



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej (93.)
w dniu 22 maja 2013 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o uchyleniu ustawy o przekształceniu własnościowym przedsiębiorstwa państwowego Polskie Linie Lotnicze „LOT” (druk senacki nr 356, druki sejmowe nr 1242 i 1262).

(Początek posiedzenia o godzinie 12 minut 04)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Marek Ziółkowski)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Witam pana ministra Baniaka i wszystkich członków Komisji Gospodarki Narodowej.

Panowie Senatorowie, najpierw krótka zapowiedź. Pamiętajmy, że 4 czerwca mamy bardzo ważne spotkanie z Francuzami na temat gospodarki, podczas którego zostaną przez nich przedstawione ich projekty nuklearne. Zapraszam wszystkich. Organizuje to komisja gospodarki, a także grupa francusko-polska...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, ale się przyłącza. To jest posiedzenie naszej komisji i chciałbym, żeby panowie senatorowie się na to nastawili. Elementem marchewkowym tego spotkania jest obiad wydawany przez ambasadora Francji po zakończeniu posiedzenia. 4 czerwca to taka sympatyczna data, zapraszam więc.

(Głos z sali: Data historyczna.)

Tak, to jest data historyczna. A za rok będzie dwadzieścia pięć lat.

Po tej informacji przechodzę do głównego punktu obrad: rozpatrzenie ustawy o uchyleniu ustawy o przekształceniu własnościowym przedsiębiorstwa państwowego Polskie Linie Lotnicze „LOT”, druk senacki nr 356.

Witam jeszcze raz pana ministra Baniaka i oddaję mu głos.

Proszę, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo.

Szanowny Panie Marszałku! Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Bardzo krótko. Najpierw odrobina historii. Ustawa z 14 czerwca 1991 r. o przekształceniu własnościowym przedsiębiorstwa państwowego Polskie Linie Lotnicze „LOT” została uchwalona z zamiarem przekształcenia przedsiębiorstwa państwowego w spółkę, co nastąpiło w trybie i na zasadach określonych w ustawie o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych. W związku z tym, że proces ten został zakończony ponad

dziesięć lat temu, dzisiaj zastosowanie ma jedynie art. 2 ustawy, który zawiera regulacje dotyczące minimalnego poziomu kontroli Skarbu Państwa nad spółką LOT. Przepis ten mówi, że Skarb Państwa zachowuje co najmniej 51% sumy głosów służących całemu kapitałowi spółki. To oznacza, że z mocy prawa Skarb Państwa zachowuje status większościowego akcjonariusza spółki. Również wymogi, które odnoszą się do struktury własności i kontroli unijnych przewoźników lotniczych, są regulowane na poziomie Unii Europejskiej w drodze rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty. W art. 4 tego rozporządzenia jest mowa o tym, że państwa członkowskie lub obywatele tych państw powinni posiadać ponad 50% udziałów w przedsiębiorstwie oraz skutecznie je kontrolować. W decyzji nr 95/404 Komisja doprecyzowała, że kryterium struktury własności będzie spełnione, jeżeli przynajmniej 50% akcji plus jedna akcja będzie w posiadaniu państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Pozostałe akcje mogą być w posiadaniu inwestorów z państw trzecich.

Reasumując, za uchyleniem tej ustawy przemawiają następujące argumenty. Pierwszy argument to porządek legislacyjny, gdyż tylko jeden artykuł jest czynny, a niepotrzebny, bo regulowany na poziomie wspólnotowym. Argument drugi dotyczy procesu przekształceń własnościowych w LOT. Spółka jest na liście do prywatyzacji. Obecnie trwa proces naprawczy LOT, w związku z czym po udzieleniu pomocy publicznej notyfikowanej Komisji Europejskiej traktujemy prywatyzację jako element komplementarny do procesu naprawczego.

W kwietniu ubiegłego roku w korespondencji związanej z domniemaną pomocą publiczną dla LOT – chodziło w niej o wcześniejsze transakcje dotyczące majątku LOT – strona polska zadeklarowała podjęcie odpowiednich działań zmierzających do uchylenia tej ustawy. Wnosząc do parlamentu ten projekt ustawy, chcieliśmy wypełnić tę deklarację.

Dotyychczasowa regulacja jest ewenementem, żeby nie mówić: reliktem, na skalę europejską. Żaden inny kraj członkowski nie ma podobnej regulacji. Przez potencjalnych inwestorów lub ich doradców zawsze była ona wskazywana jako bariera w procesie skutecznego szukania inwestora. Trudno sobie wyobrazić, żeby ktoś z potencjalnych inwestorów z Europy chciał się angażować w LOT, pozostając bez skutecznej kontroli nad tą spółką. Wnoszę do Wysokiej Komisji o pozytywne zaopiniowanie omawianej ustawy.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.
Panią mecenas proszę o opinię Biura Legislacyjnego.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Danuta Drypa:

Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, Biuro Legislacyjne nie zgłasza uwag do przedmiotowej ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Opinia Biura Legislacyjnego, jak państwo zauważyli, jest niezwykle krótka. Nawet Biuro Legislacyjne Senatu nie dopatrzyło się tutaj żadnych uchybień.

W takim razie otwieram dyskusję i proszę panów senatorów o zadawanie pytań. Pierwsze trzy pytania zadają senatorowie Iwan, Michalski i Owczarek.

Panowie Senatorowie, do pytań!

Senator Stanisław Iwan:

Panie Ministrze, ja w związku z tą ustawą niezwyklej urody, bo jest taka krótka i jednoznaczna w swoim zapisie, chciałbym spytać, jak obecnie wygląda sytuacja ekonomiczna LOT w zakresie możliwości prywatyzacyjnych. Myślę, że jest to ważna spółka, choćby ze względu na swoje logo...

(*Głos z sali:* Sentymentalne.)

Sentymentalne, tak jest.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pan senator Michalski, proszę bardzo.

Senator Jan Michalski:

W zasadzie kolega zabrał mi pytanie, ale chciałbym je uzupełnić. Czy istnieje szansa powrotu do negocjacji z dotychczasowymi oferentami, którzy wykazywali zainteresowanie tym przedsiębiorstwem? Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Senator Owczarek. Też zabrane pytanie?

Senator Andrzej Owczarek:

Nie, nie, mam trochę inne pytanie. Historyczne.

Panie Ministrze, problemy LOT zaczęły się od tak zwanej opcji, nazwałbym to, paliwowej, od problemu z paliwami. Czy mógłby pan to szerzej opisać? Bo od tego momentu LOT wpadł w korkociąg zadłużenia, z którego trudno mu w tej chwili wyjść.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

To, Panie Ministrze, ja dodam jeszcze krótkie pytanie ogólne. Pokrywa się ono trochę z innymi. Jaka będzie zależność w proponowanej działalności rządu polskiego

między restrukturyzacją a ewentualnymi prywatyzacjami? Bo to oczywiście będzie teraz prowadzone równoległe, no bo wiadomo, że coś z tym trzeba zrobić. Jak rząd czy pan minister to sobie wyobraża?

Rozumiem, że na razie więcej pytań nie ma. To pierwsza tura. Proszę bardzo, Panie Ministrze, o odpowiedzi. Potem...

(*Brak nagrania*)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo.

Jeżeli chodzi o pytanie senatora Iwana co do sytuacji ekonomicznej, to sytuacja ta jest bardzo trudna, a była dramatycznie trudna. Stąd decyzja ministra skarbu państwa o udzieleniu pomocy publicznej w sposób, który narusza reguły postępowania, jeżeli chodzi o Komisję Europejską, o proces notyfikacji. Rząd polski zgłosił notyfikację pomocy publicznej, ale przed uzyskaniem formalnej zgody na udzielenie pomocy podjęliśmy ryzyko – bo trzeba otwarcie powiedzieć, że to było ryzyko. Istotne jest – i tę kwestię też wyjaśnię – że pozostawaliśmy w roboczym kontakcie z Komisją Europejską. Ja kilkakrotnie byłem w tej sprawie w Brukseli. Nie zachowywaliśmy się jak koledzy Węgrzy, którzy w sposób bardziej tajemniczy dokonywali pomocy, tylko przy otwartej kurtynie zarówno dla, że tak powiem, publiczności polskiej, jak i dla urzędników Komisji Europejskiej, zdecydowaliśmy się na użycie tego instrumentu. Szczęśliwie jest decyzja Komisji Europejskiej, która stwierdza, że pomoc na ratowanie – bo taki charakter ma pomoc udzielona LOT – uwzględnia uwarunkowania europejskie, jest zgodna z zasadami, jakie obowiązują odnośnie do pomocy publicznej.

Krótko mówiąc, dzisiaj LOT wymaga głębokiej i pełnej restrukturyzacji, obejmującej wszystkie obszary funkcjonowania spółki. Celem tych działań jest odzyskanie przez LOT rentowności i trwałej zdolności do konkurencji na rynku. Do 20 czerwca jesteśmy zobowiązani przedstawić Komisji Europejskiej plan restrukturyzacji. Taki plan może być gotowy dzisiaj, ale wymaga jeszcze pewnych uzupełnień ze strony spółki. Po uzgodnieniach technicznych, po dyskusjach na poziomie ministerstwa, ale i na poziomie rządu – bo nadal, nie ma co się oszukiwać, jest to sprawa i polityczna, i medialna, i publiczna – będziemy chcieli przedyskutować tę kwestię również w gronie kolegów z innych ministerstw. Mówię głównie o ministrze gospodarki, ministrze finansów, ministrze transportu, żebyśmy mieli tę samą wiedzę co do procesów zachodzących w spółce.

Sytuacja jest bardzo trudna. W ubiegłym roku wynik wynosił minus 150 milionów, a mamy sygnały, że wynik może być zweryfikowany i ten minus będzie większy. To będzie strata księgową. Chodzi o uwagi audytora co do

wyceny niektórych aktywów i co do przebiegów, na papierze strata ta może więc być wyższa. Pierwszy kwartał jest na minusie, ale jest to minus mniejszy, niż zakładał plan restrukturyzacji. Jest to też minus wynikający z koniunktury. I kwartał w każdej linii lotniczej jest zawsze słabszy. Górka sezonowa przychodzi w marcu, kwietniu, maju, kiedy sprzedaje się bilety na okres wakacyjny, a później wczesną jesienią. Strata ta jest mniejsza, niż zakładał zarząd. Dzisiaj jest prowadzona w spółce bardzo poważna, potężna praca, żeby zbudować taki model biznesowy, który, poczynawszy od roku 2014, przestanie generować straty. Nie chcę mówić o jakimś poważnym zysku, ale o wyniku w roku 2014 na poziomie zero plus, co oznacza, że przestaniemy jako państwo dopłacać w różnej formie do funkcjonowania LOT.

Jeśli chodzi o pytanie pana senatora Michalskiego dotyczące możliwości powrotu do inwestorów, którzy byli w dialogu ze spółką, to trzeba wyraźnie powiedzieć, że zniesienie tej ustawy po raz pierwszy stworzy pełną możliwość prawdziwej rozmowy, stworzy entourage do jej przeprowadzenia. Dotychczasowe rozmowy można było uznać za ciekawe, ale, jak powiedziałem na wstępie, trudno oczekiwać od inwestora, że zainteresuje się spółką, która jest spółką trudną z uwagi na branżę i z uwagi na swoją indywidualną sytuację, kiedy nie ma możliwości decydowania o losach spółki. Szukamy więc takiego inwestora, który potrafiłby spełnić nasze podstawowe oczekiwania, czyli to, o czym państwo senatorowie mówią: logo jako marka rozpoznawalna na całym świecie, siedziba w Warszawie, czyli podatki płacone w Polsce, i utrzymanie lotniska w Warszawie jako takiego hubu, skąd będzie można prowadzić operacje. Chcielibyśmy uniknąć sytuacji, żeby polskie lotniska były tylko lotniskami, z których dowozi się ludzi do większych lotnisk europejskich, na przykład w Niemczech, we Francji, w Wielkiej Brytanii, w Szwajcarii czy gdziekolwiek indziej, a stamtąd rozwozi po świecie. Chcielibyśmy, żeby Polska miała swoją siatkę łączącą Warszawę i Polskę ze stolicami europejskimi, ale też chcielibyśmy uwzględnić potrzeby tak zwanego ruchu etnicznego – mówię o ruchu do Ameryki Północnej, do Stanów Zjednoczonych i do Kanady. To jest coś, na czym nam bardzo zależy.

Jeżeli chodzi o opcje paliwowe, to sytuacja była paralelna do mechanizmu opcji walutowych. Pan senator był łaskaw zauważyć, że to był początek spirali. Ta spirala wystąpiła wcześniej, dołożyły się opcje i kilka innych historii. Początek zawierania tych kontraktów miał miejsce w lipcu 2007 r. i było to kontynuowane w latach późniejszych. Gdyby brać pod uwagę politykę, to dołożyły się do tego zarządy powołane przez rządy ostatnich trzech kadencji parlamentarnych.

Jeśli chodzi o pytanie pana marszałka Ziółkowskiego, to powiem, że nasze prace segmentujemy sobie tak: restrukturyzacja, prywatyzacja, notyfikacja. To wszystko musi iść razem. Dlatego mówię o złożoności i trudności tego procesu. Musimy mieć na uwadze bardzo dużo kwestii. Możemy jako państwo decydować na przykład o dalszej pomocy, która będzie służyła budowie pozytywnego EBIT na 2014 r., ale musimy też mieć na uwadze to, że Komisja Europejska, widząc zakłócenie konkurencji, jakim jest każda pomoc publiczna, będzie oczekiwała od spółki działań

kompensacyjnych, wolimy więc, jako spółka państwowa, pokazać jakieś samoograniczenie się, czyli zmniejszać oferowanie. I tu mówimy głównie o tym – proszę wybaczyć, powtarzam to za spółką, bo nie uważam się za eksperta – że spółka informuje, żebyśmy dzisiaj rezygnowali z połączeń nierentownych, pokazując jednocześnie Komisji Europejskiej zmniejszające się oferowanie, a tym samym jakby kompensując to, że spółka czerpie z pomocy publicznej. Są to trzy równoległe bardzo trudne procesy.

Nie musimy koniecznie mówić o szukaniu inwestora. Możemy mówić w tym kontekście, Panie Marszałku, o szukaniu partnera do naprawy LOT lub partnera w procesie restrukturyzacji w zależności od tego, kiedy udałoby się takiego inwestora pozyskać, na jakim etapie taki inwestor chciałby wejść. Oczywiście trzeba mieć też świadomość, że sytuacja na rynku lotniczym, zwłaszcza w Europie, będąca również wynikiem regulacji europejskich, jest trudna. Formalnie państwa nie mogą pomagać swoim spółkom, w przeciwieństwie chociażby do linii azjatyckich czy linii z Zatoki Perskiej, a przy bardzo drogim paliwie i bardzo niskiej marżowości mówienie o osiąganiu zysku jest niezwykle trudne. Wszystkie linie europejskie są w trakcie restrukturyzacji. Tam, gdzie jest Skarb Państwa, mówimy również o procesie udzielania pomocy publicznej, także w kontekście dialogu z Komisją Europejską.

W ubiegłym roku upadło w Europie chyba trzynaście linii lotniczych. Tak, Panie Marcinie? Najbardziej spektakularne upadki to upadek węgierskiego Maleva i hiszpańskiego Spanaira, ale było też kilka mniejszych linii, które upadły, dlatego że nie były częścią większego układu sieciowego, większego aliansu, jak chociażby KLM, Air France i Alitalia czy British Airways i Iberia. To są dwa główne alianse europejskie, pozostawanie poza którymi jest bardzo utrudnione. Dzisiaj ciężko wskazać tego typu modele jak LOT. Można mówić o rumuńskim Taromie czy o Air Baltic, ale takich wypadków nie ma dużo i te linie są dzisiaj w największym kłopotcie.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Dobkowski, pan marszałek Wyrowiński, potem ja będę miał pytanie, a potem jeszcze kolejno senatorowie Owczarek i Zaborowski w następnej turze.

Pan senator Dobkowski, proszę bardzo.

Senator Wiesław Dobkowski:

Panie Ministrze, powiedział pan, że jesteśmy jedynym państwem w Unii Europejskiej, w którym jest regulacja ustawowa gwarantująca Skarbowi Państwa ponad połowę akcji spółki lotniczej. Ja chciałbym zapytać, jak to jest w praktyce. Czy w tych największych krajach europejskich, takich jak Niemcy, Anglia, Włochy, Francja, Hiszpania, w liniach lotniczych, w prowadzących je firmach czy spółkach państwo nie ma większości akcji? Czy wszystko jest tak rozparcelowane, że prywatni inwestorzy mają większość, a państwo nie kontroluje tych spółek? Jak to wygląda w praktyce? Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Panie Marszałku, proszę o pytanie.

Senator Jan Wyrowiński:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Chciałbym trochę cofnąć czas. Jest rok 1999, minister Wąsacz w związku z dramatyczną sytuacją LOT, zadłużonego na, bagatela, 3 miliardy zł, podejmuje decyzję o prywatyzacji, uwiązanej oczywiście przepisem, który dzisiaj znosimy. Pojawia się klient, Swissair, który chce kupić LOT – w ostateczności kupił 38% akcji – no i sytuacja jest taka, że w 2002 r. sojusz Qualiflyer, którego częścią był Swissair, się rozpada, a Swissair bankrutuje. Bankrutuje poważna szwajcarska firma, można powiedzieć, znak firmowy najspokojniejszego kraju w Europie. Jak wspominał tu pan minister, upadło potem kilkanaście innych takich znaczących firm czy narodowych przewoźników, od Malevu począwszy, poprzez Sabenę, linię belgijską, która się pojawiała w wielu filmach itd. Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy jest to, że niebo nad Europą staje się po prostu wolne i mogli się pojawić inni, niekontrolowani przez państwa przewoźnicy. Jest to jeden z powodów tego, co się dzieje.

Ja miałbym, Panie Ministrze, pytanie, jakie jest w tej chwili zadłużenie LOT. Czy jest ono niższe niż 3 miliardy zł, czy wyższe? Pamiętam, że uczestniczyłem w wielu posiedzeniach Komisji Skarbu Państwa, na których oczywiście padało hasło, że mamy narodowego przewoźnika i że trzeba robić wszystko, żeby go uratować. Chcę przypomnieć, że wtedy w efekcie tej półprywatyzacji państwo zarobiło 136 milionów zł, ale potem musiało w wielu operacjach – tak jak to miało miejsce ostatnio – jeszcze przed wejściem do Unii bądź po wejściu do niej, w jakiś sposób tę firmę wspierać. Ja tak do końca nie wiem, czy nam się bardziej opłacało łączyć miliony w tę linię lotniczą i bronić narodowego przewoźnika, który okazał się niezwykle drogi, niezwykle trudny również w procesach restrukturyzacyjnych. Ja chcę państwu przypomnieć, że ogromna linia lotnicza Alitalia wstrząsana jest paroksyzmami dotyczącymi kondycji od wielu lat. Z jednej strony jest interes załogi, a wszystko wskazuje, że w Alitalii jest za dużo pracowników, z drugiej zaś są reguły rynku itd. Gdzie jest ta linia, trudno mi powiedzieć.

Pan minister jest optymistą i uważa, że teraz się znajdzie narzeczony z odpowiednią kasą, bo ta panna oczywiście nie jest posażna, ma same długi, a ja chciałbym znać rozmiar tych długów, Panie Ministrze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Teraz udzielię głosu sobie. Jest to trochę niefortunne, że nie ma przedstawicieli firmy LOT. Pan minister może tylko częściowo odpowiadać, a mnie interesuje kilka szczegółowych kwestii. Wymienił pan minister związki lotnicze. My należymy do Star Alliance. Jak oceniamy to funkcjonowanie w ramach Star Alliance? Musimy zwłaszcza przygotować się na to, co się, na całe szczęście, już dwa lata

opóźniło, mianowicie na budowę olbrzymiego lotniska w Berlinie, bo wtedy trudno będzie pogodzić hub Warszawa i Berlin, a my jesteśmy członkiem tego stowarzyszenia... Problemem jest, jak my to w ogóle widzimy.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Poznaniacy tak, będą jeździli do Berlina, nie mówiąc już o Zielonej Górze czy kilku innych miejscowościach, ale...

Pytanie drugie: co z dreamlinerami? Jak LOT zamierza rozwiązać tę kwestię? Ale to jest problem szczegółowy. Proszę odpowiedzieć na te pytania.

Trzej następni mówcy to senatorowie Owczarek, Zaborowski, Pociąg. Proszę się przygotowywać, Panowie Senatorowie.

Panie Ministrze, proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Skarbu Państwa
Rafał Baniak:**

Dziękuję bardzo.

Na pytanie pana senatora Dobkowskiego odpowiadam, że zdecydowana większość przewoźników europejskich w strukturze akcjonariatu nie ma państwa. Są wypadki, gdzie państwo jeszcze występuje, jak chociażby w Air France, ale zdaje się, że jest to udział, nie chcę przekłamać, na poziomie 19%. Lufthansa jest zupełnie prywatna. Z KLM państwo się wycofuje, ma jeszcze jakiś śladowy udział, z British Airways państwo się już wycofało.

Na pytanie pana senatora Wyrowińskiego, czy jestem optymistą, odpowiadam, że jestem. Muszę być, Panie Senatorze, i chcę być. Czy mam ku temu podstawy? Mam. Tu jest pełna zgoda i wszyscy państwo jesteście świadomi, jaki majątek, jeżeli chodzi o wycenę, posiada LOT i jakie ma długi. Czym może być zainteresowany potencjalny partner czy inwestor? Dostępem do rynku. Trzeba to nazwać wprost, bo nie ma w Europie tak dużego, ciągle jeszcze niezagospodarowanego rynku, który byłby rosnący. Według ostrożnych, zawsze konserwatywnych prognoz Urzędu Lotnictwa Cywilnego do roku 2022 – tak mi się zdaje – rynek w Polsce ma być de facto podwojony i tym, co może interesować potencjalnego inwestora, jest udział w tym rynku. Dzisiaj LOT nie jest monopolistą, ale jest głównym udziałowcem, ma największy kawałek tortu, lotniska w Warszawie. Stolica dużego, szóstego w Europie państwa na rynku rosnącym to jest coś, co może interesować inwestorów. Jeżeli weźmiemy pod uwagę to, co się dzieje wokół LOT, czyli spółki serwisujące, chociażby LOT AMS czy spółka handlingowa LS Airport Services, czy de facto bliźniaczo podobny, latający na trasach, jak to jest określane, *domestic* i regionalnych, Eurolot, w całości może być to znacznie ciekawsze dla potencjalnego inwestora, bo przynajmniej dwie z wymienionych spółek mają pozytywny EBIT, mają strukturalnie zdrową sytuację, przynoszą trwały zysk, jesteśmy więc gotowi... Spółki te również są na liście do sprzedaży i ma być oferowany pakiet akcji także w tych spółkach. Wydaje nam się, że to może interesować inwestorów. Na to też wskazuje wybrany dla LOT, w związku z jego sprzedażą, doradca, który jednocześnie ma doradzać Skarbowi Państwa.

Jeśli chodzi o poziom długu, to nie chciałbym strzelać. Jeżeli mówimy o kwotach miliardowych, to musielibyśmy policzyć wszystkie zobowiązania wynikające z leasingu, ale tego typu finansowanie jest de facto w każdej linii europejskiej. Nie wiem, Panie Senatorze, czy to są 3 miliardy zł, czy 2 miliardy 700 milionów zł, nie chcę przekłamać. Wszystko to będzie w najbliższym raporcie. Czym LOT finansuje bieżącą działalność? Kredytem kupieckim, czyli zobowiązaniami, i tu też warto wspomnieć, że przy udzieleniu pomocy publicznej 320 milionów zł z 400 milionów zł trafiło do spółek, w których udział ma Skarb Państwa, czyli spółek Okęcie, Petrolot i innych spółek, które towarzyszą LOT, a które mają się dobrze. Używając skrótu myślowego, można powiedzieć, że dookoła LOT spółki żyją dobrze, karmiąc się na chorą LOT...

Jeśli chodzi o zobowiązania przeterminowane, to zdaje się, że na koniec kwietnia wynosiły one 101 milionów zł. To parametr, który mam w głowie. Jeżeli chodzi o sumę zobowiązań, jest to kwota wyższa, wynosząca około 180–200 milionów zł. To są zaległości LOT w stosunku do partnerów, poddostawców, podwykonawców.

Rozumiem, że *case* firmy Swissair przedstawił pan senator jako swój komentarz do sytuacji. Można mówić o innych przypadkach, chociażby o przypadku Sabeny. Dzisiaj na bazie Sabeny mamy postawioną inną spółkę, Brussels Airlines, ale to jest zupełnie inna, mniejsza spółka. Spółka ta jest również w grupie Lufthansy i dowozi, przy słabym wyniku ekonomicznym, pasażerów z Brukseli, którzy latają po świecie głównie via porty niemieckie.

Warto wspomnieć, że w ślad za bankructwem firmy Swissair blisko takiej sytuacji znalazł się LOT. Naszemu rządowi kilka lat temu udało się wydostać go z przyjemnych objęć syndyka masy upadłościowej, już więc się powiodła jedna akcja odwojowania tego sukcesu sprzedaży pakietu mniejszościowego.

Na pytanie pana marszałka odpowiem tak. Jeżeli mamy świadomość tego, że blisko granicy Polski powstaje potężny, duży port, który będzie różnymi metodami kusił polskiego pasażera, to jest to coś, co determinuje nasz większy wysiłek, by obronić się przed tą konkurencją. Zakładamy jednak, że dla większości Polaków i pasażerów, którzy się hubują w Warszawie, a którzy latają naszymi rejsami longhaulowymi głównie z Europy Wschodniej czy bardziej na wschód od Polski, mówię o Ukrainie, Białorusi, gdzie mamy pasażerów, którzy latają na kontynent amerykański, ta pozycja portu w Warszawie nie tyle będzie niezagrażona, co pozwoli przy tej prognozie wzrostowej myśleć o tym, że ten hub uda się obronić, a tym samym uda się obronić pozycję LOT.

Jeżeli chodzi o Star Alliance, to jesteśmy średnio zadowoleni. Można powiedzieć, że zarówno Star Alliance, jak i program lojalnościowy, który jest nieco inną kwestią, Miles & More, nie stawiają LOT w pozycji równej z większymi członkami sojuszu. Dlatego pracując nad planem, myślimy również o wyjściu z tego sojuszu, a jeżeli pojawi się partner spoza sojuszu, to takie wyjście będzie rzeczą naturalną i trzeba to mieć na uwadze. Trzeba też jednak mieć na uwadze to, że takie wyjście nie odbędzie się za darmo, że to będzie kosztowało – nie chcę przestrzelić – kilkadziesiąt milionów złotych.

Jeżeli chodzi o nowe samoloty, które miały poderwać LOT z ziemi, to dwa są już sprawne i pierwszy 5 czerwca ma polecieć do Chicago. Trzeci jest na przeglądzie w Etiopii, bo tam jest baza dla nowych samolotów Boeinga. Jest to według wszystkich...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Już wrócił ten trzeci?

(Głos z sali: Wrócił.)

Okej. Przepraszam.

Do końca sierpnia mają być kolejne dwa samoloty.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Jak wyglądają kwestie rozliczeń finansowych? Wiem, że wejdą one do służby, ale i tak były pewne straty. Przepraszam, to moje dodatkowe pytanie.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Jest domniemane ustalenie, że Amerykanie będą chcieli rozmawiać o stratach po tym, jak wznowi się użytkowanie tych samolotów, czyli to, co się dzieje teraz. Wszystkie linie liczą swoje straty, to samo robi LOT. Są rozważane różne warianty, jeżeli chodzi o dochodzenie swoich należności, które są w dużej mierze pochodną zachowania partnera amerykańskiego. Po naszej stronie jest determinacja, żeby rozczeń LOT dochodzić skutecznie do końca. Jeżeli chodzi o kwoty, to nie chciałbym podawać konkretnych liczb, ale kosztów bezpośrednich jest do dzisiaj grubo ponad 100 milionów zł, nie licząc kosztów marketingowych, wizerunkowych, braku gotowości do sprzedaży produktu, którego w LOT nie ma... Jak państwo doskonale wiedzą, na rejsach longhaulowych LOT latał na samolotach typu Boeing 767. Samoloty te nie oferowały już żądanej jakości, zwłaszcza w kontekście klasy biznes, która jest produktem przesądającym o dochodowości operacji. Jako spółka zainwestowaliśmy w promocję tego nowego produktu – mówię o klasie biznes, ale mówię też o klasie premium czy economy plus. Ten produkt jakby się odsunął w czasie. Operacja związana ze zwrotem biletów, kosztów i szukaniem miejsc w innych rejsach przyniosła spółce poważne straty.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Chyba na razie odpowiedział pan na wszystkie pytania, ale będą następne.

Panowie senatorowie Owczarek, Zaborowski, Pociąg, proszę bardzo.

Senator Andrzej Owczarek:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, o trudnościach w nadzorze właścicielskim nad tą spółką świadczy częstotliwość wymiany prezesów i rad nadzorczych. Ilu w ciągu ostatnich trzech kadencji wymieniono prezesów? Szokująca jest sytuacja, kiedy odwołany przez ten sam rząd prezes wraca na to samo stanowisko. Jakie były przyczyny odwołania prezesa Mikosza i dlaczego powołano go z powrotem?

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pan senator Zaborowski.

Senator Roman Zaborowski:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, wróć na sekundę do związku między dziś omawianą ustawą a przedsiębiorstwem LOT. Powiem bardzo krótko. W tej chwili jest prowadzony proces restrukturyzacji. Rozumiem, że cały czas jest on modyfikowany, bo pokazuje się pewien materiał, pewnie już zaakceptowany, czyli takie działania, o których pan minister mówił, a które mają na celu osiągnięcie rentowności, zyskowności itd. Gdzieś słyszałem, że kolejnym etapem ma być prywatyzacja. Proszę o krótką odpowiedź. Czy zmiana tej ustawy – czyli lepsze warunki do szukania partnerów, inwestorów itd. – jest potrzebna w momencie restrukturyzacji z pomocą państwa, akceptowalnej przez Komisję Europejską, czy też na tym drugim etapie? Jak rozumiem, ten drugi etap wcale nie jest przesadzony. No bo jeżeli przedsiębiorstwo zostanie zrestrukturyzowane, osiągnie rentowność, zyskowność itd., wszystko będzie w porządku, to może się okazać, że nie będzie potrzeby prywatyzacji. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pan senator Pociąg, proszę bardzo.

Senator Aleksander Pociąg:

Zanim przejdę do swoich pytań, to chciałbym, że tak powiem, dodać mały fragment do pytania pana senatora Owczarka, bo powołanie ostatniego prezesa odbyło się w dosyć dziwnych okolicznościach, to znaczy dopisano go do shortlisty w ostatniej chwili. Gdyby było można, prosiłbym o parę słów, dlaczego to się odbyło w taki, a nie inny sposób.

A teraz pytania. Czy państwo mają rozeznanie – czy była robiona jakaś analiza, a jeżeli tak, to przez kogo – czy jest jakiegokolwiek zagrożenie, a jeżeli tak, to jakie, związane z sytuacją, że Polska nie będzie miała przewoźnika narodowego? Czy wiąże się z tym jakieś zagrożenie dla nas?

Tu chciałbym nawiązać do tego, co powiedział pan minister, że przy upadku Swissair syndyk był trochę, że tak powiem, u bram LOT. Chciałbym prosić o doprecyzowanie, bo jeśli dobrze znam kodeks handlowy, to ewentualnie mógł mieć roszczenia tylko do udziałów firmy Swissair w LOT, a nie do samego LOT. Nie widzę tutaj zagrożenia, ale może jakieś było, czy mógłby więc pan minister wyjaśnić, jakie to mogło być zagrożenie.

I pytanie, które wolałbym zadać przedstawicielowi LOT, ale może państwo też to wiedzą. Otóż przez pół roku, może trochę dłużej, funkcjonowało – jeśli się orientuję – ponieważ na cztery czy pięć miesięcy naprzód były sprzedane bilety, połączenie z Wietnamem i zostało ono skasowane. Czy to była wyłącznie decyzja ekonomiczna LOT – i wtedy wyrażam zdziwienie – czy to była polityczna decyzja i czy to było konsultowane ze Skarbem Państwa, choć pewnie nie musiało być konsultowane, ale może jakoś nieoficjalnie konsultowane było? Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Panie Ministrze, proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Skarbu Państwa
Rafał Baniak:**

Jeżeli chodzi o pytanie pana senatora Owczarka co do zmieniających się prezesów, to największa karuzela stanowisk miała miejsce w latach 2005–2007, kiedy mieliśmy pięciu prezesów, czyli średnio co kilka miesięcy był nowy prezes. I tu od razu nawiązuję do pytania pana senatora Pociąga, dotyczącego prezesa Mikosza. Pan prezes Mikosz za pierwszym razem zrezygnował sam, nie był odwołany. Jeżeli chodzi o procedurę wyboru, w żadnym momencie nie złamano żadnej procedury, żadnego przepisu, żadnej regulacji. Rada nadzorcza może sobie tworzyć różne shortlisty, ale dopóki trwa proces wyłaniania prezesa, może tę listę kształtować dowolnie. Lista potencjalnych pięciu osób została poszerzona o szóste miejsce. To się mogło wydarzyć zwłaszcza wtedy, gdy jeden z piątki kandydatów zrezygnował. Nie doszukiwałem się żadnego rozkazu ministra czy Skarbu Państwa, tylko otwartości procesu. Wydaje się – taka była ocena rady nadzorczej – że podstawowym walorem prezesa Mikosza było to, że zna on spółkę, czyli nie jest osobą zupełnie świeżą, która będzie się tej spółki uczyła, lecz wchodzi w proces i od razu może pewne sprawy podejmować. Taka decyzja wydawała się najlepsza i dzisiaj potwierdzamy słuszność tego wyboru. Skarb Państwa z całych sił będzie pomagał prezesowi Mikoszowi i jego zarządowi, żeby spółce udało się wyjść z trudnej sytuacji, a determinacja jest widoczna.

Przechodzę do pytania pana senatora odnośnie do samej restrukturyzacji: czy jeżeli się uda, potrzebny jest partner lub nowy inwestor? Plan jest zmieniany, ale proces naprawy czy trwa, Panie Senatorze. Jest ponad sto inicjatyw. Są już one zaszyte w budżecie, a trzydzieści ma specjalny monitoring. Te rzeczy się dzieją. Chodzi o dopasowanie modelu, siatki połączeń, doprecyzowanie odnośnie do kształtu floty, policzenie, czy opłaca się trzymać Embraera 175, czy warto go wymienić na coś tańszego, czy warto latać na bombardierze, który jest w zasobach Eurolot... To są techniczne, ale bardzo ważne detale, które mocno rzutują na model biznesowy i na wynik.

Jeżeli się uda wykreować model, który generuje pozytywny EBIT – potwierdzam, że jest to naszym celem – to nie znaczy, że ten model będzie trwał na wieki wieków. Nie boję się twierdzić, że na tym rynku, w Europie, w dłuższej perspektywie nie da się prowadzić tego biznesu w modelu, w jakim działa dzisiaj LOT. Jeżeli będziemy nadal uczestnikami takich zjawisk, że o godzinie 12.00 leci do Paryża samolot AirFrance, którym często podróżuje pan marszałek Ziółkowski, a pięćdziesiąt minut później leci samolot LOT, i obydwa samoloty są zajęte do połowy, to świadczy to o strukturalnej chorobie takiej operacji. Wszystkie linie będące w aliansach wewnętrznych, tych mniejszych, dzielą się w takich sytuacjach kosztami i zyskiem. Leci jeden większy samolot, który jest bardziej ekonomiczny. Takich przykładów można wskazywać więcej. Ale sami państwo widzą, że

często do danego portu w Europie odlatują dwa samoloty, nie ma możliwości *code-share*, dogadania się co do wspólnego operowania. Powtarzam jeszcze raz: naszym celem jest model rentowny, a wszystkie analizy, wszyscy eksperci, wszyscy mądrzejsi od nas mówią, że w dłuższym horyzoncie czasowym nie da się takiego modelu utrzymać.

Przepraszam bardzo, było jeszcze pytanie pana senatora Pocięja dotyczące analiz zagrożeń. Jest kilka takich analiz. Jest analiza ministra gospodarki, która słabo traktuje o kwotach i o wpływie na PKB, na gospodarkę. Pokazuje, że jest to niekorzystne z punktu widzenia potencjalnych inwestorów, polskiego eksportu, wymiany handlowej, pozycji rynku. Tego dzisiaj doświadczają Węgrzy. Ale jest analiza wykonana przez Ernst & Young, która mówi o bezpośrednim wpływie w pierwszym okresie na PKB na poziomie 4 miliardów 600 milionów zł. Teraz próbuję sobie to odtworzyć z głowy.

(*Głos z sali: Ujemnego?*)

Tak, absolutnie ujemnego. I to jest argument per analogiam wobec tego, co wydarzyło się na Węgrzech. Gdyby to samo się podziało w Polsce, co się podziało na Węgrzech, to w pierwszym okresie polskie PKB zmniejszyłoby się o 4 miliardy 600 milionów zł. W tym kontekście mówienie o słuszności w wypadku 400 milionów zł rzuca inny cień... Jeśli jeszcze dołożymy, że LOT i spółki okołolotowskie oraz wytworzone w tym sektorze gospodarki miejsca pracy na samych podatkach generują większy przychód dla budżetu państwa, to wydaje mi się, że nie tylko o prestiżu, ale i o prostych liczbach można mówić, że są to informacje przekonujące.

Jeżeli chodzi o zachowanie firmy Swissair, to rozszczenie dotyczyło jej udziału w LOT, ale tam też były sytuacje blokowania operacji i inne działania, które w sposób efektywny mogły doprowadzić, i de facto prowadziły, do upadku LOT. To nie było zachowanie przyjazne wobec spółki i trzeba było o tę spółkę dość mocno zawalczyć.

(*Senator Aleksander Pocięj: I jeszcze ten Wietnam.*)

Jeśli chodzi o Hanoi, to jest to absolutnie decyzja LOT. Żadnego nacisku ani ze strony Skarbu Państwa, ani z MSZ i, myślę, że z Senatu też, nie było.

(*Przewodniczący Marek Ziółkowski: Chyba że pan senator Pocięj naciska.*)

Nie wiem. Może coś wie.

(*Senator Aleksander Pocięj: Gdybym naciskał, to okazałoby się, że jestem mało skuteczny, bo ja bym naciskał, żeby to połączenie zostało.*)

Trzeba też powiedzieć wyraźnie, że mam różne informacje co do kalkulacji rentowności tego połączenia, bo są analizy, które mówią, że to było rentowne albo bliskie rentowności, a są analizy, które mówią, że to było nierentowne. Zależy, do jakiej struktury kosztowej było to dopasowywane, przyrównywane. Dzisiaj w LOT trwa analiza, czy nie warto powrócić do tego połączenia. Jest taka opcja. Trzeba też powiedzieć, że jeśli chodzi o połączenie z Hanoi, było to w mniejszym stopniu połączenie biznesowe, chociaż Wietnam to obok Chin potężny rynek azjatycki, znaczący i ważny. Było to w dużej mierze połączenie etniczne, z którego korzystali Wietnamczycy z Warszawy, z Pragi itd., latając do swoich domów rodzinnych. W mniejszym stopniu był to biznes, a bardziej...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

(*Przewodniczący Marek Ziółkowski: Business class nie była tam obsadzona.*)

Można używać uproszczenia. Proszę mnie nie łapać za słowa, ale jeżeli polecą samolot do Wietnamu, do Hanoi, wypełniony w 90% w klasie ekonomicznej bez klasy biznes, to dobrze, jeśli wyjdziemy na zero. Dwa, trzy, cztery miejsca w klasie business po kilka tysięcy złotych każde generują zysk na lataniu. Trzeba mieć tę świadomość. Jak mówię, jest też pytanie o strukturę kosztową, o to, na jaką bazę kosztową nakładamy tę operację. Wiem, że prezes Mikosz, który, jeśli pamiętam, był zwolennikiem tego połączenia, zlecił zbadanie możliwości powrotu do tej operacji.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Czy są jeszcze pytania?

Proszę bardzo, pan senator Martynowski i pan przewodniczący Jurcewicz. To dwa ostatnie pytania, a pana ministra poproszę potem o odpowiedź.

Panie Senatorze, proszę o pytanie.

Senator Marek Martynowski:

Panie Ministrze, chciałbym spytać, czy Ministerstwo Skarbu Państwa nie wyklucza drugiej transzy pomocy LOT, jeśli zwróci się on do ministerstwa.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

I senator Jurcewicz, proszę.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Panie Ministrze, jak pan ocenia sytuację w tej chwili i w jakim czasie – chodzi o pewien przedział czasowy – sytuacja może się poprawić w stopniu zauważalnym?

A druga kwestia to takie moje przemyślenie. Jakoś prezesi spółek Skarbu Państwa nie raczą nawet usprawiedliwić swojej nieobecności na posiedzeniu komisji, a byli zaproszeni. Wydaje mi się, że zrobił to już kolejny prezes spółki Skarbu Państwa. Być może jest bardzo zajęty, ale ma obsługę, która mogła powiadomić, że go nie będzie. Pytamy o różne kwestie i pan minister, mając dokładną wiedzę, nam je wyjaśnia, a ja tylko tak to sygnalizuję. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Właśnie. Ich nie ma, a pan minister musi się męczyć, prawda?

Proszę bardzo o odpowiedzi.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Zacznę od pytania pana senatora Jurcewicza, które jest prostsze, chociaż bardzo kłopotliwe. Nie miałem wiedzy, że prezes jest zaproszony, i oczywiście zaraz po posiedzeniu komisji zwrócę na to uwagę. Byliśmy kilka razy wspól-

nie na posiedzeniach komisji sejmowej. To jest absolutny obowiązek tak członka rządu, jak i przedstawicieli spółek państwowych. Jeżeli jest zaproszenie, to mamy przyjemny obowiązek tu być. Nie ma tu żadnego usprawiedliwienia, chociaż pracuje on dwadzieścia godzin na dobę za kiepskie, według niego, pieniądze. Nie ma żadnego *issue*, pan prezes powinien być wśród nas. Jeśli nie ma go w Polsce, to powinien tu być jeden z jego dwóch zastępców. Przepraszam, to także moje zaniedbanie. Powiniennem tego dopilnować. Myślałem, że nie dostał zaproszenia, że komisja nie oczekuje jego obecności.

Pan senator Martynowski zadał pytanie o drugą transzę, o to, czy Skarb Państwa rozważa taką możliwość. Mogę odpowiedzieć, że Skarb Państwa to rozważa, ale nie ma jeszcze decyzji co do wysokości ewentualnej dalszej pomocy i nie ma decyzji co do formy jej udzielenia. Mamy kilka tygodni na podjęcie takiej decyzji. Pierwszym kłopotem publicznym – bo to są pieniądze publiczne – jest to, czy należy adresować pieniądze do spółki, która generuje w takim prostym spojrzeniu straty, ale jest też problem biznesowy. Powtarzam jeszcze raz: każdy pieniądz wpuszczony do spółki w ramach pomocy państwa musi być rozliczony w kompensacji. W skrajnym wypadku może być tak, że jeżeli LOT się nie posunie sam z siebie, to Komisja Europejska może powiedzieć, że od jutra LOT nie lata do Chicago, bo zakłócił konkurencję na rynku europejskim – mówię o czarnym scenariuszu – albo na Heathrow, do Londynu, nie lata dwa razy dziennie, tylko raz. A to są połączenia rentowne, Komisja nie będzie wtedy patrzyła, czy my się posuwamy, czy się nie posuwamy, tylko każe cię tam, gdzie z punktu widzenia LOT jest najtaniej. Istnieje taka możliwość, LOT sygnalizuje takie potrzeby. Jesteśmy przed dyskusją co do formy i wysokości ewentualnej dalszej pomocy. Pamiętajmy, że mamy jakby dwa procesy, a jeden wynika z drugiego – pomoc na ratowanie, zakończone decyzją formalną Komisji Europejskiej, która kończy się konkluzją, że Komisja oczekuje do 20 czerwca spłaty 400 milionów zł pożyczki, a jeżeli nie będzie spłaty, a nie będzie, to oczekuje planu restrukturyzacji, w którym musi być już zaszyta wysokość i forma dalszej pomocy, również jeżeli chodzi o daty jej udzielenia.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Jeszcze się rączki podniosły. Senatorowie Michalski i Martynowski. To może najpierw senator Martynowski ad vocem, a potem senator Michalski.

Proszę bardzo.

Senator Marek Martynowski:

W sumie zainspirowało mnie to, co powiedział pan minister. Chciałbym się dopytać o te kiepskie pieniądze, jakie zarabia pan prezes.

(Brak nagrania)

Senator Marek Martynowski:

Czyli...

(Głos z sali: Sześciokrotność.)

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Sześciokrotność...)

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

22 tysiące zł.

(Senator Marek Martynowski: Rozumiem, że premier i prezydent też zarabiają nędzne pieniądze, tak?)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę bardzo, senator Michalski.

Senator Jan Michalski:

W porównaniu do innych spółek, gdzie Skarb Państwa ma trochę mniejszy udział, pan prezes może czuć się dyskryminowany... Ale ja mam jeszcze pytanie dotyczące dreamlinerów. Kto w zasadzie pokryje koszty tego całego zamieszania, tych wad konstrukcyjnych w akumulatorach, w instalacji? Czy ten przestój będzie obciążał LOT, czy LOT jakby zarobi na niemożliwości zarabiania?

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Senator Pocię chciałby powiedzieć jedno słowo. Proszę, jedno słowo.

Senator Aleksander Pocię:

Jedno słowo ad vocem tego, co mówił pan senator Martynowski. Porównywanie zarobków prezesa do zarobków parlamentarzystów jest zupełnie bez sensu, ponieważ należy je ewentualnie porównywać do zarobków prezesów innych spółek. Ta kominówka wyrządziła już tyle szkody, że nie ma co otwierać drzwi do dyskusji, która dawno została zamknięta.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Rozumiem, że to nie było pytanie.

Panie Ministrze, prosimy o odpowiedzi.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Jeśli chodzi o pytania o wynagrodzenia, to traktuję je jako komentarz panów senatorów. Można dyskutować, ile zarabiają prezesi w podobnych liniach w Europie i na świecie czy w podobnej wielkości przedsiębiorstwach prywatnych w Polsce. To pozostawiam bez komentarza.

A co do tego, kto pokryje koszty nielatania Boeingiem 787, to oczekujemy, że pokryje je Boeing. Chcemy tego dochodzić do krwi ostatniej. Umowa mówi mniej więcej tyle, że jeżeli jest postój, przestój czy niezdolność do operacji zwiniona przez dostawcę, jest to wina dostawcy. Trzymając się tego zapisu, chcemy dochodzić odszkodowania czy innej formy gratyfikacji z powodu tej straty, bo to bardzo wymierna starta dla LOT. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję.

Kończę dyskusję, Wysoka Komisjo.

Przejmuję kwestię czysto legislacyjną, składając wniosek i zadając państwu pytanie: kto jest za przyjęciem tej ustawy bez poprawek? Proszę o podniesienie ręki. (8)

Kto jest przeciw? (2)

Rozumiem, że nikt się nie wstrzymał od głosu. W takim razie komisja wypowiada się za przyjęciem ustawy bez poprawek.

Rozumiem, że sprawozdawcą chciałby zostać pan senator Owczarek, który interesuje się nie tylko drogami lądowymi, ale i powietrznymi. Tak?

(*Senator Andrzej Owczarek:* Dobrze.)

Tak? I z taką łaską. Łask to bardzo ważne miejsce na mapie lotniczej.

Pan senator Owczarek będzie sprawozdawcą komisji.

Panie Ministrze, Panie Marszałku, dziękuję wszystkim za obecność.

(*Głos z sali:* Dziękujemy.)

Do widzenia.

(*Koniec posiedzenia o godzinie 13 minut 06*)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii