



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

LLU – 4112-002-02/2014

S/14/003

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Tekst jednolity wystąpienia pokontrolnego po uwzględnieniu zmian wprowadzonych uchwałą Komisji Rozstrzygającej z dnia 29 sierpnia 2014 r. nr KPK-415-183/2014.

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

ul. Okopowa 7, 20-022 Lublin

T +48 81 461 31 20, F +48 81 461 31 11

llu@nik.gov.pl

Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-112, 20-001 Lublin 1

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	S/14/003 – Funkcjonowanie wybranych spółek transportu publicznego stanowiących własność Województwa Lubelskiego oraz sprawowanie nadzoru właścicielskiego nad tymi spółkami przez Samorząd Województwa Lubelskiego
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie
Kontroler	Paweł Szymanek, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 90076 z 8 kwietnia 2014 r. (dowód: akta kontroli, tom I str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Lubelskie Dorce S.A., ul. Hutnicza 1, 20-218 Lublin (dalej „LD S.A.”). Do 20 czerwca 2013 r. Spółka działała pod firmą Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej „Wschód” S.A. (dalej „PKS Wschód S.A.”).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Andrzej Celejewski, Prezes Zarządu od 27 marca 2014 r. Do tego dnia funkcję tę sprawowała Teresa Królikowska.

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia¹, że dotychczasowe działania podejmowane przez Zarząd LD S.A. (wcześniej PKS Wschód S.A.) nie przyniosły spodziewanych efektów określonych w „Programie sanacji PKS Wschód S.A. na lata 2012-2013” (wraz z jego późniejszymi modyfikacjami), pomimo zaangażowania w działalność Spółki środków finansowych w łącznej kwocie 28.260,5 tys. zł², pochodzących z budżetu Województwa Lubelskiego oraz ze sprzedaży majątku. W przeważającej części środki te zostały przeznaczone na uchronienie Spółki przed upadłością oraz poprawę jej płynności finansowej. Od 2013 r. sytuacja ekonomiczno-finansowa Spółki ulegała stopniowej poprawie i na koniec roku osiągnęła ona zysk netto w wysokości 2.366,2 tys. zł. Nierozliczona strata z lat ubiegłych wynosiła jednak 13.264,3 tys. zł, co wymaga powzięcia uchwały dotyczącej dalszego istnienia Spółki³. Na dodatni wynik za 2013 r. wpłynęło uzyskanie przez Spółkę znacznych przychodów ze zbycia nieruchomości oraz zaprzestanie prowadzenia działalności przewozowej (od lat generującej ujemny wynik finansowy) w związku z wniesieniem taboru samochodowego jako części aportu rzeczowego do utworzonych w latach 2012-2013 czterech spółek zależnych.

W ocenie NIK, również utworzenie spółek na bazie dawnych oddziałów PKS Wschód S.A. nie przyczyniło się do podniesienia efektywności ich działalności, co było głównym celem ich zawiązania. Przeciwnie, sytuacja ekonomiczno-finansowa wszystkich spółek zależnych ulegała stopniowemu pogarszaniu. Od początku swojej działalności ponosiły one wysokie straty⁴, obniżały się ich kapitały własne oraz

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie

² 11.000 tys. zł pochodziło z podwyższenia kapitału zakładowego Spółki przez Województwo Lubelskie, 4.000 tys. zł z pożyczki udzielonej Spółce przez Województwo Lubelskie, 12.718,5 tys. zł ze zbycia nieruchomości Spółki, zaś 542 tys. zł ze zbycia udziałów w PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o.

³ Art. 397 ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2013 r., poz. 1030).

⁴ Strata PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. za 2012 r. wyniosła 2.020,8 tys. zł, PKS Hrubieszów Sp. z o.o. za 2012 r. i 2013 r. odpowiednio 1.230,3 tys. zł i 1.213,4 tys. zł, PKS Włodawa Sp. z o.o. za 2013 r. 1.241,2 tys. zł, zaś strata Lubelskich Linii Autobusowych Sp. z o.o. za 2013 r. wyniosła 2.822,4 tys. zł.

narastały zobowiązania, co prowadziło do problemów z utrzymaniem płynności finansowej. Pomimo tego, spółki nierzetelnie realizowały wymogi dotyczące opracowania i realizacji programów restrukturyzacyjnych, na co miało wpływ nie w pełni skuteczne ich egzekwowanie przez LD S.A. Wyniki finansowe tych spółek w okresie ich funkcjonowania istotnie odbiegały od prognoz przyjętych w dokumentach zatwierdzonych przez Zarząd Województwa Lubelskiego. Faktycznie poniesione straty stanowiły bowiem od 203,5% do 392,7% wartości planowanych. Szczególnie trudna sytuacja ekonomiczno-finansowa PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. doprowadziła do zbycia tej spółki w warunkach przymusu szybkiej sprzedaży, tj. braku wystarczającego czasu na uzyskanie najatrakcyjniejszej oferty. Zgodnie z wyceną dokonaną w lutym 2012 r. wartość Oddziału PKS Wschód S.A. w Tomaszowie Lubelskim, jako zorganizowanej części przedsiębiorstwa wynosiła 3.347 tys. zł. Na koniec 2012 r. nowo utworzona spółka poniosła stratę w wysokości 2.020,8 tys. zł, zaś zobowiązania wynosiły wówczas 2.443,6 tys. zł. W marcu 2013 r. w wyniku rokowań zbyto udziały w PKS Tomaszów Lubelski za kwotę 542 tys. zł (wycenione bezpośrednio przed sprzedażą na 316 tys. zł), która została przeznaczona na pokrycie zobowiązań. W ujęciu księgowym, na przedmiotowej transakcji poniesiono jednak stratę w wysokości 243,9 tys. zł. Majątek zbytej spółki obejmował m.in. stację kontroli pojazdów, na którą w latach 2010-2011 PKS Wschód S.A. poniósł nakłady inwestycyjne w wysokości 1.166,7 tys. zł. NIK zauważa również, że procedura sprzedaży przedmiotowych udziałów nie gwarantowała w pełni zachowania zasad transparentności i bezstronności, ze względu na udział w niej pracownika LD S.A., uprzednio pełniącego funkcję prezesa zarządu w dwóch spółkach, których współnikami były osoby związane biznesowo z nabywcą udziałów w PKS Tomaszów Lubelski.

NIK zauważa, że wydatki związane z utworzeniem spółek zależnych, wyposażeniem ich w środki pieniężne na finansowanie bieżącej działalności, a także z wynagrodzeniami członków zarządów i rad nadzorczych (do 30 kwietnia 2014 r.) wyniosły łącznie 1.461,1 tys. zł. Na prezesów zarządów spółek zależnych powołani zostali dyrektorzy dotychczasowych oddziałów PKS Wschód S.A., a ich wynagrodzenia wzrosły o kwoty od 2,1 tys. zł do 6,2 tys. zł. W związku z zastrzeżeniami dotyczącymi prowadzenia spraw spółki, odwołani zostali prezesi zarządów Lubelskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. oraz PKS Włodawa Sp. z o.o. W trakcie kontroli NIK, Prezes Zarządu LD S.A. zobowiązał rady nadzorcze spółek zależnych do przeprowadzenia konkursów na stanowiska prezesów zarządów tych spółek. Zastrzeżenia NIK dotyczą również zawarcia w umowie o pracę z byłą Prezes Zarządu LD S.A. postanowień, które w zaistniałych okolicznościach nie były uzasadnione względami gospodarności. Dotyczyły one nieokreślonego czasu obowiązywania umowy, a także zwolnienia z obowiązku świadczenia pracy w okresie sześciomiesięcznego wypowiedzenia, co stanowiło wyjątek od ogólnych zasad określonych w Kodeksie pracy⁵.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Wprowadzenie

Spółka powstała 8 kwietnia 2008 r. w wyniku komercjalizacji Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Lublinie w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa⁶, działającą pod firmą Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej „Wschód” S.A. w Lublinie (dalej: „PKS Wschód S.A.”). Dnia 26 kwietnia 2010 r.,

⁵ Zgodnie z art. 80 zdanie 1 Kodeksu pracy wynagrodzenie przysługuje za pracę wykonaną.

⁶ Akt Komercjalizacji Przedsiębiorstwa Państwowego był poprzedzony konsolidacją następujących przedsiębiorstw państwowej komunikacji samochodowej: w Hrubieszowie, w Tomaszowie Lubelskim, Krasnymstawie, Włodawie oraz w Lublinie, przeprowadzoną zgodnie z Zarządzeniem nr 326 Wojewody Lubelskiego z 28 grudnia 2006 r.

Minister Skarbu Państwa na wniosek Województwa Lubelskiego nieodpłatnie przeniósł prawa z wszystkich akcji tej Spółki na rzecz tego samorządu. Do końca 2011 r. w strukturze Spółki funkcjonowały cztery oddziały⁷. W latach 2012-2013, na bazie tych oddziałów, jako zorganizowanych części przedsiębiorstwa⁸, nastąpiło wyodrębnienie ze Spółki czterech samodzielnych podmiotów gospodarczych (spółek przewozowych), tj.: PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o., PKS Hrubieszów Sp. z o.o., PKS Włodawa Sp. z o.o. oraz Lubelskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. W związku z zaprzestaniem od połowy 2013 r. prowadzenia działalności przewozowej przez PKS Wschód S.A., 20 czerwca 2013 r. zmieniono statut Spółki, m.in. w zakresie zmiany firmy na Lubelskie Dorce S.A. (dalej „LD S.A.”).

Do momentu utworzenia spółek zależnych podstawowym rodzajem działalności PKS Wschód S.A. był transport lądowy pasażerski, miejski i podmiejski, pozostały transport lądowy pasażerski, gdzie indziej niesklasyfikowany oraz transport drogowy towarów. Działalność okołotransportowa związana była zaś głównie ze sprzedażą materiałów pędnych, wykonywaniem remontów i napraw pojazdów, myciem pojazdów, usługami diagnostycznymi, wynajmem bądź dzierżawą lokali, budynków gruntów i powierzchni reklamowych, działalnością spedycyjną i inną, zgodnie z zakresem działalności wpisanym do KRS. W związku z wyodrębnieniem czterech spółek przewozowych (dwóch w 2012 r. i dwóch w 2013 r.), Spółka w 2013 r. zaprzestała prowadzenia działalności przewozowej i jej działalność od tego momentu polega na prowadzeniu działalności dworcowej, gdzie odbiorcą usług jest zorganizowany rynek firm przewozowych. Obejmowała ona m.in. wynajem powierzchni reklamowej, powierzchni dworcowej oraz sprzedaż biletów.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 273-274)

1. Wypełnianie funkcji zgromadzenia wspólników przez Zarząd Spółki w stosunku do spółek zależnych

Opis stanu
faktycznego

1.1. W latach 2012-2013, na bazie oddziałów PKS Wschód S.A., jako zorganizowanych części przedsiębiorstwa, zawiązano cztery spółki zależne, tj.: 1 lutego 2012 r. PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. i PKS Hrubieszów Sp. z o.o., oraz 31 stycznia 2013 r. PKS Włodawa Sp. z o.o. oraz Lubelskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. (dalej „LLA Sp. z o.o.”). W przypadku każdej z tych spółek, powołano radę nadzorczą w trzyosobowym składzie. Wszyscy członkowie rad nadzorczych tych spółek LD S.A. legitymowali się udokumentowanymi uprawnieniami, o których mowa w art. 10a ust. 4 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej⁹. W związku z powołaniem osoby te składały oświadczenia o spełnianiu ustawowych kryteriów uprawniających do powołania do rady nadzorczej. Oświadczenia takie nie były przedkładane jedynie przez osoby powoływane w skład Rady Nadzorczej PKS Hrubieszów Sp. z o.o. Członkowie Rady uzupełnili je w trakcie kontroli NIK stwierdzając, że spełniają i spełniali w momencie powołania przedmiotowe kryteria.

Od momentu utworzenia spółek zależnych LD S.A., zmianom ulegały składy ich rad nadzorczych. W trzyosobowym składzie Rady Nadzorczej:

- PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. od momentu powstania Spółki do dnia zbycia w niej udziałów na rzecz inwestora prywatnego (5 marca 2013 r.), dokonano zmiany jednej osoby, tj. w jej składzie działało na przestrzeni tego okresu cztery osoby,
- PKS Hrubieszów Sp. z o.o. w okresie od powstania tej Spółki do czasu kontroli NIK zasiadało łącznie cztery osoby,

⁷ W Lublinie wraz z podległą placówką w Krasnymstawie, w Tomaszowie Lubelskim, w Hrubieszowie i we Włodawie.

⁸ Oddziałów w Hrubieszowie, w Tomaszowie Lubelskim, we Włodawie oraz w Lublinie.

⁹ Dz. U. z 2011 r. Nr 45, poz. 236.

- PKS Włodawa Sp. z o.o. w okresie od powstania tej spółki do czasu kontroli NIK zasiadało łącznie pięć osób,
- LLA Sp. z o.o. w okresie od powstania tej spółki do czasu kontroli NIK zasiadało łącznie 12 osób, przy czym do pierwszego składu Rady zostali powołani członkowie Rady Nadzorczej PKS Wschód S.A.

Liczne zmiany składu osobowego Rady Nadzorczej LLA Sp. z o.o. wynikały m.in. z konieczności odwołania pierwszego składu Rady ze względu na ustawowy zakaz łączenia stanowisk, następnie powołania tymczasowego jej składu, a także odwołanie przez Zarząd LD S.A. 4 lutego 2014 r. kolejnego składu Rady Nadzorczej LLA Sp. z o.o. ze względu na nienależyte wykonywanie obowiązków w zakresie stałego nadzoru nad działalnością Spółki.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 11-70, 151-157, 275-277)

1.2. W każdej ze spółek zależnych, od momentu ich utworzenia, funkcjonował jednoosobowy zarząd. Zgodnie z umowami tych spółek, członkowie ich zarządów powoływani są na czas nieokreślony, a zasady wynagradzania i wysokość ich wynagrodzenia ustala zgromadzenie wspólników z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia 3 marca 2000 r. o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi¹⁰. Jedyne Wspólnik po zawiązaniu każdej ze spółek zależnych ustalił, że prezesi ich zarządów zatrudniani są w oparciu o umowę o pracę zawartą na czas sprawowania mandatu, tj. umowę na czas nieokreślony, co odpowiadało postanowieniom umowy spółki. Zasada ta nie ulegała zmianie za wyjątkiem Lubelskich Linii Autobusowych Sp. z o.o., gdzie po odwołaniu Prezesa Zarządu i powołania w jego miejsce Członka Zarządu, uchwałą z 13 lutego 2014 r. jedyny Wspólnik ustalił, że zatrudnienie Członka Zarządu następuje w oparciu o umowę o pracę na czas określony, tj. do dnia rozstrzygnięcia postępowania konkursowego na stanowisko Prezesa Zarządu.

Ustalona wysokość wynagrodzenia prezesa zarządu każdej ze spółek zależnych LD S.A. nie przekraczała limitu określonego w przepisach ustawy o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi.

Bezpośrednio po zawiązaniu spółek zależnych, Zarząd PKS Wschód S.A., działając jako jedyny Wspólnik, określił odrębnymi uchwałami wysokość wynagrodzenia członków rad nadzorczych. Kwoty wynagrodzeń nie przekraczały limitu określonego w przepisach ww. ustawy.

Wydatki spółek zależnych PKS Wschód S.A. (następnie LD S.A.) na wynagrodzenia członków ich rad nadzorczych w latach 2012-2014 (do 30 kwietnia) wyniosły 218,9 tys. zł, zaś na wynagrodzenia zarządów 472,2 tys. zł. Po utworzeniu spółek zależnych wynagrodzenia prezesów ich zarządów ustalono na 12 tys. zł brutto w przypadku LLA Sp. z o.o. (tj. w kwocie o 6,2 tys. zł wyższej od ostatniego wynagrodzenia Dyrektora Oddziału w Lublinie) i 8 tys. zł brutto w przypadku pozostałych spółek (tj. w kwotach od 2,1 tys. zł do 2,6 tys. zł wyższych od ostatnich wynagrodzeń Dyrektorów Oddziałów).

(dowód: akta kontroli, tom II str. 10-70, 275-277)

1.3. Uchwałą nr 84/III/2012 z 15 marca 2012 r. Zarząd PKS Wschód SA przyjął zasady nadzoru właścicielskiego nad spółkami z udziałem PKS Wschód S.A. W ramach ww. dokumentu określono: cele nadzoru, zakres nadzoru merytorycznego, ekonomiczno-finansowego oraz formalnego, organizację zgromadzenia wspólników oraz organizację rady nadzorczej. Do głównych celów nadzoru właścicielskiego sprawowanego przez PKS Wschód S.A. nad spółkami z jej

¹⁰ Dz. U. z 2013 r., poz. 254 ze zm.

udziałem zaliczono m.in. wzrost efektywności działania, skuteczności zarządzania i wartości spółek, racjonalne wykorzystywanie zasobów majątkowych dla zapewnienia prawidłowej realizacji zadań, skuteczne wykonywanie praw właścicielskich do realizacji zadań i celów, dla których zostały powołane spółki, przygotowanie spółek do ewentualnych procesów przekształceń i prywatyzacji w celu jak najlepszej realizacji zadań własnych PKS Wschód S.A., a także osiągnięcie przejrzystości funkcjonowania spółek. Ustalono, że osiągnięciu ustalonych celów służy wdrażanie form i procedur nadzoru właścicielskiego, dobór właściwie przygotowanych członków rad nadzorczych i kadry zarządzającej spółek oraz wdrażanie mechanizmów monitorowania i oceny działalności ekonomiczno-finansowej spółek zależnych.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 99-105)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Powołanie 31 stycznia 2013 r. do składu Rady Nadzorczej LLA Sp. z o.o. osób będących członkami Rady Nadzorczej LD S.A., co stanowiło naruszenie art. 4 ust. 1 ustawy o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi określającego, że jedna osoba może być członkiem rady nadzorczej tylko w jednej spośród spółek, o których mowa w art. 1 pkt 4-7, tj. m.in. spółek, w których udział jednostek samorządu terytorialnego przekracza 50%. Rada Nadzorcza ww. Spółki działała w takim składzie do 9 kwietnia 2013 r.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 36, 275-277)

Prezes Zarządu LD S.A. wyjaśnił, że pierwszy skład Rady Nadzorczej LLA Sp. z o.o. został powołany na podstawie rekomendacji Zarządu Województwa Lubelskiego. W związku z zakazem łączenia stanowisk oczekiwano więc na zmianę w składzie LD S.A., lecz następnie właściciel zdecydował pozostawić niezmieniony skład Rady Nadzorczej tej Spółki, w związku z czym należało niezwłocznie dokonać zmian w Radzie Nadzorczej LLA Sp. z o.o.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 153)

Ocena cząstkowa

Rady nadzorcze nowo utworzonych spółek zależnych powołano zgodnie z umowami spółek, a wchodzące w ich skład osoby spełniały wymogi wynikające z ustawy o gospodarce komunalnej. Do pierwszego składu Rady Nadzorczej LLA Sp. z o.o. powołano osoby będące członkami Rady Nadzorczej PKS Wschód S.A., czym naruszono ustawowy zakaz łączenia tego rodzaju funkcji. Osoby te zostały jednak odwołane przez Zgromadzenie Wspólników LLA Sp. z o.o. po dwóch miesiącach od ich powołania. Wynagrodzenia członków zarządów oraz rad nadzorczych spółek zależnych zostały ustalone z zachowaniem przepisów ustawy o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi.

2. Powoływanie Zarządu Spółki i spółek zależnych

Opis stanu
faktycznego

2.1. Na posiedzeniu 21 czerwca 2013 r. Rada Nadzorcza PKS Wschód S.A., uchwałami 6/IV/2013 i 7/IV/2013 powołała Prezesa Zarządu i Członka Zarządu Spółki w osobach dotychczas sprawujących te funkcje. Powołanie zostało poprzedzone rozmowami z tymi osobami, jako kandydatami, którzy wyrazili wolę zasiadania w Zarządzie. Następnie, po złożeniu 27 marca 2014 r. rezygnacji przez Prezesa Zarządu, Przewodniczący zarekomendował do sprawowania tej funkcji dotychczasowego Członka Zarządu, jako naturalną kontynuację prowadzonych przez Spółkę działań.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 143-152)

Zgodnie z § 25 ust. 1 Statutu LD S.A. zasady wynagradzania i wysokość wynagrodzenia członków Zarządu, ustala Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy, z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia 3 marca 2000 r. o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi. Stosownie zaś do § 51 ust. 2 pkt 5 Statutu, ustalenie zasad wynagradzania oraz wysokości wynagrodzenia dla członków Zarządu wymaga uchwały Walnego Zgromadzenia.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 71-96)

W LD S.A. (poprzednio w PKS Wschód S.A.) brak było ustalonych zasad wynagradzania Członków Zarządu. Zgromadzenie Akcjonariuszy w uchwałach ustaliło jedynie wysokość wynagrodzenia członków Zarządu.

W związku z brakiem wyczerpującej i jednoznacznej regulacji w ww. zakresie, uchwałą nr 21/III/2011 z 17 marca 2011 r., Zarząd PKS Wschód S.A. zwrócił się do Walnego Zgromadzenia o podjęcie uchwały o ustaleniu takich zasad. Zarząd PKS Wschód S.A. uzasadnił, iż z dokonanego przeglądu uchwał Walnego Zgromadzenia w ww. zakresie wynika, że ta materia została uregulowana niewystarczająco, dlatego ze względu na powołane przepisy prawa i statutu niezbędnym jest doprecyzowanie zasad wynagradzania członków Zarządu oraz potwierdzenie czynności dokonanych w tym przedmiocie. Ww. uchwała Zarządu PKS Wschód S.A. została przedstawiona Walnemu Zgromadzeniu Akcjonariuszy 25 marca 2011 r.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 96-100)

Uchwałą nr 26/III/2011 z 31 marca 2011 r. Rada Nadzorcza PKS Wschód S.A., mając na względzie wnioski Zarządu wyrażone w uchwale nr 21/III/2011, pozytywnie zaopiniowała i zarekomendowała Walnemu Zgromadzeniu ustalenie następujących zasad wynagradzania członków Zarządu:

- członkowie zarządu winni być zatrudnieni w oparciu o umowy o pracę zawarte na okres sprawowania mandatu w ramach jednej kadencji,
- wynagrodzenie oraz inne świadczenia członków zarządu wynikające ze stosunku pracy winny składać się z miesięcznego wynagrodzenia zasadniczego oraz świadczenia dodatkowego w postaci odprawy pieniężnej w razie ustania stosunku pracy w związku z przejściem na emeryturę lub rentę z tytułu niezdolności do pracy,
- fakultatywnej nagrody rocznej przyznawanej przez Walne Zgromadzenie na zasadach określonych w art. 10 ustawy o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi,
- odprawy w kwocie trzykrotności wynagrodzenia miesięcznego przyznawanej obligatoryjnie przez Walne Zgromadzenie z własnej inicjatywy lub na wniosek Rady Nadzorczej w razie odwołania ze stanowiska lub rozwiązania umowy o pracę przez Spółkę z innych przyczyn niż naruszenie podstawowych obowiązków ze stosunku zatrudnienia. We wzorze umowy o pracę stanowiącej załącznik do ww. uchwały Rady Nadzorczej określono, że odprawa nie przysługuje, jeżeli mandat członka Zarządu wygasa wskutek odwołania z przyczyn uzasadniających rozwiązanie stosunku pracy bez wypowiedzenia z winy pracownika oraz złożenia rezygnacji przez członka Zarządu.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 101-106)

Na Nadzwyczajnym Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy PKS Wschód S.A., które odbyło się 12 kwietnia 2011 r. skreślono z porządku obrad punkt dotyczący zasad wynagradzania członków Zarządu. Prezes Zarządu LD S.A. wyjaśnił, że nie ponawiał wniosku w zakresie ustalenia zasad wynagradzania członków Zarządu ponieważ zagadnienie to leży w kompetencjach WZA i Rady Nadzorczej.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 107-110, tom II str. 113-120)

Umowę o pracę z byłą Prezes Zarządu i aneks do umowy o pracę¹¹ z Członkiem Zarządu IV kadencji zawarł 31 lipca 2013 r., posiadając stosowne upoważnienie Rady Nadzorczej, Przewodniczący Rady Nadzorczej PKS Wschód S.A. Postanowienia tych umów były określone w załącznikach do uchwały Rady Nadzorczej Spółki nr 8/IV/2013 z 31 lipca 2013 r., przy czym:

- z Członkiem Zarządu umowa została zawarta w formie aneksu wyłącznie na czas pełnienia funkcji Wiceprezesa Zarządu Spółki. Postanowiono, że w przypadku odwołania Wiceprezesa z Zarządu przedmiotowy aneks do umowy o pracę traci moc, a zatrudnienie w Spółce będzie kontynuowane na zasadach wynikających z umowy o pracę zmienionej tym aneksem – według ostatniego stanu sprzed pierwszego powołania do Zarządu Spółki.
- z byłą Prezes Zarządu umowa została zawarta na czas nieokreślony. Strony postanowiły, że w przypadku odwołania Prezesa i rozwiązania umowy o pracę za wypowiedzeniem, okres wypowiedzenia wynosi 6 miesięcy, z jednoczesnym zwolnieniem z wykonywania obowiązków pracowniczych z wyjątkiem przekazania odpowiednim osobom prowadzonych spraw, posiadanych dokumentów i informacji. Poprzednia umowa o pracę z byłą Prezes Zarządu była zawarta na okres sprawowania mandatu ówczesnej kadencji.

Kwoty wynagrodzeń Prezesa Zarządu oraz Rady Nadzorczej PKS Wschód S.A. (LD S.A) nie przekraczały limitu określonego w przepisach ustawy o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 111, 114-122, tom II str. 97)

Po złożeniu 27 marca 2014 r. przez byłą Prezes Zarządu rezygnacji z tej funkcji zachodziły przeszkody formalno-prawne wypowiedzenia umowy o pracę na czas nieokreślony m.in. ze względu na istniejącą ochronę stosunku pracy z tytułu wykonywania przez nią mandatu radnej. Zgodnie z postanowieniami ugody z 29 kwietnia 2014 r. rozwiązanie stosunku pracy za porozumieniem stron następuje 31 sierpnia 2014 r., przy czym LD S.A. jest zobowiązana do tego czasu do wypłacania dotychczasowej Prezes wynagrodzenia miesięcznego w wysokości wynikającej z umowy o pracę, tj. razem 65 tys. zł.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 121-128)

2.2. Spółka, w ramach nadzoru właścicielskiego, nie określiła procedur i kryteriów doboru członków zarządów spółek zależnych. W rozdziale 6 przyjętych „Zasad nadzoru właścicielskiego”, zatytułowanym „Organizacja rady nadzorczej i zarządu” nie zawarto żadnych zapisów dotyczących organizacji zarządu, w tym m.in. wymogów stawianych kandydatom na członków zarządów spółek zależnych, ani zapisów określających tryb ich wyboru przez radę nadzorczą. W dokumencie tym stwierdzono zaś, że osiągnięciu głównych celów nadzoru właścicielskiego służy m.in. dobór właściwie przygotowanej kadry zarządzającej spółek.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 99-105)

Funkcję prezesa zarządu w każdej ze spółek zależnych rada nadzorcza powierzyła dotychczasowemu dyrektorowi oddziału, na bazie którego została utworzona spółka przewozowa, jako jednemu kandydatowi do pełnienia tej funkcji. Nie przeprowadzano wówczas postępowania konkursowego w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 11-70)

¹¹ Członek Zarządu posiadał zawartą umowę o pracę na czas nieokreślony z 1 września 2010 r. na stanowisku koordynatora ds. rozwoju i zarządzania nieruchomościami.

Po rozpoczęciu przez spółki zależne działalności operacyjnej, ich rady nadzorcze, a także jedyny Wspólnik, zgłaszały istotne zastrzeżenia, co do działalności ich zarządów, tj. np.:

- w przypadku LLA Sp. z o.o. w uchwale z 10 stycznia 2014 r. jedyny Wspólnik wezwał Radę Nadzorczą tej Spółki do niezwłocznego odwołania ówczesnego Prezesa Zarządu w związku z całkowitą utratą zaufania do Jego osoby, spowodowaną w szczególności nieprzygotowaniem żądanej informacji na temat kierowanej przez niego Spółki, niezdolnością do rozwiązywania konfliktów i napięć społecznych, pogarszającą się sytuacją ekonomiczną Spółki, a także przygotowanie programu restrukturyzacji niespełniającego standardów, zbyt ogólnikowego, nieopartego na wiarygodnych założeniach, a tym samym niedającego się weryfikować w zakresie jego realizacji i efektów. W LLA Sp. z o.o. w 2013 r. dopuszczono też do nieprawidłowego prowadzenia ksiąg rachunkowych. Spowodowało to, że dane finansowe dotyczące tej Spółki za poszczególne miesiące 2013 r. nie odzwierciedlały jej rzeczywistej sytuacji finansowo-majątkowej. Powołany z dniem 13 stycznia 2014 r. Członek Zarządu zlecił podmiotowi zewnętrznemu weryfikację ksiąg rachunkowych za 2013 r.

Prezes Zarządu został odwołany przez Radę Nadzorczą 13 stycznia 2014 r. W tym samym dniu został powołany Członek Zarządu Spółki. Rada Nadzorcza postanowiła, że przedmiotem następnego posiedzenia będzie podjęcie uchwały w sprawie przeprowadzenia konkursu na członka zarządu Spółki. Do końca kwietnia 2014 r. konkurs nie został ogłoszony.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 289, 302, 308, 329-342, tom II str. 106, 151-157)

- w przypadku PKS Włodawa Sp. z o.o., na posiedzeniu 31 stycznia 2014 r. Rada Nadzorcza tej Spółki, po analizie opracowanego na jej potrzeby dokumentu „Diagnoza, prognozy i założenia dotyczące funkcjonowania PKS Włodawa Sp. z o.o. z siedzibą we Włodawie” uznała za niezbędne dokonanie zmiany na stanowisku Prezesa Zarządu, niezwłocznie po uzgodnieniu z właścicielem trybu zmiany. Do ww. decyzji przyczyniło się także nieopracowanie przez Spółkę programu restrukturyzacji, pomimo zaleceń w tym zakresie. Na posiedzeniu 8 lutego 2014 r. Rada Nadzorcza postanowiła ogłosić nabór w trybie konkursowym na stanowisko Prezesa Zarządu. Po postępowaniu konkursowym, 20 maja 2014 r. dokonano zmiany w Zarządzie Spółki.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 392-397, 412-413, tom II str. 106-107)

- w przypadku PKS Hrubieszów Sp. z o.o., 31 lipca 2013 r. członkowie Rady Nadzorczej PKS Wschód S.A. zwracali się o wyjaśnienia odnośnie skuteczności działań Zarządu PKS Hrubieszów i działań nadzorczych PKS Wschód S.A. nad tą Spółką. Zwrócono uwagę, że jej wynik finansowy i sytuacja ekonomiczna zamiast poprawiać się, ulegała pogorszeniu. Spółka poniosła wysoką stratę oraz osiągnęła bardzo złe wyniki za I kw. 2013 r., co uznano za zagrożenie jej dalszego funkcjonowania. Rada Nadzorcza PKS Wschód S.A. wystąpiła z wnioskiem do Zarządu PKS Wschód S.A. o podjęcie w ramach nadzoru właścicielskiego, radykalnych działań w celu uzdrowienia sytuacji finansowej tej Spółki zależnej. Na posiedzeniu Rady wskazywano, że plan restrukturyzacji i jego założenia nie są realizowane, zaś wynik jest gorszy od zakładanego.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 358-359, tom II str. 268-270)

- w przypadku PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. w dokumencie pod tytułem „Ocena bieżącej sytuacji ekonomiczno-finansowej Spółki oraz możliwa strategia” (styczeń 2013 r.) stwierdzono m.in., że plan przychodów i kosztów nie jest

realizowany zgodnie z założeniami. Wskazano również, że Spółka dotychczas nie poprawiła swojego wyniku finansowego i nie przeprowadziła programu jego poprawy, a tym samym prognozy zmian nie mogą być optymistyczne. Zwrócono także uwagę, że w Spółce nie przeprowadzono żadnych działań restrukturyzacyjnych (tj. strategii okrajania).

(dowód: akta kontroli, tom I str. 421-425)

Wyjaśniając przyczyny braku ustalenia zasad i kryteriów doboru członków zarządów spółek zależnych, Prezes Zarządu LD S.A. stwierdził w szczególności, że brak jest obowiązku prawnego w tym zakresie, a także iż powoływanie i odwoływanie członków zarządów należy do wyłącznej kompetencji rad nadzorczych. Wyjaśnił, że członkowie rad nadzorczych mają odpowiednią i wystarczającą wiedzę do powoływania członków zarządu i nie ma potrzeby by ograniczać ich kompetencje i swobodę w tym zakresie. Wprowadzanie ograniczeń i regulacji tam, gdzie nie jest to wymagane prawem lub nie jest to niezbędne z punktu widzenia należytej staranności może wywołać skutek odwrotny do zamierzonego.

Była Prezes Zarządu LD S.A. wyjaśniła zaś, że *„rady nadzorcze spółek zależnych przyjęły założenia, że po procesie utworzenia i uzyskania przez nie samodzielności (tj. uzyskania koncesji, licencji, zezwoleń) zostaną ogłoszone konkursy na prezesów zarządów. Dyrektorzy Oddziałów byli wyłonieni w ramach konkursów i byli bezpośrednio zaangażowani w proces tworzenia nowych spółek”*.

Wyjaśniając przyczyny powołania na prezesów zarządów spółek zależnych dotychczasowych dyrektorów oddziałów PKS Wschód S.A., Prezes Zarządu LD S.A. stwierdził, że – według Jego wiedzy - rady nadzorcze powołując dotychczasowych dyrektorów oddziałów do pierwszych zarządów spółek zależnych kierowały się tym, że dyrektorów oddziałów wyłoniono w drodze konkursów, w których sprawdzano m.in. doświadczenie i kompetencje w zakresie zarządzania spółkami kapitałowymi, dyrektorzy oddziałów byli bezpośrednio zaangażowani w proces tworzenia spółek zależnych. Dodał, że rady przyjmowały założenie, że po okresie dochodzenia przez utworzone spółki do uzyskania wystarczającej samodzielności, zdolności organizacyjnych i odpowiedniej integralności przedsiębiorstw, zostaną ogłoszone konkursy na członków zarządów.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 126-143)

W trakcie kontroli NIK, w dniu 6 maja 2014 r. Prezes Zarządu LD S.A., działając za jedynego wspólnika spółek zależnych, skierował do przewodniczących ich rad nadzorczych informację, że oczekuje przeprowadzenia postępowania konkursowego w sprawie wyboru prezesa zarządu w okresie miesiąca czerwca 2014 r. (dla LLA Sp. z o.o.), czerwca-lipca 2014 r. (dla PKS Hrubieszów Sp. z o.o.) i maja 2014 r. (dla PKS Włodawa Sp. z o.o.). Dodał, iż *„zgodnie z założeniami przyjętymi w trakcie zawiązywania spółek, po pierwszym okresie ich istnienia powinien zostać dokonany wybór prezesa zarządu wyłonionego w drodze postępowania konkursowego przygotowanego i przeprowadzonego przez Radę Nadzorczą”*.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 153-155)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Zawarcie 31 lipca 2013 r. przez Przewodniczącego Rady Nadzorczej umowy o pracę z byłą Prezes Zarządu, której postanowienia, jakkolwiek mieszczące się w ramach określonych przepisami prawa, nie znajdowały uzasadnienia z punktu

widzenia gospodarności. W ocenie NIK nieuzasadnione względami gospodarności było zawarcie umowy na czas nieokreślony w sytuacji gdy:

- odbiegało to od dotychczasowej praktyki. Poprzednia umowa o pracę z byłą Prezes Zarządu (z 27 kwietnia 2011 r.) była zawarta wyłącznie na okres sprawowania mandatu w ramach ówczesnej kadencji. Zgodnie z § 23 ust. 2 Statutu Spółki członków Zarządu powołuje się na okres wspólnej kadencji, która trwa trzy lata, zaś stosownie do art. 202 § 1 ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych¹² mandat członka zarządu wygasa z dniem odbycia zgromadzenia wspólników zatwierdzającego sprawozdanie finansowe za pełny rok obrotowy pełnienia funkcji członka zarządu,

- w Spółce brak było ustalonych przez WZA zasad wynagradzania Członków Zarządu. Co więcej, Rada Nadzorcza PKS Wschód S.A., w uchwale 26/III/2011 z 31 marca 2011 r., zarekomendowała Walnemu Zgromadzeniu Akcjonariuszy zatrudnianie Członków Zarządu w oparciu o umowy o pracę zawarte jedynie na okres sprawowania mandatu w ramach jednej kadencji, przewidując odprawę w wysokości trzykrotnego wynagrodzenia miesięcznego, jednak z wyłączeniem przypadku złożenia rezygnacji przez Członka Zarządu,

- stosunek pracy z byłą Prezes Zarządu podlegał szczególnej ochronie, w szczególności ze względu na sprawowanie mandatu radnej.

Ponadto, w umowie o pracę z 31 lipca 2013 r. ustalono, że okres jej wypowiedzenia wynosi sześć miesięcy, a Prezes Zarządu w tym okresie jest zwolniony z wykonywania obowiązków służbowych, co oznacza, że otrzymuje wynagrodzenie, pomimo że nie wykonuje pracy. Tymczasem płatne zwolnienia od obowiązku świadczenia pracy są w prawie pracy wyjątkiem od zasady, że wynagrodzenie przysługuje tylko za pracę wykonaną (art. 80 Kodeksu pracy)¹³.

Ukształtowanie stosunku pracy na zasadach określonych w umowie z 31 lipca 2013 r. skutkowało trudnościami z jej wypowiedzeniem, po złożeniu 27 marca 2014 r. przez byłą Prezes Zarządu rezygnacji z pełnionej funkcji. Stosunek pracy podlegał ochronie m.in. ze względu na wykonywanie przez byłą Prezes Zarządu mandatu radnej. Uгода w przedmiocie rozwiązania stosunku pracy została zawarta w trakcie kontroli NIK (29 kwietnia 2014 r.) i przewiduje rozwiązanie umowy o pracę z 31 sierpnia 2014 r., przy czym od 1 kwietnia 2014 r. do dnia jej rozwiązania była Prezes Zarządu będzie otrzymywać wynagrodzenie wynikające z umowy o pracę (łącznie 65 tys. zł brutto).

(dowód: akta kontroli, tom I str. 101-106, 111, 114-128)

Odnosząc się do przesłanek zawarcia 31 lipca 2013 r. z byłą Prezes Zarządu umowy o pracę na czas nieokreślony, przewidującej 6-miesięczny okres wypowiedzenia z jednoczesnym zwolnieniem z wykonywania obowiązków pracowniczych, Przewodniczący Rady Nadzorczej PKS Wschód S.A. oświadczył, że warunki przedmiotowej umowy o pracę z Prezes Zarządu zostały zaproponowane przez Zarząd PKS Wschód S.A. i zaakceptowane przez Radę Nadzorczą po konsultacjach z jedynym Akcjonariuszem (Samorząd Województwa Lubelskiego).

(dowód: akta kontroli, tom II str. 110)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Uwagi NIK dotyczą braku regulacji wewnętrznych w zakresie zasad doboru członków zarządów spółek zależnych LD S.A., podczas gdy do głównych celów nadzoru właścicielskiego sprawowanego przez LD S.A. nad spółkami zależnymi zaliczono m.in. wzrost efektywności działania i skuteczności zarządzania, czemu służyć miał m.in. dobór właściwie przygotowanej kadry zarządzającej spółek.

¹² Dz. U. z 2013 r., poz. 1030 ze zm.

¹³ Por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 sierpnia 2001 r. I PKN 563/00, LEX nr 49325.

Kwoty wynagrodzeń wypłaconych w latach 2012-2014 (do 30 kwietnia) członkom Zarządu i Rady Nadzorczej LD S.A. (poprzednio PKS Wschód S.A.) nie przekraczały limitów określonych w ustawie o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi. Zastrzeżenia NIK dotyczyły jednak postanowień umowy o pracę z byłą Prezes Zarządu, które nie były uzasadnione względami gospodarności oraz sytuacją ekonomiczną Spółki.

3. Sytuacja ekonomiczna Spółki i spółek zależnych¹⁴

3.1. Od 1 stycznia 2012 r. zmianie uległa wartość i struktura majątku PKS Wschód S.A. (następnie LD S.A.). Wartość aktywów ogółem zmniejszyła się z 27.298,8 tys. zł na koniec 2011 r. do 14.888,6 tys. zł na koniec 2013 r., głównie wskutek zmniejszenia się wartości aktywów trwałych (z 22.888,8 tys. zł do 10.368,7 tys. zł). Udział aktywów trwałych w sumie bilansowej spadł z 83,8% do 69,6%. Zmianie uległa też struktura pasywów. Udział kapitału własnego w wartości pasywów ogółem wzrósł z 23,8% do 49,0%, głównie w związku ze zmniejszeniem się stanu zobowiązań i rezerw na zobowiązania, które na koniec 2011 r. wynosiły 20.810,1 tys. zł, zaś na koniec 2013 r. 7.586,7 tys. zł.

Przedmiotowe zmiany nastąpiły głównie za sprawą zawiązania przez PKS Wschód S.A. czterech spółek przewozowych na bazie dotychczasowych oddziałów (dwóch w 2012 r. i dwóch w 2013 r.) i wniesieniem do nich składników majątku zaliczanych uprzednio do zorganizowanych części przedsiębiorstwa (oddziałów). Z tego względu dane zaprezentowane w sprawozdaniach finansowych LD S.A. (poprzednio PKS Wschód S.A.) za lata 2011, 2012 i 2013 są nieporównywalne. Zmiany w strukturze aktywów i pasywów wynikały także z trzykrotnego podwyższania kapitału zakładowego PKS Wschód S.A. i pokrywania go wkładem pieniężnym, ze zbywania aktywów Spółki, a także ze spłaty zaległych zobowiązań z tytułu dostaw paliwa.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 176-209)

3.1.1. W 2012 r. PKS Wschód S.A. znajdowała się w bardzo złej i niestabilnej sytuacji ekonomiczno-finansowej, funkcjonowała w warunkach wysokiego ryzyka utraty płynności finansowej i kontynuacji działalności gospodarczej. W 2012 r. Spółka wygenerowała stratę netto w wysokości 5.483,2 tys. zł, która wynikała głównie z ujemnego wyniku na działalności podstawowej (4.389,4 tys. zł) oraz ujemnego salda przychodów i kosztów finansowych (1.515 tys. zł). Osiągnięty wynik finansowy był znacznie gorszy od prognozowanego (2.922,9 tys. zł), zaprezentowanego przez Zarząd Spółki Walnemu Zgromadzeniu Akcjonariuszy w październiku 2012 r.¹⁵ Jako przyczynę niezrealizowania prognozy Zarząd wskazał uzyskanie słabszych niż zakładano wyników z działalności przewozowej. Na koniec 2012 r. zobowiązania ogółem wynosiły 11.228,6 tys. zł, w tym przeterminowane 4.072,9 tys. zł, z tego publicznoprawne 120,5 tys. zł. Wskaźniki ekonomiczne obrazujące stabilność finansową kształtowały się na poziomie świadczącym o trudnościach z utrzymaniem bieżącej płynności finansowej. W 2012 r. wystąpiło zagrożenie wynikające z niskiego poziomu kapitału własnego (wartość mniejsza niż połowa kapitału zakładowego) oraz sumy strat przekraczającej ½ kapitału podstawowego. Ponadto, w przeciwieństwie do lat poprzednich, w 2012 r. nie zbywano majątku nieruchomego, co nie pozwoliło na zniwelowanie straty z działalności podstawowej.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 39, 54, 138-142, 160-179, 189-192)

¹⁴ Zawarte w niniejszym wystąpieniu pokontrolnym dane dotyczące sytuacji ekonomiczno-finansowej LD S.A. oraz spółek zależnych za 2013 r., pochodzą ze sprawozdań finansowych niezwyfikowanych przez biegłego rewidenta.

¹⁵ Prognozy finansowe Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej „Wschód” S.A. w Lublinie na okres do końca 2015 r. – uzupełnienie modyfikacji programu sanacji Spółki na lata 2011-2012 (październik 2012 r.).

3.1.2. W 2013 r. PKS Wschód S.A. osiągnęła zysk netto w wysokości 2.366,2 tys. zł. Na uzyskanie dodatniego wyniku finansowego oraz na poprawę płynności finansowej Spółki wpłynęło jednak głównie uzyskanie przychodów z tytułu zbycia aktywów (prawa użytkowania wieczystego nieruchomości dworcowej w Tomaszowie Lubelskim, nieruchomości dworcowej w Lublinie - „Dworzec Południowy” oraz udziałów w PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o.), a także uzyskanie przychodów finansowych z tytułu umorzenia odsetek za zwłokę od zobowiązań z tytułu dostaw paliwa (868,7 tys. zł). Ujemny wynik finansowy na działalności podstawowej w kwocie 658,5 tys. zł wynikał zaś ze straty w wysokości 1.302 tys. zł uzyskanej przez PKS Wschód S.A. w okresie styczeń-maj 2013 r. na prowadzonej wówczas działalności przewozowej. Dzięki dodatniemu wynikowi kapitały własne Spółki wzrosły na koniec 2013 r. do 7.302 tys. zł. Strata z lat ubiegłych wyniosła zaś 13.264,3 tys. zł, co wymaga powzięcia uchwały dotyczącej dalszego istnienia Spółki (art. 397 Kodeksu spółek handlowych). Łączne zobowiązania Spółki wyniosły 5.035 tys. zł, w tym 4.000 tys. zł to pożyczka od Samorządu Województwa Lubelskiego. Spółka nie posiadała zobowiązań przeterminowanych, poprawiła się płynność finansowa, wzrosły kapitały własne i zmniejszyło się zadłużenie w relacji do posiadanych aktywów i kapitałów.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 197-199, 219-225)

3.1.3. W I kw. 2014 r. LD S.A. uzyskała zysk netto w wysokości 284,4 tys. zł, przy czym wynik na działalności podstawowej wyniósł 292,2 tys. zł. Spółka nie posiadała zobowiązań przeterminowanych. Zobowiązania wynosiły 4.505,6 tys. zł, w tym długoterminowe 4.043,7 tys. zł z tytułu pożyczki od Samorządu Województwa Lubelskiego. Ustabilizowana sytuacja ekonomiczno-finansowa była jednak efektem zakończenia przez LD S.A. w 2013 r. działalności przewozowej, w związku z „przeniesieniem” jej do spółek zależnych.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 227, tom II str. 149)

3.2. W sierpniu 2011 r. Zarząd Spółki przyjął „Program sanacji PKS Wschód S.A. w Lublinie na lata 2011-2012” (dalej „Program sanacji”), który został zatwierdzony przez Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy uchwałą nr 1/2011 z 27 września 2011 r. Do jego głównych celów zaliczono: restrukturyzację pozwalającą na efektywne wykorzystanie aktywów Spółki w formie organizacji holdingowej, urentownienie działalności operacyjnej i ugruntowanie pozycji rynkowej Grupy Kapitałowej, stworzenie optymalnych warunków do trwałego uplasowania Spółki i Grupy w portfelu akcjonariusza, a także świadczenie usług publicznych, zgodnie z misją i strategią nakreśloną przez Samorząd Województwa Lubelskiego.

Działania restrukturyzacyjne sprowadzać się miały głównie do zbycia niewykorzystywanych gospodarczo nieruchomości, dokonania wycen Oddziałów Spółki jako zorganizowanych części przedsiębiorstwa, pod kątem ich ewentualnej sprzedaży, dzierżawy, leasingu bądź prywatyzacji przewidywanych na rok 2012, a także do utworzenia w 2012 r. spółki zależnej, poprzez wniesienie do niej wybranych nieruchomości dworcowych, a w następnej kolejności sprzedaż pakietu 75% jej udziałów na rzecz Województwa Lubelskiego za kwotę 15.000 tys. zł. Utworzenie spółki dworcowej miało ograniczyć ryzyko związane z niską efektywnością działalności przewozowej i umożliwić zachowanie nieruchomości dworcowych. Zarząd Spółki zakładał również bieżące monitorowanie i optymalizację kosztów, polegające na redukcji ponoszonych kosztów stałych oraz optymalizacji zatrudnienia, a także bieżącą analizę otoczenia rynkowego Spółki.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 3-17, 90-91)

Uchwałą nr 3 z 11 stycznia 2012 r. WZA odmówiło wyrażenia zgody na utworzenie przez PKS Wschód S.A. spółki zależnej pod nazwą Lubelskie Dworce Sp. z o.o. W związku z tym, 6 lutego 2012 r. Zarząd PKS Wschód S.A. wystąpił do Zarządu Województwa Lubelskiego z prośbą o wyjaśnienie przyczyn odmowy. W odpowiedzi stwierdzono, że istnieją inne rozwiązania dotyczące wydzielenia nieruchomości dworcowych. Wskazano też, że Województwo Lubelskie zaakceptowało jedynie ogólny zarys planu reform naprawczych firmy, zaś kwota dotychczasowego dokapitalizowania (11.000 tys. zł) powinna być wystarczająca dla PKS Wschód S.A. na realizowanie założeń reformy. Zaznaczono, że spółka prawa handlowego powinna w szczególności we własnym zakresie podejmować starania, aby pozyskiwać źródła przychodów dla utrzymania swojej płynności finansowej i zapewnienia rentownej działalności.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 233-236, 273-274)

3.3. W związku z powyższym przygotowano „Modyfikację Programu Sanacji PKS Wschód S.A. w Lublinie na lata 2011-2012” (sierpień 2012 r.), która wskazywała m.in. na utworzenie dwóch spółek zależnych (w Tomaszowie Lubelskim i w Hrubieszowie) i wstrzymanie zawiązania dwóch kolejnych (w Lublinie i we Włodawie), ze względu na przedłużający się termin sporządzenia wycen zorganizowanych części przedsiębiorstwa, brak środków gotówkowych na zabezpieczenie działalności nowych spółek w fazie ich organizacji i zdolności do prowadzenia samodzielnej aktywności gospodarczej oraz ryzyko nieterminowej realizacji i nieuzyskania przez te spółki samodzielności w zakresie uczestnictwa w przetargach na przewozy szkolne. Stwierdzono, że sama budowa grupy kapitałowej bez wewnętrznego wsparcia finansowego bądź udziału inwestorów zewnętrznych nie zmieni zasadniczo kondycji ekonomiczno-finansowej i potencjału rozwojowego podmiotów wchodzących w jej skład.

Przedstawiając modyfikację Programu sanacji, Zarząd PKS Wschód S.A. stwierdził, że minimalne zapotrzebowanie na środki gotówkowe na okres do końca 2012 r., warunkujące kontynuację działań sanacyjnych oraz dalsze istnienie Spółki, to 4.000 tys. zł, w tym m.in. 1.980 tys. zł na zabezpieczenie spłaty zobowiązań z tytułu dostaw paliwa, 477 tys. zł na organizację spółek przewozowych w Lublinie i we Włodawie, a 500 tys. zł na zasilenie kapitału obrotowego tych spółek. Zarząd PKS Wschód S.A. podkreślił, że w przypadku niezapewnienia środków w ww. wysokości, Spółce grozi utrata płynności finansowej i zaprzestanie regulowania zobowiązań, a także zaistnieje potrzeba rozważenia możliwości wszczęcia procesu jej likwidacji. W związku z tym Zarząd zaproponował kolejne dokapitalizowanie Spółki kwotą 4.000 tys. zł, bądź sprzedaż w trybie przyspieszonym części nieruchomości Spółki przy Al. Tysiąclecia i ul. Nadstawnej oraz Dworca Południowego. Podsumowując, Zarząd Spółki stwierdził, że odstąpienie od projektu utworzenia spółki dworcowej i nabycia pakietu większościowego jej udziałów od PKS Wschód S.A. przez Województwo Lubelskie pozbawiło Spółkę zasobów gotówkowych w kwocie 15.000 tys. zł na kontynuację i wdrożenie nowych przedsięwzięć i czynności przewidzianych Programem. Nie zmieniło tego dokapitalizowanie z początkiem 2012 r. Spółki kwotą 5.000 tys. zł poprzez podwyższenie kapitału zakładowego.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 18-45)

W uchwale nr 1/2012 z 5 października 2012 r. NWZA PKS Wschód S.A. wskazało na nieprzedłożenie przez Spółkę kompletnych analiz ekonomicznych zawierających prognozy skutków restrukturyzacji, uniemożliwiających ocenę zasadności podjęcia decyzji w ramach proponowanych przez Spółkę opcji. Zobowiązało więc Spółkę do przedłożenia w terminie do 12 października 2012 r. dokumentów zawierających

prognozy jej wyników finansowych na okres do 2014 r., z uwzględnieniem rozwiązań przewidzianych w modyfikacji Programu sanacji.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 94)

3.4. W październiku 2012 r. Spółka opracowała „Prognozy finansowe PKS Wschód S.A. w Lublinie na okres do końca 2015 r.”. Zarząd zaproponował dokapitalizowanie Spółki kwotą 4.000 tys. zł w formie kolejnego podwyższenia kapitału zakładowego (opcja I), zbycie nieruchomości Spółki (opcja II), udzielenie Spółce przez Województwo Lubelskie pożyczki w wysokości 6.000 tys. zł, która pozwoli na przeprowadzenie pełnej restrukturyzacji posiadanego zadłużenia i zabezpieczenie środków na ewentualne dodatkowe wydatki restrukturyzacyjne (opcja III). Dla każdej z opcji zaprezentowano projekcje finansowe rachunków zysków i strat, bilansów, rachunków przepływów pieniężnych oraz wskaźników finansowych. Zarząd PKS Wschód S.A. zarekomendował wybór i decyzję o przystąpieniu do realizacji opcji III.

(dowód: akta kontroli, tom I, str. 46-55)

3.5. Zapoznawszy się z ww. dokumentami jedyny Akcjonariusz zobligował Zarząd Spółki do kolejnego ich uzupełnienia o prognozy wyników finansowych dla nowo tworzonej spółki przewozowych w Lublinie i we Włodawie. W październiku 2012 r. Spółka przygotowała i przedstawiła jednemu Akcjonariuszowi „Wstępne prognozy finansowe dla nowo tworzonej spółki przewozowych PKS Lublin Sp. z o.o. oraz PKS Włodawa Sp. z o.o. na okres do końca 2015 r. – uzupełnienie modyfikacji programu sanacji Spółki na lata 2011-2012”. W przypadku LLA Sp. z o.o. na koniec 2013 r. prognozowano stratę w wysokości 1.387,2 tys. zł, na koniec 2014 r. stratę w wysokości 919 tys. zł, a na koniec 2015 r. w wysokości 727,8 tys. zł, zaś w przypadku PKS Włodawa Sp. z o.o. na koniec 2013 r. prognozowano stratę w wysokości 316,1 tys. zł, na koniec 2014 r. w wysokości 175,6 tys. zł, a na koniec 2015 r. w wysokości 98,9 tys. zł. Prognozy opracowano przy założeniu kontynuacji działalności z uwzględnieniem maksymalizacji przychodów oraz optymalizacji ponoszonych kosztów. Założono także stabilizację cen paliw oraz kosztów czynników medialnych. Oparto się wyłącznie na działalności operacyjnej, tj. nie uwzględniano żadnych zdarzeń w zakresie działalności inwestycyjnej bądź finansowej (nabycia lub sprzedaży rzeczowych aktywów trwałych oraz przychodów i kosztów finansowych w szczególności natury odsetkowej). Przedstawiając ww. prognozy Zarząd PKS Wschód S.A. podsumował, że choć działalność przewozowa będzie w całym okresie nierentowna, to wyniki będą ulegały stałej poprawie. Wskazał też, że zarządy wszystkich spółek przewozowych będą zobowiązane do przygotowania i wdrażania dalszych przedsięwzięć restrukturyzacyjnych oraz poszukiwania inwestorów zewnętrznych zainteresowanych realizacją wspólnych przedsięwzięć bądź przystąpieniem kapitałowym. Zarząd wskazał, że w pierwszym okresie nierentowna działalność przewozowa będzie wymagała stałego, corocznego dofinansowywania w formie dotacji na szacowanym poziomie ok. 3.000 tys. zł.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 56-62)

Uchwałą nr 1/2012 z 22 listopada 2012 r. NWZA zatwierdziło modyfikację programu sanacji wraz z uzupełnieniami dotyczącymi prognoz finansowych PKS Wschód S.A. na okres do końca 2015 r. oraz wstępnych prognoz finansowych dla nowo tworzonej spółki przewozowych w Lublinie i we Włodawie.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 273-274)

3.6. W „Sprawozdaniu z realizacji programu sanacji PKS Wschód S.A. w Lublinie za lata 2011-2013” (wrzesień 2013 r.), przedłożonym Marszałkowi Województwa Lubelskiego 7 listopada 2013 r., Zarząd PKS Wschód S.A. wskazał na działania podejmowane w ramach realizacji projektów sanacyjnych, tj.:

- w ramach restrukturyzacji majątkowej dokonano w maju 2011 r. trwałej zmiany przeznaczenia gospodarczego (pod wynajem) dwóch nieruchomości Spółki, co pozwoliło na urealnienie ich wartości godziwej, zwiększenie sumy bilansowej i „poprawę” bieżących wyników Spółki o kwotę 1.943,0 tys. zł. Wskazał też na sprzedaż niektórych nieruchomości,
- w ramach restrukturyzacji organizacyjno-kadrowej uruchomiono w kwietniu 2011 r. procedurę zwolnień grupowych, a także prowadzono politykę naturalnej optymalizacji zatrudnienia,
- w ramach innych działań restrukturyzacyjnych i prooszczędnościowych prowadzono monitoring i ograniczano koszty usług zewnętrznych, a także redukowano lub likwidowano linie i kursy nierentowne.

Zarząd PKS Wschód S.A. przewidywał pozyskanie środków w wysokości 24.760 tys. zł na sfinansowanie kosztów pierwszego, podstawowego etapu restrukturyzacji z: kwoty 6.000 tys. zł pochodzącej z podwyższenia kapitału zakładowego Spółki, 15.000 tys. zł z tytułu nabycia przez Województwo Lubelskie 75% udziałów nowo utworzonej spółki „dworcowej”, 3.760 tys. zł z tytułu zbycia nieruchomości. Środki te miały być przeznaczone do końca 2012 r. na spłatę zaległych zobowiązań z tytułu dostaw paliwa (10.000 tys. zł), wdrożenie Długofalowego Programu Wymiany Taboru Transportowego Grupy Kapitałowej (12.000 tys. zł) i dofinansowanie i pokrycie bieżących strat oraz kosztów dalszej restrukturyzacji nowo utworzonych spółek przewozowych (3.000 zł). Zdaniem Zarządu PKS Wschód S.A. sprawne przeprowadzenie ww. działań gwarantowałoby istotną poprawę osiąganych wyników zarówno przez jednostkę dominującą, jak też spółki zależne grupy kapitałowej już w 2012 r. Z uwagi jednak na uwarunkowania o charakterze makroekonomicznym (m.in. kryzys finansowy, pogłębiające się spowolnienie gospodarcze, drastyczny wzrost kosztów zużycia paliwa, podatków i czynników medialnych, postępujące się kurczenie rynku przewozowego oraz rosnącą konkurencję ze strony przewoźników prywatnych) i czynniki wewnętrzne przyjęty budżet sanacji nie został zrealizowany i w znaczącym stopniu musiał ulec modyfikacjom.

Kwotę 19.023 tys. zł wydatkowano na: spłatę zobowiązań z tytułu dostaw paliwa (10.760 tys. zł), inwestycje umożliwiające prowadzenie bieżącej działalności operacyjnej, w tym modernizacja i wymiana taboru, budowa stacji diagnostycznych w Hrubieszowie i Tomaszowie Lubelskim, wdrożenie systemu GPS zużycia paliwa oraz nakłady na nieruchomości dworcowe (łącznie 2.843 tys. zł), organizację i zabezpieczenie bieżącej płynności finansowania działalności operacyjnej nowo utworzonych spółek przewozowych (770 tys. zł), koszty działań sanacyjnych, m.in. odpraw pracowniczych (900 tys. zł), finansowanie bieżącej działalności operacyjnej oddziałów, w związku z przedłużeniem terminu przekształcenia ich w odrębne podmioty gospodarcze (3.750 tys. zł).

Według Zarządu PKS Wschód S.A., z uwagi na przyczyny niezależne bezpośrednio od kierownictwa Spółki pierwotnie zakładany na koniec 2012 r. termin zakończenia realizacji pierwszego etapu sanacji uległ ponad półrocznemu opóźnieniu. W trakcie prowadzonych procedur restrukturyzacyjnych PKS Wschód S.A. borykała się z problemami z utrzymaniem płynności finansowej, a wyniki jej działalności były dodatkowo obciążane przez nierentowne funkcjonowanie Oddziałów, które przez brak wystarczających środków nie zostały w planowanym terminie przekształcone w samodzielne podmioty gospodarcze. Spółka nie dysponowała też zakładanym wcześniej budżetem inwestycyjnym na gruntowną, kompleksową wymianę środków transportu w ramach opracowanego długofalowego Programu Wymiany Taboru Transportowego Grupy Kapitałowej.

W ramach dalszej restrukturyzacji Grupy Kapitałowej, Zarząd PKS Wschód S.A. wskazał prywatyzację spółek zależnych PKS Hrubieszów Sp. z o.o. i PKS Włodawa Sp. z o.o., zaznaczając, że spółki te bez pozyskania kapitału zewnętrznego i wdrażania dalszych, głębokich zmian strukturalnych i organizacyjnych, nie poprawią kondycji ekonomiczno-finansowej i potencjału rozwojowego. W odniesieniu zaś do LLA Sp. z o.o. przewidziano udzielanie wsparcia w ramach programu restrukturyzacji opracowanego przez tę Spółkę.

W ww. Sprawozdaniu, do najbardziej istotnych elementów przyjętych kierunków działań i planowanych do wykonania zadań Zarząd PKS Wschód S.A. zaliczył głównie dalszą restrukturyzację spółek zależnych, efektywną gospodarkę nieruchomościami, bieżącą analizę otoczenia rynkowego – działania marketingowe, oraz monitorowanie i optymalizację kosztów. W ramach ustalonego „Harmonogramu kontynuacji przedsięwzięć sanacyjnych” przewidziano:

- na 2013 r. przygotowanie programów restrukturyzacyjnych przez LLA Sp. z o.o. i PKS Włodawa Sp. z o.o. (październik 2013 r.), przygotowanie kompleksowej strategii marketingowej Grupy Kapitałowej (październik-grudzień 2013 r.), uruchomienie kolejnej procedury ofertowej w zakresie wyłonienia nabywcy całości lub części udziałów w PKS Hrubieszów Sp. z o.o. i PKS Włodawa Sp. z o.o. (październik-grudzień 2013 r.) oraz opracowanie programu kontynuacji sanacji Grupy Kapitałowej na lata 2013-2014 (listopad-grudzień 2013 r.).

Zarząd Spółki przypisał priorytetową rolę prowadzeniu bieżącej analizy otoczenia rynkowego i podejmowaniu działań marketingowych. W związku z tym w połowie 2013 r. uznał za niezbędne przygotowanie strategii marketingowej obejmującej wszystkie podmioty Grupy, dotyczącej całokształtu jej działalności, tj. zarówno działalności dworcowej, najmu i dzierżawy nieruchomości, a także działalności przewozowej i okolotransportowej. Ostateczny termin przygotowania tej strategii określono na IV kw. 2013 r.

Zarząd PKS Wschód S.A. wskazał, że po otrzymaniu zatwierdzonych programów restrukturyzacyjnych przygotowanych przez poszczególne podmioty, PKS Wschód S.A. pilnie opracuje strategię działań drugiego etapu sanacji z drobiazgowymi planami rzeczowo-finansowymi.

- na 2014 r. wspieranie działań restrukturyzacyjnych LLA Sp. z o.o. (styczeń-grudzień 2014 r.) z założeniem, że wartość wsparcia zostanie określona w programie kontynuacji sanacji, zbycie udziałów spółek zależnych PKS Hrubieszów Sp. z o.o. i PKS Włodawa Sp. z o.o. (styczeń-kwiecień 2014 r.), z założeniem uzyskania kwoty 4.000 tys. zł, zbycie nieruchomości dworcowej we Włodawie (marzec-maj 2014 r.) oraz realizację innych przedsięwzięć i inwestycji (styczeń-grudzień 2014 r.).

(dowód: akta kontroli, tom I str. 63-88)

3.7. Program restrukturyzacji LLA Sp. z o.o. został przygotowany dopiero po ponad 10 miesiącach od utworzenia Spółki (grudzień 2013 r.), lecz w ocenie LD S.A. był zbyt ogólnikowy i nierealny. Kolejny program, który zyskał akceptację Wspólnika, został opracowany w lutym 2014 r. Program restrukturyzacji PKS Włodawa Sp. z o.o. nie został opracowany do czasu kontroli NIK. Do zakończenia kontroli NIK nie opracowano kompleksowej strategii marketingowej Grupy Kapitałowej, ani programu kontynuacji sanacji Grupy Kapitałowej na lata 2013-2014.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 118)

Zarządzeniem Nr 20/2012 z 2 lipca 2012 r. Prezes Zarządu PKS Wschód S.A. powołał zespół do opracowania planu działań marketingowych dla Grupy

Kapitałowej na lata 2012-2014, zobowiązując go do opracowania Planu obejmującego zasięgiem całą grupę kapitałową, tj. wszystkie komórki organizacyjne PKS Wschód S.A., PKS Hrubieszów Sp. z o.o. oraz PKS Tomaszów Sp. z o.o. Plan miał uwzględniać potrzebę promocji i realne działania zmierzające do zwiększenia przychodów z prowadzonej działalności. Plan miał być przedstawiony Zarządowi PKS Wschód S.A. do 30 września 2012 r. Przy jego opracowywaniu dopuszczono możliwość skorzystania z fachowej pomocy zewnętrznej.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 245-246)

Prezes Zarządu LD S.A. wyjaśnił, że w grudniu 2013 r. został opracowany Plan Marketingowy dla LD S.A. z ogólnymi wytycznymi dla spółek zależnych. Po konsultacjach z zarządami spółek zależnych doszliśmy do wniosku, że korzystniejszym rozwiązaniem będzie prowadzenie działalności marketingowej lokalnie – w ramach indywidualnych strategii poszczególnych spółek oraz oddzielnie dla spółki dominującej. Wynika to z różnic w uwarunkowaniach rynkowych na rynkach lokalnych, różnic w zdolności do finansowania takiej działalności przez poszczególne podmioty, priorytetów poszczególnych spółek oraz innego charakteru działalności spółki dominującej od działalności spółek zależnych.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 113-120)

3.8. Od momentu nabycia praw z wszystkich akcji PKS Wschód S.A. przez Województwo Lubelskie, Spółka pozyskała środki pieniężne w łącznej kwocie 28.260,5 tys. zł z następujących źródeł:

- 11.000 tys. zł z podwyższenia kapitału zakładowego Spółki przez Województwo Lubelskie, w drodze trzykrotnej emisji nowych akcji i pokrycia ich wkładem pieniężnym (2.500 tys. zł i 3.500 tys. zł w 2011 r. oraz 5.000 tys. zł w 2012 r.). Środki zostały przeznaczone w większości na uregulowanie bieżących i zaległych zobowiązań Spółki, a także na wkłady pieniężne dla nowych spółek oraz dopłaty do kapitałów (178 tys. zł),

(dowód: akta kontroli, tom I str. 228, tom II str. 115-120, 156-157)

- 4.000 tys. zł z pożyczki udzielonej przez Województwo Lubelskie 24 listopada 2012 r. z zabezpieczeniem spłaty w formie przewłaszczenia praw użytkowania wieczystego nieruchomości, których wartość wynosiła 5.310 tys. zł. Termin spłaty pożyczki został wydłużony z 31 grudnia 2015 r. do 29 grudnia 2017 r. Uzyskane środki przeznaczone na uregulowanie bieżących i zaległych zobowiązań, a także na wkłady do spółek w Lublinie i we Włodawie (436 tys. zł),

(dowód: akta kontroli, tom I str. 229-248, tom II 156-157)

- 542 tys. zł ze zbycia w 2013 r. udziałów w PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. inwestorowi prywatnemu. Środki przeznaczone na pokrycie zobowiązań Spółki,
- 12.718,5 tys. zł ze zbycia w latach 2010-2013 nieruchomości należących do LD S.A. (poprzednio PKS Wschód S.A.). Uzyskane środki przeznaczone głównie na regulowanie zobowiązań Spółki. Środki pochodzące ze zbycia w 2010 r. nieruchomości w Tomaszowie Lubelskim Zarząd postanowił przeznaczyć także na budowę okręgowej stacji kontroli pojazdów w Tomaszowie Lubelskim, modernizację takiej stacji w Hrubieszowie i we Włodawie (razem ok. 2.000 tys. zł) oraz pozyskanie środków transportu (2.500 tys. zł).

(dowód: akta kontroli, tom I str. 75-76, 498-499)

3.9. Celem zawiązania w latach 2012-2013 spółek zależnych było podniesienie efektywności działalności, lepsze wykorzystanie zasobów rzeczowych i osobowych, stworzenie szans na wykorzystanie lokalnych uwarunkowań i kontaktów w celu

zwiększenia przychodów, a także poszukiwanie możliwości zewnętrznego zasilenia kapitałowego. Spółki zależne zostały utworzone dwuetapowo ze względu na brak środków gotówkowych na jednocześnie zabezpieczenie działalności spółek w fazie ich organizacji i uzyskania zdolności do prowadzenia pełnej, samodzielnej aktywności gospodarczej.

Wszystkie udziały w zawiązanych spółkach zostały objęte przez PKS Wschód S.A. i pokryte wkładem w postaci zorganizowanych części przedsiębiorstwa (oddziałów), w tym wkładem pieniężnym, który wynosił w przypadku PKS Hrubieszów Sp. z o.o. i PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. po 30 tys. zł, LLA Sp. z o.o. 220 tys. zł, a w przypadku PKS Włodawa Sp. z o.o. 216 tys. zł.

Dodatkowo, 24 kwietnia 2012 r. postanowiono wnieść dopłaty do udziałów w PKS Hrubieszów Sp. z o.o. i PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. (odpowiednio 43 tys. zł i 77 tys. zł), celem pokrycia kosztów związanych z organizacją i kontynuacją działalności tych spółek. Spółki wykazały bowiem, że poniesione i przewidywane koszty ich przygotowania do przejęcia działalności ich przedsiębiorstw przewyższają wysokość gotówkowych części wkładów wniesionych przy ich utworzeniu.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 18-45, str. 249-252, tom II str. 25-70)

3.10. Wartość majątku PKS Wschód S.A. wniesionego do ww. spółek wynosiła 33.527,5 tys. zł, w tym 28.861,4 tys. zł stanowiła wartość majątku trwałego. Wartość przejętych aktywów i podstawowe źródła ich finansowania przedstawiały się następująco:

- w przypadku PKS Hrubieszów Sp. z o.o. wartość majątku wynosiła 6.848,9 tys. zł, w tym majątek trwały 5.813,4 tys. zł (tj. 84,9%). Majątek był sfinansowany kapitałem własnym o wartości 5.374 tys. zł (78,5%) i zobowiązaniami w wysokości 1.474,8 tys. zł (21,5%), w tym krótkoterminowymi - 1.379,6 tys. zł,
- w przypadku PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. wartość majątku wynosiła 5.295,8 tys. zł, w tym majątek trwały 4.721,2 tys. zł (89,1%). Majątek był sfinansowany kapitałem własnym o wartości 3.736,1 tys. zł (70,5%) oraz zobowiązaniami w wysokości 1.559,7 tys. zł (29,5%), z których przeważającą część stanowiły zobowiązania krótkoterminowe w wysokości 1.174,3 tys. zł,
- LLA Sp. z o.o. wartość majątku wynosiła 15.881,8 tys. zł, w tym majątek trwały 13.646,6 tys. zł (67,8%). Majątek był sfinansowany kapitałem własnym o wartości 10.767 tys. zł (67,8%) oraz zobowiązaniami w wysokości 5.114,8 tys. zł (32,2%), w tym krótkoterminowymi - 3.038,1 tys. zł,
- PKS Włodawa Sp. z o.o. 5.501 tys. zł, w tym aktywa trwałe 4.680,2 tys. zł (85,1%). Majątek był sfinansowany kapitałem własnym o wartości 3.476,5 tys. zł (74,3%) oraz zobowiązaniami o wartości 2.024,4 tys. zł, z których znaczną część stanowiły zobowiązania krótkoterminowe w wysokości 941,7 tys. zł.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 201)

Na prawach użytkowania wieczystego nieruchomości każdej ze spółek przewozowych ustanowione zostały hipoteki umowne łączne na rzecz PKS Wschód S.A., jako zabezpieczenie ich zobowiązań wobec tej Spółki. W przypadku PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. ustanowiono hipoteki do sumy 4.026,1 tys. zł, PKS Hrubieszów Sp. z o.o. do sumy 4.191,5 tys. zł, LLA Sp. z o.o. do sumy 10.500 tys. zł, a w przypadku PKS Włodawa Sp. z o.o. 4.900 tys. zł.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 202-224)

Koszty zorganizowania ww. spółek poniesione przez PKS Wschód S.A., obejmujące m.in. koszty wycen majątkowych poszczególnych zorganizowanych części przedsiębiorstwa, opłaty notarialne i sądowe wyniosły ok. 150 tys. zł. Dodatkowo,

każda ze spółek została wyposażona w środki pieniężne z przeznaczeniem na finansowanie bieżącej działalności w łącznej kwocie 620 tys. zł.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 71-72)

3.11.1. W okresie od 1 lutego 2012 r. do końca 2012 r. PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. wygenerowało stratę w wysokości 2.020,8 tys. zł, a więc wyższą od prognozowanej w sierpniu 2012 r. o 1.182,2 tys. zł¹⁶. W tym okresie kapitał własny zmniejszył się z 3.736,1 tys. zł do 2.201,5 tys. zł, natomiast zobowiązania zwiększyły się z 1.559,7 tys. zł do 2.443,6 tys. zł. W sprawozdaniu Zarządu z działalności PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. w 2012 r. podkreślono, że w momencie utworzenia Spółka przejęła majątek rzeczowy, w tym m.in. należności (w dużej części wątpliwe do odzyskania), jak również wysokie zobowiązania wymagalne (1.174,3 tys. zł). Wskazano, że Spółka była zmuszona do ich regulowania gdyż w przeciwnym wypadku nastąpiłby paraliż działalności Spółki związany m.in. z blokowaniem dostępu do mediów, zakupu części zamiennych oraz blokowaniem konta przez komorników. Regulowanie tych zobowiązań skutkowało zaś powstawaniem kolejnych, m.in. publicznoprawnych. Nie było możliwe uzyskanie płynności finansowej, m.in. poprzez zaciągnięcie kredytu na bieżącą działalność gospodarczą z uwagi na brak zdolności kredytowej, głównie ze względu na niekorzystne wskaźniki ekonomiczne oraz zabezpieczenia hipoteczne na majątku Spółki dokonane przez jej jedynego Wspólnika. Zarząd Spółki wskazał również na znaczny stopień wyeksploatowania taboru (średni wiek ok. 16,6 lat), co wywierało istotny wpływ na wynik Spółki.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 414-420, 430-437)

Uchwałą nr 5/II/2012 z 10 grudnia 2012 r. Zarząd PKS Tomaszów Sp. z o.o., w związku z utratą płynności finansowej, zwracał się do jedynego Wspólnika o poprawę sytuacji finansowej Spółki celem uzyskania płynności i umożliwienia przeprowadzenia restrukturyzacji zatrudnienia, poprzez podwyższenie kapitału zakładowego Spółki o 2.500 tys. zł i pokrycie wkładem pieniężnym lub dokonanie dopłat do wysokości 2.500 tys. zł lub ewentualnie udzielenie pożyczki gotówkowej w takiej kwocie. Wysokość zobowiązań wynosiła wówczas ok. 2.312 tys. zł, w tym budżetowych 640 tys. zł, zaś średnie miesięczne przychody kształtowały się na poziomie ok. 419 tys. zł. Wskazał też, że zakłada się restrukturyzację zatrudnienia, lecz koszty odpraw pracowniczych powstaną w okresie restrukturyzacji. Ww. wniosek Zarządu został pozytywnie zaopiniowany przez Radę Nadzorczą tej Spółki, lecz nie znalazł akceptacji jedynego Wspólnika. Dnia 5 marca 2013 r. PKS Wschód S.A. zbyła 100% udziałów na rzecz inwestora prywatnego (szerzej pkt 4.5 niniejszego wystąpienia pokontrolnego).

(dowód: akta kontroli, tom I str. 438-439, 448-449)

3.11.2. PKS Hrubieszów Sp. z o.o. w 2012 r. i w 2013 r. wygenerowało straty w kwotach odpowiednio 1.230,3 tys. zł i 1.213,4 tys. zł, które były wyższe od prognozowanych odpowiednio o 662,1 tys. zł i 660,5 tys. zł¹⁷. Kapitał własny zmniejszył się z 5.374 tys. zł na 1 lutego 2012 r. do 2.973,3 tys. zł na koniec 2013 r. Zobowiązania ww. Spółki na 1 lutego 2012 r. wynosiły zaś 1.474,8 tys. zł, na koniec 2012 r. 2.001,4 tys. zł, a na koniec 2013 r. już 2.670,7 tys. zł. W I kw. 2014 r. ww. Spółka wygenerowała stratę w wysokości 331,6 tys. zł.

Na posiedzeniu Rady Nadzorczej PKS Wschód S.A. dnia 31 lipca 2013 r. analizowano wyniki finansowe PKS Hrubieszów Sp. z o.o. za 2012 r. Stwierdzono, że wynik finansowy Spółki i jej sytuacja ekonomiczna pogarsza się, zamiast

¹⁶ „Modyfikacja programu sanacji PKS Wschód S.A. w Lublinie na lata 2011-2012” (sierpień 2012 r.).

¹⁷ „Modyfikacja programu sanacji PKS Wschód S.A. w Lublinie na lata 2011-2012” (sierpień 2012 r.).

poprawiać. Wskazano, że Spółka osiągnęła za 2012 r. ogromną stratę. Ujemny wynik uzyskano też w I kw. 2013 r. Rada Nadzorcza przyjęła informację Zarządu PKS Wschód S.A. oraz wniosła o podjęcie przez Zarząd PKS Wschód S.A. w ramach nadzoru właścicielskiego radykalnych działań w celu uzdrowienia sytuacji finansowej PKS Hrubieszów Sp. z o.o.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 343-359)

3.11.3. W 2013 r. PKS Włodawa Sp. z o.o. wygenerowała stratę w wysokości 1.241,2 tys. zł, tj. o 925,1 tys. zł wyższą od prognozowanej¹⁸. Jej kapitał własny zmniejszył się w tym okresie z 3.476,5 tys. zł do 2.431,6 tys. zł. W tym samym czasie zobowiązania wzrosły z 2.024,4 tys. zł do 2.607 tys. zł, w tym głównie krótkoterminowe z 941,7 tys. zł do 1.342 tys. zł. W sprawozdaniu finansowym za 2013 r. stwierdzono, że niskie wskaźniki płynności finansowej Spółki wskazują na zagrożenie jej funkcjonowania. Stwierdzono, że konieczne jest pozyskanie środków, które pozwolą na działania inwestycyjne w zakresie zakupu taboru oraz jego modernizacji. Jako istotne zagrożenie jej pozycji rynkowej wskazano bowiem znaczne wyeksploatowanie taboru (średni wiek ok. 19 lat). W I kw. 2014 r. Spółka osiągnęła zysk netto w wysokości 74,1 tys. zł, przy czym strata ze sprzedaży wyniosła 279,4 tys. zł. Została ona zniwelowana dzięki nabyciu od Spółki 10 lutego 2014 r. przez PKS Wschód S.A. nieruchomości za 340 tys. zł. Przesłanką transakcji była bardzo niekorzystna sytuacja finansowa PKS Włodawa, ciągle pogłębiająca się strata, poważne zachwianie płynności finansowej oraz istotne potrzeby zakupowe związane z bieżącym utrzymaniem taboru, jak i drobnymi inwestycjami.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 256-257, 368-411, tom II 186-193)

W analizie¹⁹ przygotowanej w styczniu 2014 r. przez jednego z członków Rady Nadzorczej tej Spółki stwierdzono m.in., że najważniejszym zadaniem jest uzyskanie szybkiej poprawy wyników finansowych, ponieważ utrata płynności finansowej Spółki powoduje zagrożenie dla jej funkcjonowania. Wskazano, że Spółka nie otrzymała od jedyne go Wspólnika pożyczki w kwocie 400 tys. zł, o którą wnioskował Zarząd w lipcu 2013 r. z przeznaczeniem na inwestycje w tabor autobusowy. Spowodowało to utratę płynności i wygenerowało dodatkowe koszty. Podkreślono również, że Spółka nie miała możliwości zaciągnięcia kredytu komercyjnego ze względu na obciążenia hipoteczne na majątku wniesionym w postaci aportu rzeczowego. Jako czynniki ryzyka w działalności Spółki wskazano m.in. brak przygotowanej do nowych zadań kadry, zbyt duży wpływ organu założycielskiego na obsadę kadrową lub nieodpowiedni jej dobór, brak wypracowanych elementów wsparcia dla rozwoju przedsiębiorstwa, oraz długi okres decyzyjny, niski poziom płynności finansowej Spółki w pierwszym okresie działania.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 392-397)

Po analizie ww. ustaleń, Rada Nadzorcza Spółki uznała za niezbędne dokonanie zmiany na stanowisku Prezesa Zarządu Spółki, uzyskanie dopłaty do jej kapitału oraz sprzedaż zbędnego majątku. Uznano, że zmiana Prezesa Zarządu nastąpi niezwłocznie po ustaleniu z właścicielem, co do trybu jej dokonania. Rada Nadzorcza 31 stycznia 2014 r. wystąpiła też z wnioskiem do Wspólnika o niezwłoczne dokapitalizowanie Spółki kwotą 400 tys. zł oraz z apelem o pilne odkupienie nieruchomości, w związku z brakiem zainteresowanego nabywcy na wolnym rynku. Zwróciła też uwagę na dług uposażeniowy Spółki, obciążenie Spółki w postaci hipotek, a także nieudzielenie pożyczki przez jedyne go Wspólnika.

¹⁸ „Wstępne prognozy finansowe dla nowo tworzonych spółek przewozowych PKS Lublin Sp. z o.o. oraz PKS Włodawa Sp. z o.o. na okres do końca 2015 r. – uzupełnienie modyfikacji programu sanacji Spółki na lata 2011-2012” (październik 2012 r.).

¹⁹ „Diagnoza, prognozy i założenia dotyczące funkcjonowania PKS Włodawa Sp. z o.o.” (31 stycznia 2014 r.).

Elementy te w jej ocenie utrudniały Zarządowi prowadzenie działalności gospodarczej, a ponadto odebrały samodzielną zdolność kredytową. Rada Nadzorcza postanowiła również ogłosić nabór w trybie konkursowym na stanowisko Prezesa Spółki. Zmiana w Zarządzie nastąpiła 20 maja 2014 r.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 412-413)

3.11.4. LLA Sp. z o.o. w 2013 r. wygenerowała stratę w wysokości 2.822,4 tys. zł, tj. o 1.435,2 tys. zł wyższą od prognozowanej²⁰. Jej kapitał własny zmniejszył się w tym okresie z 10.767 tys. zł do 7.944,7 tys. zł. W tym samym czasie zobowiązania i rezerwy na zobowiązania wzrosły z 5.114,8 tys. zł do 5.646,2 tys. zł, w tym głównie krótkoterminowe z 3.038,1 tys. zł do 3.673,5 tys. zł. Generowana od momentu utworzenia Spółki strata wywoływała utratę płynności finansowej Spółki. Zachwiane były reguły bilansowe, ze względu na sfinansowanie ponad 30% ogólnej wartości majątku kapitałami zewnętrznymi (w tym 17,7% krótkoterminowymi), przy czym ok. 93,8% majątku stanowił majątek trwały.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 309-328, 352-359)

Przepływy pieniężne wskazywały na potrzebę trwałego dofinansowywania działalności przewozowej. Oceniano, że ok. 70% przewozów realizowanych w ramach komunikacji lokalnej i pośpiesznej generowało straty, zaś posiadany przez tę Spółkę majątek trwały jest znacząco wyeksploatowany (średni wiek ponad 18,5 lat). Na 17 stycznia 2014 r. Spółka posiadała zobowiązania krótkoterminowe w szacunkowej wysokości 4.862,1 tys. zł, w tym przeterminowane 1.618,6 tys. zł. W „Informacji o bieżącej sytuacji LLA Sp. z o.o. z siedzibą w Lublinie wg stanu na 17 stycznia 2014 r.” wskazano na istotne problemy z regulowaniem zobowiązań. Zwrócono uwagę na potrzebę przeprowadzenia głębokiej restrukturyzacji Spółki poprzez zbycie nierentownych i kosztotwórczych składników oraz podjęcie działań w obszarze odtworzenia i unowocześnienia posiadanego taboru transportowego. Wskazano, że dotychczasowy okres działania Spółki można uznać za niewykorzystany pod względem przeprowadzenia niezbędnej restrukturyzacji.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 273-279)

W lutym i w marcu 2014 r. Zarząd LLA Sp. z o.o. prowadził działania restrukturyzacyjne. W ramach restrukturyzacji majątkowej m.in. uzyskano zgody Zgromadzenia Wspólników na sprzedaż niektórych nieruchomości Spółki. Ponadto, w 2014 r. LD S.A. nabyła od LLA Sp. z o.o. udział w nieruchomości przy ul. Hutniczej 1 w Lublinie za kwotę 501,6 tys. zł (wg wyceny na warunkach sprzedaży wymuszonej). Przesłanką tej transakcji była bardzo niekorzystna sytuacja finansowa LLA Sp. z o.o., ciągle pogłębiająca się strata, poważnie zachwiana jej płynność finansowa, istotne potrzeby zakupowe związane z bieżącym utrzymaniem taboru, jak i drobnymi inwestycjami. Zarząd LD S.A. zwrócił też uwagę, że poprzedni Zarząd LLA Sp. z o.o. nie podjął próby sprzedaży tej nieruchomości, a w chwili obecnej nie ma możliwości czasowych przeprowadzenia takiej sprzedaży na rzecz osób trzecich.

W ramach restrukturyzacji organizacyjno-kadrowej, wdrożono m.in. procedurę zwolnień grupowych. W obszarze restrukturyzacji finansowej wskazano na wszczęcie postępowań egzekucyjnych przez ZUS i Prezydenta Miasta Lublin. Podjęto również uzgodnienia z największym wierzycielem Spółki, który wystąpił na drogę postępowania sądowego, polegające na propozycji ratalnej spłaty zaległości bądź sprzedaży na jego rzecz części nieruchomości przy ul. Hutniczej w Lublinie, obejmującej stację paliw. Członek Zarządu LLA Sp. z o.o. wskazywał, że uzyskana

²⁰ „Wstępne prognozy finansowe dla nowo tworzonej spółki przewozowej PKS Lublin Sp. z o.o. oraz PKS Włodawa Sp. z o.o. na okres do końca 2015 r. – uzupełnienie modyfikacji programu sanacji Spółki na lata 2011-2012” (październik 2012 r.).

kwota z tytułu zbycia udziału w nieruchomości na rzecz LD S.A. (501,6 tys. zł) pozwoli jedynie na kontynuację działalności przewozowej, nie pozwoli zaś na wydobycie się ze spirali zadłużenia ani na pokrycie planowanych kosztów restrukturyzacji organizacyjno-kadrowej oraz niezbędnych nakładów inwestycyjnych. W ramach innych działań wskazano na czynności wyjaśniające i porządkowe odnoszące się do zastanego stanu przedsiębiorstwa Spółki, w szczególności związane z koniecznością weryfikacji dotychczas nierzetelnie prowadzonych ksiąg rachunkowych za 2013 r., zgłoszenia pracodawcy do PFRON z udzieleniem wyjaśnień o niedopełnieniu tego obowiązku z początkiem czerwca 2013 r.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 253-255, 303-308)

W LLA Sp. z o.o. w 2013 r. nieprawidłowo prowadzono księgi rachunkowe. Brak było m.in. naliczenia amortyzacji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, naliczeń podatków lokalnych, naliczenia ZFŚS, rozliczenia kosztów, rozliczenia podatku należnego VAT, rozliczeń ZUS oraz PIT-4, braki księgowania dowodów księgowych, brak kontroli obiegu dokumentów księgowych pod względem merytorycznym, formalnym oraz akceptacji ogólnej i brak korekty VAT z tytułu „złych długów”. Powstała w związku z tym potrzeba ponownego księgowania dokumentów przynależnych do danego miesiąca, zakończenia kolejnych miesięcy zgodnie z przepisami ustawy o rachunkowości oraz polityką rachunkowości stosowaną w LLA Sp. z o.o. oraz dokonania rozliczeń pod względem podatkowym.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 302, 308, 329-342)

3.12. Odnosząc się do pytania o realne możliwości przeprowadzania działań restrukturyzacyjnych przez zarządy spółek zależnych w sytuacji wysokiej wartości zobowiązań każdej ze spółek (w tym wymagalnych), niskiego poziomu zasobów pieniężnych w pierwszym okresie działalności, trwałej nadwyżki kosztów nad przychodami z działalności podstawowej oraz zabezpieczeń hipotecznych na rzecz PKS Wschód S.A. na majątku nieruchomym tych spółek, Prezes Zarządu LD S.A. wyjaśnił, że przewidywano działania polegające na sprzedaży zbędnego majątku trwałego, poprawie rentowności działalności poprzez likwidację niektórych kursów, optymalizacji zatrudnienia (w tym zwolnienia grupowe), redukcji kosztów stałych oraz nabyciu nowego taboru. Ustalenie zaś kolejności, intensywności i sposobu przeprowadzenia i sfinansowania tych działań pozostawiono zarządom i radom nadzorczym poszczególnych spółek, co miało znaleźć odzwierciedlenie w przygotowywanych i opiniowanych przez nie dokumentach opisujących planowane działania restrukturyzacyjne. Prezes Zarządu LD S.A. wyjaśnił również, że przed wydzieleniem spółek zależnych PKS Wschód S.A. miało bardzo wysokie zobowiązania (w tym wymagalne), a więc nie było możliwości ani ekonomicznych ani prawnych (art. 55⁴ Kodeksu cywilnego), aby utworzyć spółki bez obciążania ich zobowiązaniami wynikającymi z działalności zorganizowanych części przedsiębiorstw. LD S.A. ponosiły przy tym solidarną odpowiedzialność ze spółkami zależnymi i w wielu przypadkach je wykonały, następnie obciążając nimi spółki zależne, co poprawiło strukturę tych zobowiązań – z zobowiązań w stosunku do jednostek pozostałych na zobowiązania w stosunku do jednostek powiązanych. Prezes Zarządu LD S.A. wskazał również, że PKS Wschód S.A. dysponowało bardzo ograniczonymi zasobami finansowymi i należało zapewnić płynność finansową z uwzględnieniem obowiązku spłaty wysokich zobowiązań z tytułu dostaw paliwa, dlatego – zdaniem Prezesa Zarządu – środki zostały rozdzielone w sposób zbliżony do optymalnego w zaistniałych okolicznościach. W odniesieniu do zabezpieczeń hipotecznych na rzecz PKS Wschód S.A., Prezes Zarządu LD S.A. wyjaśnił, że w żaden sposób nie ograniczały one możliwości pozyskania zewnętrznego źródła finansowania – zarządy spółek zwracały się wielokrotnie

o zwolnienie części zabezpieczenia hipotecznego np. w związku z planowaną sprzedażą nieruchomości i uzyskiwały na to zgodę. Jednocześnie spółka dominująca nie mogła pozwolić sobie na niezabezpieczenie swoich roszczeń w stosunku do spółek zależnych ze względu na zasadę należytej staranności.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 113-120)

3.13. Odnosząc się do pytania o realne – zdaniem Zarządu LD S.A. – możliwości prowadzenia przez nowo utworzone spółki zależne efektywnej działalności, Prezes Zarządu LD S.A. wyjaśnił, że wszystkie spółki rozpoczęły działalność i ją kontynuują. Zostały one utworzone z maksymalnym wykorzystaniem dostępnego majątku na dzień ich utworzenia. Spółki zależne otrzymały od spółki dominującej szereg instrumentów wsparcia ekonomicznego w postaci wkładów gotówkowych, dopłat, zakupów zbędnych nieruchomości oraz spłat, a następnie restrukturyzacji zobowiązań. Prowadzenie działalności efektywnej (zyskowej) zależy od należytego wdrożenia czynności restrukturyzujących w spółkach, pozyskania inwestorów zewnętrznych, wspierania spółek przez spółkę dominującą, sytuacji na rynku przewozów oraz polityki Województwa Lubelskiego w zakresie wspierania autobusowego transportu publicznego. Wszystkie spółki zależne działając gospodarnie i rzetelnie mają realne możliwości wypracowania pozytywnego wyniku finansowego. Podmiotami odpowiedzialnymi za przygotowanie i przeprowadzenie restrukturyzacji przedsiębiorstw poszczególnych spółek są ich zarządy nadzorowane przez rady nadzorcze i głównie od ich pomysłowości, zaradności i efektywności zależy przyszłość podmiotów, którymi kierują. Prezes Zarządu wskazał, że spółka dominująca przewiduje wspieranie spółek zależnych w różnych formach, m.in. poprzez analizę wszelkich rozsądnych pomysłów i propozycji zarządów spółek zależnych i wspólnie wypracowywanie rozwiązań zoptymalizowanych z ekonomicznego i prawnego punktu widzenia – co miało miejsce do tej pory z dobrymi efektami dla całej grupy.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 130-143)

3.15. Odnosząc się do pytania o przyczyny niezrealizowania przez PKS Wschód S.A. i spółki zależne prognozowanych wyników finansowych na lata 2012-2013, Prezes Zarządu LD S.A. wyjaśnił, że w przypadku PKS Wschód S.A. na odchylenie wpłynęło obniżenie przychodów ze sprzedaży na rynku przewozowym, obniżanie się liczby pasażerów, wzrost cen oleju napędowego, utworzenie rezerw na pokrycie zobowiązań i strat w okresie przyszłym w ciężar kosztów operacyjnych, naliczenie odsetek od zobowiązań w stosunku do Orlen Paliwa Sp. z o.o. Ponadto, zakładano, że w 2013 r. PKS Wschód S.A. będzie prowadziło tylko działalność dworcową i osiągnięty zostanie dodatni wynik finansowy. W rzeczywistości w pierwszych pięciu miesiącach była prowadzona działalność przewozowa, która wygenerowała stratę. W odniesieniu zaś do odstępstw od prognozowanych wyników w przypadku spółek zależnych, Prezes Zarządu wyjaśnił, że prognozy były sporządzane przez Zarządy tych spółek lub Dyrektorów Oddziałów (Lublin i Włodawa) i były oparte na optymistycznych założeniach, zakładały stabilizację warunków rynkowych podczas gdy rynek gwałtownie się pogarszał. Ponadto w prognozach nie uwzględniono w sposób dostateczny kosztów restrukturyzacji, takich jak odprawy dla zwalnianych pracowników, koszty pozwoleń na korzystanie z dworców i przystanków oraz wyższych kosztów eksploatacji zużytego taboru samochodowego.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 130-143)

3.16. Na posiedzeniu Rady Nadzorczej 24 stycznia 2013 r. oceniano, że przewidywane środki pieniężne (razem ok. 440 tys. zł) dla spółki w Lublinie i we Włodawie są niewystarczające na płynne wejście w działalność przewozową. Na

posiedzeniu 14 lutego 2013 r. Rada Nadzorcza PKS Wschód S.A. oceniła, że PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. i PKS Hrubieszów Sp. z o.o. bez znaczącego dofinansowania przez pozyskanych inwestorów zewnętrznych nie poradzą sobie na rynku. Z kolei, na posiedzeniu 6 czerwca 2013 r. zwracano uwagę na przekraczanie prognozowanych wartości strat przez spółki w Lublinie i we Włodawie, a także na niezmnieszenie się zobowiązań, pomimo takich założeń. Wskazano potrzebę radykalnych działań tych spółek w celu poprawy sytuacji finansowej, wyników, zmniejszenia kosztów, zwiększenia przychodów i poprawy płynności. Zwrócono uwagę, że nie widać żadnych działań osób zarządzających w celu poprawy wyników. Na posiedzeniu 11 grudnia 2013 r. ponownie zwrócono uwagę, że spółki zależne same sobie nie poradzą, wskazano na nierentowną działalność operacyjną i potrzebę bardziej efektywnego zarządzania i głębszej restrukturyzacji.

Na posiedzeniu Rady Nadzorczej LD S.A., 27 marca 2014 r. Prezes Zarządu tej Spółki wskazał, że w sytuacji gdy wyniki spółek zależnych są ciągle ujemne, spółka dominująca nie powinna ograniczać się tylko do podstawowych czynności kontrolnych i ocennych, mimo że to ich rady nadzorcze są zobligowane do bieżącego nadzoru i kontroli. Przewodniczący Rady Nadzorczej LD S.A. dodał zaś, że nie należy się ograniczać wyłącznie do obserwacji rad nadzorczych spółek zależnych, lecz na bieżąco badać nie tylko wskaźniki ale również kwestie ekonomiczne i organizacyjne, co bardziej motywuje organy spółek do sprawnego i racjonalnego działania.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 147-151, tom II str. 247-270)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Niewystarczający nadzór właścicielski nad zawiązanymi spółkami przewozowymi w zakresie konsekwentnego oddziaływania na zarządy i rady nadzorcze spółek zmierzającego do przedłożenia i realizacji planów restrukturyzacji, pomimo że w pierwszych dniach po powołaniu zarządy zostały zobowiązane do pilnego przygotowania takich planów, a rady nadzorcze do wyegzekwowania tego obowiązku od zarządów i zaopiniowania planów zgodnie z umowami spółek. Dodatkowo w sprawozdaniu z realizacji programu sanacji z września 2013 r., przedłożonym Marszałkowi Województwa Lubelskiego 7 listopada 2013 r. ustalono, że do października 2013 r. przygotowane zostaną programy restrukturyzacji przez LLA Sp. z o.o. oraz PKS Włodawa Sp. z o.o. W ww. sprawozdaniu, Zarząd PKS Wschód S.A. podkreślał, że drastyczne kurczenie się rynku przewozów osobowych i ciągły wzrost konkurencji sprawiają, że w tych niezwykle trudnych uwarunkowaniach tylko bieżące analizy działalności poszczególnych spółek zależnych oraz wdrażane na ich podstawie przedsięwzięcia o charakterze naprawczym mogą zminimalizować niekorzystne skutki wskazanych czynników zewnętrznych.

Ponadto, wszystkie spółki zależne w okresie ich funkcjonowania wygenerowały straty stanowiące od 203,5% do aż 392,7% wartości określonych w dokumentach zatwierdzonych przez Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy. Do tak znacznych rozbieżności doszło w związku z niedostatecznym uwzględnieniem przez spółki zależne przy konstruowaniu prognoz, uwarunkowań rynkowych oraz istotnych pozycji kosztów prowadzonej działalności.

Tymczasem, PKS Włodawa Sp. z o.o. do czasu kontroli NIK (tj. prawie 1,5 roku od utworzenia Spółki) nie opracowała planu restrukturyzacji. Plan dla LLA Sp. z o.o., który zyskał akceptację organów tej Spółki, został opracowany dopiero 20 lutego 2014 r., tj. po ponad roku od jej utworzenia.

W odniesieniu zaś do PKS Tomaszów Sp. z o.o., z opracowanej w styczniu 2013 r. oceny sytuacji ekonomiczno-finansowej sporządzonej na potrzeby Zarządu PKS Wschód S.A. wynikało, że ww. Spółka zależna nie przeprowadziła programu poprawy wyniku finansowego oraz nie przeprowadziła żadnych działań restrukturyzacyjnych.

W odniesieniu zaś do PKS Hrubieszów Sp. z o.o. Prezes Zarządu LD S.A. wyjaśnił, że opracowany został plan rzeczowo-finansowy z elementami działań restrukturyzacyjnych, pozytywnie zaopiniowany przez Radę Nadzorczą, a Zarząd LD S.A. zapoznał się z tym planem.

Odnosząc się do przyczyn nieterminowego przygotowywania planów restrukturyzacji przez poszczególne spółki zależne, Prezes Zarządu LD S.A. wyjaśnił, że zgromadzenie wspólników nie jest kompetentne do zatwierdzania ani przygotowywania takich planów, gdyż jest to obowiązek zarządów poszczególnych spółek, a organem opiniującym są rady nadzorcze. W ramach stosunków wewnątrz korporacyjnych zarządy i rady nadzorcze spółek miały przedkładać do wiadomości tego typu plany. Prezes Zarządu wyjaśnił ponadto, że plan taki w przypadku LLA Sp. z o.o. został przedstawiony przez byłego Prezesa Zarządu tej Spółki dopiero 4 grudnia 2013 r. i pomimo pozytywnej opinii Rady Nadzorczej nie spotkał się z aprobatą LD S.A. gdyż był zbyt ogólnikowy i nierealny, co było jedną z przyczyn zmiany w Zarządzie LLA Sp. z o.o. Nowy plan został opracowany w lutym 2014 r. przez kolejny Zarząd, zyskał poparcie LD S.A. i obecnie jest realizowany. W przypadku zaś PKS Włodawa Sp. z o.o. plan nie został opracowany, co było jedną z przyczyn zmiany w Zarządzie tej Spółki. Nowy Zarząd został zobowiązany do opracowania planu do końca maja 2014 r.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 113-120)

2. Nieopracowanie przez LD S.A. do zakończenia kontroli NIK programu kontynuacji sanacji Grupy Kapitałowej na lata 2013-2014, pomimo że termin na jego przygotowanie ustalono na listopad-grudzień 2013 r. Opóźnienie spowodowane zostało przez nieprzygotowanie planów restrukturyzacji przez zarządy spółek przewozowych w terminie określonym w przedmiotowym Harmonogramie (na październik 2013 r.).

Termin opracowania programu kontynuacji sanacji ustalono w „Harmonogramie kontynuacji przedsięwzięć sanacyjnych” zawartym w „Sprawozdaniu z realizacji Programu Sanacji PKS Wschód S.A. za lata 2011-2013” (wrzesień 2013 r.), które zostało przekazane Marszałkowi Województwa Lubelskiego 7 listopada 2013 r.

Prezes Zarządu LD S.A. wyjaśnił również, że *po otrzymaniu akceptowalnego programu restrukturyzacji PKS Włodawa Sp. z o.o. przystąpimy do opracowania strategii drugiego etapu sanacji wraz z planami rzeczowo-finansowymi w celu harmonizacji działań oraz rozplanowania ewentualnej pomocy ekonomicznej i korporacyjnej dla spółek zależnych, o ile wcześniej nie zostaną zbyte.*

(dowód: akta kontroli, tom I str. 63-87, tom II str. 118)

Ocena cząstkowa

LD S.A. (wcześniej PKS Wschód S.A.) od momentu przejęcia jej przez Województwo Lubelskie pozostawała w trudnej sytuacji ekonomiczno-finansowej. Wprawdzie sytuacja ta od 2013 r. ulegała stopniowej poprawie, jednak następowało to głównie dzięki zaprzestaniu prowadzenia działalności przewozowej i przeniesieniu jej do nowo utworzonych spółek zależnych oraz zbywaniu składników majątku trwałego Spółki. Z kolei, utworzenie spółek przewozowych nie przyniosło spodziewanych rezultatów w postaci podniesienia efektywności prowadzonej działalności. Spółki te w okresie ich funkcjonowania poniosły wysokie straty, które

znacznie przekraczały wartości prognozowane w dokumentach zatwierdzonych przez Zarząd Województwa Lubelskiego. Zarząd LD S.A., w ramach nadzoru właścicielskiego, nie egzekwował przy tym skutecznie opracowania i realizacji przez te spółki programów restrukturyzacyjnych, pomimo wyraźnej potrzeby prowadzenia w tych podmiotach głębokich zmian strukturalnych i organizacyjnych. Brak takich programów i działań skutkowało dodatkowo opóźnieniami w realizacji najbardziej istotnych kierunków działań związanych z kontynuacją Programu sanacji.

4. Gospodarowanie majątkiem trwałym Spółki

Opis stanu
faktycznego

4.1. Od momentu nieodpłatnego nabycia przez Województwo Lubelskie praw z wszystkich akcji PKS Wschód S.A. (26 kwietnia 2010 r.) Spółka ta sprzedała pięć nieruchomości za łączną kwotę 12.718,5 tys. zł. Transakcje miały głównie na celu zbycie składników majątku zbędnych w działalności Spółki oraz poprawę jej płynności finansowej. Zbyto nieruchomość w Tomaszowie Lubelskim przy ul. Rolniczej 2 za kwotę 6.443 tys. zł, w Lublinie przy ul. Hutniczej 1 za kwotę 1.411 tys. zł, w Krasnymstawie przy ul. Poniańskiego za 631 tys. zł, w Lublinie przy ul. Gazowej, Dworcowej, Młyńskiej („Dworzec Południowy”) za 2.673,5 tys. zł oraz nieruchomość dworcową w Tomaszowie Lubelskim za 1.560 tys. zł. Cztery z ww. transakcji poprzedzono procedurą przetargową, przy czym w przypadku nieruchomości w Krasnymstawie przy ul. Poniańskiego w związku z nierozstrzygniętymi dwoma przetargami ostatecznie zastosowano tryb rokowań, zaś w przypadku „Dworca Południowego” po przeprowadzonym przetargu z prawa pierwokupu nieruchomości skorzystało Miasto Lublin. Odstępstwo od praktyki organizowania przetargów na sprzedaż nieruchomości zastosowano w przypadku transakcji zbycia nieruchomości dworcowej w Tomaszowie Lubelskim. Jej zbycie poprzedzono „rokowaniami” (szerzej pkt 4.4 niniejszego wystąpienia pokontrolnego). Zbycie nieruchomości poprzedzano uzyskaniem zgody właściwych organów Spółki.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 498-499)

Spółki zależne, od momentu ich utworzenia do czasu kontroli NIK, zbyły pięć nieruchomości za łączną kwotę 1.612,2 tys. zł, w tym PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. za kwotę 396,6 tys. zł (jedna transakcja), PKS Hrubieszów Sp. z o.o. za 374 tys. zł (dwie transakcje), PKS Włodawa Sp. z o.o. za 340 tys. zł (jedna transakcja) i LLA Sp. z o.o. za 501,6 tys. zł (jedna transakcja).

(dowód: akta kontroli, tom I str. 498-499, tom II str. 172-183, 186-193)

4.2. W 2014 r. LD S.A. nabyła po jednej nieruchomości od PKS Włodawa Sp. z o.o. i od LLA Sp. z o.o. za łączną kwotę 841,6 tys. zł. Transakcje miały na celu pomoc Spółkom w upłynnieniu zbędnych do ich działalności nieruchomości i potrzebą uzyskania przez nie środków finansowych niezbędnych do kontynuowania działalności. Zarząd LD S.A. podejmując decyzje o ww. zakupach uwzględnił bardzo niekorzystną sytuację finansową Spółek, generowane przez nie straty, zachwianie ich płynności, przy jednoczesnych potrzebach zakupowych związanych z bieżącym utrzymaniem taboru i innymi, drobnymi inwestycjami.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 253-257)

4.3. PKS Wschód S.A. wniosła do nowo utworzonych spółek zależnych aktywa o łącznej wartości 33.527,5 tys. zł, obejmujące głównie majątek trwały o wartości 28.861,4 tys. zł, na który składały się m.in. grunty, budynki, urządzenia techniczne i maszyny oraz środki transportu. Wartość środków transportu wniesionych do spółek zależnych wynosiła 5.695 tys. zł.

(dowód: akta kontroli, tom II, str. 201)

W latach 2012-2013 nie dokonywano zakupów nowych środków transportu. W sprawozdaniu Zarządu PKS Wschód S.A. z działalności w 2012 r. wskazywano, że Spółka posiada dostateczną ilość autobusów do realizacji aktualnych zadań, ale ich stan techniczny jest słaby, co jest związane bezpośrednio z okresem ich eksploatacji. Zaznaczono, że przyspieszenie wymiany przestarzałego sprzętu na jednostki mniejsze o niższych kosztach eksploatacji jest warunkiem przetrwania spółek zależnych na wysoce konkurencyjnym rynku. Spółki córki muszą pozyskać istotne wsparcie kapitałowe w celu poprawy stanu taboru, bowiem stan istniejący utrudnia im równorzędne konkurowanie na rynku.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 160-175)

4.4. Transakcję sprzedaży nieruchomości dworcowej²¹ w Tomaszowie Lubelskim, poprzedzono trybem „rokowań”. Uzasadnieniem podjętej 31 stycznia 2013 r. przez Zarząd PKS Wschód S.A. decyzji o sprzedaży ww. nieruchomości były zaawansowane rokowania w sprawie sprzedaży udziałów PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. Uznano, że nieuzasadnione jest utrzymywanie prowadzenia interesów Spółki na terenie Tomaszowa Lubelskiego.

Ogłoszenie prasowe o rokowaniach w przedmiocie sprzedaży nieruchomości ukazało się 5 lutego 2013 r. Warunkiem uczestnictwa w rokowaniach była wpłata w terminie do 19 lutego 2013 r. zaliczki w wysokości 200 tys. zł oraz złożenie pisemnego zgłoszenia, zgodnie ze wzorem określonym w „Regulaminie rokowań”. Zastrzeżono, że zgłoszenie stanowi ofertę zawarcia umowy przedwstępnej sprzedaży nieruchomości.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 467-469)

„Regulamin rokowań” został zatwierdzony przez ówczesną Prezes Zarządu. Stosownie do jego zapisów, rokowania składają się z części wstępnej obejmującej złożenie zgłoszeń do udziału w rokowaniach wraz z opłaceniem zaliczki, formalne zbadanie prawidłowości zgłoszeń i zakwalifikowanie zgłaszających do części ustnej rokowań oraz z części ustnej obejmującej właściwe rokowania z uczestnikami. Spółka zastrzegła sobie prawo swobodnego wyboru uczestników ustnej części rokowań, jak również odwołania ustnej części rokowań bez podania przyczyny. Przedmiotem rokowań było ustalenie istotnych postanowień umowy sprzedaży nieruchomości. „Regulamin” przewidywał również prawo obciążenia zgłaszającego karą umowną w wysokości 200 tys. zł i potrącenia tej kary z kwotą wpłaconej zaliczki w przypadku gdy zgłaszający złoży oświadczenie lub dokument niezgodny z prawdą, odmówi udziału bądź wycofa się z rokowań bądź będzie powodował ich zwłokę, w szczególności poprzez odmowę podpisania protokołu z rokowań lub protokołu końcowego, odmówi udostępnienia lub nie przedłoży dokumentów niezbędnych do zawarcia umowy przedwstępnej, naruszy tajemnicę rokowań lub nie poinformuje Spółki o zmianach stanu faktycznego lub prawnego objętego złożonymi oświadczeniami lub dokumentami. Spółka zastrzegła sobie również prawo do swobody wyboru zgłoszeń zakwalifikowanych do ustnej części rokowań. „Regulamin” przewidywał także przeprowadzenie ustnej części rokowań w zakresie wszystkich warunków koniecznych do zawarcia umowy osobno z każdym uczestnikiem, z wyjątkiem bezwzględnie obowiązujących postanowień przedwstępnej umowy sprzedaży określonych w „Regulaminie”. Zapisano, że po przeprowadzeniu ustnej części rokowań Spółka ustala nabywcę lub stwierdza, że nie wybiera nabywcy, przy czym decyzja ta nie wymaga uzasadnienia. Strony sporządzą protokół, który winien być podpisany przez obie strony. Rokowania z danym uczestnikiem uważa się za zakończone z chwilą podpisania protokołu

²¹ Prawo użytkowania wieczystego działek 298, 300, 303, 308/1 i 313/2 oraz prawo własności działek 302, 304, 306, 309 i 310 wraz z prawem własności budynku Dworca Autobusowego, budowli i urządzeń na niej posadowionych.

końcowego, ewentualnie z chwilą poinformowania zgłaszającego o wyborze jego oferty bez przeprowadzenia ustnej części rokowań.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 473-479)

W ustalonym terminie wpłynęło pięć zgłoszeń, przy czym dwa odrzucono ze względu na brak wpłaty zaliczki. Druga runda rokowań była prowadzona z trzema uczestnikami, przy czym zdecydowano o jej przeprowadzeniu w formie rozmów telefonicznych z poszczególnymi uczestnikami. Zgodnie z protokołem końcowym rokowań z 4 marca 2013 r., w wyniku rokowań telefonicznych wyłoniony został uczestnik, który zaoferował najwyższą kwotę, tj. 1.560 tys. zł, tj. o 134 tys. zł wyższą od wyceny z 11 lutego 2013 r. Umowę sprzedaży zawarto 7 marca 2013 r.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 470-472, 488-493)

Jeden z potencjalnych inwestorów (który złożył zgłoszenie, lecz nie wpłacił zaliczki) w piśmie z 21 lutego 2013 r. skierowanym do Marszałka Województwa Lubelskiego wyliczył odstępstwa zastosowanego trybu od zasad zbywania nieruchomości określonych w ustawie o gospodarce nieruchomościami oraz w rozporządzeniu z 14 września 2004 r. w sprawie sposobu i trybu przeprowadzania przetargów oraz rokowań na zbycie nieruchomości²². Stwierdził też m.in., że ustalone zasady rokowań w zakresie przesłanek zatrzymania zaliczki – w jego ocenie – zniechęciły wiele podmiotów do wzięcia udziału w rokowaniach. Ustosunkowując się do tych stwierdzeń, Zarząd PKS Wschód S.A. wskazał w szczególności, że Spółka nie była zobowiązana do stosowania tych przepisów, a warunki uczestnictwa w rokowaniach ustalono w sposób, który gwarantował udział w rokowaniach oferentów rzeczywiście zainteresowanych nabyciem nieruchomości.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 494-497)

4.5. W badanym okresie PKS Wschód S.A. zbyła 100% udziałów w PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. Decyzja o zbyciu w drodze rokowań udziałów w ww. Spółce została podjęta przez Zarząd PKS Wschód S.A. 28 maja 2012 r. Uzasadniano ją trudną sytuacją ekonomiczną PKS Tomaszów Sp. z o.o., która powodowała stałe obniżanie się jego wartości. Ustalono jednocześnie treść memorandum informacyjnego zawierającego zasady przyjmowania i zawartość ofert inwestorów oraz tryb prowadzenia rokowań. Ustalono, że otwarcie ofert ma charakter jawny w obecności osób zainteresowanych i odczytaniu nazwy potencjalnego inwestora, przy czym treść odpowiedzi na zaproszenie nie będzie ujawniana.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 513-524)

„Program sanacji PKS Wschód S.A. w Lublinie na lata 2011-2012” (lipiec-sierpień 2011 r.) zakładał m.in. dokonanie wycen oddziałów Spółki jako zorganizowanych części przedsiębiorstwa, pod kątem ich ewentualnej sprzedaży, dzierżawy, leasingu bądź prywatyzacji. Zgodnie z wyceną z lutego 2012 r. wartość Oddziału w Tomaszowie Lubelskim jako zorganizowanej części przedsiębiorstwa wynosiła 3.347 tys. zł, zaś wartość rzeczowych aktywów trwałych 4.715,4 tys. zł. W ramach Oddziału funkcjonowała okręgowa stacja kontroli pojazdów, na którą w latach 2010-2011 poniesiono nakłady inwestycyjne w wysokości 1.166,7 tys. zł.

Zarządzeniem Nr 33/2012 z 10 grudnia 2012 r. była Prezes Zarządu powołała trzyosobową Komisję do otwarcia ofert na zbycie udziałów PKS Tomaszów Lubelski. Otwarcia zgłoszeń Komisja w dwuosobowym składzie dokonała 12 grudnia 2012 r. (Przewodniczący Komisji był nieobecny ze względu na pilny wyjazd służbowy). Stwierdziła, że w wyznaczonym terminie (do 7 grudnia 2012 r.)

²² Dz. U. Nr 207, poz. 2108 ze zm.

wpłynęły dwa zgłoszenia (oznaczone nazwami inwestorów). Po sprawdzeniu ww. dokumentów, Sekretarz Komisji stwierdził i wyspecyfikował braki w ofertach.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 525-527)

Zarządzeniem Nr 34/2012 z 10 grudnia 2012 r. Prezes Zarządu PKS Wschód S.A. powołała czteroosobową Komisję do przeprowadzenia rokowań z inwestorami, którzy złożyli oferty na zakup udziałów PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. Skład Komisji został rozszerzony o jedną osobę zarządzeniem z 19 lutego 2013 r. PKS Wschód S.A. zawarła z inwestorami porozumienia, w których zastrzeżono poufność przekazywanych wzajemnie informacji.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 528-529)

Spółka w „Regulaminie rokowań” nałożyła na uczestników rokowań obowiązek zapłaty kary umownej w kwocie równej wpłaconej zaliczce (200 tys. zł), m.in. w przypadku gdy zgłaszający odmówi udziału bądź wycofa się z rokowań lub będzie powodował ich zwłokę, w szczególności poprzez odmowę podpisania protokołu z rokowań lub protokołu końcowego, odmówi udostępnienia lub nie przedłoży dokumentów niezbędnych do zawarcia umowy przedwstępnej, naruszy tajemnicę rokowań lub nie poinformuje Spółki o zmianach stanu faktycznego lub prawnego objętego złożonymi oświadczeniami lub dokumentami.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 473-479)

Prezes Zarządu LD S.A. wyjaśnił, że sformułowania „Regulaminu” były jasne. Dodał, że sprzedaż w tym przypadku prowadzona była w trybie rokowań (negocjacji), a te ze swej strony powinny zapewnić stronom jak największą swobodę. Z drugiej strony Spółce zależało na prowadzeniu rozmów wyłącznie z oferentami traktującymi procedurę poważnie i działającymi w dobrej wierze – stąd np. rygory przepadku zaliczki w przypadku utrudniania negocjacji, bądź odmowy podpisania lub przedstawienia dokumentów. Swoboda wyboru zgłoszeń miała pozwalać na ewentualne wyeliminowanie zgłoszeń np. z ofertą znacząco niższą niż oferty pozostałe, wybór oferty najwyższej bez przeprowadzenia ustnego etapu rokowań, zakwalifikowanie do części ustnej oferty niespełniającej wszystkich wymogów formalnych (ale możliwej do korekty), jeżeli była wysoka – dzięki temu Spółka ostatecznie decydowała z kim chce prowadzić rokowania, nie będąc związana sztywnymi regulacjami, co jest zaletą negocjacji.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 130-143)

Po przeprowadzeniu rokowań, oddzielnie z każdym z inwestorów, 5 marca 2013 r. Zarząd PKS Wschód S.A. postanowił zbyć wszystkie udziały w PKS Tomaszów Sp. z o.o. z wyłonionym inwestorem za kwotę 542 tys. zł. Podejmując tę decyzję pod uwagę wzięto m.in. cenę za udziały zaoferowaną przez wyłonionego inwestora, która była wyższa od ceny zaoferowanej przez drugiego inwestora oraz od ceny ustalonej w wycenie udziałów z lutego 2013 r., sytuację ekonomiczną PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o., która nie pozwalała na dalsze przedłużanie negocjacji (w każdej chwili jeden z wielu wierzycieli Spółki mógł złożyć wniosek o ogłoszenie upadłości i konieczne było uzyskanie przez Spółkę znaczącego dofinansowania na zapłatę najpilniejszych zobowiązań), wyłoniony inwestor 4 marca 2013 r. wygrał rokowania w przedmiocie zakupu nieruchomości dworcowej w Tomaszowie Lubelskim, a także legitymował się stabilną sytuacją finansową i zdolnością kredytową. Według postanowień umowy sprzedaży udziałów z 5 marca 2013 r. nabywca zadeklarował, że zamierza kontynuować działalność Spółki, dokonując jej restrukturyzacji. Przedmiotowa transakcja w ujęciu księgowym przyniosła stratę w wysokości 243,9 tys. zł.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 222, 542-544)

Wyjaśniając przyczyny braku w przedmiotowej umowie konkretnych postanowień, co do kontynuacji działalności przez ww. Spółkę, Prezes Zarządu LD S.A. stwierdził, że jakiegokolwiek dodatkowe wymagania wobec inwestora mogą znacząco utrudnić lub wręcz uniemożliwić transakcję. Jedynym celem było zbycie Spółki po godziwej cenie oraz zabezpieczenie spłaty jej zobowiązań wobec PKS Wschód S.A. Prezes Zarządu wyjaśnił też, że *z ekonomicznego punktu widzenia zobowiązanie inwestora do kontynuowania działalności spółki czy dokonywania nakładów inwestycyjnych nie miało dla nas żadnego znaczenia, a co więcej, należy mieć na uwadze, że w chwili sprzedaży 100% udziałów PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. stała się spółką konkurencyjną w stosunku do grupy PKS Wschód S.A. i byłoby cokolwiek dziwne żebyśmy zobowiązywali inwestora do inwestowania w podmiot konkurencyjny czyli w efekcie – wzmacniania jego pozycji w stosunku do prowadzonej przez nas działalności gospodarczej.*

(dowód: akta kontroli, tom II str. 113-120)

Zbycie udziałów w PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. poprzedzono zleceniem wyceny ich wartości, która została opracowana w lutym 2013 r. i zgodnie z którą wartość 100% udziałów w tej Spółce wynosiła 316 tys. zł. Wyceny dokonano metodą likwidacyjną, w celu szybkiej sprzedaży. W raporcie z wyceny wskazano w szczególności, że ponad 50% ogólnej wartości majątku sfinansowana jest kapitałami zewnętrznymi, w tym 38% kapitałami krótkoterminowymi. Zwrócono uwagę na zachwianie reguł bilansowych, stosownie do których kapitały długoterminowe winny finansować majątek trwały, a także na występowanie przesłanek do ogłoszenia upadłości. Wskazano, że w pierwszych miesiącach 2013 r. nastąpił krytyczny moment dotyczący możliwości odzyskania chociażby części wartości wkładu wniesionego na objęcie udziałów w Spółce. Sytuacja ekonomiczna Spółki wymuszała na właścicielu podjęcie działań w celu szybkiego upłynnienia majątku. Przymus szybkiej sprzedaży powodował zaś obniżenie wartości aktywów, z uwagi, iż właściciel nie dysponuje niezbędnym czasem na wybór najatrakcyjniejszej oferty. Według raportu z wyceny, szybka ścieżka sprzedaży ograniczała optymalizację ceny (wybór najatrakcyjniejszej oferty) w długim przedziale czasu, co wpływało na przyjęcie określonych wskaźników korygujących. Przyjęcie szybkiej ścieżki sprzedaży wynikało zaś z faktu generowania przez Spółkę straty, która powodowała utratę jej wartości wraz z upływem czasu.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 505-512)

W dniu zawarcia ww. umowy, drugi z inwestorów wystąpił do PKS Wschód S.A. o niezamykanie rokowań w sprawie nabycia udziałów w PKS Tomaszów Sp. z o.o. oraz o ponowne rozważenie możliwości przeprowadzenia dalszych negocjacji w formie licytacji. Według odpowiedzi na przedmiotowe pismo, udzielonej przez radcę prawnego reprezentującego PKS Wschód S.A. negocjacje w sprawie sprzedaży udziałów PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. zostały ostatecznie zamknięte, zaś prowadzenie ich w formie licytacji nie zostało uznane za odpowiednie do przedmiotu sprzedaży i dodatkowych warunków transakcji, a także nie zostało zaakceptowane przez kontroferenta. Ponadto, Komisja i Zarząd PKS Wschód S.A. wzięli pod uwagę również takie kryteria jak wiarygodność finansowa oferenta, złożone deklaracje co do jego zamierzeń inwestycyjnych, możliwość osiągnięcia przez spółkę efektu synergii wynikającego ze swobodnego gospodarowania dworcem, sposób zabezpieczenia zobowiązań Spółki względem PKS Wschód S.A.

Według danych ujawnionych w KRS na dzień 28 maja 2014 r., PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. znajdował się w upadłości układowej.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 564-567, 578-579)

Wskazany wyżej zarządzeniem Nr 33/2012 z 10 grudnia 2012 r. była Prezes Zarządu powołała do składu komisji do otwarcia zgłoszeń do rokowań w przedmiocie zbycia udziałów w PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. pracownika PKS Wschód S.A., który wg danych KRS:

- a. w latach 2008-2010 działał w Zarządzie G. Sp. z o.o., w której współudziałowcem była wówczas i jest obecnie osoba posiadająca od 2002 r. udziały w spółce W., która przystąpiła do rokowań w sprawie zakupu udziałów w PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. i która następnie zakupiła te udziały od PKS Wschód Sp. z o.o. Ponadto, innym współudziałowcem G. Sp. z o.o. była wówczas i jest obecnie osoba, która od 2011 r. jest prokurentem W. Sp. z o.o.,
- b. w latach 2007-2011 (6 grudnia 2011 r. nastąpiło wykreślenie wszystkich wpisów z KRS) działał w Zarządzie S. Sp. z o.o., w której współnikiem była osoba pełniąca w latach 2001-2009 funkcję prokurenta w W. Sp. z o.o. (inwestor, który przystąpił do rokowań w sprawie nabycia udziałów PKS Tomaszów Lubelski i zakupił te udziały 5 marca 2013 r.).

Według KRS siedziba ww. spółek mieści się pod tym samym adresem, przy czym w przypadku S. Sp. z o.o. od 2007 r., a G. Sp. z o.o. oraz W. Sp. z o.o. od 2001 r.

Ponadto, bezpośrednio przed sprzedażą ww. udziałów, Zarząd PKS Wschód S.A. powierzył ww. pracownikowi przeprowadzenie procedury wyboru wykonawcy wyceny wartości Spółki metodą likwidacyjną. Powierzono mu także wyłonienie podmiotu do wyceny dworca autobusowego w Tomaszowie Lubelskim, bezpośrednio przed jego sprzedażą.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 580-594)

Członek Zarządu Województwa Lubelskiego, pismem z 21 stycznia 2013 r., zwrócił się do byłej Prezes Zarządu PKS Wschód S.A. o dochowanie wszelkich procedur związanych ze zbyciem przedmiotowych udziałów oraz przestrzeganie transparentności i bezstronności.

(dowód: akta kontroli, tom I str. 500)

Była Prezes Zarządu LD S.A. oświadczyła, że *ww. pracownik został powołany do składu komisji do otwarcia ofert jako osoba merytoryczna zajmująca się tymi zagadnieniami w firmie. W momencie zapoznania się z protokołem z posiedzenia tej komisji uznałam, że nie wejdzie on w skład komisji do spraw rokowań (negocjacji) dotyczących sprzedaży ww. udziałów. Powodem takiej decyzji z mojej strony była całkowita transparentność w prowadzonych negocjacjach (...).*

(dowód: akta kontroli, tom II str. 109)

Pracownik LD S.A., o którym mowa powyżej wyjaśnił, że nie znalazł podstaw prawnych i formalnych do wyłączenia się z czynności administracyjnych polegających na otwarciu i ocenie formalnej złożonych ofert, jak też z czynności wyłonienia podmiotów dokonujących wyceny udziałów ww. Spółki i dworca w Tomaszowie Lubelskim. Wskazał, że nie uczestniczył w negocjacjach w przedmiocie sprzedaży udziałów, zaś wyłanianie podmiotów dokonujących wycen należało do jego obowiązków służbowych i nie miało żadnego związku z prowadzonymi negocjacjami w sprawie zbycia udziałów w ww. Spółce.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 112)

W odniesieniu do powierzania ww. pracownikowi przeprowadzenia procedury wyłonienia podmiotów na potrzeby wyceny nieruchomości dworcowej w Tomaszowie Lubelskim oraz udziałów w ww. Spółce, Prezes Zarządu LD S.A. wyjaśnił, że ww. pracownik był specjalistą odpowiedzialnym za zakupy Spółki, mającym doświadczenia arbitra w procedurach zamówień publicznych i tego rodzaju

zadania były w zakresie jego obowiązków. Prezes Zarządu LD S.A. wskazał ponadto, że Zarząd LD S.A. wiedział o funkcjach pełnionych w przeszłości przez ww. pracownika, lecz w ocenie Zarządu pełnienie 3 lata wcześniej funkcji w spółce powiązanej z inwestorem nie mogło mieć wpływu na zebranie przez ww. pracownika ofert od kwalifikowanych i niezależnych rzeczoznawców majątkowych, których działalność jest regulowana ustawowo, a tym bardziej na treść i wynik takiej wyceny.

(dowód: akta kontroli, tom II str. 113-120)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W dniu 10 grudnia 2012 r. Prezes Zarządu PKS Wschód S.A. powołała w skład Komisji do otwarcia złożonych do 7 grudnia 2012 r. ofert na zbycie udziałów PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o., pracownika, który w latach 2007-2011 pełnił funkcje prezesa zarządu w spółkach, w których wśród wspólników znajdowały się osoby związane z podmiotem, który wziął udział w rokowaniach i nabył udziały w ww. Spółce. Pracownikowi temu powierzono również przeprowadzenie, bezpośrednio przed sprzedażą ww. udziałów, procedury wyboru wykonawcy wyceny wartości Spółki metodą likwidacyjną, a także wyceny nieruchomości dworcowej w Tomaszowie Lubelskim.

NIK zwraca uwagę, że dostęp ww. osoby do treści zgłoszeń (złożonych w terminie do 7 grudnia 2012 r.), dokonywanie ich oceny formalnej oraz prowadzenie procedury wyłonienia rzeczoznawców na potrzeby ww. wycen nie gwarantował pełnej transparentności i bezstronności procesu zbywania udziałów w PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o. oraz dworca w Tomaszowie Lubelskim.

Ocena cząstkowa

Wartość majątku trwałego LD S.A. (wcześniej PKS Wschód S.A.) ulegała stopniowemu zmniejszeniu od momentu przejęcia Spółki przez Województwo Lubelskie. Wynikało to głównie z wyzbywania się przez Spółkę niewykorzystywanego majątku nieruchomego oraz wnoszenia aktywów do nowo tworzonej spółki zależnych. W procesie zbywania nieruchomości każdorazowo pozyskiwano zgody właściwych organów Spółki na zasadach określonych w jej Statucie, a uzyskane ze sprzedaży kwoty we wszystkich przypadkach były wyższe od sporządzonych uprzednio wycen. Zarząd Spółki nie zagwarantował też pełnej transparentności i bezstronności procedury zbycia udziałów w PKS Tomaszów Lubelski Sp. z o.o., do którego wniesiono w momencie utworzenia aport obejmujący majątek trwały o wartości 4.721,2 tys. zł

IV. Uwagi i 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 Kontroli²³, wnosi o:

- 1) podjęcie działań zmierzających do podniesienia skuteczności nadzoru właścicielskiego nad spółkami zależnymi,
- 2) rozważenie ustalenia w ramach nadzoru właścicielskiego zasad doboru kadry zarządzającej spółek zależnych,
- 3) stosowanie w procesach zbywania majątku Spółki procedur zapewniających pełną transparentność i bezstronność.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

²³ Dz.U. z 2012 r., poz.82 ze zm.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

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 Delegatury NIK w Lublinie.

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.

Lublin, dnia 9 lipca 2014 r.

Dyrektor
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Lublinie
Edward Lis


.....
podpis