

Szanowny Pan **Jacek JEZIEFSKI**

Prezes

Najwyższej Izby Kontroli

Warszawa, ul. Filtrowa 57

SKARGA

Na sposób przeprowadzenia przez kontrolerów Delegatury NIK w Łodzi **i ustalenia kontroli, której temat** określony został na stronie internetowej NIK jako: **Inwestycje kapitałowe Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego - Łódź Spółka z o.o.** W tym: Jednostka kontrolująca: Delegatura NIK w Łodzi; Nr ewidencyjny: S/12/005/LLO Data publikacji: 2013-03-28 14:40; Dział tematyczny: administracja publiczna; **Lista podmiotów kontrolowanych:** •Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Łódź Spółka z o.o. w Łodzi ul. Tramwajowa 6 90-132 Łódź □ Wystąpienie pokontrolne oznaczone znakiem LLO-4112-02-02/2012 S/12/005 z 25.01.2013 r., Data publikacji: 2013-03-28 14:40, •Urząd Miasta Łodzi ul. Piotrkowska 104 90-926 Łódź □ Wystąpienie pokontrolne oznaczone znakiem LLO-4112-02-01/2012 S/12/005 z 31.01.2013 r., Data publikacji: 2013-03-28 14:40.

Wymienionej kontroli zarzucamy brak rzetelności, staranności i obiektywizmu, błędy w ustaleniach faktycznych oraz pominięcie – a wręcz ukrywanie - wielu istotnych informacji mających wpływ na ocenę analizowanych zjawisk, jak również błędy merytoryczne i proceduralne. **Wystąpienia pokontrolne** do Prezesa MPK Zbigniewa Papierskiego i Prezydenta Łodzi Hanny Zdanowskiej są **wewnętrznie i wzajemnie sprzeczne. Przyjęte ustalenia, podobnie jak nie wzięte pod uwagę fakty, są sprzeczne z wnioskami.**

W efekcie materiał pokontrolny jest pozbawiony logiki ekonomicznej i prawnej:

- wręcz pochwała zachowania niegospodarne i gani działania przynoszące bardzo dobre wyniki ekonomiczne

- niegospodarnością próbuje obciążać nie tych, którzy do niej doprowadzili, tylko tych, którzy osiągnęli najlepsze wyniki.

Same najistotniejsze liczby dotyczące okresu, jaki został objęty kontrolą: lata 2006-2012, wskazują na odwrotne wnioski do tych wskazanych przez kontrolerów.

➔ Jeśli w latach 2006-2009 MPK było dla Łodzi tańsze o ponad 400 mln zł, zarabiając na zewnątrz nawet do 100 mln zł rocznie, zaś w latach 2010-2012 to samo przedsiębiorstwo nie zarabia na zewnątrz nic i staje się o 400 mln zł droższe (czyli Miasto przepłaca setki mln zł) za mniejszą ilość i gorszą jakość usług, to może oznaczać tylko jedno: bardzo dobre zarządzanie i nadzór w tym pierwszym okresie (2006-2009) a fatalne zarządzanie i nadzór w drugim okresie (2010-2012).

➔ Konkluzja ta dotyczy także postępowania z nabytymi przez MPK trzema spółkami komunikacyjnymi na południu Polski (co miało być przedmiotem kontroli). Jeśli w pierwszym okresie (do 2009 r. włącznie) przy podejmowaniu transakcji **aktywa łącznie tych spółek wynosiły 65 mln zł, zobowiązania 26 mln zł, zaś cena zakupu nieco ponad 9 mln zł, to oznacza, że MPK zyskiwało na czysto prawie 30 mln zł** i to atrakcyjnie położonego majątku. **Audyt zlecony w kwietniu 2010 r. przez MPK firmie „Interfin” wskazywał nawet na wyższą wartość godziwą aktywów wynikającą z przekształconego bilansu.** Ponadto w końcu 2009 r. spółki te odzyskały zdolność do generowania nadwyżek finansowych i zysków. Jednak w drugim okresie **od 2010 r. zmarnotrawiono sprzedany majątek tych spółek.** Z cząstkowych danych kontroli wynika już, że sprzedano go za **ponad 24 mln zł**, co naszym zdaniem i tak jest zaniżoną kwotą w stosunku do tego co można było jeszcze uzyskać! **Pieniądze te przejeżdżono!**

Kontrolerzy kompletnie pomijają cały proces restrukturyzacji spółek zależnych zatrzymany przez władze MPK – Łódź po 2009 roku, co obejmowało integrację wokół „PKS Grupa”, racjonalizację zatrudnienia, odnowę majątku, marszrutyzację tras itp. Mało tego nie dostrzegają wcześniej dokonanej tak wielkiej korzystnej restrukturyzacji MPK, która z powodzeniem była podjęta przez tych samych ludzi w stosunku do PKS-ów i mogła by być kontynuowana.

Mimo zamiaru sprzedaży spółek po zmianie władz w 2010 r., nie tylko dalej je przetrzymywano tyle, że już bez właściwego zarządzania i nadzoru, ale nowe władze zdecydowały o dokupieniu jeszcze udziałów za kwotę 2 mln zł, choć miało to sens tylko w przypadku dalszej restrukturyzacji kapitałowej lub sprzedaży.

Wartość zaangażowana w większościowy zakup udziałów w spółkach: **9 mln zł** na początku **plus 2 mln zł** po zmianie władz, czyli **razem 11 mln zł** i wskazane obecne należności spółek wobec MPK w wysokości **14 mln zł**, **łącznie 25 mln zł** miały zabezpieczenie w majątku, który **roztrwoniono! Nowe władze dopuściły do powstania takich należności przez złe zarządzanie** (nie rozliczały się na bieżąco, źle zarządzały) **i na domiar dopuściły do roztrwonienia zabezpieczającego majątku.**

Warte podkreślenia jest to, iż bezpodstawne, oderwane od rzeczywistości twierdzenia sugerujące niską wartość spółek, stoją w sprzeczności nie tylko z wielkością środków uzyskanych ze sprzedaży majątku, ofertami inwestorów, ale nawet zainteresowaniem pracowników tych spółek wykupem w nich udziałów.

Zamiast rozliczenia tych, którzy doprowadzili do tak skandalicznych wyników od 2010 roku, **kontrolerzy** nie zestawiając podstawowych liczb i faktów, nie korzystając z danych przez nas dostarczonych na piśmie, jak też ignorując fachowe ekspertyzy, wyniki wcześniejszych kontroli, **podjęli się kompromitującej roli ochrony przed odpowiedzialnością** za zmarnotrawienie wielomilionowego majątku **tych, którzy zarządzali i nadzorowali MPK po styczniu 2010 r. i absurdalnego przerzucania tej odpowiedzialności na poprzedników**, dających MPK i Miastu wielomilionowe korzyści!

Stroni się od ocen międzynarodowych agencji ratingowych (Standard & Poor's, Fitch) dających najwyższe noty łódzkiemu MPK przed zmianą z stycznia 2010 r.

Jak zaznaczyliśmy, w wielu przypadkach **kontrolujący podejmują sprawy, które jednocześnie były wcześniej badane przez różne instytucje kontrolne – także przez NIK - i nie wzbudzały zastrzeżeń.** Jednak o uderzającej stronniczości przekonują fakty, że **wiele z tych spraw nie jest związanych z tematyką kontroli.** Ich rozpatrywanie w oderwaniu od uzyskiwanych całościowych efektów jest nie tylko nieuczciwe, ale wręcz narzuca się pogląd, że **kontrolerzy przekroczyli ustawowe uprawnienia, gdyż nie badali całego procesu gospodarczego, jego efektywności na poszczególnych etapach**, lecz zaczęli dowolne rozważania nad celowością podejmowanych decyzji (co jest sprzeczne z art. 5 ust.2 ustawy o NIK). (Co z inwestycjami kapitałowymi ma udostępnianie pracownikom MPK mieszkań służbowych, zatrudnianie w MPK osób nie związanych z decyzjami kapitałowymi? Jak traktować ocenę warunków zatrudnienia i to tylko niektórych, z tych, co zajmowali się inwestycjami kapitałowymi i to w różnym wymiarze bez rzetelnej i całościowej oceny efektów ich działań wszystkich?)

Przedstawienie tak nieobiektywnego i nielogicznego materiału było także możliwe, poprzez fakt, że **do wystąpień pokontrolnych mogli się ustosunkowywać kontrolowani, ale tylko ci aktualnie zarządzający jednostkami kontrolowanymi.** Zatem ich poprzednicy, których kontrola także dotyczyła nie byli objęci procedurą formalnego ustosunkowywania się do wystąpienia pokontrolnego – zgłaszania ewentualnych zastrzeżeń. **Jest oczywistym w świetle już wymienionych faktów i liczb, że obecne władze nie były zainteresowane wnoszeniem fundamentalnych zastrzeżeń, które obciążały by wszystkich decydentów wyłonionych po styczniu 2010 roku a wykazywały osiągnięcia poprzedników.**

Dlatego zdecydowaliśmy się na wniesienie w trybie skargi niniejszego dokumentu **kwestionującego sposób przeprowadzenia i ustalenia wymienionej kontroli. Jeśli nie otrzymamy informacji o zasadniczych zmianach wystąpień pokontrolnych i poczynionych ustaleń, podejmiemy kolejne kroki postępowania skargowego i odwoławczego.**

Włodzimierz Tomaszewski

Krzysztof Wąsowicz

Skarga została także dostarczona w dniu 23.05.2013 r. do Dyrektora Delegatury NIK w Łodzi.

W załączeniu przedstawiamy uzasadnienie zawierające szczegółowe zastrzeżenia do wystąpień pokontrolnych.

I. Część podstawowa

1) **Przeprowadzona kontrola nie dochowała podstawowej zasady, której istotą jest kontrydiktoryjność.** Wyniki zarówno w formie wystąpień pokontrolnych przekazano jedynie do zapoznania się i ustosunkowania wyłącznie obecnemu Prezesowi Zarządu MPK-Łódź sp. o.o. oraz obecnemu Prezydentowi Łodzi, którzy - w sposób zupełnie nieuzasadniony z perspektywy logiki ekonomicznej i prawnej - nie zareagowali koniecznymi zastrzeżeniami. Tłumaczyć to można chęcią skrycia całego szeregu braków i błędów – a tym samym ich skutków - w zarządzaniu i nadzorze, jakie nastąpiły po styczniu 2010 r., kiedy to zmieniły się władze miasta i MPK. Jednocześnie powodem takiej reakcji jest zwykły brak kwalifikacji obecnych decydentów. Trzeba podkreślić, że obecny Zarząd MPK-Łódź sp. z o.o. nie posiada odpowiednich kwalifikacji oraz umiejętności do pełnienia swoich funkcji, na co również uwagi nie zwrócili kontrolujący. Po pierwsze, obecny Prezes nie posiada wymaganego do kierowania przedsiębiorstwem transportowym Certyfikatu kompetencji zawodowych. Nie może się także posiłkować w tym zakresie wsparciem obecnych pozostałych Członków Zarządu MPK-Łódź sp. o.o., bo oni także nie posiadają takiego Certyfikatu. Należy założyć, że Prezes nie próbował nawet posiłkować się wsparciem wiedzą ekonomiczną swoich współpracowników, bo trudno przyjąć, by pozostali członkowie Zarządu MPK nie chcieli zareagować na nonsensy zawarte w wystąpieniu pokontrolnym. Po drugie, o braku kompetencji świadczą również uzyskiwane obecnie przez MPK-Łódź sp. o.o. wyniki ekonomiczne przynoszące wielomilionowe (gigantyczne) straty na działalności (od 10-30 mln zł rocznie) pomimo znacznego blisko 100 mln zł zwiększenia przychodów ze świadczenia usług przewozowych, które są jednak niczym innym jak zwiększonym wydatkiem z budżetu Miasta za świadczone (i to malejące) usługi. Choć jest to potwierdzeniem olbrzymiej niegospodarności i nieefektywności w gospodarowaniu środkami publicznymi w latach 2010-2012, jednak kontrolujący w ogóle nie zwrócili na to uwagi (a skala sięga w latach 2010-2012 kilkuset milionów złotych). Działo się tak pomimo przedstawienia przez nas zarówno ustnych jak i pisemnych informacji, a zwłaszcza w złożonym przez Krzysztofa Wąsowicza 21.11.2012 r., w trybie art. 41 ustawy o NIK, bardzo obszernym Oświadczeniu. Fakt ten wynika również z podstawowych dokumentów Spółki. Nie sposób przyjąć, że tak istotny problem mógł zostać pominięty w trakcie kontroli a brak jest jakiegokolwiek odniesienia się do niego w kontekście czynionych ustaleń. Uważamy to za niedopuszczalne, a próba przerzucenia odpowiedzialności za ten stan rzeczy, czyli olbrzymiej obecnej niegospodarności wynoszącej łącznie od początku 2010 r. ok. 400 mln zł, na okres wcześniejszy, z którym nie ma bezpośredniego związku przyczynowo-skutkowego, jest karygodnym zniekształceniem rzeczywistości. Wreszcie po trzecie, potwierdzeniem braku kompetencji obecnego kierownictwa MPK-Łódź sp. o.o. jest fakt, że jedyną odpowiedzią, jak podają media, o sposobie wykorzystania mylących uwag i wykonania niespójnych wniosków wskazanych w wystąpieniu pokontrolnym w zakresie:

- podjęcia działań mających zapewnić bezpieczeństwo finansowe w przypadku podejmowania decyzji o zaangażowaniu kapitałowym w innych podmiotach,
 - określenia w zawieranych umowach sposobu dokumentowania zrealizowanych działań, umożliwiających właściwą kontrolę merytoryczną ich wykonania,
 - dokonywania szczegółowej analizy zasadności zlecenia firmom zewnętrznym wykonania opracować o charakterze ekonomiczno finansowym przed podjęciem ostatecznych decyzji w tych sprawach, jak również racjonalne zlecenie prac doradcom zewnętrznym,
- było złożenie przez MPK-Łódź sp. o.o. zawiadomienia do Prokuratury.

Czyli, jak rozumiemy obecny Zarząd nie był w stanie merytorycznie ustosunkować się do wyników kontroli, sprawę postanowił przekazać innemu organowi - Prokuraturze, która jak należy wnosić powinna zająć się również prowadzeniem bieżącej działalności operacyjnej i zarządzaniem Spółką MPK.

W okresie objętym kontrolą wiele osób pełniło funkcję kierowników jednostek kontrolowanych, w tym również i my. Nigdy jednak nie zostaliśmy zapoznani z wynikami kontroli, nie mieliśmy możliwości odniesienia się do nich. O fakcie zakończenia kontroli i opublikowania wyników dowiedzieliśmy się z doniesień medialnych, po których sięgnęliśmy do materiałów zamieszczonych na stronie internetowej NIK. **Stąd swoją odpowiedź składaną w trybie skargowym uważamy za w pełni uzasadnioną.**

- 2) W dniu 21 listopada 2012 r. **Krzysztof Wąsowicz został przez kontrolera pana Janusza Rzepeckiego wezwany w charakterze świadka w związku z pełnieniem przez niego rzekomo funkcji Dyrektora Zarządzającego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Łódź Spółka z o.o.** Wezwanie opatrzone zostało datą 26 października 2012 r. **Otóż Krzysztof Wąsowicz nigdy nie pełnił funkcji Dyrektora Zarządzającego w MPK-Łódź sp. o.o.. Fakt ten** tylko potwierdza jak była prowadzona kontrola, **wskazuje na brak staranności, co można było zaobserwować w dalszym przebiegu czynności.** Dla kontrolujących nie miały znaczenia fakty, ani przedmiot kontroli. Większość pytań nie dotyczyło przedmiotu kontroli. Kontrolujący nie chcieli przyjmować składanych przez Krzysztofa Wąsowicza wyjaśnień, często przerywali czynności i kontaktowali się telefonicznie, podobno z Departamentem prawnym, w sprawie procedury i trybu postępowania, za każdym razem po konsultacjach przyznając mu rację. Na tej podstawie przygotowanie procesu tej kontroli, nie tylko merytoryczne, ale przede wszystkim formalne należy ocenić negatywnie. Pytania zadawane przez kontrolujących podczas składania przez Krzysztofa Wąsowicza wyjaśnień były tendencyjne, z góry przyjętą tezą i ocenne, na co wielokrotnie zwracał uwagę wnosząc o zaprotokołowanie, co winno znajdować się w aktach sprawy.

Istotne zastrzeżenia co do przebiegu przesłuchania jako świadka przez kontrolerów zgłosił również p. Jarosław Malec, który do listopada 2007 roku pełnił w MPK funkcje Dyrektora Zarządzającego. Zgłosił to na piśmie z dnia 3 stycznia 2013 r., którego kopia wraz z kopią potwierdzenia zgłoszenia stanowi załącznik do niniejszej skargi.

- 3) **Negatywna ocena związana z zakupem przez MPK-Łódź sp. o.o. udziałów Spółek PKS wyrażona w materiale pokontrolnym jest całkowicie nieuprawniona. Dotyczy to zarówno decyzji organów MPK jak i decyzji Zgromadzenia Wspólników.** Zgodnie z postanowieniem art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. (z późniejszymi zmianami) kontrola działalności samorządu terytorialnego przeprowadzana jest pod względem legalności, gospodarności i rzetelności. W stosunku do podmiotów gospodarczych (wykorzystujących majątek lub środki państwowe lub komunalne) zgodnie z art. 5 ust. 3 zakres kontroli może dotyczyć legalności i gospodarności. **Zatem NIK zgodnie z ustawą nie ma podstaw prawnych, a tym samym merytorycznych do badania celowości działalności jednostek objętych tą kontrolą. Kontrola może a nawet powinna dotyczyć tego jak decyzje powstawały, jak przebiegał proces gospodarczy. Temu jednak żadnej uwagi nie poświęcono!** Wszystkie działania w MPK-Łódź w latach 2003-2009 były prowadzone za zgodą odpowiednich organów, z poszanowaniem przepisów prawa, legalne, rzetelnie udokumentowane i potwierdzone odpowiednimi dokumentami, które winny znajdować się w Spółce. Stanowiły element koncepcji budowania grupy kapitałowej. Wszystkie transakcje nabycia udziałów, tworzenia czy wejścia do spółek miały wymagane zgody odpowiednich organów Spółki (na co wskazują kontrolujący w wystąpieniu pokontrolnym do Prezydent Hanny Zdanowskiej a ich brak z kolei

zarzucają w stosunku do MPK – zupełna sprzeczność i dowolność interpretacji). **Tezę uznającą za nieprofesjonalne zarządzanie zorientowane na inwestycje oraz ograniczenie kosztów, które mogło doprowadzić do problemów finansowych uważamy za całkowicie chybioną, wręcz oderwaną od rzeczywistości gospodarki rynkowej.** Wynika to z niedopuszczalnego uproszczenia kontrolujących, którzy nie dostrzegali kolejnych etapów procesu gospodarczego a tym samym ich kolejno nie oceniali. **Najlepsze przedsięwzięcie gospodarcze może być doprowadzone do upadku, jeśli na kolejnych etapach nie będzie się nim fachowo zarządzać!** Problem był poddawany wnikliwej analizie ekonomiczno-prawnej, sporządzono w tej sprawie co najmniej 3 opinie prawne przez uznane bądź renomowane kancelarie (Kancelaria Tataj Górski, Kancelaria dr Marek Śniegucki, Kancelaria *Domański Zakrzewski Palinka*). **Prof. Michał Kulesza** w opinii sporządzonej przez kancelarię *Domański Zakrzewski Palinka* dla MPK-Łódź w sprawie zlecenia zadań w zakresie publicznego transportu miejskiego, tak przedstawił swoje stanowisko odnośnie przejmowania udziałów w PKS-ach – cyt.: „**Spółka, podejmując pozytywne z punktu widzenia jej rozwoju działania (poszukiwanie źródeł dodatkowych przychodów, plany rozwojowe np. w zakresie spółek zależnych), jednocześnie naraża się w niektórych przypadkach na potencjalną kolizję z regułami bezpośredniego powierzenia jej zadań z zakresu użyteczności publicznej.**” Dlatego rekomendują powierzenie zadania na zasadach konkurencyjnych uzasadniając to cyt.: ”W kontekście braku konieczności spełnienia przesłanek podmiotu wewnętrznego przez MPK przy procedurze konkurencyjnej (w przeciwieństwie do powierzenia bezpośredniego) nie wystąpi konieczność ograniczenia działalności prowadzonej przez MPK, co umożliwi, w przypadku otrzymania zlecenia, dalszy rozwój spółki i dywersyfikację źródeł przychodu.”

4) W uzasadnieniu negatywnej oceny zakupu udziałów w trzech spółkach PKS sporządzonym przez kontrolerów a:

- dotyczącym decyzji właścicielskich i zawierającym się na str. 2 - 5 wystąpienia pokontrolnego kierowanego do Prezydenta Miasta,

- oraz dotyczącym działań organów MPK i zawierającym się na str. 4,6,7,8 wystąpienia pokontrolnego kierowanego do prezesa MPK,

➔ z jednej strony **tworzy się chaotyczny i zarazem jednostronny zbiór informacji**, gdzie autorzy **skupiają się na dowolnym opisie negatywnych cech**, ale nawet **nie zsumowano tych wartości które realnie mogły przekonywać o skali obciążeń spółek w momencie ich zakupu**. Kiedy wartość przytaczanych przez kontrolerów zobowiązań **można wyrazić łączną kwotą 26 mln zł**.

➔ z drugiej strony **kompletnie ignoruje się a nawet celowo zniekształca informacje o wielkości aktywów**. Dlatego w **tekście kontrolerów do takiej wartości dotrzeć nie sposób!** Chodzi o **wartość 65 mln zł** jaka wynika z sprawozdań finansowych spółek PKS z okresu zakupu.

➔ z trzeciej strony **nie poddaje się ocenie za ile i w jakim momencie kupowano udziały w spółkach** - a przecież zakup był w dwóch okresach:

- **do 2009 r. włącznie** zakupiono większościowe udziały we wszystkich spółkach **za kwotę 9,1 mln zł**, co odbywało się podczas sprawowania przez nas funkcji zarządzających i nadzorczych,

- **od 2010 r.** kiedy to nowe władze zdecydowały o odkupieniu udziałów Skarbu Państwa w PKS Żywiec **za prawie 2 mln zł**.

Jest to niedopuszczalny i fałszywy sposób oceny, pozbawiony jakichkolwiek racjonalnych kryteriów. Przecież tylko rachunek uwzględniający aktywa, zobowiązania i cenę zakupu pozwala na przedstawienie rzeczywistego obrazu czy decyzje gospodarcze dotyczące zakupu udziałów przynosiły korzyści czy były niekorzystne. Jednak tego nie zrobiono!

Rachunek jest jednak nieublagany i wynikający ze sprawozdań spółek :

Według naszych wyliczeń: na okres przejścia spółek zależnych ich **aktywa wynosiły 65 mln zł, zobowiązania 26 mln zł, zaś wydane wówczas pieniądze na zakup to kwota 9,1 mln zł. Oznacza to, że mieliśmy korzyść na poziomie 30 mln zł.**

(W załączniku do niniejszej skargi przedstawimy tabele z naszym zestawieniem wartości majątkowych spółek na okres ich przejścia przez MPK, jednocześnie tabele te prezentujemy w dalszej części uzasadnienia).

Warto podkreślić, że podobny poziom zobowiązań wynika z chaotycznego materiału NIK.

Oddzielnym problemem jest dlaczego nowe władze jeszcze dokupiły prawie za 2 mln zł udziały w PKS Żywiec skoro zmieniła się polityka po styczniu 2010 r..

Jednak **najlepszym weryfikatorem przytoczonych danych, był audyt zlecony uznanej firmie INTERFIN z Krakowa** (to są spółki audytorskie zakładane na terenie kraju z udziałem Stowarzyszenia Księgowych w Polsce – w Łodzi jest to UFIN) **przez nowe władze MPK w kwietniu 2010 r., w którym przedstawiono wycenę Spółek PKS w oparciu o dane na dzień 31.12.2009 r.** Ten materiał INTERFIN-u jest druzgocący i dlatego skrywany zarówno przez kontrolerów NIK jak i władze MPK i Miasta nastale po styczniu 2010 r.

Otóż w opracowaniu INTERFIN-u liczoną przez nas wartość korzyści na poziomie 30 mln zł określono na poziomie 40 mln zł, czyli o 10 mln zł więcej!

(W załączniku do niniejszej skargi przedstawiamy skrót najważniejszych danych z wyceny INTERFIN-u, z podaniem numerów stron opracowania).

Można jeszcze raz podkreślić, że **w chaotycznym materiale pokontrolnym NIK** wartość zobowiązań – jeśli się je zestawi, czego nie zrobiono - jest podobna do naszej oceny, czyli 26 mln zł. Jednak **o aktywach nie ma żadnych systematycznych informacji.** O badaniu Interfin-u nie ma ani słowa w materiale pokontrolnym!

Dlaczego tak jest? Bo wniosek byłby odwrotny do tego co napisali kontrolerzy, czyli że zakup udziałów był jednak korzystny i należałoby rozliczyć naszych następców z tego, że zmarnowali 40 mln zł!

Zatem nikt nie wyrządził szkody poprzez nabycie udziałów, tylko przysporzył majątek, którego niewłaściwe wykorzystanie przez brak umiejętności w zarządzaniu nim przez następców począwszy od 2010 r., wywołało wielkie marnotrawstwo.

5) **Jakie mamy skrywane informacje o aktywach?**

➔ Na str. 3 wystąpienia pokontrolnego kierowanego do Prezydenta Miasta odnajdujemy zapis: „NIK podziela pogląd wyrażony przez WGM w ww. opinii, iż Zarząd MPK winien wówczas zlecić przygotowania przez rzeczoznawcę majątkowego szacunku mienia prywatyzowanego przedsiębiorstwa, na podstawie którego można będzie określić wartość rynkowa PKS w Nowym Targu. Wartość tego majątku była niezwykle istotna z punktu widzenia ryzyka tego przedsięwzięcia, ponieważ w przypadku niepowodzenia postępowania restrukturyzacyjnego majątek ten byłby jedynym zabezpieczeniem zaangażowanych środków.”

Trudno nie podzielić konstatacji kontrolerów, że **wartość majątku była niezwykle istotna i to w stosunku do całej operacji zakupu udziałów wszystkich spółek, jako zabezpieczenie ryzyka angażowania własnych środków.**

Ale skoro **publiczne organy** reprezentujące interes Skarbu Państwa **zgodnie z wymogami obwarowanymi w ustawie z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji** w stosunku do udziałów skarbu państwa (a takie były kupowane w PKS

w Nowym Targu i PKS w Żywcu) – **miały wyceny rzeczoznawców**, to jest pytanie **czy kontrolerzy NIK-u kwestionują tamte działania?** Podobnie odnieść to należy do wycen sporządzanych przez organy gminy w stosunku do udziałów w PKS Myślenice.

Jeśli tak, to jest to kwestionowanie wiarygodności Ministerstwa Skarbu i władz Miasta i Gminy Myślenice i angażowanych przez nich licencjonowanych rzeczoznawców!

➔ Jeśli nawet kontrolerzy NIK-u uznawali tamte wyceny za niewiarygodne, to mieli okazję skorzystać z przytoczonego wcześniej materiału INTERFINU sporządzonego już na życzenie tych, którzy chcieli zakwestionować opłacalność zakupu tych spółek. I wyszło im, że była to transakcja korzystna!

➔ Wreszcie ostateczną formą weryfikacji wartości majątku nabytych spółek, była sprzedaż tego majątku!

Na str. 4 wystąpienia pokontrolnego kierowanego do Prezesa MPK **mimoходом** - z informacji zawartej w nawiasie - **dowiadujemy się o „sprzedaży nieruchomości z nanieśniami w PKS Myślenicach na kwotę 7.050.000 zł, w PKS Nowym Targu – za kwotę 14.750.000 zł, w PKS w Żywcu – w wysokości 2.726.900 zł”, czyli razem za 24.526.900 zł.** Jednak tego podsumowania nie robią kontrolerzy. Oczywiście nie ma tu informacji jaka to była część majątku i aktywów jakimi dysponowały spółki, czy sprzedano tanio czy drogo itd., kiedy sprzedawano? **A sprzedaż ta nastąpiła już po naszym odwołaniu!** Była dokonana przez nowe władze!

Według nas była to sprzedaż niekorzystna, bo można było zrobić to inaczej i za wyższą cenę, o czym dalej w uzasadnieniu jest mowa. **Jednak już ta kwota wskazuje na majątkowe zabezpieczenie zaangażowanych środków.**

Przytoczona przez kontrolerów na str. 5 wystąpienia pokontrolnego skierowanego do Prezydenta Łodzi **informacja** w brzmieniu: „Z przedłożonych do UMŁ przez MPK informacji wynikało, że straty jakie Spółka poniosła (wg stanu na listopad 2012 r.) w wyniku wejść kapitałowych do trzech spółek zależnych wyniosły co najmniej 25 mln zł (11 mln zł z tytułu nabycia udziałów i 14 mln zł z tytułu należności od tych podmiotów)” **jest przecież samooskarżeniem władz miasta i spółki jakie nastąpiły po zmianach w 2010 roku.**

Jeśli już przyjąć bezzasadne rozumowanie kontrolerów, że suma wejść kapitałowych (11 mln zł – w tym prawie 2 mln zł zaangażowanych przez naszych następców) oraz należności spółek zależnych wobec MPK (14 mln zł powstałych za naszych następców), to jest strata łączna ok. 25 mln zł, **czyli to co już sprzedano za nowej władzy mogło pokryć tę domniemaną stratę.** Chodzi tylko oto, że **rzeczywistą stratą było roztrwonienie tego majątku przez naszych następców.**

➔ **Kolejnym śladem ukrytych informacji o aktywach kupowanych spółek**, które w sposób kompromitujący kontrolerzy przekształcają nawet w zarzut jest sekwencja dotycząca zakupu PKS Myślenice.

■ Zapis na str. 6 wystąpienia pokontrolnego do Prezesa MPK w treści: „Już w 2008 r. Zarząd Spółki zamierzał sprzedać udziały w PKS w Myślenicach, ale transakcja nie została zawarta” sugeruje, że to co 14 grudnia 2007 r. kupiono chciano szybko sprzedać już w 2008 r.. Czyli ma to sugerować, że tak źle zainwestowano. Kiedy było dokładnie odwrotnie. Były podjęte działania związane z wejściem kapitałowym (czyli dokapitalizowaniem a nie sprzedażą) do Spółki PKS Myślenice firmy Solaris, bodaj na 0,5 mln zł, która była zainteresowana robieniem interesów w ramach przejętej przez MPK grupy spółek (chodziło o techniczną obsługę autobusów na terenie południowej Polski z wykorzystaniem potencjału PKS-u). **To jest tylko dowód, że interes z PKS-ami był korzystny i przyciągał innych partnerów biznesowych.**

- Jeszcze bardziej bulwersujące i fałszywe są zapisy ze:
 - str. 7 tegoż wystąpienia w brzmieniu: „W ocenie NIK, szczególnie niekorzystne było nabycie udziałów PKS w Myślenicach”,
 - i str. 8 tegoż wystąpienia, gdzie jest cały wywód sugerujący, że PKS Myślenice został ograbiony za wiedzą Prezesa Wąsowicza z majątku na kwotę 3,5 mln zł na cztery dni przed kupnem tegoż PKS-u przez MPK.

Zdaniem kontrolerów w warunkach tego zakupu był kalkulowany przez MPK ten majątek, którego zabrakło, bo został sprzedany cztery dni wcześniej za zgodą poprzedniego właściciela – burmistrza Miasta i Gminy Myślenice. Jest to sugestia, że kwota 3,5 mln zł została zabrana na niekorzyść kupującego MPK. Kontrolerzy zatajają fakt, że kwota 3,5 mln zł trafiła do kasy Spółki nad którą 4 dni później pełną kontrolę miało już MPK, a w porozumieniu z władzami Myślenic było zastrzeżone do decyzji nowego właściciela czyli MPK wydatkowanie tej kwoty! Zatem nikt tego zasobu nie pozbawił MPK.

Warto przypomnieć w tym miejscu, że później, o czym można przeczytać w cytowanym wcześniej fragmencie ze str. 4, nowe władze MPK sprzedały dodatkowo i niestety roztrwoniły majątek PKS-u w Myślenicach za ponad 7 mln zł.

Można śmiało stwierdzić, że **decyzja zakupu udziałów**, jak każda decyzja gospodarcza **była obciążona ryzykiem**, które w tym przypadku było ograniczone do minimum i w pełni zabezpieczona przejmowanym majątkiem i to w dużej skali. **Zakup dotyczył wydatkowania kwoty 9 mln zł a majątek nie obciążony, jaki zyskiwało MPK sięgał wartości 40 mln zł.**

Kontrolerzy, choć zarzucali niedostrzeżenie słabych stron, w swym materiale nie chcieli dostrzegać mocnych. Straszili opisem zobowiązań przeszłości, ale przyszłości wynikającej z aktywów już nie opisali. Bo wtedy powstawało pytanie kto odpowiada za to co stało się z aktywami?

- 6) W świetle danych określających rzeczywiste – zebrane w całość – warunki zakupu spółek zależnych, zyskiwanego wielkiego majątku **wręcz za kuriozalne należy uznać sformowanie** na str. 2 wystąpienia pokontrolnego kierowanego do Prezydenta Łodzi, iż: „**Negatywna ocena dotyczy także sprawowania nadzoru właścicielskiego nad MPK w latach 2007-2010. Nadzór ten w sposób właściwy był sprawowany w latach 2011-2012.**”

Kiedy zakup spółek i zarządzanie nimi przynosi wymierne korzyści do końca 2009 r.:

- aktywa licząc skromnie o łącznej wartości 65 mln zł, zobowiązania na poziomie 26 mln zł, cena zakupu nieco ponad 9 mln zł, czyli **korzyść szacowana w skromnym ujęciu na poziomie 30 mln zł i to głównie w postaci atrakcyjnie położonego majątku,**

- spółki w końcu 2009 r. uzyskują **zdolność do generowania nadwyżek finansowych i zysków,**

to tylko ekonomia pozbawiona wartości rynkowych i oparta na dowolnym-uznaniowym działaniu kontrolerów (bez związków przyczynowo-skutkowych) mogłaby być podstawą takiego stwierdzenia obejmującego okres lat 2007-2009.

Zaś kiedy zarządzanie spółkami po zmianie władzy w 2010 r. przynosi same straty, to nadzór nie reagujący właściwie na takie rezultaty jest wychwalany!

Dowolność działań kontrolerów przejawia się w najbardziej fundamentalnych sprawach.

➔ Wiadomo, że sprzedawano majątek po zmianie w 2010 r. dlaczego zatem – w kontekście sprawowanego nadzoru przez kolejne ekipy po styczniu 2010 r. nie podjęto pytania czy racjonalna była sprzedaż majątku przez spółki w kontekście uchwały Zgromadzenia Wspólników z czerwca 2010 r. o sprzedaży przez MPK całych spółek. W pisemnym *Zbiorczym zestawieniu dotyczącym podstawowych informacji o PKS-ach należących do grupy MPK – Łódź*, złożonym kontrolerom w dniu 18 września 2012 r. przez Włodzimierza Tomaszewskiego, zwraca się uwagę, że nieudolność nowych władz doprowadziła do:

”1) Sprzedaży po zaniżonej wartości terenów dworca z N. Targu i Żywcu (w którym dodatkowo nie zabezpieczono sprawę zarządzania w przyszłości portem komunikacyjnym).

2) Bez sensu sprzedano cały teren zajezdni w N. Targu pozbawiając się tym samym możliwości prowadzenia w przyszłości dochodowej działalności operacyjnej.

3) Uzyskane ze sprzedaży majątku środki (w wysokości 24,5 mln zł) nie przeznaczono na restrukturyzację kapitałową, inwestycyjną ani też techniczną spółek należących do grupy kapitałowej tylko „przejeżdżono” w MPK- Łódź sp. z o.o.

4) Rezultatami działalności grupy (głównie pochodzącej z bezmyślnej sprzedaży nieruchomości należących do PKS-ów) MPK zmieniało swój wynik finansowy np. w 2010 r. o 12 mln zł, zmniejszając stratę z 30 do 18 mln zł w ujęciu skonsolidowanym, poprawiając sztucznie swój wizerunek i pozycję finansową.

W wyniku powyższych starań z nabytego za 9,1 mln zł majątku, MPK „przepuściło” ok. 30 mln zł (środki uzyskane ze sprzedaży składników majątkowych – nieruchomości oraz tabor, dywidenda, zyski ze sprzedaży towarów i usług na rzecz podmiotów grupy). Odrzuciło co najmniej 2 oferty nabycia udziałów z 24 marca 2010 r. oraz z 18.10.2010 r. pozorując jedynie chęć ich sprzedaży. W ten sposób Zarząd MPK doprowadził spółki zależne do zacoferania technologicznego bez perspektyw rozwoju z wysokim stanem zobowiązań, a za swoją nieudolność próbuje winą obarczać poprzednie władze.”

Jaki zatem był tu nadzór właścicielski?

➔ **Już szczytem bezmyślności akceptowanej przez nadzór po zmianach władzy było dokupienie przez nowe władze udziałów Skarbu Państwa w PKS Żywiec za prawie 2 mln zł kiedy nie podjęto się ani sprzedaży całości ani restrukturyzacji kapitałowej.**

Nadzór który stwarza warunki pozwalające nie tylko na ratowanie bankruta, ale osiągnięcie przez restrukturyzowane przedsiębiorstwo wyników najwyższej ocenianych przez agencje ratingowe, zdaniem kontrolerów nie jest dobrym nadzorem. Nadzór, który toleruje horrendalne straty, przepłaca setki milionów zł za świadczone usługi, ale za to mnoży informacje, z których nie wynika żadne skuteczne działanie, jest zdaniem kontrolerów dobrym nadzorem. To, że nawet nie potrafiono sprzedać spółek zależnych, od czasu kiedy w czerwcu 2010 r. Zgromadzenie Wspólników podjęło uchwałę o sprzedaży udziałów, nie budzi zastrzeżeń kontrolujących. Podobnie jak to, że nie zareagowano na bezproduktywne przejadanie majątku w tych spółkach, że je eksploatowano dla swoich aż do upadłości.

Wartość zaangażowana w większościowy zakup udziałów w spółkach: **9 mln zł** na początku **plus 2 mln zł** po zmianie władz, czyli **razem 11 mln zł** i wskazane obecne należności spółek wobec MPK w wysokości **14 mln zł**, **łącznie 25 mln zł** miały **zabezpieczenie w majątku, który roztrwoniono!** Nowe władze **dopuszczyły do powstania takich należności przez złe zarządzanie** (nie rozliczały się na bieżąco, źle zarządzały) **i na domiar dopuściły do roztrwonienia zabezpieczającego majątku. I tego nie dostrzegali nadzór właścicielski a teraz nie dostrzegają tych zaniechań, bezsensownych decyzji i działań kontrolerzy!** Każdy menadżer od razu zapytałby kiedy powstały te należności, kto do nich dopuścił, dlaczego dokupiono jeszcze dodatkowe udziały?

Taki stan rzeczy opisany w cytowanym wyżej fragmencie ze str. 5 wystąpienia pokontrolnego skierowanego do Prezydenta Łodzi **jest oczywistym samooskarżeniem władz miasta i spółki jakie nastąpiły po zmianach w 2010 roku.**

Jeśli jednak w działaniach kontrolerów nie podjęto próby zestawienia zbiorczego mówiącego o aktywach i zobowiązaniach spółek na początku przejęcia ich udziałów przez MPK, oraz na kolejnych etapach zarządzania nimi: a zwłaszcza nie porównano dwóch całkowicie odmiennych okresów lat 2006-2009 i lat 2010-2012, to **dochodzi się do absurdalnych konkluzji, że korzyść jest stratą a strata jest korzyścią.**

→ **Na str. 4** wystąpienia pokontrolnego do Prezesa MPK, po sfałszowanym obrazie spółek (bez ukazania aktywów) na dzień ich nabycia, kontrolerzy zawarli zdanie: „Sytuacja powyższa od czasu kiedy MPK stało się jednostką dominującą wobec tych podmiotów nie ulega poprawie, mimo podejmowanych przez ww. spółki różnych działań”. Takie **sformułowanie odnoszące się do końca 2009 r. jest całkowicie fałszywe. Wtedy**, co dalej opisujemy i co mieli dostępne kontrolerzy, **spółki zależne uzyskują zdolność do generowania nadwyżek finansowych i zysków**. Zatem jeśli później tę zdolność utraciły, to znaczy nastąpiła zmiana w sposobie zarządzania i to powinni zbadać i ocenić kontrolerzy, np. badając czy były dalej kontynuowane procesy restrukturyzacji.

Jeśli nie bada się procesu gospodarczego na kolejnych etapach, to można dojść do bezsensownej konkluzji, że ci co zbudowali przez trzy lata pomyślność firmy są winni tego że inni zatrudnieni na miejsce pierwszych na następne trzy lata doprowadzili do jej upadku.

W ten sposób kontrolerzy tworzą nową ekonomię, gdzie winą za okres złego zarządzania firmą obciążają nie tych co przez 3 lata wszystko marnotrawili, tylko tych co trzy lata przed zmianą zbudowali najlepiej wtedy ocenianą przez międzynarodowych fachowców prosperitę tej firmy.

- 7) **Kuriozalne są kryteria - a w zasadzie ich merytoryczny brak - w oparciu o które kontrolerzy uzasadniają negatywną ocenę nadzoru właścicielskiego nad Spółką MPK w latach 2007-2010, a pozytywną ocenę dla okresu lat 2011 -2012** Czego materialnym wyrazem są zapisy na str. 6, 7, 8 wystąpienia pokontrolnego kierowanego do Prezydenta Miasta.

Po pierwsze formułuje się tu uogólnienie dotyczące całokształtu funkcjonowania Spółki MPK nie pokazując całościowej analizy osiągnięć i niepowodzeń spółki. Żadnych analiz porównawczych, żadnych rzeczywistych, obejmujących całość działalności liczb. **Przecież ocena działalności Spółki nie może być oderwana od jej wyników mierzonych uznanymi i dostępnymi narzędziami ekonomicznymi.** Natomiast tu jest tekst pozbawiony elementarnych kryteriów ekonomicznych. W latach 2006-2009 łódzkie MPK stało się wyjątkowo korzystne dla Miasta, które to miało o 400 mln zł tańsze usługi przewozowe, wykorzystując swój potencjał i zarabiając na zewnątrz do 100 mln zł rocznie. Bardzo dobrą pozycję firmy w tamtym czasie potwierdzały ratingi międzynarodowych agencji (Standard & Poor's, Fitch). W latach 2010-2012 to samo przedsiębiorstwo staje się o 400 mln zł droższe przy gorszej jakości usług, nie zarabia na zewnątrz nic i za przyczyną fatalnego zarządzania marnotrawi posiadane milionowe aktywa. Nawet nie potrafiono od 2010 roku atrakcyjnego majątku spółek zależnych wykorzystać dla korzystnej sprzedaży udziałów w tych spółkach, już nie mówiąc o wdrażaniu koncepcji budowy siatki połączeń autobusowych w całej Polsce, której początkiem miała być grupa PKS tworzona przez MPK-Łódź. Dziś robią to zagraniczne firmy, którym torują drogę funkcjonariusze i działacze pozbawieni elementarza ekonomicznego i jakichkolwiek umiejętności w zarządzaniu, niszcząc polskie przedsiębiorcze inicjatywy, w tym także sektora publicznego. O czym dalej jest mowa.

Po drugie jakie znaczenie – z perspektywy osiągniętych wyników - miało to, czy Grupa Kapitałowa MPK – Łódź była już sformalizowana, czy też nie była? To był cel, który mieliśmy osiągać w miarę faktów ekonomicznych i społecznych. Nawet gdyby Grupa nie powstała, to nie wykluczało to szerokiego świadczenia usług

zewnątrznych w oparciu o spółki zależne, jeśli dawało to podstawy dla dodatkowych przychodów MPK. **Rozpoczęty został proces tworzenia grupy.** Kontrolerzy byli informowani, że była to drażliwa sprawa dla związków zawodowych i trzeba było praktycznie udowadniać im, że nie jest to zamach i próba pozbycia się poprzez „wypchniecie części struktur dotychczasowego MPK” do niewiadomej organizacji, lecz, że to tworzymy na poważnie razem! Wbrew temu co piszą kontrolerzy, porozumienia i negocjacje ze związkami zawodowymi potwierdzają, że w sposób bardzo konsekwentny i bardzo skuteczny Właściciel podejmował decyzje w sprawie utworzenia Grupy Kapitałowej. **To, że ten proces przerwano w 2010 roku obciąża wszystkich, których paradoksalnie kontrolerzy wychwalają!** O Grupie Kapitałowej dalej będzie również mowa.

Jednak oczekiwanie kontrolerów od Zgromadzenia Wspólników sprzed 2010 r. by podejmowały uchwały i to natychmiast w sprawie Grupy Kapitałowej, zaś odżegnywanie przez tych samych kontrolerów tegoż Zgromadzenia w składzie z 2012 roku od podejmowania „Strategii postępowania z udziałami w spółkach zależnych” oraz uchwały w sprawie akceptacji sposobu wycofania się MPK z inwestycji kapitałowych w spółki zależne, to jest dopiero konsekwencja!

Po trzecie jeśli w okresie lat 2010 -2012 łódzkie MPK zostało sprowadzone do najgorzej notowanych przedsiębiorstw, którego złe wyniki uniemożliwiły skorzystanie z pieniędzy unijnych na zakup kolejnych tramwajów, to jaką wartość miały jakiegokolwiek informacje – ponoć wzmożone – między organami spółki a właścicielem. Przecież **konkluzje kontrolerów są tworzeniem jakiejś literackiej, bezproduktywnej ekonomii.** Przekaz informacji w latach 2007-2009 był bardzo efektywny, co sami kontrolerzy udowadniają, stwierdzając w innym miejscu, że właściciel o wszystkim wiedział. Rzeczywiście wiedział wystarczająco dużo o wszystkim, natomiast kontrolerzy z uporem nie chcą nic wiedzieć o osiągnięciach firmy. Działalność Janusza Tomaszewskiego w MPK Łódź była bardzo korzystna dla Łodzi i MPK – i to na każdym etapie: zarówno przewodniczącego Rady Nadzorczej, a także później doradcy. Z perspektywy właścicielskiej działalność Janusza Tomaszewskiego mierzona była bardzo konkretnymi efektami, o czym dalej jest mowa. Dlaczego kontrolerzy nie pokazują sposobu podejmowania decyzji od 2010 roku, pozbawionej jakiegokolwiek myśli i nadzoru wyprzedaży majątku w spółkach zależnych! Dlaczego nie ustosunkowali się do procesu decyzji i ich efektów związanych z działalnością MPK na terenie Łodzi w tym okresie?

Zatem z punktu widzenia normalnej ekonomii efekty działań nadzoru właścicielskiego w latach 2006-2009 świadczą o bardzo skutecznym nadzorze właścicielskim, zaś efekty tego nadzoru od 2010 roku do chwili obecnej, świadczą o fatalnym nadzorze właścicielskim w tym drugim okresie.

8) Skandaliczny brak umiejętności sprzedaży spółek!

Na str. 8 wystąpienia pokontrolnego do Prezydenta Miasta czytamy: „W ocenie NIK, rzetelnie sprawowany był nadzór nad działaniami podejmowanymi przez MPK w związku z próbami sprzedaży udziałów spółek zależnych. W czerwcu 2010 r. Zgromadzenie Wspólników podjęło uchwałę w sprawie sprzedaży tych udziałów. Proces ten był zintensyfikowany w II półroczu 2012 r. z uwagi na składanie przez inwestorów ofert nabycia wspomnianych udziałów i był szczególnie nadzorowany ze strony Miasta.” Dalej mamy cały pean na cześć obecnego nadzoru właścicielskiego ze strony miasta, który to – jak opisują kontrolerzy – słusznie ich zdaniem uchylał się od zajmowania stanowiska w sprawie postępowania z udziałami w spółkach zależnych. Czyli „szczególne zintensyfikowanie procesu nadzoru” miało polegać na **uchylaniu się od zajmowania stanowiska!**

Przecież najbardziej podstawowym pytaniem narzucającym się przy takim zapisie, jest upomnienie się o to co od czerwca 2010 roku do chwili obecnej – czyli przez trzy lata robiono by rozliczyć odpowiedzialnych z realizacji tej uchwały z czerwca 2010 roku!

Dlaczego dopuszczono do takiego marnotrawstwa majątku zamiast sprzedać całe spółki, skoro ich nie chciano – i nie potrafiono od tego czasu nimi zarządzać? Dlaczego nie podjęto rzeczowych negocjacji z inwestorami, wcześniej przygotowując odpowiednią strategię postępowania!

Warte podkreślenia jest to, iż bezpodstawne, oderwane od rzeczywistości twierdzenia sugerujące niską wartość spółek, stoją w sprzeczności nie tylko z wielkością środków uzyskanych ze sprzedaży majątku, ofertami inwestorów, ale nawet zainteresowaniem pracowników tych spółek wykupem ich udziałów.

Co ważne, kontrolerzy wcale nie potrudzili się by sprawdzić bezpośrednio oferty inwestorów, tylko cytowali opinie nieudolnych nowych władz, które nawet nie potrafiły pilnować posiadanego majątku a co dopiero nim racjonalnie zarządzać.

Jeszcze na domiar tego kontrolerzy próbują wprowadzać w błąd zapisem o zamiarze sprzedaży PKS Myślenice w 2008 roku, o czym wcześniej piszemy przy okazji opisu aktywów. Kiedy zamiar dokapitalizowania Spółki przez zainteresowanego poważnego partnera biznesowego należy odczytywać jako ważny czynnik realizacji planu rozwojowego. Nie wykazują zaś zainteresowania procesem sprzedaży wtedy kiedy rzeczywiście od planów rozwojowych się odwrócono.

Próbą ucieczki od odpowiedzialności za beczynność można tylko określić cytowane przez kontrolerów uwagi Rady Nadzorczej MPK z 30.01.2012 r. (na str.4 wystąpienia pokontrolnego kierowanego do Prezesa MPK). Pomijając fakty, o których mowa poniżej, co do strategii, symulacji ekonomicznej, business planu, to żeby Rada Nadzorcza nie wiedziała (albo udawała, że nie wie) o wycenach będących w dyspozycji MPK, o wartościach sprzedanego majątku, jest bardzo złym świadectwem tejże Rady. Najgorszym jednak jest to, że nadal ta Rada nic nie robi w zakresie spółek zależnych poza tolerowaniem ich niszczenia przez obecne władze.

Pozoracja trwa do dziś, kiedy wysysając wszystkie aktywa spółek nie potrafi się ich sprzedać mimo zainteresowania inwestorów, a nawet pracowników tych firm!

- 9) **Uzasadnienie negatywnej oceny związane z nieopracowaniem strategii rozwoju Spółki jest nieprawdziwe i sprzeczne z faktami, a wręcz głośłowne.** Po pierwsze nie wskazano z jakich przepisów wynika obowiązek i jaki, opracowania strategii. Po drugie MPK posiadało Uchwałę nr 3/02 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 25 kwietnia 2002 r. w sprawie zatwierdzenia „Prognozy odnowy taboru na lata 2002-2008 wg zweryfikowanych założeń”. MPK funkcjonowało także w oparciu o przyjęty projekt zadaniowy pn „Analiza stanu i kierunki restrukturyzacji MPK-Łódź sp. z o.o.” stanowiący załącznik do Umowy o pracę zawartej z Prezesem Zarządu Krzysztofem Wąsowiczem, wyznaczający kierunki rozwoju Spółki, w tym właśnie rozwój działalności pomocniczej, wydzielenie pewnych obszarów funkcjonowania przedsiębiorstwa, stworzenie spółek zależnych. MPK opracowało i przyjęło „Program naprawczy MPK-Łódź sp. z o.o.”, „Politykę taborową MPK-Łódź sp. z o.o. z perspektywą strategiczną do 2025 roku”, „Politykę jakości” której elementem była strategia wywieszona na ścianach we wszystkich gabinetach i salach MPK. Wreszcie należy podkreślić, że wszystkie działania były prowadzone w oparciu o zatwierdzoną przez Zarząd koncepcję budowy i rozwoju grupy kapitałowej (Uchwała nr 9/07 z 11 kwietnia 2007 r.) przyjętą przez Radę Nadzorczą (Uchwała nr 15/07 z 25 lipca 2007 r.). Zgromadzenie Wspólników akceptowało wyznaczony kierunek rozwoju w oparciu o opracowaną „Koncepcję budowy i rozwoju Grupy Kapitałowej MPK-Łódź” (wystąpienie z 30 lipca 2007 r. za pismem MPK GO-OS-0001-9/07-1 oraz wcześniejsza i późniejsza korespondencja w sprawie z różnymi Wydziałami UMŁ). Właściciel akceptował działania zmierzające do powstania grupy kapitałowej czego wyrazem były podejmowane stosowne uchwały wyrażające zgodę na przystąpienie do nowych spółek i zakup udziałów. Formalizacja tej koncepcji odbywała się równolegle poprzez uzgodnienia ze związkami zawodowymi (było podpisane wstępne porozumienie i związki miały ustosunkować się do gotowej koncepcji). W dalszym etapie powstał Audyt oraz Strategie Spółek zależnych, Koncepcja wzmocnienia i

dalszego rozwoju grupy kapitałowej oraz alternatywne Warianty finansowania poszerzenia składu grupy, nabycia lub sprzedaży udziałów MPK-Łódź w spółkach zależnych w kontekście zmian restrukturyzacyjnych przedsiębiorstwa w zależności od przyjętego modelu funkcjonowania MPK w zakresie usług transportu publicznego na terenie Łodzi po grudniu 2009 roku. Wszystkie wskazane dokumenty winny znajdować się w Spółce, stąd dziwnym jest, że kontrolujący nie dotarli do wymienionych materiałów. Ponadto można jeszcze wspomnieć, że MPK przygotowało i przekazało do Prezydenta „Program poprawy funkcjonowania i rozwoju komunikacji do 2015 r.”, a Miasto posiadało przyjętą uchwałą Rady „Politykę transportową” oraz opracowało „Strategię rozwoju, modernizacji i poprawy atrakcyjności komunikacji miejskiej oraz transportu drogowego na lata 2009-2016”. Wobec powyższych faktów **twierdzenie o braku posiadania Strategii jest nieuprawnione.**

W praktyce droga do PKS-ów wyglądała następująco:

MPK Łódź w sposób efektywny prowadziło różne transakcje gospodarcze. Jedną z takich transakcji przyniosła pomysł na biznes. Był to kontrakt na dostawę autobusów, gdzie dostawca w ramach swobodnego gratulu i wskutek presji negocjacyjnej dostarczył najnowszy 5***** autobus wysokopokładowy, do przewozów międzymiastowych (o wartości ponad 1 mln zł). Wówczas w ramach poszukiwania zaangażowania dla tego składnika majątku, przy jednoczesnych sygnałach o bardzo słabej efektywności połączeń kolejowych Łódź – Warszawa zrodziła się idea utworzenia linii autobusowej Łódź – Warszawa, czyli projekt „ELA” – Ekskluzywne Linie Autobusowe, oferujący obsługę pokładową stewardess i wysoki standard podróży. Sprzedaż biletów opierała się o nowoczesny system internetowy rezerwacji i sprzedaży biletów, a połączenie cieszyło się znaczną efektywnością, dużą frekwencją, budując prestiż MPK Łódź.

Pozytywne doświadczenia skierowały myślenie MPK Łódź na obszar przewozów międzymiastowych, jako drugiego obszaru działalności zewnętrznej, obok remontów torów i sieci, który może wspierać finansowanie MPK Łódź i wzrost wartości spółki. MPK w ramach nowej strategii zakupiło udziały w PKS-ach na południu Polski. I to nie z powodu tego, że Wąsowicz był z Krakowa, tylko z powodu, że akurat tam były takie podmioty do sprzedaży, bo wiele PKS-ów z północy Polski zostało wcześniej sprywatyzowanych. Na wschodzie Polski powstał bliźniaczy projekt integracji PKS-ów pn. „PKS Wschód”. Na północy aktywność rozwijała francuska firma VEOLIA. Na południu nie było żadnego integratora ani gracza biznesowego na bazie PKS-ów. Warto przypomnieć, że sprzedającym był albo Skarb Państwa albo samorząd, stąd kwestionowanie wartości i ceny zakupu zasadniczo podważałoby fundamentalne zaufanie do Państwa.

Koncepcja stworzenia silnego przewoźnika, opartego na potencjale kilku PKS-ów i wiedzy z zakresu zarządzania tego typu podmiotami, wsparta doświadczeniem zdobytym na linii Łódź Warszawa dawały doskonałe i realne podstawy dla stworzenia nowego strumienia dochodowego Spółki. Stworzona została nowa marka „PKS Grupa”.

Niestety brak kompetencji po zmianach w 2010 r. doprowadził koncepcję biznesową do rozpadu, wyprzedano majątek, zaniechano restrukturyzacji i integracji, nie stworzono kompleksowej i przyjaznej pasażerom oferty. Ta koncepcja została intelektualnie przejęta przez firmę PolskiBus, która rozwinęła dokładnie tę samą proponowaną przez ówczesnego Prezesa Wąsowicza koncepcję biznesową. Polski Bus, czyli szkocka Souter Holdings Poland Sp. z o.o. (www.polskibus.pl) realizuje dokładnie tożsamą strategię biznesową (porządna obsługa, wysoka jakość, nowoczesny tabor, jasny przekaz marketingowy, inrernetowa rezerwacja i sprzedaż biletów) i w dodatku na liniach, które mogły być kluczowe dla MPK Łódź tzn. połączenia Zakopane – Kraków, Kraków – Łódź i Łódź - Warszawa. Polski Bus od maja 2011 przewiózł już ponad 3 mln pasażerów.

Tak się niszczy rodziną łódzką polską przedsiębiorczość!

10) Negatywna ocena odnosząca się do zawarcia umowy i współpracy ze spółkami zależnymi, w wyniku której na koniec października 2012 r. **należności MPK wynosiły 16,8 mln zł obciąża wyłącznie osoby, które ponoszą za ten stan odpowiedzialność po roku 2009, w którym to czasie spółki sprzedawały swój majątek i posiadały środki na uregulowanie swoich zobowiązań wobec MPK w wysokości ponad 24 mln zł**, a także powinny przejść taki proces restrukturyzacji, zgodnie z przyjętymi założeniami, który pozwoliłby im na bieżące wywiązywanie się ze zobowiązań i uzyskiwanie dodatnich wyników finansowych na działalności. Niestety spółki zależne nie przeszły przyjętego programu restrukturyzacji, którego dźwignią poza zmianami organizacyjnymi miała być restrukturyzacja majątkowa wprowadzająca nowe uwarunkowania techniczne i eksploatacyjne. Wszystkie działania strategiczne po 2009 r. zostały zaniechane podobnie jak kontrola nad bieżącą działalnością operacyjną i to całej Grupy kapitałowej, samego MPK oraz spółek zależnych. Miasto i MPK odeszło od przyjętych kierunków strategicznych, a więc obarczanie za to, wobec braku realizacji programu, poprzednią ekipę, która wyznaczyła i dobrze opisała sposób rozwoju, stanowi podstawę błędnej diagnozy, nieprawdziwych ustaleń przyczyn niekorzystnych zjawisk występujących obecnie w MPK.

Raz jeszcze należy podkreślić, że z końcem 2009 r. spółki zależne odzyskały zdolność do generowania nadwyżek finansowych i zysków i mogły regulować należności. Jeśli tego nie kontynuowano i nie pilnowano na bieżąco rozliczeń, to należy rozliczyć tych co nastali po 2009 r..

11) Udzielanie pożyczek nie można uznać za działanie negatywne, gdyż stanowiło ono przedmiot normalnej działalności gospodarczej, nie często ale w praktyce dotyczące współpracy z różnymi podmiotami. Z posiadanych informacji wiadomo, że wszystkie pożyczki zostały spłacone wraz z odsetkami, co potwierdziła również kontrola, więc czynienie z tego powodu zarzutu jest niezrozumiałe, tym bardziej, że wtedy potwierdzało to zdolności operacyjne MPK uznawane przez ekspertów.

12) Trudno za niegospodarne przyjąć korzystanie z usług jako doradcy, osoby o bardzo wysokich umiejętnościach i pozycji społecznej oraz zawodowej, wykorzystując jego atuty zwłaszcza w trudnych negocjacjach z firmą Volvo **wobec nierealizowania zawartej przez wcześniejszego prezesa Czesława Rydeckiego niekorzystnej umowy (podobnie jak wielu jeszcze innych)**, grożącej z tego tytułu MPK bardzo wysokimi karami na poziomie kilku milionów złotych i obarczone koniecznością zakupu taboru ze strukturą (pojemnością) niezgodną z potrzebami, co wymagało dodatkowo renegotjacji warunków umowy. **W wyniku przeprowadzonych rokowań i negocjacji MPK nie zapłaciło żadnych kar umownych, zakupiło pojazdy wielkości dostosowanej do potrzeb dzięki czemu zaoszczędziło znaczne środki zamykając kontrakt w mniejszej o kilka milionów zł od pierwotnie przewidywanej wartości.** Podobnie sprawa dotyczyła zaangażowania doradcy do negocjacji w sprawie warunków zakupu udziałów od Gminy Myślenice. Niewątpliwie znajomość przepisów i realiów poruszania się w sferze działalności publicznej pozwoliła na przyjęcie ustaleń i gwarancji korzystnych dla MPK, a w wyniku samej transakcji **za 2,1 mln zł MPK przejęło aktywa wycenione na blisko 8 mln zł i majątek pozabilansowy warty ponad 7 mln zł (czyli razem 15 mln zł).** Doświadczenie doradcy okazało się bardzo pomocne, a nieznaczące wynagrodzenie w pełni pokryło zagwarantowane w umowie wykorzystanie władztwa planistycznego zobowiązujące Gminę Myślenice do przyjęcia takich warunków, które umożliwią MPK realizację wyznaczonych celów strategicznych, w tym z tytułu samego tylko zwiększenia wartości sprzedaży terenu jednej z nieruchomości o 500 tys. zł **dzięki uzyskaniu warunków zabudowy zezwalających na budowę stacji paliw.** Jest to wartość kilkukrotnie przewyższająca honorarium Doradcy. **Niestety zarówno ten jak i inne uzyskane efekty, zostały zmarnotrawione po 2009 r. z powodu braku**

egzekwowania zobowiązań umownych przez następne Zarządy, czego kontrolerzy w ogóle nie badali.

Olbrzymim dorobkiem tegoż doradcy opartym na jego doświadczeniu było również zapewnienie możliwie najlepszych relacji społecznych w trudnym procesie restrukturyzacji MPK, kiedy dokonywano redukcji zatrudnienia o 1300 pracowników.

Brak obiektywnej oceny efektów pracy przez kontrolerów może doprowadzić do wniosku, że skoro przed 2003 r. byli zatrudnieni w firmie ludzie o bardzo różnych kwalifikacjach formalnych, to nie powinno być zapaści prowadzącej w 2003 r. łódzkie MPK na skraj bankructwa, a jednak do tego skraju doprowadzono! **I trzeba było ludzi o sprawdzonych kwalifikacjach oraz z pozytywnym dorobkiem.**

- 13) Nieuzasadnionym jest zarzut zatrudniania w Spółce osób nieposiadających wymaganego wykształcenia na zajmowanym stanowisku i ustalanie im niezasadnie wysokich wynagrodzeń oraz zawieranie z nimi umów zleceń. MPK-Łódź sp. z o.o. posiadała Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy zawarty zgodnie z obowiązującymi przepisami ze wszystkimi działającymi w Spółce organizacjami związkowymi. Elementem ZUZP był opracowany i przyjęty Taryfikator. Tylko w nielicznych, wręcz pojedynczych przypadkach dochodziło do sytuacji zatrudniania pracownika na stanowisku niezgodnie z przyjętym taryfikatorem kwalifikacyjnym, co było dopuszczone w szczególnych przypadkach. Mogło oczywiście dojść do sytuacji wynikającej z niezamierzonego błędu lub w wyniku posiadania nieprawdziwych informacji. Służby personalne w MPK odpowiedzialne za proces rekrutacji były zobowiązane do przestrzegania i weryfikacji zapisów ZUZP. Nie jest nam natomiast znany przypadek zatrudnienia pracownika ze stawką wyższą od przyjętej w taryfikatorze dla danej kategorii zaszeregowania, chyba że wynikało to z sytuacji zmian restrukturyzacyjnych w Spółce, dla których uzgodniono ze związkami zawodowymi, że nie będzie decyzji indywidualnych powodujących utratę wynagrodzenia pracowników dotkniętych przyjętą zmianą organizacyjną. W MPK-Łódź sp. z o.o. od zawsze był również fundusz wynagrodzeń bezosobowych dotyczący zlecenia prac. Zadania dodatkowe wykraczające poza zakres czynności pracowników, występujące czasowo lub wymagające specjalnych umiejętności albo dodatkowego potencjału były wykonywane w ramach umowy zlecenia. Nigdy nie było uwag organów Spółki dotyczących przekroczenia środków na wynagrodzenia, w tym również funduszu bezosobowego.

Tu również należałoby spytać co to ma wspólnego z przedmiotem kontroli i dlaczego nie ocenia się rzeczywistych efektów pracy pracowników na kolejnych etapach zarządzania. W swej dziwnej bardzo dowolnej drobiazgowości często nie związanej z tematyką kontroli jakoś nie dostrzeżono, że nikt z obecnych władz MPK nie posiada Certyfikatu kompetencji zawodowych do kierowania przedsiębiorstwem transportowym.

- 14) Pomijając fakt, że **sprawa wynajmu mieszkania nie ma żadnego związku z inwestycjami kapitałowymi MPK**, czyli przedmiotem kontroli, to nie ma żadnej rzeczywistej podstawy stwierdzenie, że wynajem mieszkań dla pracowników – w tym prezesa i Dyrektora zarządzającego - był sprzeczny z prawem i że było to niegospodarne wydatkowanie środków. Nie wskazano też jakich naruszeń by to dotyczyło. Po pierwsze MPK-Łódź sp. z o.o. nie wynajmowało mieszkań dla Prezesa. Nigdy nie otrzymał od MPK-Łódź sp. z o.o. w żadnej formie mieszkań ani nawet mieszkania od Spółki. Spółka w ramach prowadzonej działalności ma prawo do korzystania z majątku zarówno własnego jak też wynajmowanego w ramach swoich potrzeb. **Przed 2003 rokiem Spółka posiadała cały budynek zlokalizowany przy ul. Tramwajowej 8, w którym urządzony był kompleks hotelowy z 2 apartamentami.** Z tego wynika, że w MPK-Łódź sp. z o.o. od zawsze występowała potrzeba zabezpieczenia pomieszczeń mieszkalnych, z czym trudno nie zgodzić się

przy tak rozległej działalności i specyfice Spółki. Zarząd MPK postanowił o innym, lepszym wykorzystaniu olbrzymiego domu mieszkalnego położonego w kompleksie budynku przy ul. Tramwajowej w Łodzi lub uzyskaniu środków z jego sprzedaży wynajmując lokale mieszkalne, co dla Spółki było korzystniejsze. MPK-Łódź sp. z o.o. zawarła umowę na wynajem dwóch lokali mieszkalnych **i tylko Spółka nimi dysponowała**. Należności były regulowane na podstawie wystawianych co miesiąc faktur, przyjmowanych, opisywanych i weryfikowanych przez kompetentnych pracowników MPK-Łódź sp. z o.o.. Prezes Krzysztof Wąsowicz często korzystał z jednego z tych lokali, podobnie jak inni jeszcze pracownicy MPK-Łódź sp. z o.o. - w tym również po odejściu Prezesa Wąsowicza. Z tego co jest wiadomym Dyrektor Zarządzający Jarosław Malec miał prawo korzystania z lokalu mieszkalnego wpisane wprost w umowie o pracę. Wszystkie organy Spółki i odpowiedzialne w MPK-Łódź sp. z o.o. osoby i komórki merytoryczne wiedziały i znały sytuację. Wniosek o niegospodarności z tytułu wykorzystywania lokali mieszkalnych uważamy za nieuzasadniony i nietrafiony. W tej sytuacji równie dobrze można byłoby uznać za zbędne i tym samym niegospodarne korzystanie przez pracowników z pomieszczeń biurowych, w których nie prowadzi się bezpośrednich procesów produkcyjnych, a swoją pracę administracja powinna wykonywać w domu i składać w Spółce. Podobnie zresztą nigdy żaden biegły badający bilanse MPK-Łódź sp. z o.o. nie stwierdził w tym zakresie nieprawidłowości związanych z kwalifikalnością kosztów.

15) Zupełnie nieprawdziwe są ustalenia kontroli, z których wynikałoby, że wydatki związane z wejściem kapitałowym do spółek zależnych na koniec roku 2012 wynosiły ok. 28,06 mln zł, natomiast łączna kwota wydatkowana niegospodarnie wynosiła ok. 29 mln zł. Po pierwsze należy rozróżnić niegospodarność od wydatków czy kosztów poniesionych w związku z prowadzoną działalnością. Kontrolujący nie podali do jakich i na jakim poziomie wydatków odnieśli się przyjmując swoje ustalenia. **Po drugie, w żadnym przypadku nie można stwierdzić, że wszystkie poniesione koszty były bezzasadne,** nawet jeżeli by założyć, że np. koszt mógłby być mniejszy, z tym że wtedy powinno się ustalić, o które z kwestionowanych rozstrzygnięć chodzi i do jakich odnoszą się skutków. Nie można bowiem przyjąć, że zakup składnika majątkowego nawet np. po zawyżonej cenie (czego w MPK nie było) spowodował szkodę czy niegospodarność w pełnej do wydatku wysokości a co najwyżej do „różnicy” w stosunku do obiektywnie ustalonej wartości czego nigdy kontrolujący nie przeprowadzili, a **wszystkie sporządzone w MPK-Łódź sp. z o.o. analizy, wyceny i ekspertyzy wskazywały na opłacalność przeprowadzonych transakcji związanych z nabyciem przez MPK-Łódź sp. z o.o. udziałów w spółkach zależnych. Po trzecie, wydatki związane z wejściem kapitałowym do spółek zależnych, w czasie kiedy Krzysztof Wąsowicz pełnił funkcję prezesa Zarządu MPK-Łódź sp. z o.o. a Włodzimierz Tomaszewski funkcję wiceprezydenta Miasta Łodzi, za zakup udziałów w 3 spółkach wynosiły tylko 9,1 mln zł, za które nabyto majątek warty łącznie 65 mln zł, na który składały się zarówno aktywa jak i wartości pozabilansowe (grunty) przejmowanych spółek co wynika wprost zarówno z informacji zawartych w sprawozdaniach jak również z przeprowadzonych faktycznych transakcji sprzedaży nieruchomości. (Warto raz jeszcze przypomnieć, że po odjęciu od wartości aktywów wartość zobowiązań mamy prawie 39 mln zł korzyści.) To co z tym zrobiono po nas jest odpowiedzialnością następców. Okresy odpowiedzialności należało wyraźnie oddzielić, gdyż przypisywanie nam odpowiedzialności za działania podejmowane po roku 2009, wynikające przede wszystkim z braku umiejętności zarządzania przez kolejne władze MPK-Łódź sp. z o.o. jest nieuprawnione.**

16) Chybiona jest również teza, że wyniki finansowe uzyskiwane przez Spółkę ze współpracy z spółkami zależnymi wpływały niekorzystnie na kształtowanie się wyniku finansowego MPK, który za 9 miesięcy 2012 r. stanowił stratę netto w

wysokości 10.139 tys. zł. Strata na działalności MPK-Łódź sp. z o.o. w 2012 r. i przez 2 wcześniejsze lata wynika przede wszystkim z nieudolności zarządzania, kierowania Spółką przez osoby wchodzące w skład kolejnych po 2009 r. Zarządów MPK-Łódź sp. z o.o.. **Jak ustaliła kontrola NIK, w latach kiedy Krzysztof Wąsowicz pełnił funkcję prezesa Zarządu MPK-Łódź sp. z o.o., Spółka zawsze osiągała dodatnie wyniki finansowe, zysk!** (sprawozdanie za 2009 rok zostało zmanipulowane przez sporządzający je, powołany po Wąsowiczu, Zarząd co szczegółowo Wąsowicz wyjaśnił w swoim oświadczeniu podczas kontroli, a potwierdzono w Wystąpieniu ustaleniem, że zawiązane w poczet 2009 rezerwy były rozwiązywane w 2010 roku dla poprawienia wyniku, który nawet z tym manewrem księgowym został wygenerowany na poziomie astronomicznej straty 30 mln zł! pomimo znacznego zwiększenia dofinansowania ze strony Miasta). **Sugerowane zmniejszenie się w kolejnych latach, kiedy funkcję Prezesa pełnił Krzysztof Wąsowicz, zysku w kontekście poczynionych inwestycji kapitałowych nie ma żadnego uzasadnienia, a zwłaszcza wobec faktu gigantycznych strat wygenerowanych po 2009 r., sięgających już setek milionów złotych.**

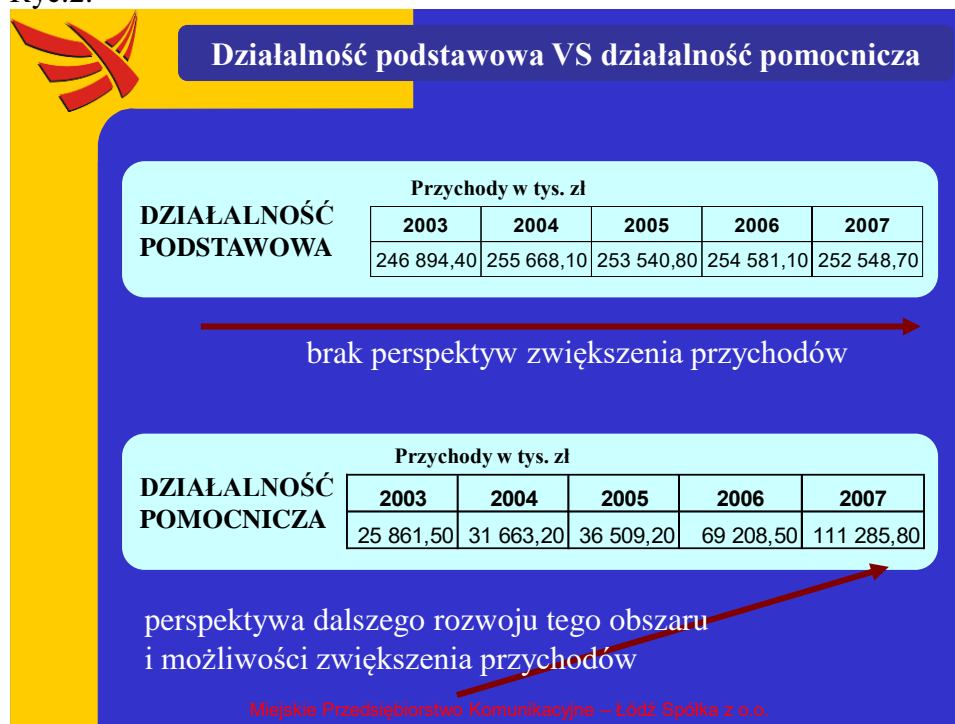
Przyczyną zmniejszenia się wartości zysków w MPK była co roku rosnąca strata na działalności przewozowej związanej ze świadczeniem usług przewozowych dla Miasta Łodzi z powodu relatywnego spadku przychodów z Miasta wobec innego przeznaczenia środków w Budżecie Miasta na wiele innych potrzeb Łodzi, co charakteryzuje poniższa informacja zawarta na ryc.1.

Ryc.1.



Źródło: Materiały prezentowane na spotkaniach w UMŁ dotyczących powołania Grupy Kapitałowej MPK-Łódź.

Dlatego też jedynym słusznym w tej sytuacji rozwiązaniem było szukanie przychodów zewnętrznych z działalności pomocniczej, jako potencjalnego źródła dofinansowania działalności Spółki, której perspektywy zamieszczono na poniższym schemacie (Ryc.2).



Źródło: op. Cit.

Stąd powstała konieczność poszukiwania nowych obszarów aktywności, rynków, źródeł przychodów, co z resztą jest naturalne dla rozwoju spółek. Zakup udziałów w spółkach zależnych okazał się słuszny, gdyż jak pokazuje obecna sytuacja znaczne zwiększenie dofinansowania przez Miasto usług przewozowych i zwiększenie przychodów MPK-Łódź sp. z o.o. od Miasta spowodowało tylko większe wydatki bezpośrednio z Budżetu Miasta świadczące wyłącznie o niegospodarności wobec posiadanego przez Spółkę potencjału (porównaj Ryc.2.), a i tak nie uchroniło to MPK-Łódź sp. z o.o. od olbrzymich strat jakie ponosi co roku na swojej działalności i problemów finansowych. Bieżąca tragiczna sytuacja MPK-Łódź sp. o.o. i związana z tym sytuacja finansowa Miasta (spowodowana olbrzymimi, nieuzasadnionymi wydatkami na komunikację) nie ma nic wspólnego z działalnością spółek zależnych. (Oczywiście spółki zależne są po 2009 r. źle zarządzane, ale to jest inny problem). Tak więc, za brak umiejętności i błędy w zarządzaniu po 2009 r. próbuje się **przerzucić odpowiedzialność** na prawidłowo przeprowadzone procesy inwestycyjne, co jest drogą do gospodarczego nonsensu. Potwierdzeniem, że transakcje zakupu udziałów w spółkach zależnych były korzystne jest fakt, że **zaraz po zmianie władzy stycniu 2010 r. wpłynęły do MPK-Łódź sp. z o.o. oferty na ich zakup (odkup) wraz z deklaracją spłaty wszystkich zobowiązań.** Tak więc, doszukiwanie się przyczyn bieżących problemów MPK-Łódź sp. z o.o. w przeprowadzonych 5 lat wcześniej inwestycjach kapitałowych, nie rozdzielając tych problemów, jest całkowicie nieuprawnione. Zarząd MPK-Łódź sp. z o.o. po stycniu 2010 roku miał wystarczająco dużo czasu i sprzyjających warunków, na podjęcie ewentualnych działań zmieniających, jeżeli miał inne zdanie w sprawie poczynionych we wcześniejszych okresach inwestycji kapitałowych lub decyzji z nimi związanych.

- 17) Dlatego nie sposób nie zgodzić się z twierdzeniem jakie w konkluzji swojej ogólnej oceny wyników kontroli, na początku str. 3 Wystąpienia pokontrolnego do Prezesa MPK, przedstawił **pan Dyrektor Delegatury NIK w Łodzi Edward Lis**, że **częste zmiany organów MPK-Łódź sp. o.o. miały wpływ na wyniki działalności Spółki.** Po 6 latach skutecznego i wymiernego w pozytywnych liczbach zarządzania nastąpiły rządy destrukcji i wynikających z tego strat. Zamiast przeprowadzić rzetelną analizę dokonań organów spółki w kolejnych składach kontrolujący z całą konsekwencją

próbowali to pomijać i odrzucać w ocenie analizowanych zjawisk z wykorzystaniem zasad logicznego, przyczynowo-skutkowego rozumowania oraz wnioskowania.

II. Część uszczegółwiająca

Kwestionując treści zawarte w wystąpieniach pokontrolnych odnieśliśmy się teraz do ich części szczegółowych, opierając się redakcyjnie na strukturze wystąpienia do Prezesa MPK a do treści wystąpienia kierowanego do Prezydenta Miasta nawiązując przy określonym związku tematycznym:

Ad. I. Inwestycje kapitałowe MPK

1.

- Nieprawdą jest, że spółka nie posiadała opracowanej i zatwierdzonej wieloletniej strategii. Sprawa ta została szczegółowo opisana wcześniej w pkt. 9) części ogólnej uzasadnienia niniejszej skargi.

- Koncepcja utworzenia Grupy Kapitałowej nie była jak mylnie podano prezentowana Radzie Nadzorczej, ale przyjęta Uchwałą nr 15/07 z dnia 25 lipca 2005 z pozytywną opinią.

- **Konstatacja o braku zatwierdzenia przez Zgromadzenie Wspólników strategii w zakresie tworzenia grupy kapitałowej stoi w sprzeczności z kolejnymi ustaleniami kontroli zawartymi także w Wystąpieniu pokontrolnym do Prezydenta Hanny Zdanowskiej o podejmowaniu Uchwał Zgromadzenia Wspólników wyrażającymi zgodę na zakup udziałów spółek zależnych tworzących grupę kapitałową.**

Raz jeszcze należy podkreślić, że właściciel akceptował działania zmierzające do powstania grupy kapitałowej czego wyrazem były podejmowane stosowne uchwały wyrażające zgodę na przystąpienie do nowych spółek i zakup udziałów. Formalizacja tej koncepcji odbywała się równoległe poprzez uzgodnienia ze związkami zawodowymi (było podpisane wstępne porozumienie i związki miały ustosunkować się do gotowej koncepcji).

- Zupełnie chybiony jest zarzut nie powołania podatkowej grupy kapitałowej. Takie rozwiązanie było rozważane tylko opcjonalnie. Aby powstała podatkowa Grupa kapitałowa muszą zostać spełnione określone warunki. W Polsce istnieje tylko jedna podatkowa Grupa kapitałowa, której zresztą Krzysztof Wąsowicz jest współtwórcą. Trudno czynić też zarzut za nie zrealizowanie zamierzenia, którego proces przerwano, przynajmniej w stosunku do możliwości jego kontynuacji przez nas. Jednocześnie trudno jest uznać środki wydatkowane na sporządzanie sprawozdań do których spółka jest ustawowo zobowiązana za niegospodarność.

Ponadto, jak zauważa się p. Jarosław Malec w skierowanej do NIK skardze (w związku z treścią wystąpienia pokontrolnego z 25 .01.2013 r. adresowanego do Prezesa MPK w Łodzi, której kopia jest załącznikiem do niniejszej skargi) : skoro w latach 2009-2011 MPK odnotowało ujemny wynik finansowy, więc CIT raczej nie mógłby ulec obniżeniu.

- Nie wiemy na jakiej podstawie kontrolerzy NIK wnoszą, iż zaangażowanie kapitałowe w spółki zależne „*niosą znamiona* (a więc już z samego tego określenia należy uznać, że nimi bezwzględnie nie są) *niegospodarności*”. W okresie kiedy mieliśmy wpływ na zarządzanie i nadzór nad MPK, tj. do 20 -22.01.2010 r., zaangażowanie kapitałowe w spółki zależne wynosiło 9,1 mln zł, za które MPK przyjęło większościowe pakiety udziałów dające władztwo nad majątkiem o wartości 65 mln zł wg poniższego zestawienia

Tabela 1. Zestawienie wartości majątkowych dotyczących spółek zależnych na okres przejścia przez MPK

	AKTYWA	ZOBOWIĄZANIA
Myślenice	15 mln zł	8 mln zł
Bilansowe	8 mln zł	
Pozabilansowe (grunt)	7 mln zł	
Nowy Targ	36 mln zł	12 mln zł
Bilansowe	21 mln zł	
Pozabilansowe (grunt)	15 mln zł	
Żywiec	14 mln zł	6 mln zł
Bilansowe	5 mln zł	
Pozabilansowe (grunt)	9 mln zł	
Łącznie	65 mln zł	26 mln zł
Bilansowe	34 mln zł	
Pozabilansowe (grunty)	31 mln zł	

Źródło: Opracowanie własne sporządzone na podstawie sprawozdań finansowych Spółek

Z analizy danych zestawionych w tabeli 1. wynika, że z transakcji nabycia udziałów odejmując zaangażowanie kapitałowe w wysokości 9,1 mln zł i uwzględniając łączną wysokość zobowiązań wszystkich przejmowanych spółek, MPK-Łódź sp. o.o. zyskało majątek w wysokości 29,9 mln zł. Wszystkie sporządzone szacunki, wyceny i analizy wskazywały na podobne ustalenia, również te zlecone przez MPK-Łódź sp. o.o., po naszym odejściu w 2010 r. Zlecona na zewnątrz w 2010 r., przez zarząd w składzie Stanisław Galia i Radosław Podogrocki, firmie „Interfin” (Firma Audytorska założona z udziałem Stowarzyszenia Księgowych w Polsce), **wycena wartości nabytych udziałów wskazała, że MPK nabyło udziały znacznie poniżej ich wartości.** Nie wiemy dlaczego kontrolujący nie odnieśli się do tych materiałów i informacji będących w Spółce.

- Nieprawdą jest, a zwłaszcza w kontekście ustaleń obecnej Rady Nadzorczej, że w dokumentach poprzedzających zakup udziałów spółek zależnych nie było stosowanych symulacji ekonomicznych w postaci planu finansowego czy biznes planu w sytuacji gdy do „Koncepcji budowy i rozwoju Grupy Kapitałowej MPK-Łódź sp. o.o.”. To właśnie na wniosek Rady Nadzorczej został sporządzony i dołączony „Biznes plan dla spółek zależnych” stanowiący załącznik do Uchwały nr 15/07 Rady Nadzorczej MPK-Łódź sp. o.o. z dnia 25 lipca 2007 r.
- W sprzeczności z faktami i ustaleniami zawartymi w Wystąpieniu pokontrolnym skierowanym do Prezydent Hanny Zdanowskiej stoi twierdzenie, że w uzasadnieniu o objęciu udziałów ówczesny Prezes Zarządu Krzysztof Wąsowicz informował Zgromadzenie Wspólników jedynie o mocnych stronach oraz szansach rozwoju przejmowanych spółek, z pominięciem istotnych informacji o ich słabych stronach. Problem był wnikliwie omawiany i analizowany. Świadczy o tym liczna korespondencja, chociażby pisma Urzędu Miasta Łodzi z dnia 7 września GM.I.0130/18/57/2007, czy z 28 stycznia 2008 r. GM.I.0130/18/8/2008 kierowane przez Wydział Gospodarowania Majątkiem, który pełnił rolę obsługi merytorycznej Walnego Zgromadzenia do różnych innych Wydziałów UMŁ (ZDiT, Biura Prawnego, Wydziału Strategii, Wydziału Budżetu) oraz do MPK, jak też odpowiedzi MPK z 18 października 2007 r. za pismem nr GO-OS-0001-9/07-3, z 14 stycznia 2008 r. GO-OS-0001-9/07, odbyte spotkania, konsultacje i narady, protokołowane posiedzenia Rady Nadzorczej i Zgromadzenia Wspólników i wiele innych dokumentów. Wskazujemy tylko na te, których kopie są nam dostępne, wszystkie powinny znajdować się w Spółce. Należy także podkreślić, że w Wystąpieniu pokontrolnym do

Prezydent Hanny Zdanowskiej na str. 2 w pkt. I.1. kontrolujący stawiają zarzut, że podejmując decyzję o nabyciu udziałów spółek zależnych, Wiceprezydent Miasta Włodzimierz Tomaszewski pełniący funkcję Zgromadzenia Wspólników „posiadał pełne i szczegółowe informacje o bardziej złej sytuacji finansowej tych podmiotów, jak również o silnej konkurencji na rynkach autobusowych przewozów pasażerskich”. **Kontrolujący zatem dowolnie interpretują fakty na potrzeby stawianych przez siebie tez.** Sytuacja była dobrze rozpoznana. Analizę przeprowadzono z punktu widzenia korzyści i zagrożeń. Jak każda decyzja gospodarcza była obciążona ryzykiem, które w tym przypadku było ograniczone do minimum i w pełni zabezpieczone przejmowanym majątkiem. O trafności decyzji świadczą również wyniki finansowe za ostatni miesiąc przed zmianami poreferendalnymi, za który spółki złożyły raport tj. listopad 2009 r. zawarte w tabeli 2. (raportu za grudzień 2009 r. Prezes Wąsowicz już nie otrzymał z powodu bezzasadnych oskarżeń i zmiany władzy).

Tabela 2. Wyniki finansowe spółek zależnych MPK-Łódź sp. o.o. za listopad 2009 r.

Spółka	Wynik finansowy
Myślenice	56.979,00 zł
Nowy Targ	-255.710,00 zł
Żywiec	28.454,00 zł

Źródło: Opracowanie Działu controllingu MPK-Łódź sp. o.o. sporządzone na podstawie sprawozdań finansowych Spółek

- Nieuzasadniony w kontekście powyższych wyjaśnień jest także i znowu sprzeczny z informacjami zawartymi w Wystąpieniu pokontrolnym do Prezydent Hanny Zdanowskiej oraz w późniejszej ocenie przeciwnej, stawiany zarzut o braku informacji o majątku przejmowanych spółek czy braku zlecenia przez MPK-Łódź sp. o.o. oceny opłacalności nabycia udziałów w spółkach zależnych podmiotom zewnętrznym. Dla wszystkim spółek zależnych było zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie zasadami sporządzone „**Memorandum informacyjne**” odpowiednio czy to przez Gminę Myślenice czy przez Skarb Państwa wraz z wyceną spółek sporządzoną przez uprawnioną osobą z kwalifikacjami biegłego. **Dublowanie tych czynności, czy też podważanie ich wiarygodności byłoby działaniem bez sensu.** W każdym przypadku nabycie udziałów odbyło się w wyniku przeprowadzonego przez organy Państwowe konkursu, a ofertę złożoną przez MPK-Łódź sp. o.o. przygotowały odpowiednie wykwalifikowane służby, których przygotowanie poprzedzały stosowne analizy, dyskutowane również z innymi poza Zarządem, organami Spółki. Poza tym na początku str. 4 tekstu Wystąpienia pokontrolnego do Prezesa MPK wskazano, że w ocenie NIK, decyzje w powyższych sprawach były podejmowane przez osobę mającą kwalifikację i doświadczenie w realizacji tego typu przedsięwzięć. Zatem znowu występuje dowolność interpretacyjna faktów w zależności od sytuacji. **Jak było dokonywane zlecenie, to kontrolujący uznają, że działanie nosi znamiona niegospodarności bo wydatkowano środki. Jak nie zlecono na zewnątrz czynności, to za niegospodarność uznano zagrożenia niewystarczającą oceną wynikającą z braku zlecenia.** W każdym zatem przypadku działania uznaje się za nieprawidłowe, a problem polega na tym, że sprawa dotyczy tak naprawdę „celowości” podejmowanych działań przez podmiot kontrolowany, do której to kontroli NIK nie jest uprawniony, dlatego próbuje się przypisać niegospodarność, do tego w sposób nieuzasadniony.
- Wyniki zamieszczone w tabeli 2. wskazują, że **spółki zależne odzyskały zdolność do generowania nadwyżek finansowych i zysków**, które uzyskały dwie spośród trzech spółek zależnych wchodzących w skład Grupy Kapitałowej. Nowy Targ wykazywał jeszcze stratę, na którą składał się wysoki poziom amortyzacji, ale utrzymywał płynność pozwalającą na pełne regulowanie swoich zobowiązań, gdyż amortyzacja stanowiąca koszt obciążający wynik finansowy nie jest wydatkiem. **Wskazane efekty**

uzyskano już we wstępnej fazie procesu restrukturyzacji (głównie organizacyjnej), dla której zasadniczym elementem miała być restrukturyzacja kapitałowa i majątkowa (techniczna) dzięki uzyskanym środkom ze sprzedaży części nieruchomości. **Sprzedaż wszystkich nieruchomości za kwotę powyżej 24 mln zł nastąpiła po styczniu 2010 r. i środki te nie zostały przeznaczone zgodnie z przyjętą w koncepcji strategią na restrukturyzację tylko zostały przejedzone i zmarnotrawione.** Nie jesteśmy w stanie odnieść się do wyników uzyskanych i prezentowanych w Wystąpieniu pokontrolnym dotyczących okresu po 2009 r., gdyż nie mieliśmy dostępu do informacji źródłowych. Nie sposób jednak na podstawie obserwacji oraz informacji powszechnie dostępnych nie zgodzić się z przyjętymi ustaleniami, że sytuacja finansowa spółek zależnych jest zła i stale pogarszająca się, wskazując na potrzebę dokonania odpisów aktualizacyjnych w bilansie MPK-Łódź sp. o.o., z tym że należy zwrócić uwagę, iż **problem powstał jak słusznie zauważono dopiero za rok obrotowy 2010**, a MPK dokonało odpisu aktualizującego udziałów tylko jednej spółki w wysokości 0,85 mln zł, gdyż ówczesny Zarząd Spółki nie widział podstaw do tworzenia większych odpisów i rezerw na udziałach w spółkach zależnych, a Zgromadzenie Wspólników w pełni ten pogląd podzieliło. Ostatni rok obrotowy, w którym Krzysztof Wąsowicz pełnił funkcję Prezesa Zarządu był 2009. Kolejne Zarządy Spółki, w tym również sporządzający sprawozdanie MPK-Łódź sp. o.o. za 2011 r., jak wynika z wyników kontroli, nie dokonały aktualizacji wartości posiadanych udziałów w spółkach zależnych. Przeprowadzone w 2012 r. na zlecenie MPK-Łódź sp. o.o. przez firmę zewnętrzną PU HOLOX badanie tylko w przypadku jednej spółki PKS Myślenice wyceniło wartość udziałów posiadanych przez MPK metodą skorygowanej wartości aktywów netto na zero, a w przypadku pozostałych spółek łącznie na 9,5 mln zł. Tak więc zgodnie z ustaleniami kontroli należy przyjąć, że **bieżąca wartość udziałów spółek zależnych za które do 2009 r. włącznie zapłacono 9,1 mln zł, pomimo fatalnego, a w zasadzie całkowitego braku, zarządzania grupą kapitałową przez 3 lata po 2009 r., wynosi 9,5 mln zł.** Należy również podnieść, że w odniesieniu do wszystkich trzech spółek zależnych Sądy wydały postanowienia o umorzeniu postępowań dotyczących ogłoszenia upadłości tych spółek. MPK-Łódź sp. o.o., podobno zamierzało sprzedać udziały w spółkach zależnych, ale pomimo posiadania ofert zakupu udziałów, to tak prowadziło negocjacje, że nie doszło do zawarcia żadnej transakcji z wieloma chętnymi, wymienionymi chociażby w **Wystąpieniu pokontrolnym, podmiotami.**

- Zupełnie niesłusznym jest zarzut, że pierwszych prezesów zarządów spółek zależnych wyłoniono w drodze konkursu wewnętrznego spośród pracowników MPK. MPK-Łódź sp. o.o. przeszło w sposób udany proces restrukturyzacji, z grożącego przedsiębiorstwu bankructwa, Spółka stała się liderem w branży, osiągała zyski, zwiększała przychody głównie z usług zewnętrznych, prowadziła na szeroką skalę inwestycje. Przekazanie i wprowadzenie kultury organizacyjnej do przejmowanych spółek było zadaniem podstawowym, do którego najlepiej byli predysponowani pracownicy MPK-Łódź sp. o.o., którzy proces restrukturyzacji przeszli i poznali. W drodze konkursu wybrani zostali najlepsi z najlepszych. Uwzględniając proporcjonalność i skalę działalności, należy uznać że poziom odpowiedzialności na stanowiskach kierowniczych czy samodzielnych w jednostkach organizacyjnych MPK był w pełni porównywalny z kierowaniem spółką zależną. **Po roku 2009 zmienione te zasady i powoływano prezesów zarządów spółek zależnych z klucza politycznego, czego efektem jest obecna sytuacja finansowa i kondycja tych spółek.**

2.

- W żadnym wypadku nie można uznać za szczególnie niekorzystne nabycie udziałów PKS w Myślenicach. Nieprawdą jest, że szacunkowo wyliczenia aktywów i pasywów nie było poparte oceną pionu finansowo-księgowego Spółki. Ofertę nabycia, złożoną

w trybie publicznie ogłoszonego konkursu przygotowali pracownicy Spółki, wszyscy z wysokimi kwalifikacjami i umiejętnościami (Prezes Wąsowicz przecież sam jej nie napisał chociaż również brał udział w jej przygotowaniu, spotkaniach i naradach). **Zlecenie wyceny na zewnątrz pozbawione było sensu, gdyż Spółka posiadała „Memorandum informacyjne” wraz z informacją uzupełniającą.** MPK-Łódź sp. o.o. wiedziało o zamiarze sprzedaży części nieruchomości przez Gminę Myślenice przed transakcją zbycia udziałów i fakt ten wzięto pod uwagę przy opracowaniu oferty. **Przyjęte szacunki wartości nieruchomości spółki w Myślenicach na poziomie 7 mln zł okazały się prawidłowe, gdyż jak podają kontrolujący na str.4 faktyczna wartość sprzedaży wyniosła 7.050.000 zł., a aktywa na koniec 2007 r. wyniosły dodatkowo 8.211.023,87 zł.** Opóźnienie w zapłacie drugiej raty wynikało zupełnie z innych powodów jak podano. Doszło do różnicy interpretacji umowy i wstrzymanie się z zapłatą stanowiło element nacisku na korzystne dla Spółki rozstrzygnięcie, co z resztą udało się osiągnąć. Sprawa odsetek miała być przedmiotem kolejnych ustaleń i odwołań, które nie dane było kontynuować Prezesowi Wąsowiczowi, a kolejne zarządy zaniechały egzekwowania wszystkich praw wynikających z umowy.

3.

- Nie można przyjąć, że podjęcie decyzji o zawarciu umowy o współpracy ze spółkami zależnymi, która była elementem koncepcji funkcjonowania grupy kapitałowej, mogło być uznane za niegospodarne, a co najwyżej jej realizacja po roku 2009. MPK zarabiała na transakcjach. Wysokość zobowiązań, jak ustalono na koniec 2008 r. wynosiła 3,5 mln co można uznać za normalny poziom wynikający z prowadzonej działalności, co prawda na koniec 2009 r. zwiększył się do 9 mln zł (jednak Prezes Wąsowicz nie może brać odpowiedzialności za ten stan gdyż nie zamykał już rozliczeń roku 2009), ale dopiero w roku 2010 dług urósł z 3,5 do 18,3 mln zł, co w pełni potwierdza tendencje jakie nastąpiły po 2009 roku wskutek złego zarządzania. Zresztą właśnie z powodów niegospodarności, do których zapewne można zaliczyć również opisane, został odwołany z funkcji Prezesa Zarządu MPK-Łódź sp. o.o. Stanisław Galia. Nikt nigdy podobnych zarzutów nie czynił w stosunku do przeprowadzonych inwestycji czy wyników finansowych uzyskiwanych przez Spółkę w okresie od 2003 do 2009 r.

4.

- Za bezzasadne uznajemy stwierdzenie, że niegospodarnym było udzielenie pożyczek do dwóch spółek zależnych o czym wspomnieliśmy już w pkt. 11). Po pierwsze było to normalne działanie biznesowe. Po drugie wynikało wprost ze złożonych ofert na nabycie udziałów. Po trzecie i najważniejsze, udzielone pożyczki **zostały spłacone** wraz z należnymi odsetkami, z których MPK uzyskało 767.823,46 zł przychodów.
- Zupełnie nie rozumiemy podanej informacji dotyczącej sprzedaży przez MPK-Łódź sp. o.o. do spółek zależnych środków trwałych w postaci pojazdów specjalistycznych. Do tego porównuje się cenę zakupu brutto autokarów turystycznych do ceny sprzedaży netto do Nowego Targu po 3 latach eksploatacji w Łodzi. Wartość sprzedaży była o 168.966 zł wyższa od wartości księgowej. Do tego należy dodać, że MPK zakupiło obydwa pojazdy w ramach rabatu za dostawę autobusów do komunikacji miejskiej, dla których obniżono wartość o cenę autobusów turystycznych. Podobnie sprawa dotyczy minibusu sprzedanego do Myślenic, który MPK-Łódź sp. o.o. uzyskało w ramach rozliczenia umowy z Polskimi Autobusami w ramach rekompensaty. Bezzasadnym jest również twierdzenie, że nie przedstawiono dowodów, kto i w jaki sposób dokonał w MPK ustalenia wartości rynkowej tych autobusów. Dla każdego z tych przypadków była podjęta decyzja na wniosek komórki merytorycznej. Jeden z wniosków na pewno pochodził z Pionu Eksploatacji zaopiniowany przez Dyrektora Jana Mędrzaka oraz Głównego Specjalistę Andrzeja Łukaszewskiego, drugi prawdopodobnie z Działu Projektów wraz z podaniem wartości szacunkowej, której wielkość była ustalona z uwzględnieniem wartości księgowej. W MPK była zatrudniona odpowiednia ilość specjalistów posiadających

wiedzę na temat wartości rynkowej autobusów, której ustalenie nie nastroczało problemów. Zlecenie w tym przypadku wyceny na zewnątrz stanowiłoby nieuzasadniony wydatek.

- Z pozostałych zestawionych transakcji i warunków wymiany trudno zgadnąć czy to dobrze czy źle, że spółki kooperowały w ramach grupy kapitałowej?

Ad. II. Inne zagadnienia

1.

- Nie zgadamy się z zawartą w Wystąpieniu pokontrolnym oceną, że niegospodarnym było zawieranie umów na doradztwo z panem Januszem Tomaszewskim. Pomijając fakt, że kontrola znowu bada celowość prowadzonych działań pod pozorem niegospodarności, to niewątpliwie bardzo pomocnym dla Zarządu MPK-Łódź sp. o.o. było wykorzystanie do końca 2009 r. doświadczenia i umiejętności pana Janusza Tomaszewskiego w komunikowaniu się zarówno z Radą Nadzorczą jak też z pracownikami (w szczególności ze związkami zawodowymi). Nie znajdujemy w tym działaniu żadnej dwuznaczności ani sprzeczności. Pan Janusz Tomaszewski został zaangażowany na podstawie umowy zlecenia jako doradca Zarządu i nie ma w tym nic niezwykłego, że na posiedzeniach Rady Nadzorczej występował razem z Zarządem Spółki mając doświadczenie nie tylko jako były Wicepremier polskiego Rządu, ale także jako były Przewodniczący RN MPK-Łódź sp. o.o. Należy również podkreślić, że kiedy w **2003 roku** Krzysztof Wąsowicz obejmował funkcję Prezesa Zarządu MPK-Łódź sp. o.o., to **Spółka zatrudniała 4 Członków Zarządu i 9 Prokurentów. Później było 3, następnie 2 a nawet był taki okres, że był tylko 1 Członek Zarządu i nigdy nie więcej jak 2 Prokurentów.** Tak więc zatrudnienie pana Janusza Tomaszewskiego, biorąc pod uwagę ogrom spraw jaki stał przed Zarządem Spółki do spełnienia, w roli doradcy było jak najbardziej potrzebne i uzasadnione oraz korzystne. Wynagrodzenie było znacznie niższe od płacy członka zarządu. W sposób nieuzasadniony kontrolujący podają wartość brutto wynagrodzenia za świadczone usługi w okresie 6,5 roku (77 miesięcy). **Po odliczeniu VAT, który był w Spółce rozliczny i zwracany, dwóch zleceń za prace dodatkowe poza zakresem wynikającym z umowy podstawowej, miesięczne wynagrodzenie Doradcy wynosiło tylko 5 tys. zł (3 krotnie niższe niż członka zarządu) bez ponoszenia dodatkowych kosztów (jak ZUS, koszty biurowe, samochodu, delegacje itp.), które obciążały zleceniobiorcę.**
- Niewygórowane jest również wynagrodzenie za prace doradcze, konsultacje, przeprowadzone wizytacje i negocjacje z Gminą Myślenice w zakresie nabycia udziałów PKS, co szczegółowo zostało już przedstawione w pkt. 12). Tak jak w poprzednim przypadku należy odliczyć VAT i koszty zwłaszcza dojazdów. Uzyskane efekty w postaci nabycia majątku wartego 15 mln za 2,1 mln zł, **bardzo korzystne zapisy w umowie dotyczące warunków przyszłej współpracy**, np. obsługa linii komunikacyjnych, dworca, udział w polityce transportowej miasta, **przejęcie zarządzania obsługą komunikacji zbiorowej**, niewątpliwie nie byłoby możliwe bez zaangażowania autorytetu Wicepremiera Tomaszewskiego. Trudno winą za brak realizacji umowy, jak również całej koncepcji funkcjonowania i rozwoju grupy kapitałowej obarczać ówczesny Zarząd, czy jego Doradcę, którzy stworzyli dobre warunki dla prowadzenia działalności, a które przez następne władze zostały zmarnowane.
- Zupełnie nieuzasadnionym jest również podważanie roli i udziału jako doradcy pana Janusza Tomaszewskiego w negocjacjach związanych z dostawą, ostatecznym rozliczeniem i zamknięciem umowy z firmą Volvo zawartą przed 2003 rokiem. Jak już podano w pkt. 12) zaprzestano, z powodu braku środków, realizację umowy (poprzedni zarząd pod kierownictwem Czesława Rydeckiego zawierając ją nie zabezpieczył odpowiednich środków). MPK-Łódź sp. o.o. groziły wysokie kary z tytułu niewywiązania się z zawartej umowy. Ponadto struktura dostaw taboru nie była zgodna z oczekiwaniami. ZDiT jako zamawiający usługę przewozową zgodnie z

obserwowanymi tendencjami i popytem komunikacyjnym żądał zwiększenia podaży autobusów o mniejszej pojemności w miejsce przegubowych. Stąd zakup zamówionych zgodnie z umową z Volvo autobusów przegubowych był niecelowy. MPK posiadało nadmiar w stosunku do potrzeb przegubowców, a wysyłanie ich na linię spowodowałoby wysokie koszty bez pokrycia ich zapłatą ze strony Miasta. Zmiana struktury dostaw była oczywiście niekorzystna dla dostawcy taboru czyli firmy Volvo, gdyż przewidywała zmniejszenie wartości kontraktu. Stąd też istotą zlecenia panu Januszowi Tomaszewskiemu renegotjacji warunków umowy z f. Volvo wraz z motywacją w formie premii od sukcesu jakim była zmiana struktury zakupu pojazdów z dostawą w miejsce przegubowych (zgodnie z umową), 5 szt. autobusów pojedynczych (solowych - 11 m) i zmiana przewidzianego w umowie wskaźnika waloryzacji cen nabycia wszystkich pojazdów. Pan Tomaszewski w pełni wywiązał się z umowy, **MPK nie zapłaciło żadnych kar umownych, otrzymało tabor zgodny z potrzebami, zmniejszyło faktyczną wartość zamówienia z tego co pamiętam o ok. 3,5 mln zł w stosunku do prawidłowo ustalonej zgodnie z umową wartości, za co należne było Doradcy wynagrodzenie.** Nie ma przy tym znaczenia, że w procesie brały udział również inne osoby. Jest to naturalne, natomiast pan Janusz Tomaszewski pełnił funkcję doradcy, czynności swoje ponad wszelką wątpliwość wykonywał, z przewidzianych umową obowiązków w pełni wywiązał się, a cel został osiągnięty, **MPK zaoszczędziło ok. 3,5 mln zł.** Jednocześnie w Wystąpieniu pokontrolnym podając, iż pracownicy, którzy pozostali w MPK nie potrafili określić sposobu ustalenia wartości, kontrolerzy jednoznacznie wskazują, że była potrzeba zatrudnienia w tym celu właśnie doradcy w osobie pana Janusza Tomaszewskiego. Pracownicy merytoryczni MPK niewątpliwie posiadali wysokie kwalifikacje, umiejętności analityczne i zdolności oceny opłacalności przedsięwzięć gospodarczych, ale nie posiadali wyczucia biznesowego, które miał pan Janusz Tomaszewski. Ktoś spośród pracowników MPK jednak umowę rozliczył i uważamy że zrobił to prawidłowo. Ustalenie wartości przedmiotu zamówienia nie nastręczało żadnych trudności, który był dobrze opisany w umowie, a ceny były znane, odbywało się wiele przetargów, co zostało przedstawione w uchwale Zarządu oraz we wniosku do Zgromadzenia Wspólników MPK-Łódź sp. o.o. i w pełni potwierdziło się w realizacji.

- Na marginesie można tylko zaznaczyć, że tym razem, **jak skorzystano z usług Doradcy to powstała wątpliwość czy zasadnie, a w innym, że nie posiłkowano się opiniami zewnętrznymi to ponoć narażało Spółkę na błędne decyzje.** Zarząd Spółki wskazywał na celowość i potrzeby, a wyniki za lata 2003-2009, w których Krzysztof Wąsowicz pełnił funkcję prezesa Zarządu jednoznacznie potwierdzają, że podejmowane działania przynosiły pozytywne rezultaty, w przeciwieństwie do obecnej sytuacji.
 - Wreszcie należy wskazać, że Janusz Tomaszewski jako doradca był zatrudniany przez zarząd spółki a zatem był przede wszystkim do dyspozycji zarządu spółki, jednak jeśli była taka potrzeba mógł też służyć Radzie Nadzorczej (tym bardziej, że był przez kadencje jej przewodniczącym). Rada Nadzorcza może korzystać z różnych źródeł informacji i jednocześnie nikt nie zmuszał tejże rady do korzystania z wiedzy i doświadczenia Janusza Tomaszewskiego.
- 2.
- Ustalenia pkt. II.2. dotyczą 2012 r., ale należy wskazać, iż tym razem kontrolujący negatywnie oceniają wykonanie przez podmioty zewnętrzne opracowań dotyczących sytuacji w spółkach zależnych uznając, że Spółka dysponowała wewnętrznymi opracowaniami – wcześniej składając twierdzenia przeciwne.
- 3.
- Jeśli nie został uiszczony podatek od czynności cywilnoprawnych dotyczący zakupu udziałów PKS w Myślenicach, to niedopatrzenie to obciąża pracowników merytorycznie odpowiedzialnych.

4.

- Dyrektor ds. Eksploatacji Jan Mędrzak otrzymał upoważnienie do reprezentowania MPK w bieżących sprawach operacyjnych, polegających na współpracy i przenoszeniu doświadczeń w podległym Mu obszarze produkcji (eksploatacji). **Działania formalne podejmowane w spółkach zależnych przez pana Jana Mędrzaka po odejściu Prezesa Wąsowicza nie są nam znane.** Niewątpliwie zgoda na zbycie nieruchomości wymaga uchwały Zgromadzenia Wspólników prawidłowo reprezentowanego, chociaż jak słusznie zauważyli kontrolujący czynność ta podjęta z naruszeniem nie musi pociągać nieważności.

5.

- Kwestia zaskarżenia postanowienia Prokuratury o umorzeniu śledztwa w sprawie wyrządzenia szkody majątkowej i dochodzenia roszczeń odszkodowawczych. Opisane działania i zachowanie aktualnych organów Spółki, czyli Zarządu i Rady Nadzorczej, jednoznacznie wskazują na brak kompetencji osób wchodzących w ich skład. Wpisują się w to również kontrolujący. Wyniki prowadzonego jakiegokolwiek postępowania karnego nie muszą mieć wpływu na dochodzenie roszczeń odszkodowawczych w postępowaniu cywilnym. **Spółka nie miała i nie ma żadnych argumentów merytorycznych do złożenia zażalenia na umorzenie postępowania w sprawie wyrządzenia szkody majątkowej poprzez nabycie udziałów spółek zależnych.** Spółka nigdy nie została pozbawiona, jak twierdzi Rada Nadzorcza, możliwości dochodzenia roszczeń odszkodowawczych. Każdy kto wyrządził szkodę jest zobowiązany do jej naprawienia, tylko należy ją wykazać – szkodę i winę. Tyle, że **nikt nie wyrządził szkody poprzez nabycie udziałów, tylko przysporzył majątek, którego niewłaściwe wykorzystania przez brak umiejętności w zarządzaniu nim, wywołuje negatywne skutki i prowadzi do marnotrawstwa.** Wszystkie informacje dotyczące nabycia udziałów w spółkach zależnych były Spółce, Miastu i powszechnie znane. Projekt budził kontrowersje, był przedmiotem szerokiej dyskusji publicznej, podnoszony także przez media i różnych specjalistów. Informacja Prezydenta Miasta Łodzi dotycząca udziałów MPK-Łódź sp. o.o. w spółkach zależnych była 19 pkt. porządku obrad LXXV nadzwyczajnej sesji Rady Miejskiej zwołanej przed Referendum na 13 stycznia 2010 r. MPK-Łódź sp. o.o. przygotowało i przekazało szczegółowy raport. Osoby, które weszły po Referendum w skład organów Spółki posiadały, a w każdym razie powinny, pełną wiedzę na ten temat. Poza tym jak słusznie zauważyli kontrolujący, nie wystąpiły żadne nowe informacje i okoliczności, nie pojawiły się fakty, które byłyby nieznane Spółce w zakresie nabycia przez MPK-Łódź sp. o.o. udziałów w spółkach zależnych. **Zarząd i Rada Nadzorcza MPK-Łódź sp. o.o. próbuje za pomocą wystąpień do organów wymiaru sprawiedliwości przerzucić odpowiedzialność za swoją nieudolność i szkodliwe działania na poprzednie ekipy,** odwracając tym samym uwagę od rzeczy istotnych i przyczyn obecnej złej sytuacji finansowej Spółki, **a w uzasadnieniu złożonych wniosków o podjęcie umorzonego postępowania** (czy to do prokuratury czy ABW), jak podaje NIK, nie wskazują nowych dowodów uzasadniających podjęcie takich działań przez Prokuraturę.

Co więcej, na str. 12 i 13 wystąpienia pokontrolnego do Prezesa MPK, **próba znalezienia – przez obecne władze MPK - argumentacji dla podważenia opinii rzeczoznawców na bazie których prokuratura nie dopatrzyła się nieprawidłowości w zakupie PKS-ów,** czyli zamówienie w 2012 r. w krótkich odstępach czasu trzech opracowań:

- 19.07.2012 r. u osoby fizycznej „Analizy funkcjonowania spółek zależnych za kwotę **10 tysięcy złotych,**
- 16.08.2012 r. w firmie PU HOLOX s.c. sporządzenia badania due dilligence spółek zależnych za **57 tysięcy zł,**

- 29.08.2012 r. Spółce z o.o. Ernst&Young Business Advisor i Wspólnicy analiz w wybranych aspektach majątkowych i ekonomicznych w spółkach za kwotę **36 tysięcy zł**,

spotkała się z negatywną oceną kontrolerów NIK. Jak stwierdzono na str. 13: „Spółka dysponowała wewnętrznymi opracowaniami dot. tych podmiotów oraz jej przedstawiciele zasiadali w radach nadzorczych i zgromadzeniach wspólników spółek zależnych”, zaś na str. 14 że: „raport (firmy Ernst&Young), nie zawierał bowiem informacji i faktów, które byłyby nieznane Spółce w dacie otrzymania postanowienia o umorzeniu postępowania”.

Łącznie za ponad 103 tysiące zł próbowano zasłaniać nieudolność i bezczynność organów spółki po styczniu 2010 roku. Ta zasłona jednocześnie ma chronić naszych następców przed odpowiedzialnością.

Złożony przez Zarząd MPK w dniu 11.12.2012 r. do Prokuratury Rejonowej Łódź – Śródmieście w Łodzi wniosek o podjęcie umorzonego postępowania z czerwca 2012 r. (co miało być realizacją zalecenia Rady Nadzorczej z 26.01.2012 r.), kontrolerzy ocenili str. 14 następująco: „Zdaniem NIK w uzasadnieniu tego wniosku ponownie nie wskazano nowych dowodów uzasadniających podjęcie takich działań przez Prokuraturę”.

Oddzielną kwestią - wcześniej omawianą - jest, że i sami kontrolerzy NIK ignorują materiał ekspercki i dokumentację jaka winna być w Spółkach, potwierdzającą zasadność zakupu PKS-ów, tym samym uciekając od oceny fatalnego ich zarządzania po styczniu 2010 r..

6.

- Negatywna ocena NIK opisana w pkt. II 6. Wystąpienia pokontrolnego dotyczy wyłącznie działalności operacyjnej spółek zależnych, za którą odpowiedzialność ponoszą zarządy tych spółek. Do kompetencji Zarządu MPK-Łódź sp. o.o. jako Zgromadzenia Wspólników spółek zależnych zgodnie z ksh niewątpliwie należała odpowiedzialność za zbycie nieruchomości, co w naszej ocenie w sposób w jaki zostało przeprowadzone może być uznane za niegospodarność, **ale zdarzenia te nastąpiły po 2009 r.**, więc odpowiedzialność za to winny ponieść osoby wchodzące w skład kolejnych Zarządów Spółki po zmianach władzy w styczniu 2010 r.. Nie uważamy, aby wyłonione w drodze konkursu osoby na stanowiska prezesów spółek zależnych nie posiadały umiejętności w zakresie kierowania tymi spółkami, w przeciwieństwie do mianowanych po nich osobach dobieranych wg klucza politycznego.

Szczegółowo problem ten został już opisany w pkt. I.1. niniejszej Skargi (ostatni tiret na str. 23). Jak już wspomniano przedstawiona ocena zasadności ponoszonych przez spółki zależne kosztów na usługi doradcze dotyczy kontroli działalności tych podmiotów. Zgromadzenie Wspólników nie ma prawa podejmować decyzji zastrzeżonych dla innych organów spółki, w tym np. wydawania wiążących poleceń zarządom spółek zależnych, gdyż stałoby w rażącej sprzeczności z przepisami prawa, w szczególności wynikających z ksh. Uważamy też, że **nadzór nad Spółkami do końca 2009 roku sprawowany był prawidłowo**, były powołane rady nadzorcze, sporządzane i przedstawiane były raporty, choćby żeby wskazać dokument z „Audytu spółek zależnych PKS Myślenice i PKS Nowy Targ” przeprowadzonego w dniach 1-2 września 2009 r., opracowany przez Elżbietę Sowińską, Iwonę Szydłowską, Witolda Talara, Pracowników Działu kontrolingu MPK-Łódź sp. o.o.. **Spółki zależne pod koniec 2009 roku zaczęły wykazywać zyski**, a w sprawozdaniu skonsolidowanym MPK-Łódź sp. o.o. wskazała na zmniejszenie straty dzięki objęciu sprawozdaniem wszystkich podmiotów należących do grupy kapitałowej. **Przyjmując podawaną w sprawozdaniu finansowym MPK-Łódź sp. o.o. stratę na działalności gospodarczej za 2009 r. spółki Dominującej (MPK) w wysokości 30,4 mln zł, to przy skonsolidowanym wyniku finansowym wynoszącym tylko 18,5 mln zł. należałoby przyjąć, że to spółki zależne „ciągnęły” całą Grupę zmniejszając**

stratę z 30 mln zł do 18 mln zł w bilansie skonsolidowanym. Warto jednocześnie podkreślić, że strata była księgową manipulacją nowych władz Spółki po referendum w 2010 r., bo należności ze spółek zależnych za dostawy (paliwa, części) z MPK bezpodstawnie wliczono w tę stratę, tworząc rezerwę w MPK. **Sprawozdania spółek zależnych za 2009 r. wykazały stratę w kwocie łącznej tylko ok. 1,1 mln zł.** Z posiadanych informacji wiemy, że w późniejszych okresach w 2010 roku dzięki inercji wdrożonych procesów restrukturyzacji spółki zależne osiągały zyski, po czym popadły w olbrzymie straty, zwiększenie zadłużenia, utratę płynności, co nastąpiło po zmianach w Zarządzie MPK-Łódź sp. o.o. oraz w zarządach spółek zależnych. Dlatego też, nie można uznać, aby zlecenie usług doradczych było działaniem nie właściwym, tym bardziej, że **kontrolujący sami wskazują, że pierwsze zarządy spółek zależnych wymagały wsparcia.** Błędem natomiast było odejście od wyznaczonych kierunków rozwoju, zaniechanie procesów restrukturyzacyjnych, zmiany w zarządach spółek poprzez powołanie osób niekompetentnych, brak po 2009 r. decyzji o charakterze strategicznym.

- W kwestiach szczegółowych dotyczących zwartych umów na doradztwo spółkom zależnym wypowiada się p. Jarosław Malec w skierowanej do NIK skardze w związku z treścią wystąpienia pokontrolnego z 25 .01.2013 r. adresowanego do Prezesa MPK w Łodzi, której kopia jest załącznikiem do niniejszej skargi.

- Ze zdziwieniem odnotowujemy, że w drobiazgowości kontrolerów NIK podejmujących często sprawy kompletnie nie związane z przedmiotem kontroli, pominięto kwestie wynagradzania prezesów spółek zależnych.

W okresie kiedy mieliśmy na to wpływ przesądzone zostało, że spółkami zależnymi zarządzać będzie jedna osoba z wynagrodzeniem ok. 10 tys. zł. W ten proces zarządzania spółkami zaangażowani byli ludzie z MPK, co kontrolerzy potwierdzają. Jednak nasi następcy zmienili to i zaczęli wyznaczać ludzi z zewnątrz, których efekty działań wraz z fatalnym nadzorem w tym czasie - winny być ocenione. Im bardziej dopuszczano do skutków złego zarządzania spółką tym karygodniejsze stawały się rozstrzygnięcia właściciela mającego większościowe udziały. W załączeniu przedstawiamy kopie informacji z 19 grudnia 20012 r. zamieszczoną na portalu „beskidzka24.pl” (www.beskidzka24.pl/ar/artypul,wrze_w_pks-ie_zywiec,7271.html), w której znajdujemy następującą treść:

„Jak poinformowano portal beskidzka24, dzisiaj (19 grudnia) odbyło się zgromadzenie wspólników (PKS Żywiec). Podczas posiedzenia ustalono, że miesięczne wynagrodzenie dla prezesa Pawła Zielińskiego będzie wynosić 12 tysięcy złotych. To mocno oburzyło pracowników, którzy nie wiedzą, czy zobaczą w ogóle jakiś grosz przed świętami!

- To skandal! 12 tysięcy miała poprzednia prezes Anna Bednarska, ale ona zarządzała jeszcze PKS-ami w Myślenicach i Nowym Targu. Obecny prezes ma tylko PKS Żywiec - mówi jeden z pracowników.”

7.

- Nietrafionym jest uznanie przez NIK za niegospodarne wydatkowanie środków w związku z zatrudnieniem w Spółce Sebastiana Rybarczyka. Problem ten został już wstępnie opisany w pkt. 13) części podstawowej uzasadnienia niniejszej skargi.

Raz jeszcze podkreślając, że zatrudnienie p. Rybarczyka nie ma żadnego związku z przedmiotem kontroli NIK, to:

Nieprawdziwym jest ustalenie, że wynagrodzenie w grupie specjalistów kształtowało się w przedziale 1.700-2.500 zł. Wynagrodzenie pana Rybarczyka mieściło się w stawkach przewidzianych w Taryfikatorze na stanowisku na jakim był zatrudniony czyli specjalisty. Nieprawdą zatem jest, że Sebastian Rybarczyk otrzymywał wynagrodzenie preferencyjne. Było wielu innych pracowników zatrudnionych na stanowisku specjalisty z podobnymi lub nawet wyższymi płacami, chociaż zapewne też byli specjaliści, którzy zarabiali mniej. **Panu Rybarczykowi powierzono do wykonania specjalne zadania, skompletowania dokumentacji i wyjaśnienia wszystkich okoliczności zawarcia przed 2003 rokiem umów długoterminowych,**

bardzo niekorzystnych dla MPK-Łódź sp. o.o. Istniały uzasadnione podejrzenia, że wiele umów zostało zawartych w niejasnych okolicznościach z pominięciem interesu MPK-Łódź sp. o.o.. Żaden z zatrudnionych w Spółce pracowników nie potrafił i nie podjął się tego zadania, być może obawiając się również odpowiedzialności za ujawnione fakty. **Pan Rybarczyk był rekomendowany przez Członków Zarządu Pawła Dziwisza i Marka Cieślaka jako osoba posiadająca potrzebne doświadczenie nabyte jako były pracownik UOP.** Dopiero 5 lat po zaprzestaniu zatrudnienia w 2010 roku, okazało się, że pan Rybarczyk nie posiadał przewidywanego w taryfikatorze kwalifikacyjnym dla zajmowanego stanowiska wykształcenia. Wynikało to jedynie z faktu braku weryfikacji danych przez merytorycznie odpowiedzialnych pracowników Działu personalnego. Zasady przyjęte w Spółce przewidywały, o czym już wspomiano, możliwość zatrudnienia w uzasadnionych przypadkach osób nie spełniających wymagań formalnych. Wynagrodzenie też nie uważamy, aby było wygórowane, np. wynagrodzenie oddelegowanych do pracy związkowej przewodniczących organizacji związkowych choć nie posiadających odpowiedniego wykształcenia, było wyższe od pana Rybarczyka. **Faktem natomiast jest, że pan Rybarczyk wykonywał swoje obowiązki w sposób prawidłowy.** Po umowie o pracę był zatrudniony na podstawie umowy zlecenia, która nie przewiduje jak w przypadku umowy o dzieło, wyniku rezultatu, który trudno było określić. Jednak **dzięki efektom pracy pana Rybarczyka można była skutecznie podjąć renegecje umów ze wspomnianą już firmą Volvo, następnie z firmą Bombardier w zakresie dostawy tramwajów, firmą Elin dotyczącą modernizacji układów napędowych w tramwajach czy wreszcie uporządkować umowy w obszarze zagospodarowania miejsc przystankowych z firmą Clear Channel i zawartą w imieniu MPK przez pana Rydeckiego umowę z firmą Omnikom reprezentowaną przez żonę Czesława Rydeckiego ówczesnego Prezesa MPK-Łódź sp. o.o.**

- Na koniec należy podkreślić, że sprawa zarzutów dotyczących zatrudnienia w Spółce pana Rybarczyka była przedmiotem badania przez Prokuraturę. Prokuratura Okręgowa w Łodzi wydała postanowienie w zakresie umorzenia postępowania w tej sprawie, które jest prawomocne (Sygn. akt VI Ds. 53/09), stąd też podważanie rzeczy osądzonych wydaje się niedopuszczalne, tym bardziej, że NIK nie wskazuje żadnych nowych dowodów, ani żadnych przesłanek czy okoliczności wskazujących na możliwość wznowienia postępowania w tym zakresie.

8.

Podobnie raz jeszcze podkreślając, że sprawa wynajmowania mieszkań dla pracowników nie ma żadnego związku z przedmiotem kontroli NIK, to:

- Nieuzasadnionym jest twierdzenie, że Spółka bez podstawy prawnej wydatkowała środki z tytułu wynajmowania mieszkań. **Spółka wynajmowała lokale mieszkalne na podstawie umowy zawartej zgodnie z obowiązującymi w spółce zasadami, których naruszeń kontrolujący nie wskazują.** Problem został błędnie uchwycony. Sprawa została już przedstawiona w pkt. 14) części ogólnej uzasadnienia niniejszej skargi.
- Należy jednak dodać, że **sprawa korzystania z mieszkań** była wszystkim znana, szeroko opisywana w mediach wraz z zamieszczeniem zdjęć, podobnie jak zakup samochodu osobowego do celów służbowych, tak że **nie mogła oczywiście umknąć uwadze również Inspektorom NIK prowadzącym w MPK-Łódź sp. o.o. w 2005 r. czynności w ramach kontroli nr KKT-41004/05 Nr ewid. 3/2007/P/05/068/KKT. Kontrolujący nie stwierdzili wówczas nieprawidłowości dotyczących wynajmu mieszkań,** a zgłoszone nieprawidłowości rzekomego nieprzestrzegania przepisów ustawy prawo zamówień publicznych dotyczące procedury zakupu samochodu zostały przez Prezesa UZP odrzucone jako bezzasadne. Tak więc trudno czynić obecnie jakikolwiek zarzut, pomijając że nieuzasadniony, zwłaszcza w sytuacji zastosowania się do wcześniejszych ustaleń organu kontroli.

Podsumowując, należy wskazać, że w zakresie przedmiotu kontroli dokonano błędnego ustalenia, iż skutkiem prowadzonych w latach 2007-2009 inwestycji kapitałowych jest obecnie zła sytuacja w MPK-Łódź sp. o.o. Przyczyną bieżącej trudnej sytuacji finansowej w MPK-Łódź sp. o.o. i w spółkach zależnych jest złe zarządzanie po 2009 roku, a nie sam fakt nabycia udziałów. Inwestycje były dla MPK-Łódź sp. o.o. **korzystne**. Kontrola nie ustaliła opłacalności inwestycji kapitałowych polegających na nabyciu udziałów na zasadzie ustalenia wartości i ekwiwalentności transakcji. Kontrolujący sugerują absurdalną tezę, że inwestycja byłaby trafiona tylko wówczas, jeżeli nawet przy złym zarządzaniu przynosiłaby zyski w spółkach zależnych, a najlepiej na takim jeszcze poziomie żeby pokrywała gigantyczne straty spowodowane złym zarządzaniem generującym ujemne wyniki finansowe w MPK-Łódź sp. o.o., z czym w żaden sposób nie można się zgodzić. **Nabycie udziałów, przejęcie spółek, budowa grupy kapitałowej, zdobywanie nowych rynków było elementem strategii szukania źródeł zwiększania przychodów, relatywnego obniżania kosztów w wyniku zwiększania skali działalności, budowania wiarygodności i zwiększania wartości Spółki.** Koncepcja nie była jednak realizowana po 2009 roku, nie dokonano również - wobec zaprzestania realizacji przyjętej strategii - sprzedaży w odpowiednim czasie udziałów w spółkach zależnych, które traktowano tylko jako synekury stanowisk.

Sprawa była już przedmiotem rozpoznania przez Prokuraturę, która również w tym zakresie - właśnie głównego wątku będącego przedmiotem kontroli, umorzyła postępowanie. **W sprawie został powołany przez Prokuraturę Biegły pan Michał Czerniak, który nie wykazał niegospodarności, czy innych naruszeń prawa uznając, że inwestycje kapitałowe związane z nabyciem udziałów w spółkach zależnych były uzasadnione z punktu widzenia ekonomicznego.**

Ponadto niezależna od nas, zlecona już przez naszych następców wycena Spółek zależnych sporządzona przez uznaną firmę audytorską INTERFIN wg stanu na 31.12.2009 r., której kontrolujący nie brali pod uwagę, wskazuje na olbrzymią pozycję zabezpieczającą podjętego ryzyka gospodarczego w postaci przejętych aktywów spółek zależnych w stanowiących atrakcyjny majątek.

Dodatkowym elementem ekonomicznej oceny jest wykorzystanie potencjału MPK. Niewykorzystany, pograżał MPK do 2003 r. na skraj bankructwa. Jego wykorzystanie poprzez działalność pomocniczą na zewnątrz przyniosło utrzymanie setek miejsc pracy (w zakresie remontów taboru oraz torów i sieci) jak też takie przychody, które nie tylko pozwalały na utrzymanie tychże pracowników ale i najtańszą (spośród dużych miast) ofertę przewozową dla Łodzi (na czym miasto oszczędziło w latach 2003 – 2009 ok. 400 mln zł). Czy ocena MPK za ten okres w ramach skarżonych działań kontrolnych miała być sugestią, że należało zrezygnować ze 100 mln zł dodatkowego przychodu rocznie i wysłać te setki pracowników na bruk?

Skarżony materiał pokontrolny noszący znamiona braku logicznego zestawiania informacji i danych, ale także ukrywania czy też przeinaczania danych) jest z jednej strony oczerniający – pomawiający nas z drugiej zaś ukrywający winę naszych następców.

Przy tak elementarnych błędach i absurdalnych wnioskach, należy zadać pytanie: na ile jest to świadome działanie nie tylko naruszające nasze dobra osobiste, ale także skrywające sprawców ewidentnych szkód wyrządzonych przez naszych następców po styczniu 2010 r. tak Miastu, Firmie MPK jak i spółkom zależnym?

Mamy prawo wnioskować z treści obecnych wystąpień pokontrolnych, że jest to ewidentna próba przerzucenia odpowiedzialności z naszych następców na nas. Będziemy w tej sytuacji reagować bardzo stanowczo i aż do skutku, nie tylko dla obrony własnego imienia, ale także dla wskazania racjonalnych wyborów.

Brak właściwych decyzji i brak umiejętności nadzoru i zarządzania wszystkich związanych z zarządzaniem i nadzorem nad MPK po styczniu 2010 roku nie może być wzorem do naśladowania! Jednocześnie nie pozwolimy na skrywanie naszych osiągnięć uznanych przez fachowe instytucje międzynarodowe, także z powodu racjonalnych wyborów ekonomicznych. Będziemy żądać rozliczenia tego marnotrawstwa naszych osiągnięć!

Mamy również na względzie dobre imię i rzetelność ludzi, którzy z nami współpracowali. Ich sprawdzone kwalifikacje wraz z pozytywnym dorobkiem były podstawą osiągnięcia przez nas najlepszych rezultatów, w przeciwieństwie do okresu sprzed 2003 roku i po 2009 roku. Kwestionowanie ich zatrudnienia bez obiektywnej oceny dokonań, efektów, stawac się będzie pochwałą partactwa i rzeczywistej niegospodarności spowodowanej przez naszych poprzedników i następców.

Takie działania prowadzą do niszczenia autentycznej rodzimej łódzkiej i polskiej przedsiębiorczości, torując drogę dla konkurencyjnych przedsięwzięć podmiotów zagranicznych.

Znamiennym przy tym jest, że organ państwowy jakim jest NIK w 3 wykazanych powyżej przypadkach podważa rzeczy już osądzone, w tym w jednym przypadku również w zakresie, który sam ustalił 7 lat wcześniej, co niewątpliwie podważa zaufanie do instytucji Państwowych.

Stąd też złożoną skargę uważamy nie tylko za w pełni uzasadnioną, ale wymagającą reakcji naprawczej w wyniku jej rozpatrzenia.

Włodzimierz Tomaszewski

Krzysztof Wąsowicz

Załączniki:

1. Kopia pisma Jarosława Malca z 3 stycznia 2013 r. dotyczącego przesłuchania go w charakterze świadka
2. Kopia pisma potwierdzającego przekazanie do NIK wymienionego wyżej pisma
3. Tabela z zestawieniem wartości majątkowych spółek na okres ich przejścia przez MPK opracowana na podstawie sprawozdań finansowych spółek
4. Wnioski z wyceny Spółek PKS – Grupa MPK Łódź sporządzonej przez Firmę Audytorską INTERFIN
5. Kopia skargi Jarosława Malca skierowana do NIK w związku z treścią wystąpienia pokontrolnego z 25.01.2013 r. adresowanego do Prezesa MPK w Łodzi (oznaczonego znakiem LLO-4112-02-02/2012 S/12/005)
6. Kopia informacji z 19 grudnia 20012 r. zamieszczona na portalu „beskidzka24.pl” (www.beskidzka24.pl/ar/artykul,wrze_w_pks-ie_zywiec,7271.html)
7. Artykuł Włodzimierza Tomaszewskiego *MPK i dwa światy*