

IX kadencja



# **KANCELARIA SEJMU**

## **Biuro Komisji Sejmowych**

### **PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW  
TRANSPORTU LOTNICZEGO  
(NR 11)  
z dnia 18 kwietnia 2023 r.**

**Komisja  
Infrastruktury**



---

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

## Komisji Infrastruktury

### – podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego (nr 11)

18 kwietnia 2023 r.

Podkomisja stała do spraw transportu lotniczego, obradująca pod przewodnictwem posła **Dariusza Jońskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

#### – informację na temat wydatkowania przez PLL LOT SA pomocy publicznej udzielonej przedsiębiorstwu w 2020 r. przez Polski Fundusz Rozwoju w szczególności w zakresie utrzymania zatrudnienia – kontynuacja.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Leszczyński** dyrektor Departamentu Nadzoru II Ministerstwa Aktywów Państwowych, **Katarzyna Lewandowska** członek Rady Nadzorczej delegowany do pełnienia czynności prezesa zarządu PLL LOT SA wraz ze współpracownikiem, **Rafał Pikus** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Agnieszka Szelągowska** przewodnicząca Związku Zawodowego Personelu Pokładowego i Lotniczego wraz ze współpracownikiem oraz **Nicole Tęcza** dyrektor biura zarządu Związku Zawodowego Pilotów Komunikacyjnych PLL LOT SA wraz ze współpracownikiem.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

#### Przewodniczący poseł **Dariusz Joński (KO)**:

Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Chcę powiedzieć, że dzisiejsza podkomisja jest zdalna, więc apeluję do posłów, którzy są z nami online, o zalogowanie się.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja na temat wydatkowania przez PLL LOT SA pomocy publicznej udzielonej przedsiębiorstwu w 2020 r. przez Polski Fundusz Rozwoju w szczególności w zakresie utrzymania zatrudnienia. Chcę powiedzieć, że jest to kontynuacja poprzedniego posiedzenia, na którym podana informacja okazała się niewystarczająca. My poprosiliśmy w tej sprawie o dodatkową informację. Dostaliśmy informację od ministra aktywów państwowych z małymi problemami, bo ta informacja nie mogła do nas trafić. Dostaliśmy ją od pana ministra Małeckiego, ale w związku z nią także pojawia się kilka pytań.

Chcę powiedzieć, że mam pewien problem, ponieważ tę informację miał przedstawiać minister aktywów państwowych oraz prezes zarządu PLL LOT SA. Nie mam informacji, kto będzie z ministerstwa... to znaczy, mam informację, że nie będzie nikogo. Na tę chwilę nic się nie zmieniło. Musi to budzić mocne zdziwienie, bo akurat Ministerstwo Infrastruktury ma wielu ministrów i wiceministrów.

Tak? Proszę mówić do mikrofonu. Z boku przyłożyć pastylkę i nacisnąć przycisk. Teraz proszę włączyć mikrofon.

**Dyrektor Departamentu Nadzoru II Ministerstwa Aktywów Państwowych Andrzej Leszczyński:**

Dziękuję bardzo. Andrzej Leszczyński, dyrektor Departamentu Nadzoru II Ministerstwa Aktywów Państwowych. Jestem w zastępstwie pana ministra Małeckiego, który niestety nie mógł wziąć udziału w drugiej części posiedzenia podkomisji.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dobrze, dziękuję bardzo.

Czy są uwagi do porządku dziennego? Ktoś zgłasza uwagi? Nie widzę, nie słyszę. Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie. Przystępujemy do realizacji porządku.

Dostaliśmy tę odpowiedź. Dowiedziałem się również, że przedstawiciele związków zawodowych nie otrzymali tej informacji. Było tutaj bardzo wiele pytań, także szczegółowych, i widzę, że państwo odpowiedzieliście w dość taki – powiedziałbym – ogólny sposób. Może najpierw poprosiłbym państwa, żebyście przybliżyli te odpowiedzi na pytania, które pojawiły się, żeby też strona społeczna je usłyszała. Następnie otworzyłbym turę pytań, która będzie dotyczyć przyszłości samego PLL LOT. Czy tak możemy się umówić?

Zaczelibyśmy od państwa. Bardzo proszę o przedstawienie tych informacji. Nie wiem, czy przedstawi ją pani prezes, czy chce to zrobić pan dyrektor.

**Dyrektor departamentu MAP Andrzej Leszczyński:**

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, ponieważ są to informacje, które przekazuje Ministerstwo Aktywów Państwowych, jeśli chodzi o samą procedurę... Autorem jest zarząd LOT-u, więc jeśli pan przewodniczący pozwoli, to poprosiłbym o to panią prezes.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Jasne, bardzo proszę.

Oddaję głos, proszę bardzo.

**Członek Rady Nadzorczej delegowany do pełnienia czynności prezesa zarządu PLL LOT SA Katarzyna Lewandowska:**

Witam państwa serdecznie. Witam pana przewodniczącego, państwo posłów, wszystkich zebranych gości, stronę społeczną, a także przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli. Witamy państwa serdecznie w imieniu zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT. Jeśli rzeczywiście państwo nie zdążyli dostać informacji, to może ja skumuluję te odpowiedzi. Możemy ewentualnie skrótkowo opowiedzieć tę informację, żebyśmy nie marnowali czasu.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Pani prezes, w takim razie proszę skrótkowo. Pewnie i tak będą pytania, więc wtedy już poprosimy, żebyście państwo rozwinęli swoje odpowiedzi. Teraz proszę opowiedzieć skrótkowo.

**Członek Rady Nadzorczej delegowany do pełnienia czynności prezesa zarządu PLL LOT SA Katarzyna Lewandowska:**

Pierwsze państwa pytanie, które zostało zadane na końcu posiedzenia, które dzisiaj kontynuujemy, tak naprawdę dotyczyło osób skierowanych do pracy na lotnisku. Ja może skrótkowo przypomnę.

W ramach zwolnień grupowych była grupa osób, która została odesłana na ziemię do pracy poniżej swoich kwalifikacji. Są to osoby o najwyższych kwalifikacjach zawodowych, pracujące po kilkanaście lub kilkadziesiąt lat. Wśród nich są także osoby pełniące funkcje instruktorów. Pracodawca o nich zapomniał, gdyż pracują oni na pół etatu i nie obejmują ich podwyżki. Czy nie można tych osób zatrudnić ponownie na poprzednie stanowiska, zamiast prowadzić nowe rekrutacje?

Spółce Polskie Linie Lotnicze LOT świadczącej usługi lotniczych przewozów pasażerskich zależy na rzetelnym realizowaniu zadań przez wszystkich pracowników i współpracowników spółki, w tym również przez tych wykonujących odpowiedzialną pracę na lotniskach. Dla spółki kluczowe jest, aby w tym obszarze zapewnić doświadczony i najlepiej wykwalifikowany personel, dzięki czemu na warszawskim lotnisku udaje się

uniknąć chaosu znanego z innych lotnisk Europy Zachodniej. Spółka nie skupia się tylko na kapitanach i stewardessach, ale na wszystkich osobach dbających o bezpieczeństwo i komfort podróży pasażerów. LOT zachęca osoby pracujące na lotniskach do zwiększania wymiaru pracy do pełnego etatu, jednak na dzisiaj – bo tak naprawdę informacja już się troszeczkę zmieniła od tego, co jest napisane w naszej odpowiedzi – zgłaszają się osoby i te rozmowy są prowadzone. Wiem, że jedna osoba zdecydowała się na przejście. Od razu dopowiem do materiału, który jest napisany, że spółce bardzo zależy na tym, żeby te osoby, jeśli będą mogli, to przechodziły na pełen etat.

Dyrektor biura HR regularnie spotyka się z tymi osobami delegowanymi do pracy na lotnisku od tygodni, proponując przejście na pełen etat. Proponuje również zwiększenie wynagrodzenia wraz z przejściem na pełen etat. Wspominam o tym, abyśmy nie mówili o tej grupie w takiej formule. Nam naprawdę zależy na tym, żeby na lotnisku także mieć wykwalifikowaną, doświadczoną grupę zawodową, a nie tylko młode osoby, które musimy przygotowywać. Traktujemy dokładnie tożsamo wszystkich pracowników i po prostu w tym obszarze potrzebujemy wsparcia. Tak to zostało zrealizowane.

Na drugie i trzecie pytanie odpowiem łącznie. Dlaczego pan prezes Milczarski został odwołany z funkcji prezesa PLL LOT? Czy rada nadzorcza do ostatniej chwili nie widziała niczego złego w działalności byłego prezesa?

Zgodnie z treścią statutu spółki, jak również ustawy o zarządzaniu mieniem, powoływanie i odwoływanie członków zarządu spółki należy do kompetencji Rady Nadzorczej. Realizując swoje uprawnienie, Rada Nadzorcza spółki 21 grudnia podjęła decyzję o odwołaniu pana Rafała Milczarskiego z funkcji prezesa zarządu. Rada Nadzorcza nie ma obowiązku uzasadniania swojej decyzji. Taka odpowiedź została skierowana do państwa w piśmie.

Dlaczego mimo pierwotnie innych planów finalnie dokonano zmiany MAX-ów na mniej korzystne? Jakże ponieśliśmy z tego tytułu koszty?

Zarząd spółki wyjaśnił, że zmiana decyzji dotyczącej zasilenia floty samolotów o Boeingi 737-8 MAX podejmowana była w ramach działań optymalizacyjnych. W 2018 r. LOT podpisał umowę na leasing operacyjny 15 statków powietrznych 737-8 MAX. Były to wówczas najnowocześniejsze, niezwykle oszczędne samoloty produkcji Boeinga. Do końca 2018 r. odebrano 5 egzemplarzy tych samolotów. W marcu 2019 r. samoloty typu Boeing 737-8 MAX zostały uziemione w związku z dwiema katastrofami, przez co leasingodawcy nie dostarczali jednostek w umówionym terminie. Umożliwiło to spółce odstąpienie od tych umów. W związku z wybuchem pandemii koronawirusa, mając na uwadze niepewną sytuację branży, zarząd spółki postanowił skorzystać z opcji rozwiązania umów i ostatecznie zrezygnował z pozostałych 10 samolotów. W ten sposób spółce udało się uniknąć ponoszenia znaczących kosztów w tak trudnym okresie dla transportu lotniczego. Obecnie spółka LOT funkcjonuje na odbudowującym się rynku. Jesienią 2022 r. spółka skorzystała z okazji nabycia samolotów typu Boeing 737-8 MAX po upadającym przewoźniku z Rumunii. Samoloty te nieznacznie różnią się od tych, które pierwotnie miały latać we flocie PLL LOT. Niemniej spółka jest w trakcie dostosowywania ich parametrów do pierwotnych założeń. Ostatecznie więc w ocenie zarządu decyzja o odstąpieniu od umów w zakresie samolotów typu MAX przyniosła spółce istotne oszczędności w najtrudniejszym okresie pandemii.

Czy to prawda, że prezes Maciej Wilk nie ma podpisanego zakazu konkurencji?

Spółka poinformowała, że pan Maciej Wilk, były prezes zarządu ds. operacyjnych ma podpisaną umowę o zakazie konkurencji. Obecnie w związku z rezygnacją przez pana Macieja Wilka z funkcji członka zarządu PLL LOT z dniem 7 kwietnia 2023 r. weryfikowane są kwestie formalne wynikające z umowy o świadczeniu usług zarządzania oraz umowy o zakazie konkurencji.

Czy w momencie, kiedy minister negocjował z zarządem LOT-u kwestie dokapitalizowania przez Polski Fundusz Rozwoju, miał świadomość, że planowane są zwolnienia grupowe? Jeśli tak, to czy podmioty te wyraziły na to zgodę?

Jednym z warunków udzielenia spółce wsparcia, w związku z wystąpieniem pandemii COVID-19 i jej skutków, było zobowiązanie spółki do podjęcia i wdrożenia działań optymalizacyjnych w zakresie kosztów działalności. Spółka PLL LOT kieruje się przekona-

niem, że pracownicy są największym kapitałem. Właśnie dlatego priorytetem dla spółki było utrzymanie zatrudnienia, mimo że większość linii lotniczych zwalniała pracowników, a prognozy mówiły o odbudowie rynku dopiero w perspektywie 2025 r. Minister aktywów państwowych w trakcie prowadzonych negocjacji uzyskał zapewnienie zarządu spółki, że niezbędne dostosowanie wielkości zatrudnienia odbędzie się przy zachowaniu maksymalnej liczby miejsc pracy. Działając w porozumieniu ze stroną społeczną, spółka zaproponowała program dobrowolnych odejść lub możliwość przejścia na wcześniejszą emeryturę. Pozwoliło to spółce rozwiązać umowy o pracę tylko z 80 osobami i ograniczyć skalę zwolnień o 70% względem założeń. W dniu 30 grudnia 2020 r. spółka wystosowała zawiadomienia do powiatowego urzędu pracy o zamiarze przeprowadzenia zwolnień grupowych. Tożsame zawiadomienia, zgodnie z przepisami prawa, zostały rozesłane do wszystkich związków zawodowych.

Dwa kolejne pytania będą skumulowane. Ile firma zaoszczędziła na zwolnieniu stewardess? Czy firma szacowała koszty, jakie będzie musiała ponieść, jeśli zwolnione stewardessy wygrają sprawy sądowe?

Odnosi się to także do błędów dotyczących przeniesienia personelu pokładowego na jedną drugą etatu i nieprawidłowego podpisywania dokumentów elektronicznych. Z odpowiedzi spółki, którą przekazało Ministerstwo Aktywów Państwowych, wynika, że według informacji przedstawionych przez zarząd Polskich Linii Lotniczych LOT dostosowanie wielkości zatrudnienia we wszystkich obszarach spółki w najgłębszej fazie pandemii przy zredukowanej o 75% liczbie operacji – porównując styczeń 2021 r. do stycznia 2019 r. – doprowadziło do uzyskania znaczących oszczędności oraz osiągnięcia wyższego poziomu efektywności operacyjnej. Proces ten dotyczył nie tylko stewardess i pilotów, ale także pracowników biurowych i obsługi naziemnej. Z informacji wynika, że spółka nie prowadziła szacunków potencjalnych kosztów, gdyż spółka nie spekuluje w obszarze wydawania decyzji sądu. Spółka jednocześnie podkreśla, że lotnictwo było najbardziej dotkniętym przez pandemię sektorem gospodarki. Z powodu lockdownu został zawieszony ruch lotniczy, a co za tym idzie, zarówno linie lotnicze, jak i podmioty świadczące na jej rzecz usługi – np. firmy hedgingowe, porty lotnicze, firmy cateringowe – zostały pozbawione źródeł przychodu, co przełożyło się na drastyczną redukcję zatrudnienia.

Z zebranych przez nas informacji z rynku wynika, że w Europie w firmach ściśle związanych i współpracujących z obszarem lotnictwa oraz w branżach wspierających sektor lotniczy zlikwidowano ok. 6,4 mln miejsc pracy. O skali problemu świadczy fakt, że w czasie pandemii do końca 2021 r. Air France, KLM zwolniły ok. 8,5 tys. pracowników. United Airlines zwolniło ponad 15 tys. pracowników. British Airways zwolniło ok. 15 tys. pracowników. Lufthansa Group zwolniła natomiast ponad 33 tys. osób, a EasyJet ponad 2 tys. osób. Należy też wskazać, że nie wszystkie linie lotnicze przeżyły pandemię. Upadło kilka linii lotniczych. Kierujemy tutaj do państwa ich całą listę.

Kolejne pytanie. Czy firma obliczyła, ile kosztuje spółkę zatrudnianie pracowników na B2B, zamiast umowy o pracę w kontekście społecznym?

PLL LOT stał się dla personelu firmą stricte szkoleniową, a następujące ciągłe rotacje powodują, że firma ponosi ogromne koszty szkoleń pracowników, którzy po chwili odchodzą w poszukiwaniu stabilnych warunków pracy. Połączyliśmy to pytanie z drugim, które jest tożsame. Czy Polskie Linie Lotnicze LOT w najbliższym czasie planują stworzyć politykę przenoszenia pracowników z B2B na umowę o pracę? Czy są jakieś założenia, np. do 2025 r. przeniesienia 30% załogi?

Spółka funkcjonuje na najbardziej konkurencyjnym rynku, gdzie współpraca w formie B2B nie jest czymś wyjątkowym i niestandardowym. W opinii zarządu spółki występująca na rynku silna konkurencja wymusza dostosowanie sposobu prowadzenia działalności do standardów rynkowych. To z kolei pozwala na efektywne funkcjonowanie przedsiębiorstwa i sukcesy w walce konkurencyjnej z innymi liniami funkcjonującymi w europejskim porządku.

Jaka jest zakładana polityka kadrowa do 2025 r. dla personelu pokładowego i latającego, który jest już zatrudniony? Jak będzie kształtowało się zatrudnienie oficerów i pilotów na wszystkich typach samolotów?

Z informacji zarządu spółki wynika, że do 2025 r. przewidywane jest utrzymanie struktury zatrudnienia i współpracy zgodnej z aktualnym modelem. Obecnie Polskie Linie Lotnicze LOT znajdują się w okresie odbudowy i odzyskiwania potencjału przewozowego sprzed okresu pandemii. Wraz z obudową i rozwojem rynku przewozów lotniczych oraz siatki połączeń spółka będzie na bieżąco pozyskiwała zasoby niezbędne do realizacji programu przewozowego, w tym także w zakresie załóg lotniczych.

Ostatnie państwa pytanie. Jest to prośba o odniesienie się do sytuacji związanej z przyznaniem premii panu prezesowi Rafałowi Milczarskiemu w trakcie pandemii. Wynagrodzenie członków zarządu spółki składa się z części stałej i zmiennej zależnej od stopnia realizacji ustalonych na dany rok obrotowy celów zarządczych, co jest zgodne z ustawą o kształtowaniu wynagrodzeń. Zarząd spółki poinformował, że za lata 2020–2022 prezesowi zarządu, panu Rafałowi Milczarskiemu, nie została przyznana część zmienna wynagrodzenia. Dodatkowo należy wskazać, że w związku z udzieloną spółce pomocą publiczną notyfikowaną w Komisji Europejskiej wypłata zmiennych składników wynagrodzenia lub porównywalnych świadczeń dla członków zarządu LOT, jak i jej spółek zależnych, została ograniczona do czasu ustania przesłanek uniemożliwiających pobieranie tego wynagrodzenia, w szczególności do czasu tzw. wyjścia Skarbu Państwa z inwestycji w Polskie Linie Lotnicze LOT. Na tę okoliczność poszczególni członkowie zarządu spółki, jak również członkowie zarządów spółek zależnych, złożyli i składają co roku stosowne oświadczenia.

To są nasze wyjaśnienia. Poprosimy o dyskusję. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo dziękuję.

Ja chcę tylko poinformować, że w trakcie posiedzenia naszej podkomisji wpłynęło upoważnienia dla pana dyrektora Andrzeja Leszczyńskiego od pana ministra Małeckiego. Mam prośbę, aby następnym razem taka informacja wpływała wcześniej, przed podkomisją.

W tej chwili otwieram dyskusję. Proszę państwa o zabranie głosu. Usłyszeliście państwo odpowiedź. Wydaje mi się, że jest ona dość ogólna, ale chciałbym oddać głos stronie społecznej, ponieważ na ostatniej podkomisji było zbyt mało czasu, żebyście państwo mogli przedstawić wszystkie swoje wątpliwości.

Bardzo proszę, kto z państwa jest pierwszy? Proszę się przedstawić wraz z informacją o związku, który państwo reprezentujecie. Może proszę przedstawić serię pytań bądź sugestii. Jeśli inne osoby na sali będą chciały zabrać głos, to również poprosiłbym w tej serii.

**Przewodnicząca Związku Zawodowego Personelu Pokładowego i Lotniczego Agnieszka Szelałowska:**

Dziękuję bardzo za te wyjaśnienia, aczkolwiek muszę przyznać, że były one mało konkretne. Bardzo dużo informacji padło na temat ogólnej sytuacji, ale bardzo mało konkretów.

Chciałam powiedzieć, że jeśli chodzi o zwolnienia grupowe, to według naszych obliczeń utrzymanie miejsc pracy tych 80 osób przez rok kosztowałoby spółkę 3,5 mln zł. Spółka miała do dyspozycji 3 mld zł. Naprawdę, proszę państwa, to są kwoty... Ja oczywiście nie mówię, że te osoby nie wykonywałyby pracy, bo wykonywałyby ją, prawda? W tym samym czasie w zasobach spółki były osoby, które pracowały pół roku i rok, a państwo zwolniliście osoby, które pracowały 20 lat i więcej. Z tym trudno jest się nam pogodzić.

Ponadto chciałam zwrócić uwagę, że nieścisłe jest także to, co pani prezes podała. Nie było w spółce programu dobrowolnych odejść. My to wnioskowaliśmy. Firma odmówiła, więc tego programu nie było. Oczywiście już pomijam cały fakt prowadzenia tych negocjacji i szantażu, któremu byliśmy poddani przez osoby negocjujące. Mam nadzieję, że osoby, które zostały w tym procesie zwolnione, będą mogły wrócić decyzją sądu. Tylko tyle mam do powiedzenia w tej sprawie. Dziękuję. Przez moment jeszcze się zastanowię.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję.

Bardzo proszę, kto z państwa? Proszę bardzo.

**Członek zarządu Związku Zawodowego Pilotów Komunikacyjnych PLL LOT Andrzej Kawalec:**

Andrzej Kawalec, Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych.

Pytając o boeingi MAX, zadałem pytanie, ile nas to kosztowało. Było to raczej pytanie o finanse związane z dwoma manewrami, tzn. rozumiem, że kontrakt na nasze pozostałe do odebrania boeingi został w jakiś sposób rozwiązany z naszej inicjatywy, czyli być może został zerwany. Czy wiązało się to z zapłaceniem przez nas kar umownych?

Druga sprawa. Można zadać pytanie, czy może na tym zarobiliśmy. Skoro winny był producent boeingów, to czy przynajmniej próbowaliśmy otrzymać jakąś rekompensatę finansową za ten fakt?

W kwestii wynagrodzeń zarządu chciałbym jeszcze tylko doprecyzować. Czy członkowie zarządu od czasu pandemii otrzymali jakieś nagrody albo czy wykonywali jakieś odmienne czynności związane z innymi kontraktami managerskimi?

Będę miał jeszcze kilka innych pytań, ale to później. Teraz jest kwestia tylko tych, które zadałem.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dobrze.

Ktoś jeszcze z państwa chce zabrać głos? Proszę bardzo.

**Członek zarządu Związku Zawodowego Personelu Pokładowego i Lotniczego Agnieszka Kielak:**

Dzień dobry, Agnieszka Kielak. Chciałam wrócić do osób przeniesionych na ziemię. Państwo posługują się tutaj płynną obsługą lotniska i tym, że nie było kogo w tym czasie... i że proponują państwo przejście tych osób na pełen etat. Moje pytanie brzmi: Dlaczego państwo jednostronnie nie wprowadzą jednego pełnego etatu? Pytam, bo tak do tej pory w całej firmie funkcjonował państwa sposób zarządzania personelem. Dodatkowo nie poinformowali państwo tutaj o żadnych możliwościach przejścia tych osób z powrotem na pokład, a sami państwo stwierdziliście, że są to osoby o bardzo wysokich kwalifikacjach, instruktorzy, szefowie pokładu. Obecnie od roku cały czas trwają rekrutacje, również na te stanowiska, natomiast te osoby nie są wykorzystywane tak, jakby mogły być wykorzystane.

Mam tutaj także pewną wątpliwość. Zdaje się, że państwo nie jesteście nawet w stanie ocenić właściwej liczby zwolnionych stewardess. My w międzyczasie otrzymaliśmy pismo – to było w kwietniu 2021 r. – i wywnioskowaliśmy z niego, że było zwolnionych 136 stewardess. Państwo tutaj podają zupełnie inną liczbę. Chcielibyśmy wiedzieć jaką. Związki, strona społeczna wielokrotnie zgłaszały tę uwagę do państwa i nigdzie nie otrzymaliśmy odpowiedzi, na jakich zasadach i ile osób było zwolnionych.

Chciałam też wyjaśnić pewną rzecz, bo państwo porównują inne linie lotnicze i liczbę pracowników zwolnionych w okresie COVID-u. Podam tutaj np. Lufthansę. Oczywiście tam były zwolnione osoby. Tutaj państwo podają liczbę 33 tys. Nie zwolniono tam jednak żadnych pracowników personelu pokładowego, którzy byli zatrudnieni na etacie. Tam wszyscy pracownicy personelu jeszcze do zeszłego roku mieli płacone zapomogi finansowe i wszyscy ci pracownicy byli utrzymywani przy pracy.

Jeszcze państwo mówią tutaj o założeniach utrzymania struktury i sposobu zatrudniania do 2025 r. Czy państwo mają świadomość – a myślę, że mają, bo na tym wielokrotnie opierała się nasza strona społeczna, kierując swoje uwagi – że Państwowa Inspekcja Pracy w 2018 r. wydała opinię, że zatrudnianie stewardessy na kontrakcie jest nielegalne? Wykonywane czynności w pełni wyczerpują znamiona pracy etatowej. Czy państwo w takim razie w dalszym ciągu mają zamiar łamać ten przepis? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo proszę, czy ktoś z państwa chce jeszcze zabrać głos? Proszę bardzo.

**Dyrektor biura zarządu Związku Zawodowego Pilotów Komunikacyjnych PLL LOT SA Nicole Tęcza:**

Nicole Tęcza, Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych.

Chciałabym zapytać się, jaki jest koszt pracownika B2B względem pracownika etatowego. Z informacji przekazanych nam jeszcze przez ówczesną panią dyrektora, Beatę Koncewicz, wynikało, że koszt obliczony jest taki... żeby koszt pracownika B2B dla firmy był taki sam jak pracownika etatowego. Jeżeli to jest prawda, to w związku z tym dlaczego nie umożliwić ludziom płynnego przejścia na umowę o pracę?

Po drugie, chciałam zauważyć, że w wielu liniach lotniczych – a nawet w większości – np. w Stanach Zjednoczonych już dawno były podwyżki przekraczające pensję sprzed pandemii dla pilotów. Dodatkowo chciałam zauważyć, że np. w liniach lotniczych British Airways także był problem z zatrudnieniem na B2B w kokpicie, powiedzmy, że chodzi o pilota etatowego. Tam sąd orzekł, że nie może być B2B w kokpicie. Jeżeli chodzi o Hiszpanię, to w Hiszpanii też zaraz prawo zakazuje zatrudniania pilotów na B2B. Chciałam zobaczyć, jak państwo się do tego odnoszą. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dobrze, dziękuję bardzo.

Mamy podsumowanie i pytania ze strony społecznej, bo jeszcze są eksperci. Może zabraliby głos w drugiej turze. Teraz postaralibyście się państwo jednak odpowiedzieć na te pytania. Tu ktoś jeszcze uzupełniając chce zabrać głos? Pani chce uzupełnić? Proszę bardzo, ale już tak krótko, żebyśmy dali się wypowiedzieć drugiej stronie.

**Przewodnicząca Związku Zawodowego Personelu Pokładowego i Lotniczego Agnieszka Szelańska:**

Mam bardzo krótkie pytanie, ponieważ bardzo interesowałoby nas to, na co spółka przeznaczyła pieniądze, które pozyskała ze Skarbu Państwa. Chcielibyśmy zobaczyć strukturę tych wydatków. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo dziękuję.

Oddaję głos. Rozumiem, że pani prezes... Czy pan dyrektor chciałby w pierwszej kolejności zabrać głos?

**Dyrektor departamentu MAP Andrzej Leszczyński:**

Panie przewodniczący, myślę, że to są pytania stricte do zarządu.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

OK, dlatego pytam. Pani prezes, proszę bardzo.

**Członek Rady Nadzorczej delegowany do pełnienia czynności prezesa zarządu PLL LOT SA Katarzyna Lewandowska:**

Panie przewodniczący, jeśli pan pozwoli, to my z panem prezesem Fijołem uzupełnimy się w pewnych obszarach. Jeśli mogę, to ja rozpocznę.

Odnosząc się najpierw do pytań pani Agnieszki Szelańskiej, chciałabym nakreślić temat trochę szerzej. Po pierwsze, żebyśmy sobie ustalili liczbę osób, która była uzgodniona do zwolnienia ze stroną społeczną. To było do 300 osób. Ja dlatego mówię na końcu, że to jest 80 zwolnionych osób, ponieważ w tych do 300 osób – bo ta liczba nie była sztywno określona, a to był otwarty przedział – zdecydowaną większość stanowiły osoby, które zgłosiły się do odejścia dobrowolnie. Po czasie uważam, że było to bardzo dobrym rozwiązaniem. Ja wtedy nie byłam w zarządzie spółki, ale oceniając to teraz, było to naprawdę jedno z najkorzystniejszych rozwiązań wychodzących naprzeciw pracownikom. Państwo dobrze wiecie, że do tego programu zgłosiły się – zgłosiły, dlatego jest to program dobrowolnych odejść – osoby, które zbliżały się do okresu emerytury. Tym sposobem program w sumie został rozpisany na 2 lata – bo mógłby zakończyć się wcześniej – po to, aby umożliwić osobom zbliżającym się do okresu przechodzenia na emeryturę przystąpienia do tego programu. Jest to program dobrowolnych odejść, bo nigdy spółka nie stworzyła listy osób. To była lista, do której osoby zgłosiły się same i o tyle ta pula osób do zwolnienia... Nazwijmy to do ograniczenia kosztów, bo czym jest zwolnienie...

Nie patrzmy na to przez pryzmat samych zwolnień. Patrzmy na działanie spółki w okresie pandemii. Rzeczywiście nie było innego wyjścia i myślę, że wszyscy, jak jeste-

śmy na tej sali, mamy świadomość tego, że nigdy w życiu nie było takiego kryzysu dla lotnictwa. Więc spółka robiła to, co robiły wszystkie linie na początku, nie wiedząc, co będzie dalej. Widząc natomiast perspektywy wszystkich dużych graczy na rynku i największych doradców w tym obszarze, którzy zarysowywali bardzo pesymistyczną perspektywę, że 2024 r., a może nawet 2025 r. będzie rokiem, w którym rynek zacznie wracać do swojego poziomu z najlepszego dla nas okresu, z roku 2019... Spółka więc musiała podejmować – i to jest w ogóle bezdyskusyjne – działania oszczędnościowe i optymalizacyjne na całym swoim obszarze działalności. Kwestia zwolnień jest jednym z obszarów i naprawdę w spółce same zwolnienia zostały zrealizowane, jeśli tak można powiedzieć, w naprawdę niewielkiej skali, więc mówienie o tym, czy te 80 osób... Dlatego mówię o zwolnieniu, bo na końcu do zwolnienia rzeczywiście były te 82 osoby. Te pozostałe osoby to były wszystkie osoby, które dobrowolnie zgodziły się, umożliwiając tym sposobem pracę osobom młodszym, które były jeszcze w okresie produktywnym. Te osoby, które się zbliżały do emerytury, same się zgłosiły, dlatego nazywamy to programem dobrowolnych odejść.

Czy koszt utrzymania 80 osób, wyliczony tutaj przez państwa na 3,5 mln zł, jest wysoki czy niski? Trudno z tym dyskutować, czy to jest dużo, czy mało. Trzeba na to spojrzeć z perspektywy działania spółki, jej finansów i sytuacji. To nie chodzi o to, żeby wyliczyć, że zwolnienie 80 osób przyniesie ten konkretny efekt. Chodziło o działania oszczędnościowe, które w tamtej perspektywie trzeba było rozłożyć na dłuższy okres. Liczono na 2–4 lata. Nie chcę tego nazwać pandemią, ale trudnościami na rynku, które nie pozwalały działać. Myślę, że państwo najlepiej wiecie, jak na świecie skala zwolnień odbiła się potem na powracającym rynku, tak? Wszyscy dzisiaj doświadczają tego, co dzieje się na lotniskach i w innych miejscach, więc tej decyzji o zwolnieniu 80 osób nie oceniałabym w kwestii potencjalnego kosztu utrzymania tych osób jako 3,5 mln zł. Oceniałabym w kontekście tylko tego, jakie w tamtym momencie zarząd musiał podejmować działania i podjąć. Bardzo dobrze również, że udało mu się to wypracować ze stroną społeczną. Wiem, że jeden ze związków nie przystąpił do tego, ale pozostałe przystąpiły. Uważam, że to było naprawdę optymalne rozwiązanie dla spółki. Jeszcze kwestia nazwania tego programem dobrowolnych odejść. Jest to program, do którego osoby same przystąpiły.

Jeśli chodzi o to, na co przeznaczaliśmy pieniądze... Jeśli można, to skumuluję pytania i od razu przejdę do tego. Z pamięci nie powiem, ale środki zostały wydatkowane w następujący sposób. Podzielmy je na dwa źródła: jedno źródło jako Skarb Państwa do dokapitalizowania i drugie źródło jako pożyczka. Środki ze Skarbu Państwa do dokapitalizacji wpłynęły do spółki 30 grudnia i już tego dnia zaczęły być wydatkowane. Taki był tego cel, aby do końca roku umożliwić spółce spłatę swoich zobowiązań. Przygotowaliśmy to na dany moment, ale spółka łącznie wydatkowała całą kwotę środków pochodzących z dokapitalizowania, czyli z tych pieniędzy Skarbu Państwa. Wszystkie zostały wydatkowane: 667 mln zł – będę mówiła w milionach i trochę zaokrąglę – spłata kredytów i faktoringów w bankach, 105 mln zł – spłata zobowiązań za paliwo, 87,5 mln zł – spłata zobowiązań wobec kooperantów, 60,5 mln zł – spłata leasingów finansowych, 42,7 mln zł – spłata zobowiązań opłaty lotniskowej nawigacyjnej, 28,3 mln zł – płace i składki społeczne, 134,8 mln zł – spłata pozostałych zobowiązań handlowych do ponad 960 kontrahentów. To wszystko było środkami Skarbu Państwa.

Teraz, jeśli chodzi o środki PFR-u, czyli środki pożyczki: 238,6 mln zł – spłata zobowiązań za paliwo, 124,7 mln zł – spłata leasingów operacyjnych, 92,1 mln zł – spłata zobowiązań wobec kooperantów, 91,8 mln zł – spłata leasingów finansowych, 46,2 mln zł – płace i składki społeczne, 44,2 mln zł – spłata zobowiązań za paliwo, 27,9 mln zł – spłata zobowiązań opłaty lotniskowej nawigacyjnej, 11,8 mln zł – spłata zobowiązań z tytułu opłat przelotowych, 400 tys. zł – spłata pozostałych zobowiązań handlowych. To jest wydatkowanie przygotowane przed poprzednią podkomisją, więc nie powiem, że jest na dzisiaj najbardziej aktualne. Mówiąc w milionach, na pewno poruszam się w obszarze bezpiecznym i prawdziwym. Myślę, że ta informacja jest przekazana czytelnie.

Jeśli chodzi o pytania pana Kawalca, to oddam zaraz głos, ale jeśli państwo pozwolicie, przejdę już przez całość. Pytania pani Agnieszki Kielak. Dlaczego nie wprowa-

dzimy jednostronnie? Nie wprowadzimy, ponieważ... Żeby państwu uświadomić skalę, to tych osób, które zostały skierowane do pracy na lotnisko, było 18, a w tej chwili jest 13. Mówimy o skali 13 osób w grupie kapitałowej, która zatrudnia kilka tysięcy osób. Poprawię się, powiem, że zatrudnia i współpracuje. W samej spółce jest to blisko 1,5 tys. osób, więc mówimy o znikomej, minimalnej skali.

Mogę to trochę podsumować. Jako spółka nie do końca rozumiemy państwa podejście, które dotyczy tego, że z grupy wszystkich pracowników i współpracowników spółki skupiacie się państwo na tych osobach. Nam tak samo zależy na wszystkich, dosłownie wszystkich pracownikach, ponieważ rynek powracający... Nie chcę wypowiadać się za historię – pewnie pan prezes może dołożyć tu swoją ocenę – ale wszyscy wiemy, że w okresie postpandemicznym rynek wraca. Zależy nam na wszystkich pracownikach i zależy nam tak samo na kapitanach, jak na stewardessach, personelu naziemnym, pracownikach w operacjach i w technice, jak na tych na lotnisku. To, co państwo widzieliście, że lotnisko stało się pewnym szczególnym miejscem. Po tym, co się działo po pandemii na świecie na lotniskach – nawet powiedziałabym, że w Europie – mogę powiedzieć, że nasze lotnisko wyszło z tego obronną ręką. Możemy tylko powiedzieć, że dziękujemy tym osobom, które tam pracują, pomagają i swoim doświadczeniem wspierają oraz budują tamten obraz. Tak samo cenimy tę pracę, jak pracę na terenie samolotu czy w siedzibie spółki. Nie ma to dla nas różnicy. Natomiast jeszcze raz podkreślam, że mówimy o 13 osobach.

Jest mi pewnie łatwiej mówić, bo jestem osobą delegowaną z rady i czasowo jestem tutaj od kilku miesięcy. Pewnie powiem troszeczkę oceniając, ale zależy nam na tym, aby te osoby przeszły na pełen etat i po to prowadzimy rozmowy grupowe. Z tych informacji, które dochodziły do nas od dyrektora kadr, wynika, że nie wszyscy chętnie chcą rozmawiać w dużych grupach. W związku z tym te rozmowy prowadzimy indywidualnie. Powiedziałabym nawet, że jest to zaangażowanie spółki i poświęcanie czasu dla każdego pracownika indywidualnie. Mogę potwierdzić i zapewnić, że tak się dzieje. Nie umiem powiedzieć, ile razy pan dyrektor kadr prowadził te spotkania, ponieważ nie pamiętam, ale wiem, że tych spotkań było kilka. Czy były trzy, czy cztery, czy dwa, to nie umiem powiedzieć, natomiast takie spotkania odbywają się i proponujemy tym osobom przejście na pełen etat. Tak jak powiedziałam, na dzisiaj wiem, że jedna osoba zdecydowała się, a druga się zastanawia, ale to są już indywidualne decyzje tych osób. Te rozmowy są naprawdę prowadzone i myślę, że państwo o tym wiecie. Mam nadzieję, że państwo o tym wiecie.

Jeśli chodzi o decyzję Lufthansy, ile osób, jak odeszli itd., to trudno mi się do tego odnosić merytorycznie, a nawet chyba byłoby nam niezręcznie to oceniać. Między innymi przytoczyliśmy przykład Lufthansy, która jest naszym bliskim konkurentem, w związku z czym zrobiłam to w ramach odniesienia się do nich, a nie porównywania się, czy oni zrobili lepiej, czy gorzej. To może porównujemy. Jakbym miała to porównać, to bym zapytała, jak było na lotniskach Lufthansy w tamtym czasie. Jak są różne inne przypadki, to wtedy nie porównujemy i nie mówimy o tym. Mieli inne swoje problemy, więc nie chciałabym odnosić się do samej Lufthansy. Natomiast tak jak mówię, decyzje podejmowane przez zarząd w tamtym okresie mające na celu ograniczenie kosztów – nie mówmy zwolnień – na pewno były uzasadnione.

Utrzymanie struktury zatrudnienia. Tutaj usłyszałam taką informację, że to jest nasz kierunek. Nie, tak brzmiało państwa pytanie. Ja nawet pamiętam, czyje było to pytanie. Padło pytanie: Czy państwo planujecie zmianę struktury zatrudnienia np. w okresie do 2025 r.? Odnieśliśmy się do tego pytania konkretnie i szczegółowo, co nie oznacza, że my mówimy o jakiejś zmianie struktury do 2025 r. Znowu mam pewien komfort wypowiadania się jako nowa osoba, która jest chwilowo delegowana. Mogę powiedzieć, że rzeczywiście przyglądamy się temu, jak wygląda struktura i analizujemy, jak wygląda formuła zatrudniania, co jeszcze na dzisiaj nie oznacza nic. Mówię o tym, żebyśmy mieli tego świadomość. Na teraz jest to proces, który jest dla nas bardzo ważny. Obszar pracowniczy jest dla nas bardzo ważny i chcemy mieć pewność tego, jak tę politykę prowadzić. Natomiast nie deklarujemy niczego do żadnego roku. To po prostu była odpowiedź na państwa pytanie mówiące o 2025 r. Odnieśliśmy się do tego. W ten sposób w sumie

odpowiedziałam także na pytanie pani Tęczy, więc troszkę połączyłam dwie odpowiedzi. Jeśli państwo to uznacie, to bardzo proszę i dziękuję. Oddałabym głos panu prezesowi, jeśli chodzi o pytania dotyczące boeingów.

**Członek zarządu ds. handlowych PLL LOT SA Michał Fijoł:**

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, szanowni państwo, ja pozwolę sobie odpowiedzieć na pytania pana kapitana. One, jak rozumiem, nie są bezpośrednio związane z naszym dzisiejszym tematem rozmowy, bo tytułem podkomisji jest wydatkowanie przez LOT pomocy publicznej udzielonej przedsiębiorstwu przez Polski Fundusz Rozwoju, w szczególności w zakresie utrzymania zatrudnienia. Natomiast ja prowadzę dość otwartą politykę informacyjną i zasadniczo wychodzę z założenia, że im więcej ludzie wiedzą na temat powodów poszczególnych decyzji, tym lepiej potrafią zrozumieć daną decyzję. Z tego powodu z przyjemnością przekażę tyle informacji, ile mogę panu udzielić. Uprzejmie proszę jednak o zrozumienie dla poufności kontraktów leasingowych i dla pewnej wrażliwości, jaką w tej chwili w dalszym ciągu mamy w naszych relacjach z dostawcą oraz producentem samolotów.

Pytał pan o to, czy umowy były rozwiązane z naszej inicjatywy. Tak, to było rozwiązanie umów z naszej inicjatywy, ponieważ w umowie standardowej są zawarte pewne klauzule, które – mówię o umowie leasingowej – umożliwiają wypowiedzenie umowy, jeśli brak jest dostawy samolotu w umówionym terminie plus jakiś doliczony okres. Jest to standardowy zapis i bardzo zdroworoządkowy, bo przecież linia lotnicza planuje wykorzystanie samolotów na swojej siatce, w związku z tym przygotowuje do tego swój plan handlowy, prowadzi sprzedaż biletów, zatrudnia kapitanów i załogi pokładowe. Robi wszystko pod zaplanowany plan handlowy z wykorzystaniem tychże zamówionych samolotów. Jeśli ich dostawa nie realizuje się, to linia lotnicza ma prawo odstąpienia od takiego kontraktu. To było absolutnie właściwe, ponieważ – mówiłem już o tym w trakcie naszej ostatniej podkomisji – wszyscy eksperci rynku lotniczego wskazywali na to, że odbudowa linii lotniczych i tego świata lotniczego będzie trwała bardzo długo. Przecież pan wie znacznie lepiej niż ja, że linie lotnicze uziemiały największe samoloty świata, czyli airbusy A380 i mówiły, że już nigdy nie wrócą do tych samolotów. To był także ten czas, kiedy zostały wyprodukowane ostatnie samoloty airbusa A380.

Te prognozy co do odbudowy ruchu i co do późniejszych zachowań konsumenckich były bardzo ostrożne. Kierując się taką właśnie ostrożnością oraz widząc, co się dzieje na rynku, tzn. to, że mamy do czynienia z pandemią i jej kolejnymi falami, postąpiliśmy absolutnie właściwie. Jeśli kontrakt umożliwiał nam odstąpienie od umowy, to od tych umów odstąpiliśmy. Jest to prawo, które jest po stronie linii lotniczej, więc nie wiązało się z żadnymi dodatkowymi kosztami po naszej stronie.

Jeśli natomiast chodzi o kwestię rekompensaty od producenta samolotów, to bazując na powszechnej wiedzy... Przypomnę tylko, że LOT w tej chwili jest w sporze o rekompensatę z amerykańskim producentem samolotów. Wiedza na ten temat jest powszechnie dostępna w mediach, więc ta dyskusja w dalszym ciągu nie jest zamknięta. Mam nadzieję, że to wyczerpuje pana pierwsze pytanie.

Jeśli chodzi o drugie pytanie dotyczące mojego wynagrodzenia, to trochę czuję się niezgrabnie, odpowiadając na nie, ale mam nadzieję, że to tym bardziej zabrzmi wiarygodnie. Część zmienna wynagrodzenia zarządu LOT-u zawsze była wystawiana bardzo rygorystycznie, tzn. cele były związane z realizacją wyniku finansowego spółki. Spółka nie zrealizowała założonego wyniku finansowego za 2019 r. właśnie ze względu na kwestię boeingów, w związku z tym nie otrzymałem wynagrodzenia zmiennego za 2019 r. Zgodnie z przywołanymi przed chwilą przez panią prezes informacjami na temat zobowiązań zarządu co do zasad wynagradzania w okresie otrzymywania pomocy publicznej, to uprzejmie pana informuję, że podpisałem stosowne oświadczenie o niepobieraniu zmiennej części wynagrodzenia w chwili otrzymania przez spółkę pomocy publicznej. Nie otrzymałem zmiennego wynagrodzenia za 2020 r. 2021 r. 2022 r. i w dalszym ciągu nie otrzymuje tego zmiennego wynagrodzenia, ponieważ spółka jest nadal w pomocy publicznej.

Pytał pan również o nagrody oraz o inne tytuły do wypłaty jakichkolwiek innych środków ze spółki. Uprzejmie pana informuję, że nie miałem żadnych innych wypłat z jakichkolwiek innych tytułów ze spółki w tymże czasie, w okresie pandemicznym ani we wcześniejszym, ani również teraz. Mam nadzieję, że to wyczerpuje tę kwestię. Jeśli chcesz coś, dodać to bardzo proszę. Bardzo dziękuję.

**Członek Rady Nadzorczej delegowany do pełnienia czynności prezesa zarządu PLL LOT SA Katarzyna Lewandowska:**

To, że pan prezes nie otrzymał wynagrodzenia zmiennego, tylko potwierdza, że w spółce są przestrzegane przepisy prawa, ponieważ zarząd nie może otrzymać żadnego innego wynagrodzenia czy żadnej innej formy nagrody. Ustawa określa dwa składniki wynagrodzenia, część stałą i część zmienną. Część stała, jak nazwa wskazuje, jest stałą płacą. Część zmienna jest zależna od wykonania celu, tak że nie ma możliwości wypłaty innych środków, jakbyśmy ich nie nazywali, składników typu nagrody. Chciałam powiedzieć, że to prawda, że pan prezes nie otrzymał żadnych środków. Nie otrzymał ich, gdyż nie mógł ich otrzymać. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dobrze.

Czy do tych wystąpień pana i pani prezes mają państwo jeszcze pytania? Bardzo proszę.

**Członek zarządu Związku Zawodowego Personelu Pokładowego i Lotniczego Agnieszka Kielak:**

Mam pewną uwagę, ponieważ państwo mówili o wynagrodzeniach. Zarządy innych linii lotniczych, na które państwo również się powołują, same obniżyły sobie wynagrodzenie. Chcemy zauważyć, że również podstawowe wynagrodzenie było obniżone. Z tego, co wiem, w przypadku zarządu LOT-u podstawa wynagrodzenia ciągle utrzymywała się na tym samym poziomie, a nawet z doniesień medialnych wiemy, że cały zarząd PGL-u w 2020 r. miał wzrost wynagrodzenia o 65%. Jest to bardzo dziwne, biorąc pod uwagę takie załamanie rynku w przemyśle lotniczym.

Chciałam również zwrócić uwagę, bo być może pani prezes jest krótko i może do końca pani nie wie, na to, co pani nazywa programem dobrowolnych odejść. Była propozycja, aby osoby same zgłosiły się do niego za dodatkową pensję. Chciałam poinformować, że owszem były takie osoby, którym nie wyrażono zgody na dobrowolne odejście, po czym wręczono im jednostronne wypowiedzenia właśnie z 3-miesięczną odprawą. Między innymi te osoby również mają sprawy w sądach.

Pani chwaliła tutaj przepustowość lotniska i sukces, jaki LOT odniósł na lotnisku, biorąc pod uwagę, że to było 13 czy 18 osób. Jest to troszeczkę dziwne, bo one pracują na pół etatu, więc to chyba nie zależy od nich. Poza tym także w dalszym ciągu nie mamy odpowiedzi, dlaczego one nie mogą wrócić do pracy na pokładzie.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dobrze, dziękuję bardzo.

**Członek zarządu Związku Zawodowego Personelu Pokładowego i Lotniczego Agnieszka Kielak:**

Momencik, jeszcze...

**Członek zarządu Związku Zawodowego Personelu Pokładowego i Lotniczego Agnieszka Kielak:**

Tak, to proszę już krótko, bo też mamy jeszcze pytania.

**Członek zarządu Związku Zawodowego Personelu Pokładowego i Lotniczego Agnieszka Kielak:**

Dobrze, to ja na razie dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Tak, dziękuję bardzo.

Proszę tylko o przekazanie tej odpowiedzi, którą czytała pani prezes, bo strona społeczna jej nie dostała.

Mam jeszcze pytanie dotyczące spłaty tej części kredytowej, bo na poprzedniej podkomisji rozmawialiśmy na ten temat. Nas to mocno niepokoi, bo jednak pojawia się pytanie, jak w ogóle LOT zamierza spłacić tę część kredytową. Gdybyście państwo mogli nas poinformować, jak państwo zamierzacie i czy w tym roku wystarczy środków na to, żeby przynajmniej zapłacić ratę za ten rok. Jak to wygląda? Czy państwo chcecie to rozbić na raty, czy prowadzić jakieś rozmowy, czy chcecie wziąć dodatkowy kredyt? Jak LOT zamierza rozwiązać problem związany ze spłatą części kredytowej, jeśli chodzi o wypłacone środki z Polskiego Funduszu Rozwoju? Proszę bardzo.

Mam jeszcze pytanie, czy w tej sprawie również pan Adrian Furgalski chciałby zabrać głos? W przeszłości. W takim razie proponuję, żeby zamknąć ten temat i zapytamy już o przyszłość.

Pan poseł Suchoń, bardzo proszę.

**Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):**

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, dużo rzeczy już zostało tutaj wyjaśnione, ale ja jednak mam niedosyt dotyczący informacji w zakresie odwołania pana prezesa Milczarskiego. Otóż pan prezes sprawował swoją funkcję przez cały okres pandemii, podejmował decyzję i myślę, że jednak trzeba wyjaśnić, czy to jest ocena decyzji podejmowanych przez... Czy Rada Nadzorcza, odwołując pana prezesa, w sposób negatywny oceniła decyzje, które były podejmowane przez lata pandemii, czy wpływały na to inne czynniki? Ja jestem w lekkiej konfuzji, ponieważ z jednej strony prezes, który podejmował decyzje, został odwołany, a z drugiej strony – z całym szacunkiem – mam takie przekonanie, że państwo dzisiaj tych decyzji bronicie. Jeżeli prezes został odwołany, to pojawia się pytanie, co takiego się stało, że została podjęta taka decyzja. Czy była analizowana działalność pana prezesa i podejmowane przez niego decyzje? Na jakiej podstawie podjęto tę decyzję?

Jednak uznaję, że odpowiedź na pkt 2 i 3 z państwa strony jest zdecydowanie wymijająca, bo – z całym szacunkiem – część z nas zasiadała w różnych radach nadzorczych i wiemy, jak to funkcjonuje. Jeżeli jest poważna rada nadzorcza, to przeprowadza ocenę i na jej podstawie podejmuje decyzję. Ta ocena powinna być tutaj przedstawiona. Natomiast jeżeli rada była motywowana innymi czynnikami, to też warto powiedzieć, że odwołanie odbyło się w oderwaniu od decyzji podejmowanych przez prezesa i w oderwaniu od oceny tego, co było wykonywane przez lata pandemii. Wtedy pozostawimy sprawę oczywistą i zamkniętą.

Bardzo bym prosił, żeby jednak z państwa strony padła tutaj informacja, w jakim odbyło się to trybie. Czy była dokonana ocena? Jakie były wyniki tej oceny? Jakie szczególności, elementy, decyzje ocenili państwo negatywnie, podejmując tę decyzję o jego odwołaniu? To także naprawdę jest kluczowe z punktu widzenia pytań o przyszłość LOT-u, ponieważ myślę, że każdy z nas, kto myśli pozytywnie o tej przyszłości, raczej chciałby mieć takie przekonanie, że decyzje podejmowane są w sposób odpowiedzialny i na podstawie jakichś realnych wskaźników, realnej oceny i odniesienia do realnego świata, a nie w inny sposób. Źle stałoby się, gdyby to wyjaśnienie pozostało na tym poziomie, na którym ono jest, bo to by oznaczało, że rząd de facto – bo to jest pytanie nawet do ministerstwa – nie traktuje poważnie zarządzania majątkiem publicznym i nie traktuje poważnie Polskich Linii Lotniczych LOT. To również oznaczałoby bardzo negatywne światło na ten sposób funkcjonowania. Z tego powodu bardzo prosiłbym o wyjaśnienie powodów, przez które pan prezes został odwołany wraz z przedstawieniem sposobu, jak doszło do tej decyzji. Bardzo prosiłbym również o precyzyjną odpowiedź, czy w trakcie negocjacji dotyczących dokapitalizowania ministerstwo miało świadomość, że odbędą się redukcje personelu. Ta odpowiedź mówi o dostosowaniu, ale dostosowanie może oznaczać i redukcję, i wzrost, w zależności od sytuacji. Więc proszę odpowiedzieć po męsku, czy ministerstwo miało świadomość, że będą redukcje personelu i jaka jest planowana wielkość tych redukcji.

Przedostatnia rzecz, która mnie naprawdę niepokoi, to jest sytuacja pań, bo ja przypominam sobie, że jeszcze z prezesem Milczarskim dyskutowaliśmy na temat tego, w jaki sposób spółka traktuje panie, które czasem są w ciąży. Muszę powiedzieć, że w tej

sprawie moja osobista ocena pana prezesa i decyzji podejmowanych przez spółkę była druzgocąca dla spółki i dla pana prezesa. Nie może być tak, że spółka będąca własnością państwa stosuje zasady – zwłaszcza wobec pań – najgorsze z możliwych, czyli wypychając na umowy cywilnoprawne czy wypychając kobiety na innego typu kontrakty. Wiadomo, że jedną z przyczyn zapaści demograficznej jest brak stabilizacji. Tutaj wielokrotnie o tym mówiłem i bardzo negatywnie oceniałem tego typu działania, które powodowały, że ludzie – zwłaszcza kobiety – nie mieli poczucia stabilizacji. W związku z tym ja też rozumiem, że jeżeli ktoś nie ma poczucia stabilizacji, to trudniej jest mu podejmować decyzje dotyczące choćby założenia rodziny czy posiadania dzieci. Zwłaszcza spółki Skarbu Państwa, zwłaszcza instytucje państwowe powinny grać fair na rynku, czyli stosować takie zasady, które są uczciwe i wynikają z przepisów ogólnie obowiązujących, zwłaszcza w sytuacji, w której wykonywana praca ma charakter pracy – uproszczę tak, żebyśmy wszyscy mieli świadomość, o co chodzi – etatowej. Jaka jest polityka firmy w tym zakresie? Czy ten obszar, o którym mówię, związany ze stabilizacją i z bezpieczeństwem, zwłaszcza w przypadku kobiet, jest w jakiś sposób traktowany przez spółkę, tak jak moim zdaniem powinien być traktowany, czyli na poważnie i profesjonalnie?

Ostatnie pytanie dotyczy możliwych kierunków, ponieważ tutaj w obszarze pracy pilotów na B2B jest problem czy zagadnienie, które jest obecne na wielu rynkach i ono oczywiście ma wpływ na konkurencyjność poszczególnych linii i na możliwość ich funkcjonowania. Czy państwo obserwując to, co dzieje się w innych liniach i w innych państwach, biorąc pod uwagę prawodawstwo, widzą jakiś jeden kierunek, w który kwestia zatrudniania pilotów może pójść? Czy widzą państwo kierunek europejski, czy tutaj są jakieś prace – nie wiem – na poziomie Unii Europejskiej po to, żeby te kwestie w UE ujednolicić tak, aby tego rodzaju kwestie jakoś nie były specjalnie istotne z punktu widzenia osiągania przewagi konkurencyjnej? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo.

Proszę o odpowiedź.

**Dyrektor departamentu MAP Andrzej Leszczyński:**

Jeśli mogę, panie przewodniczący. Ponieważ została tutaj dotknięta sfera zarządzania majątkiem państwowym, to chciałbym powiedzieć kilka słów na ten temat. Co prawda wydaje mi się, że odwołanie pana prezesa Milczarskiego niezupełnie mieści się w tym obszarze, na który zostaliśmy zaproszeni, żeby rozmawiać. Chciałbym jednak odnieść się do tego w ten sposób, że poważne traktowanie zarządzania majątkiem państwowym wyraża się również w tym, że organy działają w ramach swoich kompetencji i w ramach swoich uprawnień. Jeśli chodzi o odwołanie i powołanie członka zarządu, jest to kompetencja i uprawnienie rady nadzorczej. W związku z tym to rada nadzorcza jest tym organem, który o tych sprawach w spółce decyduje i podjęła akurat taką decyzję. Prawo nie wymaga uzasadniania tych decyzji, a tym bardziej publicznego uzasadniania tych decyzji. Tyle chciałbym powiedzieć w tym zakresie, panie przewodniczący.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Pani prezes, tak? Proszę bardzo.

**Członek Rady Nadzorczej delegowany do pełnienia czynności prezesa zarządu PLL LOT SA Katarzyna Lewandowska:**

Jeśli mogę, to dziękuję. Ja może będę kontynuować wątek i odniosę się do pytań pana przewodniczącego. Przedmiotem posiedzenia tej podkomisji na pewno nie jest ocena pracy pana prezesa Rafała Milczarskiego. My jako członkowie zarządu odnosimy się do poszczególnych działań czy obszarów, które oczywiście wchodzą w szeroki zakres działalności spółki. Głównie przedmiotem kontynuowanej podkomisji jest kwestia spraw pracowniczych, głównie zwolnień. Na ten temat mogę wypowiedzieć się teraz. Jako osoba delegowana w tej chwili nie wolno mi wypowiadać się jako członek rady w tej kwestii, ponieważ pytania o odwołanie pana prezesa mogą być kierowane tylko do członków rady. Zarząd nie ma prawa ani ich oceniać, ani ich w jakikolwiek sposób omawiać. Jest to wyłącznie integralna decyzja rady. Ja jestem w tej chwili osobą delegowaną ze składu

Rady Nadzorczej do zarządu, w związku z tym nie działam jako członek rady. Nie wolno. Po prostu tutaj jest ściśle rozdzielenie. W tej chwili jestem po stronie zarządu i nie mogę się do tego odnosić. Nie ma osoby, która w tej chwili zastępuje mnie w radzie, czyli w roli wiceprzewodniczącego. Jednak nawet gdyby była taka osoba, to – tak jak powiedział pan dyrektor – jest indywidualna decyzja rady, która nigdy nie jest uzasadniana.

Nie chciałabym, żeby powstało takie wrażenie, że wszystko, co mówimy, jest bardzo pozytywne i wszystko jest czarno-białe. Nigdy w spółce tak nie jest, że wszystko jest czarno-białe. Tak jak powiedziałam, rozmawiamy o konkretnych działaniach. Mówimy jako członkowie aktualnego zarządu o zwolnieniach, że te zwolnienia... Nie wiem, czy te. Nie chcę mówić nawet w ten sposób, bo to, co powiedziała tutaj pani Kielak, trochę mnie zaintrygowało. Nazwijmy to w ten sposób. Natomiast informacje, które uzyskuje i które uzyskałam, czyli osoby, liczbę osób, liczbę zgłoszonych osób itd. posiadam ze spółki i na tym się opieram. Zakładam, że rzeczywiście spółka – to jest bezdyskusyjne – musiała podejmować działania oszczędnościowe. Spółka nie podejmowała ich tylko w tym obszarze. Tutaj skupiliśmy się akurat na tych zwolnieniach, bo to jest dla państwa bardzo ważne, a my wychodzimy naprzeciw, bo to rozumiemy. Spółka jednak prowadziła także inne działania oszczędnościowe, o których tutaj nie mówimy.

Były negocjacje umów z leasingodawcami, aby obniżyć raty kosztu leasingu samolotów w tym okresie. Wiadomo, że samoloty stały i wiadomo, że załogi nie pracowały. To był ten pierwszy moment, kiedy były podejmowane najbardziej drastyczne decyzje. Potem rynek zaczął... Nie od razu, nie mówimy o 2020 r., mówimy, że w 2021 r. coś leciutko zaczęło się dziać, a 2022 r. zaczęło się odbudowywać. Rynek zaczyna na to reagować i spółka też na to reaguje. Reaguje na to aktywnie. W grudniu... Nie będę nawiązywała do nowego wątku, przepraszam.

Do czego dążę? Dążę do tego, że to, co teraz mówimy – tu chciałabym się odnieść do słów pana przewodniczącego – to nie jest ocena pana prezesa i proszę tego nie odbierać, że to, co teraz mówimy jako członkowie zarządu, to jest potwierdzanie wszystkich decyzji i ich uzasadnianie czy utwierdzanie wszystkich wokół, że wszystko jest OK. Nie odnoszę się do tego, bo jako członek rady nie mogę teraz wypowiedzieć się na ten temat. Natomiast wypowiadamy się na konkretne zadane pytania i konkretnie postawione kwestie. Nie chciałabym tylko, żeby został przedstawiony taki wniosek, że jest taki dualizm sytuacji, o którym tutaj pan przewodniczący powiedział, że z jednej strony wszystko rewelacyjnie, ale z drugiej strony nastąpiło odwołanie. Jak mówię, pytania są skierowane do spółki, a spółkę reprezentuje zarząd. W związku z tym wypowiadamy się jako zarząd i robimy to na konkretne tematy. To tyle, co mogę powiedzieć w kwestii odwołania prezesa Milczarskiego, bo – jak mówię – nie ma organu, który mógłby wypowiedzieć się w tej sprawie, a nawet gdyby był, to nie wolno w tym obszarze publicznie podawać więcej do informacji.

Kwestia kobiet i ich traktowania. Jako zarząd spółki widzimy nie tylko tę stronę. Musimy patrzeć na całość prowadzenia działalności. Gdyby nie te umowy i gdyby nie forma innego liczenia kosztów dla spółki przy umowach B2B oraz przy innych umowach niż umowa o pracę, ta spółka nie miałaby szans funkcjonować na rynku konkurencyjnym linii lotniczych. To jednak nie kończy tego tematu. Tak jak powiedzieliśmy w odpowiedzi na państwa pytania, jako skład zarządu w tej chwili analizujemy ten obszar. Też widzimy ten problem społeczny. Nazwijmy go w ten sposób, bo to nie jest problem dla spółki. Dla spółki jest to sytuacja ekonomicznie uzasadniona i opłacalna. Chcemy jednak mieć naprawdę rzetelną ocenę tej sytuacji. Nie obiecuję, nie mówimy nic, po prostu się temu przyglądamy. Natomiast nie chcę tego obszaru pozostawić tak, jak pan przewodniczący wskazał, że on jest nieistotny. Jest bardzo istotny, tak jak kwestia pilotów jest bardzo istotna dla nas, ale to będzie obszar jednej pełnej naszej analizy. Patrzymy na wszystko, co się dzieje na rynku europejskim i to wszystko musimy brać pod uwagę, kształtując przyszłość. Nie określamy tutaj daty, czyli tego 2025 r. czy 2026 r., czy 2027 r., ponieważ to jest wtórne. Najważniejsze jest to, że spółka prowadzi działalność konkurencyjną. Ważnym jest również, żeby prowadziła ją rentownie, aby poziomem przychodów pokrywała wszystkie koszty i żebyśmy mogli chwalić się wynikami spółki, które będą szeroko

rozumiane, czyli nie tylko przez pryzmat wyników, ale także przez pryzmat nowej siatki, nowych połączeń, bo to jest rozwój przewoźnika, a co ważne, narodowego.

Jeśli chodzi o odniesienie się do pytań pani Kielak dotyczących PGL-u, to tak, jak do Lufthansy, nie będziemy się odnosić, ponieważ nie jest to przedmiotem tej podkomisji. Nie jesteśmy organem tej spółki, więc nawet formalnie nie możemy tego zrobić. Jeśli chodzi o te osoby, które – tak jak pani powiedziała – chciały przystąpić do programu nazwanego przeze mnie programem dobrowolnych odejść, dlatego że osoby przystępowały dobrowolnie i jednocześnie za dodatkowym wynagrodzeniem... Jeśli była taka sytuacja, jaką pani przedstawiła, to ją sprawdzimy.

Odnosząc się do tych 13 osób, to więcej jest mi trudno powiedzieć. Nadal uważam, że te 13 osób stanowi 13 osób i nigdy nie powiedzieliśmy, że sukces na naszym lotnisku jest tylko dzięki tym osobom. Jest on między innymi dzięki nim, ponieważ tam jest także praca tysiąca innych osób i wszystkich firm współpracujących z nami. Natomiast rzeczywiście pozytywnie oceniamy wyniki tych osób tam wspierających. Tak jak pani powiedziała, to są osoby, które w tej chwili są na pół etatu. Jeśli nam się uda, żeby przeszły na pełny etat... Będzie to dla nas optymalnie. Też mamy informację, że nie wszystkie spośród tych osób są zainteresowane powrotem do pracy pokładowej. To są informacje zebrane po indywidualnych rozmowach dyrektora HR-u z osobami, o których mówimy.

Jeśli mogę, to chyba tyle. Jeszcze jest kwestia pożyczki. Jeśli mogę, to już oddam głos panu prezesowi.

#### **Członek zarządu ds. handlowych PLL LOT SA Michał Fijoł:**

Tak, panie przewodniczący, to było pana pytanie związane ze spłatą 450 mln zł pożyczki PFR-u w tym roku. Tak te spłaty wyglądają, tzn. zaciągnięta kwota długu to 1,8 mld zł i spłaty będą w czterech równych ratach kolejno na koniec roku 2023 r. 2024 r. 2025 r. i 2026 r. Panie przewodniczący, nie chcę powiedzieć, że to jest bardzo prosta sprawa, dlatego że LOT przez lata miał następujące wyniki finansowe. Przez 2016–2019 r. były one odpowiednio na poziomach 183 mln, 288 mln, 209 mln i 119 mln zł. To były oczywiście bardzo dobre rezultaty versus wcześniejsze lata, bo we wcześniejszych latach LOT raczej generował straty.

Proszę jednak spojrzeć na 2022 r. Pierwsza połowa roku była bardzo trudna, ponieważ pierwsze 2 miesiące 2022 r. to w dalszym ciągu była pandemia, a później pojawiły się wysokie ceny paliwa lotniczego i wysokie ceny emisji CO<sub>2</sub>. To pierwsze wynikało na skutek konfliktu zbrojnego w Ukrainie. Mimo tego – już o tym też informowaliśmy ostatnim razem – spółka osiągnęła za 2022 r. pozytywny wynik finansowy na poziomie ponad 100 mln zł. To sprawozdanie finansowe co prawda nie jest jeszcze zatwierdzone, ale za chwilę będzie. Zgodnie z przepisami mamy na to czas do końca czerwca. Natomiast ten wynik finansowy został osiągnięty przy wyższych przychodach niż w 2019 r. Liczba pasażerów to blisko 8 mln, czyli jest to powrót do poziomu z 2018 r. Na ten rok mamy zaplanowane ponad 10 mln pasażerów i przychody, które z tym korespondują.

Co zrobimy, żeby dojść do wyniku 450 mln zł? W jaki sposób będziemy w stanie osiągnąć tę możliwość spłaty? Otóż będzie to możliwe dzięki temu, o czym już sygnalizowałem, czyli dzięki bardzo ważnej polityce przychodowej oraz dyscyplinie kosztowej. Ta ważna polityka przychodowa oznacza, że realizujemy siatkę rentownych połączeń. Do tego jeszcze rozbudowujemy naszą działalność o obszary, które generują stale pozytywne przepływy finansowe. Tutaj mówię o szerszym funkcjonowaniu na rynku czarterów oraz na generowaniu większych przychodów z działalności cargo.

Natomiast, jeśli chodzi o stronę dyscypliny kosztowej, to niestety między innymi wiąże się właśnie z tym, że konkurujemy na tak bardzo konkurencyjnym rynku, co wymusza, żebyśmy byli niezmiernie uważni w naszej polityce handlowej i w naszych decyzjach o wydawaniu jakichkolwiek większych pieniędzy. Wynika to z tego, że jak my się w czymkolwiek pomylimy i będą to niewłaściwe decyzje, to nasi pasażerowie kupią swoje bilety na czerwonym oceanie – tak się o tym mówi w sensie ekonomicznym – czyli w innych liniach lotniczych. Możliwości wszak przedostania się do Stanów Zjednoczonych są absolutnie nieograniczone. Nie trzeba latać LOT-em. My oczywiście mamy największy udział, jeśli chodzi o pasażerów na rynku warszawskim, natomiast

pasażerowie z Polski, z Europy Środkowej i Europy Wschodniej mogą przedostać się do USA na pokładach samolotów wszystkich innych linii lotniczych. Z tego powodu słuszną jest pana troska o to, że to nie jest proste zadanie. Jednak przez lata udowodniliśmy, że potrafimy generować pozytywne wyniki finansowe LOT-u. Dodatkowo jeszcze w okresie pandemii ograniczyliśmy wydatki trwałe na nasze umowy leasingowe i wraz ze wszystkimi innymi działaniami po stronie przychodowej dołożymy należytej staranności, aby na koniec 2023 r. dokonać terminowej spłaty pierwszej raty pożyczki z Polskiego Funduszu Rozwoju. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dla uściślenia. Rozumiem, że w 2022 r. o którym pan mówił, był przychód w wysokości 100 mln zł, tak?

**Członek zarządu ds. handlowych PLL LOT SA Michał Fijoł:**

Nie. Panie przewodniczący, nasze łączne przychody ze sprzedaży w 2022 r. to ponad 8 mld zł, natomiast wynik netto jest w kwocie powyżej 100 mln zł.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Panie prezesie, krótko mówiąc, uważa pan, że dzisiaj spłata tej raty 450 mln zł jest niezagrożona?

**Członek zarządu ds. handlowych PLL LOT SA Michał Fijoł:**

Mając na uwadze obecny poziom kapitału w spółce oraz zakładając... Tak jak powiedziałem, to nie jest oczywiste, panie przewodniczący. Uważna polityka przychodowa oraz dyscyplina kosztowa sprawi, że będziemy w stanie dokonać spłaty zgodnie z harmonogramem spłat.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo.

Zostało jeszcze jedno pytanie dotyczące przyszłości. Być może wykracza troszeczkę poza nasz punkt dotyczący informacji, ale myślę, że pan prezes i pani prezes zdołają odpowiedzieć na to pytanie.

**Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:**

Dziękuję. Panie przewodniczący, jeśli można, to mam kilka pytań, które rzeczywiście dotyczą przyszłości. Oczywiście rozumiem i wiem, jaki jest temat podkomisji. Wiem, że sprawy pracownicze są przedmiotem zainteresowania związków i są ważne, ale chciałem zadać kilka pytań dotyczących przyszłości. Może zrobię taki wstęp, bo tutaj pan prezes mówił o tym grudniowym terminie na spłatę pierwszych 450 mln zł. Mnie wydaje się, że rzeczywiście to nie jest zagrożone, chyba że wybuchnie coś, czego dzisiaj nie jesteśmy w stanie przewidzieć. Jeszcze pamiętam Kongres Rynku Lotniczego we wrześniu ubiegłego roku, gdzie... Zresztą pan prezes chyba mówił tam i wahał się co do tego, czy powiedzieć, że LOT będzie delikatnie rentowny, czy może będzie na lekkim minusie, czy może będzie gdzieś tam na zerze, więc to 100 mln wydaje się dobrym wynikiem o tyle, że trzeba popatrzeć na obecną sytuację. Mamy wojnę w Ukrainie, a ten rynek ukraiński był jednym z bardziej rosnących dla LOT-u. Nie możemy latać nad Syberią. Cena paliwa też ma wpływ. Do tego dłuższe otwieranie się rynków azjatyckich. Oni bardziej bali się tego otwarcia w związku z wychodzeniem z pandemii.

Pewnie, że chciałbym zysku 1,5 mld euro jak w Lufthansie, ale z drugiej strony nowy flagowy wielki przewoźnik włoski w 2021 r. wleciał w powietrze i ma stratę 0,5 mld euro, czyli jedną trzecią przychodu, więc to jest jakiś dramat, tak że ten wynik i tak jest dobry.

Teraz jednak zadam moje pytania, bo żeby chociażby zarobić na spłatę tej pożyczki to trzeba dużo latać, jeszcze więcej latać, zarabiać i rzeczywiście pilnować kosztów. Pierwsze pytanie. Na sezon letni linia LOT zawnioskowała o sloty... To oczywiście nie oznacza, że uruchomi takie połączenia, ale są wnioski o slot do Bostonu, Warszawa – Boston i do Canúnu. Też przed pandemią miały być uruchomione połączenia do San Francisco i do Waszyngtonu. Chciałem głównie zapytać o te kierunki long-haulowe i o to, jak będą się one rozwijać. Oczywiście pytam także w odniesieniu do kontynentu azjatyckiego.

Druga kwestia. Wspominano tutaj o tym procesie o odszkodowanie, który toczy się przed sądem w Waszyngtonie. Jest to słuszne, bo Boeing... Oczywiście to inny system prawny, który jest mocno niepodobny do tego, w jaki sposób w Polsce toczą się tego typu sprawy sądowe, ale można powiedzieć, że Boeing przyznał się do swojej winy i do tego, że oszukiwał. Niestety zginęli ludzie. Jeśli dobrze pamiętam, Boeing wypłacił chyba 1,8 mld dolarów liniom lotniczym, ale nie wszystkim, więc to, że my staramy się o te pieniądze, jest jak najbardziej słuszne. Większość punktów, które zawarł w pozwie LOT, została odrzucona przez sąd, ale chyba nie te kluczowe, więc tutaj prośba i pytanie... Tam też włączył się departament sprawiedliwości, który uznał, że LOT w argumentacji przekroczył to, co można przedstawić, żeby być ofiarą przestępstwa Boeinga. Tak jak mówię, ten system prawny w Stanach Zjednoczonych jest skomplikowany, więc gdyby pani prezes czy pan prezes mogli powiedzieć, jak w tej chwili wyglądamy w odniesieniu do szansy na te pieniądze.

Trzecia rzecz. Już teraz nie wchodząc w takie dylematy, czy nas stać, czy nie, w lipcu ubiegłego roku była informacja, że LOT jest blisko zamówienia 60 airbusów A220. Z tego powodu mam pytanie: Jak ten proces powiększania floty wygląda?

Przedostatnia kwestia. To jest nawiązanie do lotów long-haulowych, bo tutaj w zależności od linii, czasami pierwsze rzędy stanowią nawet 75% przychodów całego rejsu. IATA w kontekście pierwszych miesięcy tego roku podała, że ruch premium rośnie szybciej niż wynosi ogólny wzrost rynku pasażerskiego. My przed pandemią czy w trakcie pandemii zastanawialiśmy się, czy ten biznes wróci i jak on wróci. Wiadomo, że prezesi muszą polecieć do siebie. Nie da się opisać jakiegoś kontraktu online, ale gdzieś tam powiedzmy, że ten szczebel średni miał się skupić tylko na wymianie online... Rozumiem, że to nie tylko prezesi latają biznesem. Jak w przypadku LOT-u wygląda odbudowa tego segmentu?

Ostatnia rzecz. Flota oczywiście nie mogła stać na płytach postojowych, tylko musiała być w powietrzu, więc czy chciał, czy nie, LOT był mocniej przymuszony do tego, żeby wejść głębiej niż przed pandemią w czartery i w lotniska regionalne. Te samoloty rzeczywiście latały nie tylko z ładunkami cargo w lukach ładunkowych, ale także te ładunki były umieszczone w kabinach pasażerskich. Gdyby można było powiedzieć, jaki w procent w przychodach stanowiły czartery w tym spokojnym okresie w 2019 r., a jak to wygląda dzisiaj. Czy LOT mocniej zamierza wchodzić w czartery i w lotniska regionalne? Pytam, nie umniejszając roli hubu warszawskiego.

Może taka uwaga na koniec, bo to jest chyba najczęściej poruszana kwestia, czyli kwestia tych umów, które w Polsce nazywamy śmieciowymi. Oczywiście pewnie fajnie byłoby, gdyby wszyscy w Polsce – nie mam na myśli tylko LOT-u – przeszli na etaty. Myślę, że to jest problem naszego kraju. Ja szukałem czegoś świeższego w Internecie, ale tylko zobaczyłem dane za 2018 r., gdzie byliśmy wiceliderem w UE zaraz po Hiszpani z 26% liczbą osób zatrudnionych na tego typu umowach. To dotyczy całego naszego kraju i trzeba podjąć jakieś kroki, żeby tę sprawę załatwić. To nie jest problem tylko LOT-u. Jak popatrzymy, to rzeczywiście dopiero wychodzimy z kryzysu, a rynek europejski jest najbardziej konkurencyjnym ze wszystkich rynków kontynentalnych, jeżeli idzie o rozwój rynku i działania low-cost, które w Polsce rok rocznie mają w udział okolicach 63–65%. Wiemy, jakie jedynka w Polsce, jedynka w Europie, czyli Ryanair ma umowy z pracownikami... Oczywiście teraz taki nagły zwrot, że te wszystkie etaty przywracamy, byłby na pewno zabójczy dla firmy, ale to jest problem do rozwiązania przez cały nasz kraj, a nie tylko przez LOT, nagle w 2023 r. albo w 2024 r. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję.

Oddaję państwu głos. Kto z państwa pierwszy zabierze głos? Proszę bardzo.

**Członek zarządu ds. handlowych PLL LOT SA Michał Fijoł:**

Pierwsza część pytań ma charakter handlowy, więc jeśli pan przewodniczący pozwoli, to odpowiem panu prezesowi. Panie prezesie, faktycznie wyniki naszego konkurenta zza zachodniej granicy są nieznacznie lepsze niż te LOT-u. W głowie jednak należy zacho-

wać, że nasz konkurent zza zachodniej granicy łącznie w swojej grupie przewozi 15 razy więcej pasażerów niż polski narodowy przewoźnik, więc tutaj te relacje są trochę inne.

Warto także przyrzeć się szczegółom. Mianowicie gdyby porównać tylko część pasażerską naszego konkurenta, czyli sojuszu Star Alliance, to wynik części pasażerskiej – jest to spółka notowana na giełdzie i można znaleźć o niej wszystkie szczegóły – wyniosła minus 300 mln euro, które pasażerska Lufthansa wygenerowała w 2022 r. Wydaje mi się, że tutaj od tej konkurencji udało nam się osiągnąć trochę lepszy wynik, mimo tego, że nasze położenie geograficzne jest trudniejsze. W postrzeganiu naszych klientów zagranicznych – a tych LOT ma znaczący udział – Polska jako destynacja docelowa nie jest w tej chwili najatrakcyjniejszym miejscem na świecie. Do tego jeszcze należy wziąć pod uwagę, że ten wynik naszego konkurenta zbudowany jest na ogromnej działalności cargo i na wydzielonych tylko do tego celu samolotach. Dodatkowo w grupie tej znajduje się także działalność MRO, czyli remonty i utrzymanie samolotów, co w przypadku LOT-u jest działalnością całkowicie zleconą, dlatego że cała ta działalność, którą pierwotnie miał LOT, została w 2012 r. lub 2013 r. sprzedana wraz z LOTAMS, która w tej chwili funkcjonuje jako Lotams. Dla nas są to w tej chwili tylko koszty a nie możliwość generowania przychodów w tym zakresie. Rzeczony konkurent posiada też u siebie cały oddzielny zespół informacyjno-konsultacyjny, który także wykazuje pozytywny wynik finansowy. Są to oddzielne spółki. Trudno jest nam więc porównywać jeden do jednego nasze wyniki, chociaż w części pasażerskiej szło nam znacząco lepiej.

Jeśli chodzi o połączenia dalekiego zasięgu, to one faktycznie są kręgosłupem siatki każdego przewoźnika. To prawda, że zapowiadaliśmy San Francisco i Waszyngton, ale w tej chwili nie mamy wystarczająco floty dalekiego zasięgu, aby te nowe połączenia zrealizować. Naszą działalność koncentrujemy na tych połączeniach, które mają ugruntowaną rentowność i stąd np. dwa razy dziennie na lato zaplanowane jest lotnisko JFK z Warszawy w południowej i popołudniowej fali. Musimy te nasze potencjalnie nowe destynacje – niezwykle atrakcyjne, ale wymagające wiele uwagi i takiego nakładu inwestycyjnego – na chwilę odsunąć. Bostonu i Cancúnu do tej pory publicznie nie ogłaszaliśmy. Cancún realizowany jest w formule czarterowej we współpracy z naszymi 100 operatorami. Natomiast Boston jest zapewne potencjalnie interesującą destynacją, ale to musi iść w parze z rozwojem naszej floty.

Jeśli chodzi o Azję, to jest ona konsekwentnie odbudowywana. W sezonie letnim będziemy latać już pięć razy do Pekinu z siedmiu przyznanych, czyli trzy razy na stare lotnisko oraz dwa razy na nowe. Nasze rejsy do Korei będą realizowane w pełnej skali, czyli pięć razy z Warszawy i cztery razy z Budapesztu, bo na tyle pozwalają nam umowy bilateralne. Ten ruch będzie stopniowo odbudowywany. On jest w tej chwili oczywiście utrudniony w związku z tym, że nie można realizować przelotów nad Syberią, ale jeśli chodzi o sytuację konkurencyjną, to wszyscy jesteśmy w tej samej sytuacji oprócz przewoźników chińskich, którzy latają z wykorzystaniem Syberii.

Druga sprawa to była sprawa Boeinga. Panie prezesie, to jest niezmiernie istotna kwestia i spory sądowe o tego rodzaju kwoty pomiędzy dużymi podmiotami, wydaje mi się, że nie powinny być omawiane w tak szerokim gronie i publicznie. Część tej wiedzy jest w domenie publicznej i jest tam między innymi mowa o tym procesie karnym, w którym równocześnie funkcjonujemy. Jednak ze względu na to, że znacząca część naszej floty to jest właśnie flota Boeinga, to raczej staramy się ten proces prowadzić w taki sposób, aby zakończył się dobrze dla obu stron, żeby nasza współpraca mogła za jakiś czas znowu funkcjonować. Proces toczy się z wykorzystaniem prawników amerykańskich. Jest to przedmiotem stałego zainteresowania zarządu i rady nadzorczej jako jednego z najważniejszych procesów, które w tej chwili toczą się w spółce. Mówiąc procesów, mam na myśli spraw, które się toczą. Bezpośrednio jest to związane z kolejnym panu pytaniem, czyli z rozwojem naszej floty.

Nie pamiętam wypowiedzi, w której mielibyśmy deklarować się do zakupu konkretnego modelu samolotu regionalnego, ale faktycznie pamiętam, że ogłosiliśmy otwarcie procesu na uzupełnienie naszej floty regionalnej. Oczywiście jest to proces konkurencyjny, to znaczy, nie wyklucza on w żadnym razie ani jednego, ani drugiego dostawcy, konkretnie europejskiego Airbusa albo brazylijskiego Embraera, który w tej chwili kró-

luje w regionalnej flocie LOT-u. Proces toczy się. Jest to również niezwykle skomplikowany proces. To nie jest wejście do piekarni i wybór bułki, tylko realizowanie procesu, który wymaga zorkiestrowania wielu elementów: zakup samego samolotu, silników, programu, a później stałe zadbanie o nie i ich remont. Chodzi tutaj o total care. Następnie dochodzi kwestia części zamiennych, załóg i ich szkolenia oraz kwestia finansowania tej floty, więc jest to niezmiernie skomplikowany proces. On trwa. Mamy określone cele, jeśli chodzi o flotę, aby móc realizować plan handlowy zaplanowany na kolejne lata. Z całą pewnością, jeśli dojdziemy do jakiegoś miejsca i będziemy mieli podpisane jakieś umowy, to będziemy w stanie poinformować o tym opinię publiczną.

Jeśli chodzi o powrót ruchu, to jest prawdą, że... Ja przypominam sobie dobrze ten czas, kiedy jeszcze miałem wątpliwości co do tego, jak będzie wyglądał wynik za 2022 r. Wtedy były wątpliwości, jak będzie wyglądała jesień. Tutaj bezpośrednio nawiązuje również do pytania pana przewodniczącego, które dotyczyło możliwości spłaty. Jesienią zeszłego roku to jeszcze było bardzo trudne pytanie, dlatego że żaden ekspert nie był w stanie powiedzieć czy ruch biznesowy wraca, czy nie. Natomiast w tej chwili widzimy, że faktycznie biznes wrócił. On się obudował bardzo szybko. Najszybciej odbudował się ruch turystyczny, natomiast biznes odbudowuje się. Widać to w wypełnieniach klasy biznes. Widać to również w średnich przychodach na pasażera. Dostrzegamy te wzrosty versus 2019 r. i dlatego z pewnym ostrożnym, ale optymizmem patrzę na wynik 2023 r., bo to prawda, że pasażerowie z przodu kabiny gwarantują wyższy przychód i są niezmiernie istotni dla wyniku finansowego, który linia lotnicza będzie w stanie wygenerować.

Pyta pan o czartery i o lotniska regionalne. Nie opublikowaliśmy jeszcze raportu finansowego za 2022 r., stąd nie chciałbym uprzedzać tego rodzaju informacji, ale przychody czarterowe to istotna i już dwucyfrowa część obrotów LOT-u. Co do jej wielkości, to mogę powołać się na publicznie dostępne informacje. Jeden z naszych operatorów, który jest spółką giełdową, jesienią zeszłego roku informował o kontrakcie czarterowym podpisanym z LOT-em na poziomie ok. 350 mln zł. To jest z jednym operatorem. My na stałe współpracujemy ze wszystkimi największymi operatorami i te obroty, które są generowane z tymi operatorami... Chcę państwu dać mniej więcej obraz skali. W działalności czarterową zimą 2022/2023, czyli w tym sezonie zimowym, który już mamy za sobą, było na stałe zaangażowane pięciu samolotów dalekiego zasięgu z 15, którymi dysponuje LOT. W tej chwili kończymy kontraktację na zimę 2023/2024. Te umowy są już prawie podpisane. Jak będą podpisane, to zapewne te spółki, które są spółkami giełdowymi, będą musiały to raportować, więc nie mogę tego rodzaju informacji uprzedzać. Skala działalności, a tę widać z kolei... Myślę, czy są to publicznie dostępne dane. Częściowo tak, ponieważ można wejść na ofertę biur podróży, w której widać, jakie kierunki są oferowane i w jakim zakresie. Widać więc tę skalę. Ta skala operacji będzie podobna jak na przełomie lat 2022/2023.

Zaangażowanie w lotniska regionalne. Jesteśmy przewoźnikiem, który przede wszystkim realizuje działalność hubową. Ta działalność hubowa polega na tym, że zwozimy naszych pasażerów w jednym czasie do lotniska hubowego, jakim dla nas jest lotnisko warszawskie. To tutaj koncentruje się największa część naszej działalności. Natomiast w szczególności w tym obszarze czarterowym wychodzimy poza Warszawę. Największym polskim lotniskiem czarterowym jest lotnisko w Katowicach. Ono w ubiegłym roku miało ponad 4 mln pasażerów, z tego 2 mln to byli pasażerowie czarterowi. Tam latem tego roku zbazowany będzie co najmniej jeden, jak nie dwa samoloty 737, czyli małe boeingi. Natomiast zimą również będą stamtąd latały samoloty dalekiego zasięgu, jeden plus zbazowane tam na stałe. Lotniska regionalne odgrywają rolę w naszej siatce wtedy, kiedy pozwalają na realizowanie rentownych połączeń, ponieważ takie musimy realizować w kontekście naszych zobowiązań w stosunku do polskiego podatnika.

Ostatnie pytanie i ewentualnie uzupełnienia pozostawiam pani prezes, bardzo proszę.

**Członek Rady Nadzorczej delegowany do pełnienia czynności prezesa zarządu PLL LOT SA Katarzyna Lewandowska:**

Dziękuję. Nie chciałabym przedłużać. Myślę, że rzeczywiście w kontekście tego ostatniego pytania mogę powiedzieć, że dziękuję za tę konkluzję, że to nie jest problem

wyłącznie naszej spółki. Odnoszę się do umów śmieciowych, bo nie są one tylko naszym problemem. My jednak patrzymy na to jako na formułę, w której rzeczywiście możemy pilnować kosztów i prowadzić tę spółkę do lepszego i korzystniejszego wyniku. Dziękuję więc za tę ocenę.

Jeszcze powiem o tym, jak będą rozwijały się te linie i jak to się będzie dziać. Jak tutaj przywoływałam Lufthansę, to gdzieś zapisałam sobie, żeby to wskazać, bo to bardzo uzmysławia, jakie mamy koszty. Tak jak pan prezes mówił o kosztach paliwa i o spłacie, która nas obciąża, tak ja chciałam tylko zwrócić uwagę na pewną rzecz. Nie wiem, czy państwo zdajecie sobie sprawę z jednej kwestii, bo dopóki nie miałam przyjemności bliższej współpracy z LOT-em, było mi to ogólnie znane, ale bez szczegółów. Lufthansa ma blisko 50% uprawnień do emisji CO<sub>2</sub> do sprzedania. My jako LOT mamy blisko 30% do dokupienia. Tak wyglądał podział uprawnień kilkanaście lat temu, co skutkuje, że nasze koszty funkcjonowania... My tego nie mówimy co słowo przy zwolnieniach itd. My nie wypowiadamy tych wszystkich jakichś trudności, z którymi spółka się mierzy, ale to nie jest wszędzie taka równa konkurencja. Już nie mówię o przewoźnikach, którzy są poza Europą i którzy mają jeszcze inne regulacje i jeszcze łatwiejsze funkcjonowanie. Rzeczywiście jest to silnie wymagający rynek. Z drugiej strony myślę, że jest na tyle piękne i ciekawe to, żeby w ogóle posiadać takiego narodowego przewoźnika i myślę, że warto te koszty ponosić i prowadzić do utrzymania tej działalności. Rynek jest rzeczywiście konkurencyjny, ale nierówno, niestety. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo państwu dziękuję.

Chciałbym w ogóle stwierdzić kworum. Dostaliśmy informację, że jest kworum. Dziękuję bardzo.

Cóż, życzymy, żeby ten ambitny cel uzyskania na tyle mocnych przychodów, żeby spłacić tę dość wysoką – patrząc na wynik netto za zeszły rok – kwotę i zrobić to nie kosztem pracowników. Mamy nadzieję, że... Bo po to przecież była ta tarcza i po to był Polski Fundusz Rozwoju, żeby ratować miejsca pracy, a nie żeby wydawać pieniądze na inne cele kosztem miejsc pracy. Idea i cel był szczytny. Odnoszę wrażenie, że w przypadku LOT-u za poprzedniego prezesa działo się bardzo wiele złego.

Dziękuję w ogóle państwu za udział, dlatego że z poprzednim panem prezesem nie mieliśmy takiej możliwości z wyjątkiem jednego spotkania, choć jako parlamentarysty próbowaliśmy w różny sposób spotkać się z panem prezesem, ale nie udawało się. My więc widzimy pewien progres i mamy tylko nadzieję, że ta strona społeczna będzie traktowana poważnie, bo firma oczywiście jest z wielkimi tradycjami i potrzebna, ale też wydaje mi się, że to, co ma firma oprócz tego pożyczonego majątku, to ma właśnie załogę. To jest ten największy kapitał i chcielibyśmy, żebyście państwo bardzo poważnie traktowali stronę społeczną, bo na to zasługuje.

Szanowni państwo, wyczerpaliśmy porządek dzienny podkomisji. Chcę państwu bardzo podziękować za dzisiejsze posiedzenie. Zamykam Komisję i nie mówię też do widzenia, bo jeśli będzie taka potrzeba, to oczywiście będziemy ją zwoływać. Będziemy przede wszystkim bacznie obserwować spółkę, jeśli chodzi o ten ostatni punkt, o którym rozmawialiśmy, czyli poszanowanie praw pracowniczych. Będziemy również śledzić wyniki, bo to jest też szalenie ważne. Powodzenia i bardzo dziękuję za dzisiejsze spotkanie. Dziękuję bardzo.

**Przewodnicząca Związku Zawodowego Personelu Pokładowego i Lotniczego Agnieszka Szelałowska:**

Przepraszam, czy mogę jeszcze powiedzieć dwa słowa na zakończenie?

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Może pani, chociaż już zamknęliśmy posiedzenie.

**Przewodnicząca Związku Zawodowego Personelu Pokładowego i Lotniczego Agnieszka Szelałowska:**

Wiem, że ona już się skończyła, ale jeszcze tak chciałam może... Bo pamiętam, że kiedyś było takie wysłuchanie w Parlamencie Europejskim i tam Ryanair, nasz główny

konkurent, jeśli chodzi o low-cost, to tłumaczył się tym, że... Parlamentarzyści pytali, dlaczego Buzz został stworzony i dlaczego psuje m.in. rynek w Polsce. Przedstawiciel firmy Ryanair powiedział natomiast, że zobaczył, że LOT stworzył spółkę córkę i oni też postanowili taki sam krok zrobić. Wobec tego tak sobie myślę, że gdybyśmy się trochę zastanowili nad tym, ile nas wszystkich to kosztuje, to być może LOT jako firma, która ma jednak spore przełożenie na możliwość kreowania pewnego stanu prawnego, to może można byłoby w jakiś sposób uregulować ten rynek samozatrudnienia choćby w lotnictwie. O innych dziedzinach już w ogóle nie wspominam. Myślę, że to jest warte podjęcia tego trudu.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Już po zakończeniu mogę tylko zgodzić się z tą myślą i mam nadzieję, że państwo też się zgodzicie.