP, wyraziło zgody na sprzedaż wszystkich 11 samolotów ATR oraz czterech silników.

(dowód: akta kontroli str. 712-736, 755-771, 798-890, 1053-1076, 2408-2420, 2440-2464, 2741-2770)

Według raportu Rady Nadzorczej z października 2014 r., wynik finansowy na sprzedaży 11 samolotów typu ATR oraz czterech silników typu PW 124B w porównaniu do ich wartości księgowej był mniejszy o około -2,4 mln USD.

(dowód: akta kontroli str. 3305-3319)

#### **2.1.1.4 Działania Ministra SP zmierzające do poprawy relacji pomiędzy Eurolot SA a PLL LOT SA**

Minister SP w grudniu 2012 r. powołał zespół do spraw monitorowania restrukturyzacji PLL LOT SA, który w maju 2013 r. został zmieniony na zespół do spraw restrukturyzacji PLL LOT SA oraz prywatyzacji PLL LOT SA, *Eurolot SA* i LS Airport Services SA<sup>66</sup> (dalej także: *Zespół ds. prywatyzacji*). Zespół miał przedstawiać Ministrowi SP rekomendacje w zakresie swojej działalności. *Zespół ds. prywatyzacji* w okresie od 2013 r. do kwietnia 2015 r. zbierał się 31 razy, w tym: 22 posiedzenia odbył w 2013 r., 5 posiedzeń w 2014 r. i 3 posiedzenia w 2015 r. Na 21 posiedzeniach zespołu była przedstawiana sytuacja dotycząca wyników finansowych spółki *Eurolot*. Od czerwca do września 2013 r. PLL LOT SA przedstawiał informacje związane z problemami w negocjacjach z *Eurolot* w sprawie ustalania stawek ACMI. W związku z brakiem uzgodnienia stawek, na posiedzeniu zespołu

<sup>61</sup> Uchwały NWZ: nr 3 z 8 maja 2012 r., nr 3 z 25 maja 2012 r. nr 3 z 26 lipca 2012 r. nr 3 z 31 sierpnia 2012 r.

<sup>62</sup> Notatki: nr MSP/DR/2696/2012 z 31 sierpnia 2012 r. i MSP/DR/3071/12 z 28 września 2012 r.

<sup>63</sup> Uchwała NWZ nr 4 z 31 sierpnia 2012 r.; uchwała NWZ nr 4 z 28 września 2012 r.

<sup>64</sup> Uchwała NWZ nr 3 z 28 września 2012 r.

<sup>65</sup> Uchwała NWZ nr 3 z 18 października 2013 r.

<sup>66</sup> Zarządzenie Ministra Skarbu Państwa nr 69 z dnia 21 grudnia 2012 r. – zespół ds. monitorowania restrukturyzacji PLL LOT SA, zmienione Zarządzeniem nr 16 z dnia 14 maja 2013 r. – poszerzenie zespołu o *Eurolot SA* i LS Airport Service SA.

9 września 2013 r. PLL LOT SA poinformował o wypowiedzeniu *Eurolot* umowy wykorzystania samolotów w formule ACMI. Równocześnie poinformował o wprowadzeniu w miejsce samolotów wynajmowanych od *Eurolot*, samolotów własnych.

(dowód: akta kontroli str. 4143-4240)

DRiPP<sup>67</sup> rozważał trzy scenariusze działalności Spółki:

- przejęcie przez *Eurolot* działalności PLL LOT SA, w wyniku kontrolowanej upadłości PLL LOT SA, scenariusz ze stycznia 2013 r. Realizacja tego scenariusza stwarzała istotne ryzyka dla *Eurolot* i jego realizacja była nieuzasadniona;
- wniesienie *Eurolot* SA (i innych spółek lotniczych, w których Skarb Państwa posiadał akcje) do funduszu LOTUS FIZ<sup>68</sup> – strategia z października 2012 r.,

Według opinii Departamentu Prawnego i Procesowego MSP<sup>69</sup> m.in. mogłoby to zostać uznane za działania w celu obejścia *Ustawy prawo upadłościowe i naprawcze*.

- wniesienie *Eurolot* SA (i innych spółek lotniczych, w których Skarb Państwa posiadał akcje) do nowego *Polskiego Holdingu Lotniczego* – prezentacja na posiedzenie Rady Ministrów w dniu 10 grudnia 2013 r.

Ministerstwo SP analizowało koncepcję budowy *Polskiego Holdingu Lotniczego*, wzorowanego na modelu czeskim. M.in. brak komercjalizacji Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze powodował, że prace te pozostały na etapie koncepcji.

(dowód: akta kontroli str. 4369-4910)

*Eurolot* przedstawiając MSP, w sierpniu 2013 r., *Scenariusze dalszej działalności Eurolot* stwierdzał, że „w związku z traktowaniem *Eurolot* i LOT jako grupy, w celu optymalizacji prowadzonej współpracy najlepszym rozwiązaniem byłoby połączenie ACMI wykonywanego dla LOT z poszerzeniem własnej działalności przewozowej Eurolotu”. Wprowadzenie takiego scenariusza umożliwiałoby obniżanie stawki ACMI dla LOT.

(dowód: akta kontroli str. 3806-3841)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli, uwzględniając wyjaśnienia Dyrektora DRiPP<sup>70</sup>, że zgodnie z zasadami ładu korporacyjnego Minister Skarbu Państwa jako akcjonariusz *Eurolot* SA, stosownie do regulacji art. 375<sup>1</sup> Ksh, nie może wydawać zarządowi wiążących poleceń dotyczących prowadzenia spraw spółki, w tym także w zakresie działalności operacyjnej, i że strefa ta należy do właściwości zarządu, który ponosi odpowiedzialność za jej właściwą realizację, przedstawia następujące uwagi:

- 1) *Eurolot* zakładał pozyskanie 20 samolotów Q400, w ramach wymiany posiadanej floty ATR, w następujących terminach:
  - ośmiu samolotów – dostawa w 2012 r., siedem przeznaczonych do wykorzystania przez PLL LOT SA w ramach umowy ACMI,

<sup>67</sup> Załączniki do pisma DRiPP nr k.81696 z 15 lipca 2015 r. oraz pismo DRiPP nr k.85874 z 29 lipca 2015 r.

<sup>68</sup> LOTUS Fundusz Inwestycyjny Zamknięty – został utworzony w lipcu 2012 r. przez MS Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych SA, którego celem było objęcie aktywów lotniczych należących do Skarbu Państwa.

<sup>69</sup> Pismo Departamentu Prawnego i Procesowego MSP nr DP-AF-023-16/13 (DP/268/13) z 16 stycznia 2013 r.

<sup>70</sup> Pisma: nr k.70831 z 19 czerwca 2015 r. i nr k.72807 z 23 czerwca 2015 r.

- sześć samolotów dostawa kwiecień-czerwiec 2013 r. i sześć samolotów dostawa lipiec-wrzesień 2013 r.; przeznaczonych do wykorzystania w projekcie *domestic* oraz siatki połączeń własnych.

Departament Restrukturyzacji rekomendując w sierpniu i wrześniu 2012 r. Walnemu Zgromadzeniu *EuroLOT SA* głosowanie za wyrażeniem zgody na zakup 12 samolotów Q400, opierał się na założeniach dotyczących rozwoju działalności Spółki, z wykorzystaniem 20 samolotów Bombardier Q400. Założenia przewidywały równoczesny rozwój sieci połączeń własnych krajowych i regionalnych oraz przejęcie od PLL LOT SA połączeń krajowych. Taki scenariusz rozwoju *EuroLOT*, według wyjaśnień Dyrektora DRiPP<sup>71</sup> miał uzasadnienie ekonomiczne w *Biznes Planie* z sierpnia 2012 r. Doradcy sporządzający *Biznes Plan* przyjęli, że wraz z dynamicznym rozwojem sieci połączeń *EuroLOT* i zwiększeniem ilości rejsów z 6,4 tys. w 2012 r. do 34,7 tys. w 2013 r. oraz ponad 49,7 tys. w latach 2014-2023, wzrosnie również liczba przewożonych pasażerów z 206,9 tys. w 2012 r. do 1 906,4 tys. w 2013 r. oraz ponad 2 772,5 tys. w latach 2014-2023. Taki dynamiczny rozwój miał generować dodatnie wyniki ekonomiczne gwarantujące spłatę rat leasingowych:

- wynik na działalności podstawowej: wzrost z -30,0 mln zł w 2012 r. do 32,8 mln zł w 2013 r. oraz powyżej 52,1 mln zł w latach 2014-2023,
- EBITDA: wzrost z -11 mln zł w 2012 r. do 38 mln zł w 2013 r. oraz powyżej 66 mln zł w latach 2014-2023,
- środki pieniężne netto na koniec roku: wzrost z 54,0 mln zł w 2012 r. do 806,2 mln zł w 2023 r.

Zdaniem NIK, takie założenia *Biznes Planu* Spółki były nazbyt optymistyczne. Nie zdefiniowano ryzyka związanego z rozwojem działalności *EuroLOT*, jakim było uruchomienie nowych połączeń lotniczych. Autorzy tego *Biznes Planu* założyli rozwój działalności *EuroLOT* bez żadnych zakłóceń, a każde nowe połączenie miało cieszyć się dużym zainteresowaniem pasażerów, zapewniającym rentowność. W *Biznes Planie* nie przedstawiono szacunkowej liczby pasażerów zainteresowanych poszczególnymi połączeniami. Nie wzięto pod uwagę rentowności nowych połączeń w przypadku mniejszej niż zakładano liczby pasażerów oraz konieczności dostosowania siatki i częstotliwości połączeń do popytu. Nie określono po jakim czasie dane połączenie powinno być rentowne. Powyższe ryzyka miały wpływ na ograniczenie możliwości spłaty rat leasingowych przez *EuroLOT*.

(dowód: akta kontroli str. 551-665)

- 2) Działania MSP, służące wypracowaniu scenariusza dalszej działalności *EuroLOT*, w tym współpracy z PLL LOT SA, nie przyniosły efektów. Powołany przez Ministra SP *Zespół ds. prywatyzacji PLL LOT SA* nie przedstawił żadnych rekomendacji dotyczących dalszej działalności Spółki *EuroLOT*.

Według Dyrektora DRiPP<sup>72</sup>, scenariusze dotyczące dalszej działalności *EuroLOT* były poruszane na spotkaniach *Zespołu ds. prywatyzacji PLL LOT SA*, bezpośrednio lub pośrednio przy omawianiu planu restrukturyzacji PLL LOT SA oraz jego wdrażania. Ponadto stanowisko MSP w odniesieniu do *EuroLOT*, determinowane było założeniem, że kluczowe znaczenie ma restrukturyzacja PLL LOT SA oraz uzyskanie pozytywnej opinii Komisji Europejskiej w sprawie udzielenia pomocy publicznej. Funkcjonowanie na rynku *EuroLOT* zostało powiązane z konty-

<sup>71</sup> Pismo DRiPP nr k.75420 z 2 lipca 2015 r.

<sup>72</sup> Pismo DRiPP nr k.85874 z 29 lipca 2015 r.

nuowaniem umowy na rzecz PLL LOT SA oraz rozbudową siatki połączeń własnych, głównie z portów regionalnych. Scenariusz ten był podstawą decyzji o głosowaniu w styczniu 2014 r. za podjęciem przez Walne Zgromadzenie uchwały w sprawie dalszego istnienia Spółki, w trybie art. 397 Ksh.

(dowód: akta kontroli str. 4960-4996)

### 2.1.2 Współpraca *Eurolot SA* z *4You Airlines Sp. z o.o.*

Opis stanu faktycznego

*Eurolot* w dniu 23 maja 2014 r. zawarł umowę czarterową ze Spółką *4You Airlines Sp. z o.o.* (dalej: *4You*), przedmiotem której był przewóz lotniczy przez *Eurolot* pasażerów *4You* dla biura podróży Alfa Star. Zgodnie ze Statutem Spółki, Zarząd *Eurolotu* nie był zobowiązany do uzyskania zgód korporacyjnych, to jest zgody Rady Nadzorczej i Walnego Zgromadzenia, na działania planowane w ramach współpracy z *4You Airlines*.

(dowód: akta kontroli str. 20-34, 3446)

Ministerstwo SP było informowane o współpracy z *4You Airlines*, poprzez:

- Miesięczne sprawozdania sporządzane przez Radę Nadzorczą. W sprawozdaniach dotyczących: czerwca, lipca i sierpnia 2014 r. podano dane finansowe oraz wielkości nalołów rejsów czarterowych dla *4You* z wykorzystaniem samolotów Yanair LTD (dalej: Yanair). W sprawozdaniach za październik i listopad poinformowano o trudnościach w rozliczeniach z *4You*.

(dowód: akta kontroli str. 854-860, 2235-2240, 4030-4047, 4054-4070)

- Pisma Zarządu *Eurolot* z 13 sierpnia i 10 października 2014 r.<sup>73</sup>, w których przedstawiono realizację umowy z *4You* oraz trudności z ostatecznym rozliczeniem tej umowy.
- Odpowiedzi Zarządu *Eurolot* na pytania zadane Ministrowi Skarbu Państwa w interpelacjach poselskich. Minister SP od lipca do grudnia 2014 r. udzielił ośmiu odpowiedzi na interpelacje poselskie związane z realizacją umowy pomiędzy *Eurolot* a *4You*.

Realizacja projektu czarterów samolotów Airbus A320 dla biur podróży była przedmiotem obrad Rady Nadzorczej w dniu 13 maja 2014 r., która zaleciła rozwój takiej działalności na szerszą skalę również z innymi biurami podróży oraz raportowanie produktowe od pierwszego miesiąca realizacji projektu.

(dowód: akta kontroli str. 3904-3907, 3920-3941, 4244-4347)

- Raport z 19 października 2014 r. z audytu przeprowadzonego przez Radę Nadzorczą w zakresie działalności operacyjnej *Eurolot* ze szczególnym uwzględnieniem działalności czarterowej, w tym współpracy z *4You*.

O sporządzenie powyższego Raportu MSP zwróciło się do Rady Nadzorczej *Eurolot* w dniu 22 sierpnia 2014 r. Raport uzupełniający obejmujący zagadnienia związane z realizacją umowy pomiędzy *Eurolot* a *4You Airlines*, został przyjęty przez Radę Nadzorczą uchwałą nr 153/VI/2014 z 24 listopada 2014 r.

Według raportu Rady Nadzorczej rozmowy pomiędzy *Eurolot* a *4You Airlines* dotyczące realizacji tego projektu prowadzone były od marca 2014 r.

Umowa czarterowa z 23 maja 2014 r. określała następujące podstawowe warunki jej realizacji:

<sup>73</sup> Informacje o stanie *Eurolot* stanowiły odpowiedź na wystąpienia Ministra SP: pismo MSP/DRiPP/1853/14 z 12 sierpnia 2014 r. – odpowiedź EULO/000882/CC/2014 z 13 sierpnia 2014 r., pismo MSP/DRiPP/2142/2014 z 19 września 2014 r. – odpowiedź EULO/001019/ZS/2014.

- okres obowiązywania: trzy miesiące z opcją jej przedłużenia na dwa kolejne miesiące oraz z dwumiesięcznym okresem wypowiedzenia,
- samoloty ukraińskiej spółki Yanair są podstawową flotą do wykonywania przewozów pasażerskich, z możliwością zastosowania podmian na samoloty innych operatorów,
- wynagrodzenie spółki *Eurolot* określono jako wszystkie koszty związane z wykonywaniem umowy czarterowej, łącznie z kosztami przygotowawczymi przed rozpoczęciem operacji, wraz z narzutem za każdą rozpoczętą godzinę blokową<sup>74</sup>,
- zasady rozliczeń z uwzględnieniem przedpłacania kosztów przez 4You Airlines na podstawie faktur pro-forma, w miesięcznym cyklu rozliczeń i późniejsze uzupełnienia rozliczeń,
- bezpośrednio regulowanie płatności przez 4You Airlines do Yanair LTD.

Umowa ta według raportu Rady Nadzorczej została zawarta bez zgody wyrażonej uchwałą Zarządu i posiadała wady prawne – przy czym Rada Nadzorcza w raporcie nie wskazała tych wad. Rada Nadzorcza wskazała, że zabezpieczenie umowy było istotnie niższe od standardów stosowanych na rynku.

*Eurolot* nie dysponował samolotami o parametrach wymaganych przez 4You<sup>75</sup>. W celu realizacji umowy *Eurolot* w dniu 30 kwietnia 2014 r. podpisał umowę najmu trzech samolotów Airbus A 320 w formule ACMI z Yanair LTD.

Urząd Lotnictwa Cywilnego (dalej: ULC), w dniu 3 czerwca 2014 r. odmówił akceptacji umowy pomiędzy *Eurolot* a Yanair i akceptacji certyfikatu AOC<sup>76</sup> spółki Yanair. Po przedłożeniu przez Yanair dokumentów potwierdzających usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości Prezes ULC w dniu 18 czerwca 2014 r. wydał decyzje o akceptacji umowy oraz akceptacji certyfikatu AOC spółki Yanair. Decyzje Prezesa ULC były ważne do 25 lipca 2014 r. Prezes ULC w dniu 25 lipca 2014 r. wydał kolejną decyzję o akceptacji umowy pomiędzy *Eurolot* i Yanair oraz akceptacji certyfikatu AOC spółki Yanair, z datą ważności do 31 sierpnia 2014 r.

Realizacja przewozów lotniczych przez *Eurolot* dla 4You odbywała się od dnia 1 czerwca 2014 r. do 31 sierpnia 2014 r.

Z uwagi na ogłoszenie w lipcu 2014 r. przez 4You planów własnej siatki lotniczych przewozów regularnych, co stanowiło działalność konkurencyjną wobec *Eurolot*, *Eurolot* nie przedłużył umowy czarterowej. *Eurolot* rozważał wcześniejsze natychmiastowe rozwiązanie umowy, jednak z uwagi na ryzyka związane z przedterminowym rozwiązaniem kontraktu, postanowiono kontynuować ją do końca, to jest do 31 sierpnia 2014 r.

Realizacja projektu czarterów dla 4You, wynikała z poszukiwań przez *Eurolot* nowych obszarów działalności pozwalających na budowę rentowności i zmniejszenie strat. Założenia projektu przewidywały, że *Eurolot* osiągnie wynik finansowy w wysokości 1 334 677 zł, natomiast jego rzeczywista realizacja w ujęciu memoriałowym wyniosła 969 840 zł, to jest o 27,3% mniej niż zakładano. Mniejszy niż zakładano wynik spowodowany był zmianą ilości i formy wynajmu samolotów, zmianą siatki przewozów, brakiem znajomości stawek obsługi na lotniskach docelowych, brakiem doświadczenia w przewozach samolotami Airbus A320.

<sup>74</sup> Czas operacji lotniczej liczony od momentu włączenia silników samolotu.

<sup>75</sup> Samoloty odrzutowe o zdolności przewozowej do 180 pasażerów.

<sup>76</sup> Certyfikat Operatora Lotniczego.

Na 970 operacji lotniczych, 680 zostało wykonane samolotami spółki Yanair, pozostałe 290 samolotami innych przewoźników. Realizacja umowy pomiędzy *Eurolot* a 4You z wykorzystaniem innych niż Yanair przewoźników miała miejsce od 1 czerwca 2014 r. do otrzymania akceptacji umowy wynajmu samolotów i certyfikatu AOC przez Prezesa ULC oraz w okresie od 4 do 31 sierpnia 2014 r., z uwagi na problemy operacyjne i techniczne oraz niesatysfakcjonujący poziom świadczonych usług z wykorzystaniem samolotów firmy Yanair.

Kwestie reklamacji pasażerów nie zostały szczegółowo uregulowane w umowie z 23 maja 2014 r. Według wstępnych uzgodnień reklamacje miały być rozpatrywane przez 4You. W połowie lipca 2014 r. Spółka otrzymała informacje, że reklamacje nie są obsługiwane przez 4You i że nie posiada ona zasobów do ich rozpatrywania. Ponieważ rejsy samolotów odbywały się pod numerami handlowymi *Eurolot*, Spółka przejęła rozpatrywanie reklamacji. Według raportu RN na 18 listopada 2014 r. rozpatrzono ok. 550 reklamacji na kwotę 329 000 zł i 479 580 EURO<sup>77</sup>, do rozpatrzenia pozostało ok. 200 reklamacji o wartości do 200 000 EURO.

Od połowy sierpnia 2014 r. nastąpiły problemy w rozliczaniu realizacji umowy. Według stanu na dzień 11 czerwca 2015 r. saldo należności od Spółki 4You do *Eurolot* wynosiło ok. 18,2 mln zł. Ściągalność tych należności zagrożona była brakiem majątku Spółki 4You, brakiem podpisanego aneksu do umowy definiującego zasady rozliczeń oraz niezweryfikowaną sytuacją finansową dłużnika.

Trzymiesięczna współpraca z 4You Airlines, zamiast spodziewanego zysku w wysokości 1,3 mln zł, przyniosła dla *Eurolot* stratę rzędu 18,2 mln zł. W celu odzyskania tej należności od 4You Airlines, *Eurolot* planował wystąpienie na drogę sądową.

(dowód: akta kontroli str. 3432-3507, 3522-3550)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

## 2.2 Realizacja obowiązków sprawozdawczych i informacyjnych przez reprezentantów SP w Radzie Nadzorczej *Eurolotu*

Opis stanu  
faktycznego

### 1. Kwartalne Informacje o Spółce z Większościowym Udziałem Skarbu Państwa.

Rada Nadzorcza *Eurolot* w 2013 r. i 2014 r. przekazywała do MSP *Kwartalne Informacje* wraz ze *Sprawozdaniem F-01*, z opóźnieniami od 27 dni (za I kwartał 2013 r.) do 104 dni (za III kwartał 2014 r.), w stosunku do terminów określonych w *Zasadach Nadzoru*. Zgodnie z *Zasadami Nadzoru Kwartalne Informacje* powinny być przekazywane do Ministerstwa SP do końca miesiąca następującego po okresie sprawozdawczym<sup>78</sup>.

W *Kwartalnych Informacjach* i *Sprawozdaniach F-01* przekazywanych do MSP, Rada Nadzorcza *Eurolot* wskazywała na pogarszającą się sytuację ekonomiczną Spółki oraz zagrożenia dla jej działalności. Były to: słaba sytuacja płatnicza głównego kontrahenta – PLL LOT SA, wycofanie się PLL LOT SA z realizacji projektu *domestic*, wypowiedzenie umowy ACMI, brak możliwości udziału w przetargu na czartery dla VIP, stratę na współpracy z 4You.

(dowód: akta kontroli str. 3163-3303)

<sup>77</sup> W tym: zaksięgowano i wypłacono reklamacje na kwotę 329 000 zł i 68 800 EURO, zaksięgowano ale nie wypłacono reklamacje na 176 900 EURO, rozpatrzono ale nie zaksięgowano reklamacje na 233 880 EURO.

<sup>78</sup> Z wyjątkiem IV kwartału, *Kwartalna Informacja* za IV kwartał składana w terminie do 10 lutego.

## 2. Sprawozdania Rady Nadzorczej wynikające z uchwał Walnego Zgromadzenia.

Rada Nadzorcza składała do MSP sprawozdania wynikające z uchwał Walnego Zgromadzenia *Eurolot*:

- Miesięczne sprawozdania z realizacji przez *Eurolot* programu wymiany floty – uchwała nr 3 NWZ z dnia 27 lutego 2012 r. RN przekazała Ministrowi SP łącznie 17 raportów w tym zakresie, obejmujących okres od marca 2012 r. do października 2014 r. Raporty te zawierały między innymi informacje dotyczące: możliwości pozyskania finansowania dla zakupu nowych samolotów, przygotowania technicznego spółki i szkolenia personelu do obsługi nowych samolotów, wykorzystania operacyjnego nowych samolotów oraz ich obsługi technicznej, sytuacji odnośnie regulowania zobowiązań finansowych wobec leasingodawcy. Nie zawierały natomiast oceny przebiegu procesu wymiany floty.

Rada Nadzorcza sporządziła także trzy raporty z procesu wymiany floty obejmujące listopad i grudzień 2014 r. oraz styczeń 2015 r.<sup>79</sup>

(dowód: akta kontroli str. 334-339, 3551-3669)

- Miesięczne sprawozdania z sytuacji finansowej Spółki, w tym realizacji zobowiązań wobec leasingodawców<sup>80</sup> – zawierające:
  - podstawowe dane ekonomiczne Spółki w układzie narastającym,
  - informacje o bieżącej płynności finansowej Spółki,
  - prognoza Spółki w zakresie płynności finansowej,
  - koszty Spółki w układzie rodzajowym,
  - zobowiązania wobec leasingodawcy samolotów,
  - procesy wdrażania i modyfikacji biznes planu oraz realizacji inicjatyw przychodowych i kosztowych.
- Miesięczne sprawozdania z sytuacji finansowej Spółki, procesu wdrażania i modyfikacji biznesplanu oraz weryfikacji zasadności realizacji przyjętej koncepcji biznesowej – uchwała nr 3 NWZ z dnia 15 stycznia 2014 r.

Sprawozdania były przekazywane przez Radę Nadzorczą do listopada 2014 r., kiedy to Spółka otrzymała *Biznes Plan* od doradcy. Sprawozdania ukazywały pogarszającą się sytuację finansową Spółki w ciągu 2014 r.; na koniec listopada 2014 r. strata wyniosła ponad 82 mln zł. Do października 2014 r. nie występowały przeterminowane zobowiązania wobec leasingodawcy samolotów Q400. Na koniec listopada 2014 r. zobowiązania z tego tytułu wynosiły prawie 24 mln zł.

W związku z wypowiedzeniem umów leasingowych przez leasingodawcę *Eurolot* 17 lutego 2015 r. dokonał zwrotu jednego samolotu Q400, pozostałe 10 samolotów było wykorzystywane operacyjnie przez Spółkę do końca marca 2015 r. Po tym okresie samoloty te podlegały zwrotowi do leasingodawcy.

(dowód: akta kontroli str. 854-860, 2235-2240, 2788-2793, 3024-3134, 3987-4070)

---

<sup>79</sup> Raport: listopad 2014 – uchwała RN nr 165/VI/2015 z 2 lutego 2015 r., grudzień 2014 – uchwała RN nr 167/VI/2015 z 25 lutego 2015 r., styczeń 2015 – uchwała RN nr 170/VI/2015 z 17 kwietnia 2015 r.

<sup>80</sup> Uchwała nr 3 NWZ z 18 października 2013 r.

### 3. Sprawozdania Rady Nadzorczej na zlecenie Ministerstwa Skarbu Państwa.

Rada Nadzorcza *Eurolot* na zlecenie MSP przeprowadziła kontrole działalności spółki w następujących obszarach:

- Ocena działalności Spółki w okresie styczeń – sierpień 2013 r.<sup>81</sup>. W ocenie z listopada 2013 r. Rada Nadzorcza nie stwierdziła nieprawidłowości w kontrolowanych obszarach, pomimo ujemnego wyniku finansowego brutto wynoszącego -15 mln zł, który w porównaniu z planowanym wynikiem dla tego okresu był niższy o 10 mln zł.

(dowód: akta kontroli str. 4917-4933)

- Zbycia floty samolotów typu ATR. W raporcie z października 2014 r. oceniając zbycie floty samolotów typu ATR RN stwierdziła, że proces sprzedaży został wykonany stosunkowo sprawnie, z zachowaniem zasad rynkowości i transparentności, a uzyskane wartości sprzedaży nie odbiegały od wartości oferowanych na rynku w czasie zawierania transakcji. RN zwróciła uwagę, że w przyszłości przygotowując sprzedaż tak dużego pakietu aktywów lotniczych, Spółka powinna wcześniej przygotować samoloty od strony technicznej i dokumentacyjnej, rozpoznać rynek, dedykować dodatkowych pracowników dla sprawnego przeprowadzenia sprzedaży. Wynik finansowy na sprzedaży 11 samolotów typu ATR oraz czterech silników typu PW 124B w porównaniu do ich wartości księgowej wyniósł ok. -2,4 mln USD.

(dowód: akta kontroli str. 3305-3319)

- Ocena działalności Spółki w 2013 r.<sup>82</sup> Rada Nadzorcza w ocenie z lutego 2014 r. pozytywnie podsumowała działania Spółki i nie stwierdziła nieprawidłowości w kontrolowanych obszarach.

(dowód: akta kontroli str. 3320-3431)

- Ocena działalności operacyjnej Spółki ze szczególnym uwzględnieniem działalności czarterowej. W przekazanym przez Radę Nadzorczą raporcie z dnia 19 października 2014 r.<sup>83</sup> podano, szczegółową liczbę operacji handlowych, w tym czarterowych w okresie styczeń-sierpień 2014 r. wykonywanych przez 11 samolotów. Wynik finansowy brutto za ten okres wyniósł -50 mln zł przy planowanym -46 mln zł, w tym na działalności czarterowej 1,2 mln zł przy planowanym 0,3 mln zł. Przedstawiona została także realizacja umowy ze spółką 4You.

(dowód: akta kontroli str. 3432-3550)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę na nieskuteczność działań podejmowanych przez pracowników MSP, mających na celu doprowadzenie do terminowego składania przez Radę Nadzorczą Spółki *Eurolot SA* *Kwartalnych Informacji* wraz ze *Sprawozdaniem F-01* oraz miesięcznych sprawozdań z realizacji programu wymiany

<sup>81</sup> Ocena działalności *Eurolot SA* przez Radę Nadzorczą obejmowała: koszty funkcjonowania spółki, wykonanie planu rzeczowo-finansowego, zarządzanie płynnością, restrukturyzację zobowiązań, realizację kontraktu z PLL LOT SA, współpracę z portami lotniczymi, współpracę z dostawcą samolotów Bombardier i leasingodawcą NAC, harmonogram zamknięcia sprawozdania finansowego za 2012 r.

<sup>82</sup> Ocena działalności *Eurolot SA* przez Radę Nadzorczą obejmowała: obszary sponsoringu, polityki handlowej, marketingu i reklamy, planów utylizacji floty samolotów w 2014 r., negocjacji dotyczących realizacji przez Spółkę kontraktu z Bombardier na dostawę samolotów w ramach opcji I, zbycie samolotów ATR, inicjatywy restrukturyzacyjne kosztów i przychodów wdrażane w 2013 r.

<sup>83</sup> Wrz z uzupełnieniem - uchwała nr 153/VI/2014 z 24 listopada 2014 r., które odnosiło się do współpracy pomiędzy spółkami *Eurolot SA* a 4You Airlines Sp. z o.o.

floty. Przypominanie Radzie Nadzorczej podczas rozmów telefonicznych i spotkań<sup>84</sup>, o ciężących na niej obowiązkach sprawozdawczych nie zapewniło terminowego wywiązywania z nałożonych na nią obowiązków. Rada Nadzorcza Kwartalne Informacje składała z opóźnieniem kilkumiesięcznym, a sprawozdania z procesu wymiany floty Spółki, które miały obejmować okresy miesięczne obejmowały okresy kilkumiesięczne. MSP było pozbawione bieżących informacji dotyczących realizacji programu wymiany floty.

Według wyjaśnień Dyrektora DRiPP<sup>85</sup>, ostatni raport Rady Nadzorczej z realizacji programu wymiany floty dotyczył października 2014 r., ponieważ w tym miesiącu proces wymiany floty został zakończony. Dyrektor DRiPP stwierdził, że Ministerstwo SP na bieżąco wyjaśniało wątpliwości co do informacji zawartych w raportach.

(dowód: akta kontroli str. 3163-3304, 3551-3668, 3983-3986, 4143-4148)

## **2.3 Uchwały podejmowane przez Walne Zgromadzenie Eurolotu SA dotyczące zmian w organach spółki, prowadzenia działalności oraz udzielania absolutorium**

### **2.3.1 Zmiany w składzie Rady Nadzorczej**

Opis stanu faktycznego

Statut spółki *Eurolot SA* w § 29 stanowi, że Rada Nadzorcza składa się z trzech do pięciu członków powoływanych przez Walne Zgromadzenie.

Na dzień 1 stycznia 2013 r. Rada Nadzorcza miała trzech członków, w tym dwóch przedstawicieli MSP oraz jeden przedstawiciel drugiego akcjonariusza.

W okresie objętym kontrolą Walne Zgromadzenia pięciokrotnie dokonywało zmiany pojedynczych członków Rady Nadzorczej, w tym trzykrotnie zmieniono przedstawicieli Ministerstwa oraz dwukrotnie przedstawicieli drugiego akcjonariusza.

(dowód: akta kontroli str. 10, 11, 737-754, 1053-1077, 2398-2407, 2771-2781, 2850-2858)

ZWZ *Eurolot* w dniu zatwierdzenia sprawozdania za rok obrotowy 2013, w związku z wygaśnięciem mandatów członków dotychczasowej Rady Nadzorczej, powołało Radę Nadzorczą w nowym składzie, dwóch przedstawicieli MSP i jeden przedstawiciel TF Silesia.

(dowód: akta kontroli str. 2859-2880)

### **2.3.2 Decyzje dotyczące prowadzenia działalności przez Eurolot SA**

#### Zatwierdzenie sprawozdania za 2011 r.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie spółki *Eurolot*, w dniu 28 czerwca 2012 r.<sup>86</sup>, po rekomendacji przez Departament Restrukturyzacji MSP<sup>87</sup>, podjęło uchwały dotyczące: zatwierdzenia sprawozdania Zarządu z działalności *Eurolot SA* i sprawozdania finansowego za 2011 r., pokrycia straty netto za 2011 r. w wysokości 19 530 730,32 zł, z zysków wypracowanych w latach następnych, udzielenia absolutorium członkom Zarządu i Rady Nadzorczej z wykonywania obowiązków w 2011 r.

(dowód: akta kontroli str. 445-5322)

<sup>84</sup> Pismo DRiPP nr k.70545 z 15 czerwca 2015 r.

<sup>85</sup> Pismo DRiPP nr k.75420 z 2 lipca 2015 r.

<sup>86</sup> Rep. A nr 9838/2012

<sup>87</sup> W notatce nr MSP/DR/1620/2012 z 27 czerwca 2012 r. skierowanej do Podsekretarza Stanu Rafała Baniaka.

### Dalsze prowadzenie działalności przez Eurolot SA

Zarząd *Eurolot* w dniu 13 grudnia 2013 r. złożył w Ministerstwie SP wnioski do WZ o powzięcie uchwały co do dalszego istnienia spółki. Wniosek został złożony w związku z sytuacją Spółki, o której mowa w art. 397 Ksh. Bilans na dzień 31 grudnia 2012 r., sporządzony przez Zarząd w dniu 6 grudnia 2013 r., uwzględniający wszystkie niezbędne i uzgodnione z biegłym rewidentem korekty, wykazywał stratę 173 817 104,68 zł. Strata ta przewyższała o 29 554 469,32 zł sumę kapitału zapasowego i rezerwowego oraz jedną trzecią kapitału zakładowego. Wniosek ten był uzupełniany kolejnymi pismami Zarządu<sup>88</sup>, do pisma z 20 grudnia 2013 r. dołączono stanowisko biegłego rewidenta badającego sprawozdanie za 2012 r.<sup>89</sup>, z którego wynikała potrzeba podjęcia przez Walne Zgromadzenie uchwały co do dalszego istnienia spółki. Według biegłego, informacje zawarte w sprawozdaniu finansowym oraz nocie Wydarzenia po dacie bilansu, wskazują, że istnieje niepewność co do zdolności spółki do kontynuowania działalności. Brak takiej uchwały będzie podstawą do odmowy wyrażenia przez biegłego opinii o sprawozdaniu finansowym.

DRiPP<sup>90</sup> rekomendował głosowanie za podjęciem uchwały w sprawie dalszego istnienia Spółki *Eurolot*. Uzasadniając rekomendację DRiPP stwierdził m.in., że:

- Spółka opracowała *Biznes Plan na lata 2013-2023*<sup>91</sup>, zawierający założenie rentownego prowadzenia działalności oraz zdolność *Eurolot* do samodzielnego finansowania działalności, który został pozytywnie zaopiniowany przez RN,
- biegły rewident badający sprawozdanie finansowe za rok obrotowy 2012 uwarunkował wydanie opinii o sprawozdaniu od podjęcia przez Walne Zgromadzenie Spółki uchwały w sprawie dalszego jej istnienia,
- z końcem stycznia 2014 r. wygasa umowa ACMI, na podstawie której *Eurolot* udostępniła 6 samolotów Q400 na rzecz PLL LOT SA, w związku z czym powstaje konieczność odpowiedniego operacyjnego wykorzystania tych samolotów,
- alternatywą dla podjęcia przez WZ uchwały w sprawie dalszego istnienia Spółki, jest jej likwidacja, przy czym z uwagi na strukturę aktywów i pasywów<sup>92</sup>, prowadziłoby to do postawienia Spółki w stan upadłości likwidacyjnej.

NZW<sup>93</sup> postanowiło o dalszym istnieniu Spółki *Eurolot*, równocześnie wyraziło oczekiwania, że Spółka będzie kontynuować prace nad optymalizacją założeń biznesowych i wdrożeniem inicjatyw restrukturyzacyjnych oraz do dnia 30 kwietnia 2014 r. zaktualizuje biznes plan. Rada Nadzorcza została zobowiązana do monitorowania sytuacji finansowej Spółki, procesu wdrażania i modyfikacji biznes planu, weryfikowania zasadności realizacji przyjętej koncepcji biznesowej oraz składania Ministrowi SP miesięcznych sprawozdań z wymienionych wyżej czynności.

(dowód: akta kontroli str. 2235-2397, 4774-4843)

### Zatwierdzenie sprawozdania za 2012 r.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie *Eurolot* w dniu 7 maja 2014 r.<sup>94</sup>, po rekomendacji Departamentu Restrukturyzacji i Pomocy Publicznej<sup>95</sup>, podjęło uchwały dotyczące:

<sup>88</sup> Pisma Zarządu *Eurolot* SA: EULO/001430/ZS/2013 z 20 grudnia 2013 r., EULO/000010/ZS/2014 z 7 stycznia 2014 r., EULO/000016/ZS/2014 z 8 stycznia 2014 r.

<sup>89</sup> Pismo PwC Sp. z o.o. z 19 grudnia 2013 r.

<sup>90</sup> W notatce skierowanej do Podsekretarza Stanu Rafała Baniaka z 15 stycznia 2014 r.

<sup>91</sup> Biznes Plan opiniowany przez Radę Nadzorczą uchwałą nr 95/VI/2013 z 18 grudnia 2013 r. – patrz pkt. 2.1.1.1 Wystąpienia.

<sup>92</sup> Zobowiązania Spółki przekraczają wartość aktywów.

<sup>93</sup> W uchwale nr 3 z 15 stycznia 2014 r.

<sup>94</sup> Rep. A nr 7503/2014.

<sup>95</sup> W notatce nr MSP/DRiPP/527/2014 z 6 maja 2014 r., skierowanej do Podsekretarza Stanu Rafała Baniaka.

zatwierdzenia sprawozdania Zarządu z działalności *Eurolot* i sprawozdania finansowego za 2012 r.; pokrycia straty netto za 2012 r. w wysokości 173 817 104,68 zł z kapitału rezerwowego Spółki i poprzez obniżenie kapitału zakładowego zmniejszając wartość nominalną akcji; udzielenia absolutorium członkom Zarządu i Rady Nadzorczej z wykonywania obowiązków w 2012 r.; obniżenia kapitału zakładowego *Eurolot* o kwotę 188 544 600,00 zł, poprzez zmniejszenie wartości nominalnej akcji ze 100,00 zł do 55,00 zł, to jest do kwoty 230 443 400,00 zł, w celu wyrównania poniesionych strat.

Zarząd Spółki uchwałę w sprawie przyjęcia sprawozdania finansowego i sprawozdania Zarządu z działalności *Eurolot SA* w roku obrotowym 2012 r. oraz zatwierdzenia tych sprawozdań przez WZW podjął w dniu 20 stycznia 2014 r.<sup>96</sup>

Opóźnienie w złożeniu sprawozdania finansowego, według wyjaśnień Zarządu, spowodowane było przedłużającym się postępowaniem audytowym, które zostało zawieszona z uwagi na prace nad planem restrukturyzacji głównego kontrahenta – PLL LOT SA, oraz próbami ułożenia współpracy handlowej przewoźników, koniecznością przeprowadzenia testu na utratę wartości aktywów oraz zakończenia inwentaryzacji. Wypowiedzenie przez PLL LOT SA w sierpniu 2013 r. umowy ACMI spowodowało konieczność opracowania przez Spółkę nowej strategii funkcjonowania, która podlegała weryfikacji przez audytora.

(dowód: akta kontroli str. 2465-2707)

#### Zatwierdzenie sprawozdania za 2013 r.

ZWZ *Eurolot SA* w likwidacji<sup>97</sup> w dniu 9 lipca 2015 r., po rekomendacji DRiPP<sup>98</sup>, podjęło uchwały dotyczące: zatwierdzenia sprawozdania Zarządu z działalności *Eurolot* i sprawozdania finansowego za 2013 r., pozostawienie straty netto w wysokości -54 943 423,20 zł za 2013 r. bez pokrycia, udzielenia absolutorium członkom Zarządu i Rady Nadzorczej z wykonywania obowiązków w 2013 r., powołania nowego składu Rady Nadzorczej.

Likwidator Spółki uchwałę nr 1/2015 w sprawie przyjęcia sprawozdania finansowego i sprawozdania Zarządu z działalności *Eurolot* w roku obrotowym 2013 r. oraz zatwierdzenia tych sprawozdań przez ZWZ podjął w dniu 10 kwietnia 2015 r.<sup>99</sup>

DRiPP w notatce rekomendującej zatwierdzenie sprawozdań za 2013 r. stwierdził między innymi, że opóźnienie w zakresie złożenie sprawozdania finansowego za 2013 r. miało charakter obiektywny i spowodowane było warunkiem postawionym przez biegłego rewidenta dotyczącym zamknięcia badania sprawozdania finansowego za 2013 r. Warunek ten dotyczył przedstawienia biznes planu Spółki wskazującego możliwość wyjścia z kryzysu i dającego perspektywę kontynuacji działalności w ciągu 12 miesięcy. Prace prowadzone były do września 2014 r. Z uwagi na niepowodzenie negocjacji dotyczących obniżenia wartości rat leasingowanych samolotów (stanowiących 30% wszystkich kosztów) doradca sporządzający biznes plan w listopadzie 2014 r. sporządził aneks stwierdzając, że „obecna negatywna sytuacja finansowa Spółki ma charakter trwały, tym samym dalsze jej funkcjonowanie w obecnej formule stwarza ryzyko pogłębienia straty finansowej”.

Biegły opiniujący sprawozdanie, warunkował wydanie pozytywnej opinii o sprawozdaniu za 2013 r. od dokonania przez Zarząd Spółki korekty sprawozdania, zgodnie

---

<sup>96</sup> Uchwała Nr 4/2014.

<sup>97</sup> Rep. A nr 11830/2015.

<sup>98</sup> W notatce nr DRiPP.5220.45.2015.AMJ, skierowanej do Ministra Skarbu Państwa.

<sup>99</sup> Uchwała nr 1/2015.

z założeniem braku kontynuacji działalności Spółki. Warunek biegłego oznaczał konieczność ponownego przygotowania sprawozdania, wraz z dokonaniem wyceny wszystkich aktywów Spółki według ich wartości likwidacyjnej. Sporządzenie takiego sprawozdania było możliwe dopiero po podjęciu przez Walne Zgromadzenie w dniu 20 marca 2015 r. uchwały o rozwiązaniu Spółki po przeprowadzeniu jej likwidacji.

(dowód: akta kontroli str. 2859-3023)

#### Likwidacja spółki Eurolot SA

Zarząd Spółki *Eurolot SA* w dniu 1 grudnia 2014 r. złożył w Ministerstwie SP wniosek o odbycie Walnego Zgromadzenia w celu pojęcia uchwały dotyczącej dalszego istnienia Spółki. Uchwała ta została podjęta z uwagi na sytuację, o której mowa w art. 397 ksh, zgodnie z którym zarząd spółki jest zobowiązany do niezwłocznego zwołania walnego zgromadzenia celem podjęcia uchwały dotyczącej dalszego istnienia spółki, jeżeli sporządzony przez zarząd bilans wykaże stratę przewyższającą sumę kapitałów zapasowego i rezerwowego oraz jedną trzecią kapitału zakładowego. We wniosku tym podano, że bilans *Eurolot* sporządzony na dzień 31 grudnia 2013 r., który podpisany został przez Zarząd Spółki w dniu 25 listopada 2014 r. wykazywał skumulowaną stratę w wysokości 270 731 509,03 zł, która przewyższa o 126 468 873,67 zł sumę kapitałów, o której mowa w art. 397 ksh, wynoszącą 144 262 635,39 zł. Natomiast na dzień 31 października 2014 r. skumulowana strata wynosiła 154 145 609,39 zł i przekraczała o 77 331 142,72 zł sumę kapitałów, o których mowa w art. 397 ksh wynoszącą 76 814 466,67 zł. W wniosku wskazano również, że:

- Spółka od lat zмага się z trudną sytuacją na rynku lotniczym, a jej obecna sytuacja jest między innymi skutkiem realizacji przez PLL LOT SA planu restrukturyzacji, powodującego zakończenie współpracy w formule ACMI,
- istnieje prawdopodobieństwo zerwania negocjacji prowadzonych przez Spółkę z leasingodawcą 11 samolotów Q400<sup>100</sup>, mających na celu uzyskanie obniżki rat leasingu tych samolotów o 25%-50%; zagrożenie zerwania negocjacji jest konsekwencją niezapłacenia w terminie pięciu dni od daty wymagalności zobowiązań wobec leasingodawcy w kwocie ponad 7 mln USD, co stanowi naruszenie warunków umowy leasingu i uprawnia leasingodawcę do wypowiedzenia umowy leasingu oraz natychmiastowego przejęcia wszystkich jedenastu samolotów.

W aneksie z 21 listopada 2014 r. do *Biznes Planu Eurolot SA* z 29 września 2014 r. sporządzający biznes plan – firma doradcza stwierdziła między innymi, że:

- w *Biznes Planie* z 29 września 2014 r. identyfikowano lukę finansową, której pokrycie było wymogiem niezbędnym do prowadzenia dalszej niezakłóconej działalności operacyjnej Spółki,
- informacje o negatywnym zakończeniu kluczowej inicjatywy restrukturyzacyjnej polegającej na zmniejszeniu płatności<sup>101</sup> rat leasingowych za samoloty Q400, mają zasadniczy wpływ na przyszłe projekcje finansowe, w tym wpływają na powiększenie luki finansowej,
- negatywna sytuacja finansowa ma charakter trwały, dalsze funkcjonowanie Spółki w obecnej formule stwarza wysokie ryzyko pogłębienia straty finansowej.

---

<sup>100</sup> Jest to cała flota lotnicza wykorzystywana przez *Eurolot SA* do prowadzenia samodzielnych operacji lotniczych.

<sup>101</sup> Leasingodawca samolotów Bombardier Q400.

DRiPP<sup>102</sup>, rekomendował rozwiązanie Spółki *Eurolot* po przeprowadzeniu jej likwidacji. W notatce DRiPP podał między innymi, że:

- od 2010 r. Spółka generowała stratę na działalności operacyjnej i znajdowała się w procesie głębokiej restrukturyzacji, w ostatnim okresie Spółka zdywersyfikowała swoją działalność opierając się na trzech głównych segmentach: rejsy własne, rejsy czarterowe i rejsy realizowane dla innych przewoźników, w tym dla PLL LOT SA realizowane w formule ACMI,  
Z uwagi na ograniczenia wynikające z zatwierdzonego przez Komisję Europejską planu restrukturyzacji PLL LOT SA, nie było możliwe rozszerzenie współpracy z PLL LOT SA w formule ACMI. Głównym źródłem dochodów w 2014 r. *Eurolot* były połączenia własne o niskiej rentowności.
- Zarząd Spółki w uchwale z 25 listopada 2014 r. odmówił przyjęcia *Biznes Planu* opracowanego przez doradcę gdyż jego realizacja, w tym prowadzenie działań restrukturyzacyjnych, okazała się niemożliwa wobec braku możliwości zrealizowania kluczowej inicjatywy restrukturyzacyjnej polegającej na obniżeniu rat leasingowych o 25%-50% dla wszystkich leasingowanych samolotów w okresie od października 2014 r. do marca 2016 r.,
- bilans bieżący Spółki na dzień 31 grudnia 2014 r. wykazywał skumulowaną stratę w wysokości 166 945 498,51 zł, przekraczającą o 90 131 022,84 zł sumę kapitałów, o których mowa w art. 397 Ksh wynoszącą 76 814 466,67 zł,
- w dniu 6 lutego 2015 r. Spółka ogłosiła zawieszenie wszystkich połączeń lotniczych z dniem 1 kwietnia 2015 r.,
- w dniu 9 lutego 2015 r. Zarząd Spółki poinformował akcjonariuszy o rozwiązaniu umów leasingowych na samoloty Q400,
- w dniu 17 lutego 2015 r. jeden samolot Q400 został zwrócony leasingodawcy, pozostałych dziesięć Spółka będzie wykorzystywała do końca marca 2015 r.

W podsumowaniu notatki DRiPP stwierdził, że:

- Skarb Państwa uznaje za właściwe skoncentrowanie wysiłków na funkcjonowaniu Polskich Linii Lotniczych LOT SA, jako podmiotu kompleksowo realizującego długo-, średnio- i krótkodystansowe operacje lotnicze,
- optymalnym rozwiązaniem będzie rozwiązanie Spółki *Eurolot* po przeprowadzeniu jej likwidacji, co powstrzyma dalsze generowanie strat i proces dekapitalizacji aktywów Spółki.

NWZ<sup>103</sup> *Eurolot* w dniu 20 marca 2015 r. postanowiło o rozwiązaniu Spółki po przeprowadzeniu likwidacji. Likwidator został zobowiązany do sporządzenia harmonogramu likwidacji i określenia terminu jej zakończenia i przedstawienia do zatwierdzenia przez Walne Zgromadzenie do 20 czerwca 2015 r. NWZ zobowiązało Likwidatora do sporządzenia i przedstawienia do zatwierdzenia przez Walne Zgromadzenie: sprawozdania finansowego sporządzonego na dzień poprzedzający dzień otwarcia likwidacji, bilansu otwarcia likwidacji oraz sprawozdania likwidacyjnego.

Na Likwidatora Spółki NWZ z dniem 20 marca 2015 r. powołało Andrzeja Juszczynskiego, dotychczasowego Członka Zarządu Spółki do spraw finansowych, pełniącego obowiązki Prezesa Zarządu. Likwidator Spółki Andrzej Juszczynski w dniu 11 maja 2015 r. złożył rezygnację z funkcji Likwidatora, w związku z czym NWZ w dniu 13 maja 2015 r. na Likwidatora powołało Łukasza Boberka, który w dniu

<sup>102</sup> W notatce nr DRiPP.5221.63.2015 (k.33984) do Podsekretarza Stanu Rafała Baniaka. Brak daty sporządzenia i akceptacji notatki.

<sup>103</sup> W uchwale nr 3.

20 maja 2015 r. złożył rezygnację z powierzonej mu funkcji. W dniu 21 maja 2015 r. NWZ na Likwidatora Spółki powołało Agnieszkę Małochę – dotychczasową Przewodniczącą RN *Eurolot SA*.

(dowód: akta kontroli str. 2782-2833, 4852-4908)

Rozpatrywane przez Ministerstwo SP scenariusze dotyczące dalszej działalności *Eurolot* (wniesienie akcji do LOTUS FIZ, budowa Polskiego Holdingu Lotniczego) wymagały zmiany prawa lub formy prawnej podmiotu uczestniczącego w ich realizacji. Były to scenariusze wymagające długotrwałej realizacji oraz stabilnej sytuacji finansowej PLL LOT SA.

Odnosnie identyfikacji ryzyka dla działalności *Eurolot*, związanego z udzieleniem pomocy publicznej dla PLL LOT SA, Dyrektor DRiPP<sup>104</sup> wyjaśnił między innymi, że:

- PLL LOT SA otrzymała pomoc publiczną na ratowanie, której istotą było zapobieżenie niewypłacalności, a w konsekwencji upadłości Spółki,
- z uwagi na specyfikę działalności *Eurolot*, jako udostępniającego samoloty krótkiego zasięgu, których celem było w szczególności dowożenie pasażerów dla połączeń średnio- i długodystansowych, tylko funkcjonujący na rynku PLL LOT SA dawał szanse kontynuowania działalności przez *Eurolot*,
- *Eurolot* nie mógł rozpocząć działalności na szeroką skalę z uwagi na brak odpowiednich instrumentów operacyjnych i finansowych, w tym: odpowiedniej floty samolotów, umów z portami lotniczymi, systemów sprzedaży, porozumień *code share*,
- według raportu *Przegląd bieżącej sytuacji Spółki oraz opcji postępowania* opracowanego w listopadzie 2012 r. przez Ernst & Young Corporate Finance Sp. z o.o.:
  - w przypadku upadłości PLL LOT SA lokalny rynek przewozów lotniczych odczułby silny wstrząs, w szczególności kooperanci Spółki i jej pracownicy, przedsiębiorcy mogliby zostać zmuszeni do ograniczenia zakresu działalności i zatrudnienia,
  - brak możliwości regulowania przez PLL LOT SA zobowiązań wobec przedsiębiorców oraz utrata przez nich przyszłych przychodów mogłyby doprowadzić również do ich upadłości,
  - udzielenie pomocy publicznej dla PLL LOT SA mogło przynieść pozytywny efekt dla kooperujących spółek, będących naturalnymi partnerami gospodarczymi z uwagi na przedmiot działalności i model operacyjny, skala prowadzonej działalności oraz posiadane zasoby determinowały do roli lidera w tej współpracy PLL LOT SA.

(dowód: akta kontroli str. 2782-2833, 4369-4910, 4960-4996)

Ustalone  
nieprawidłowości

Minister Skarbu Państwa, będący większościowym akcjonariuszem spółek *Eurolot SA* i PLL LOT SA, udzielając pomocy publicznej na ratowanie dla PLL LOT SA nie zidentyfikował ryzyka jakie niesie jego działanie dla *Eurolot*. Nie rozważono sytuacji, w której PLL LOT SA w ramach działań kompensacyjnych, będzie zobowiązany do ograniczenia działalności operacyjnej i jak ograniczenia te będą wpływały na wykorzystywanie floty *Eurolot* w ramach umowy ACMI. Nie rozważono jak działania kompensacyjne wpłyną na realizację planowanego od sezonu *lato 2013* projektu *domestic*.

<sup>104</sup> Pismo DRiPP nr k.77623 z 10 lipca 2015 r.

Likwidacja *Eurolot SA* spowodowana została trudną sytuacją finansową Spółki, będącą następstwem zakończenia współpracy z głównym kontrahentem – PLL LOT SA w 2013 r. W oparciu o założenia ścisłej współpracy z PLL LOT SA, *Eurolot* rozpoczął w 2012 r. realizację programu wymiany floty. Samoloty ATR zostały sprzedane ze stratą 2,5 mln USD, w porównaniu do ich wartości księgowej. Ograniczenie, a następnie zakończenie przez PLL LOT SA współpracy było konsekwencją udzielenia przez Ministra Skarbu Państwa pomocy publicznej na ratowanie dla PLL LOT SA. Projekty Ministerstwa dotyczące konsolidacji i umocnienia branży lotniczej pozostały niezrealizowane.

Rozpatrywane przez Ministerstwo SP scenariusze dotyczące dalszej działalności *Eurolot* (wniesienie akcji do LOTUS FIZ, budowa Polskiego Holdingu Lotniczego) wymagały zmiany prawa lub formy prawnej podmiotu uczestniczącego w ich realizacji. Były to scenariusze wymagające długotrwałej realizacji oraz stabilnej sytuacji finansowej PLL LOT SA.

(dowód: akta kontroli str. 2782-2833, 4369-4910, 4960-4996)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

1. Decyzja NWZ<sup>105</sup> dotycząca dalszego istnienia *Eurolot*, została podjęta w oparciu o biznes plan pozytywnie zaopiniowany przez Radę Nadzorczą w grudniu 2013 r. W opinii Najwyższej Izby Kontroli założenia przyjęte w tym biznes planie, gwarantujące pomyślny rozwój Spółki, były bardzo trudne lub wręcz niemożliwe do realizacji. Założono, że przy zakończeniu współpracy z PLL LOT SA od stycznia 2014 r., nastąpi rozwój siatki połączeń własnych dający ponad trzykrotny wzrost liczby rejsów (z 4 325 w 2013 r. do 13 815 w 2016 r.) oraz dynamiczny wzrost wynajmu samolotów w formule ACMI innym przewoźnikom (20 272 rejsów dla PLL LOT SA w 2013 r., 1 314 rejsów dla PLL LOT SA i 4 648 rejsów dla innych przewoźników w 2014 r. oraz 13 497 rejsów w 2016 r.). Założono również, że dynamiczny rozwój siatki połączeń własnych, wygeneruje również dynamiczny wzrost liczby pasażerów (z 175 374 w 2013 r. do 719 692 w 2016 r.). Realizacja takich założeń miała skutkować osiągnięciem przez Spółkę od 2016 r. zysku na działalności operacyjnej (0,3 mln zł w 2016 r., 25,0 mln zł w 2025 r.). NIK zwraca uwagę, że według danych Zarządu Spółki we wniosku o podjęcie uchwały o dalszym istnieniu, wynik finansowy brutto za dziesięć miesięcy 2013 r. wyniósł 18 556 045 zł, przy planowanym 5 343 448 zł, oraz wyniku planowanym za cały 2013 r. w wysokości 8 578 878 zł.

(dowód: akta kontroli str. 2465-2488, 2859-2874)

2. Zatwierdzenie sprawozdań finansowych Spółki *Eurolot* oraz sprawozdań z działalności Zarządu *Eurolot* za rok obrotowy 2012 i 2013, przez ZWZ nastąpiło po terminie wynikającym z art. 395 Ksh oraz art. 53 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości<sup>106</sup>. Art. 395 Ksh stanowi, że ZWZ, przedmiotem obrad którego jest rozpatrzenie i zatwierdzenie sprawozdania zarządu z działalności spółki oraz sprawozdania finansowego za ubiegły rok obrotowy, powinno się odbyć w terminie sześciu miesięcy po upływie każdego roku obrotowego. Ustawa o rachunkowości w art. 53 ust. 1, zobowiązuje do zatwierdzenia sprawozdania finansowego przez organ zatwierdzający nie później niż sześć miesięcy od dnia bilansowego. Dniem bilansowym dla *Eurolot SA* jest 31 grudnia.

Najwyższa Izba Kontroli przyjmuje do wiadomości fakt, że opóźnienia w zatwierdzeniu sprawozdań finansowych przez ZWZ, spowodowane były czynnikami nie-

<sup>105</sup> Uchwała nr 3 z 15 stycznia 2014 r.

<sup>106</sup> Dz.U. z 2013 r. poz. 330 ze zm.

zależnymi od Ministerstwa SP, a leżącymi po stronie Spółki i biegłego rewidenta badającego sprawozdania finansowe za rok obrotowy 2012 i 2013. Badający sprawozdania uwzględniał zdarzenia mające miejsce po dniu bilansowym danego roku (zmiana planów współpracy głównego kontrahenta PLL LOT SA, która wymuszała zmianę opracowanych przez Eurolot strategii działania). Nowe strategie Spółki podlegały weryfikacji przez biegłego rewidenta, przed wydaniem opinii o sprawozdaniach finansowych.

(dowód: akta kontroli str. 2465-2488, 2859-2874)

Ocena cząstkowa

Pozytywna mimo stwierdzonej nieprawidłowości.

## IV. Uwagi i wnioski

Wnioski  
pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, mając na uwadze postawienie spółki Eurolot w stan likwidacji odstępuje od formułowania wniosków pokontrolnych.

## 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 z dnia 23 grudnia 1999 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>107</sup> kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Prezesa Najwyższej Izby Kontroli.

Warszawa, dnia 31 grudnia 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli  
Dyrektor Departamentu Gospodarki,  
Skarbu Państwa i Prywatyzacji  
Sławomir Grzelak

/-/  
podpis

---

<sup>107</sup> Dz.U. z 2015 r. poz. 1096.