

Kraków, 25 października 2019 r.

Stowarzyszenie Przyjazne Lotniska  
ul. Podkowińskiego 1/14  
31 – 321 Kraków  
Tel. 606 737 798  
Przyjaznelotniska.pl

**do:**  
**Centralne Biuro Antykorupcyjne**  
**Al. Ujazdowskie 9**  
**00 – 583 Warszawa**

**ZAWIADOMIENIE O PODEJRZENIU  
ZREALIZOWANIA DZIAŁAŃ GODZĄCYCH W INTERESY EKONOMICZNE  
PAŃSTWA**

Działając imieniem Stowarzyszenia Przyjazne Lotniska i ramach statutowej działalności stowarzyszenia, niniejszym składam zawiadomienie o podejrzeniu zrealizowania działań godzących w interesy ekonomiczne państwa, w związku z okolicznościami i informacjami przedstawionymi poniżej w uzasadnieniu.

**UZASADNIENIE**

Niniejsze zawiadomienie dotyczy podejrzenia zrealizowania działań godzących w interesy ekonomiczne państwa w związku z przygotowaniem i zatwierdzeniem Planu Generalnego rozwoju Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków – Balice (dalej: „Plan Generalny”), sporządzonego przez spółkę Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice sp. z o. o. (dalej: „MPL”). Dokument Planu Generalnego został pozytywnie zaopiniowany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Plan Generalny uzgodnił następnie Minister Inwestycji i Rozwoju oraz Minister Obrony Narodowej, a ostatecznie dokument ten zatwierdził Minister Infrastruktury.

Z treści uzgodnionego i zatwierdzonego Planu Generalnego (udostępnionego na stronach MPL) wynika, iż projektowana rozbudowa lotniska MPL oparta została o tzw. wariant północny

budowy nowej drogi startowej na lotnisku, tzn. o jeden z kilku rozpatrywanych przez MPL wariantów takiego przedsięwzięcia, będący wprawdzie wariantem preferowanym przez MPL, jednak pozostającym nadal przedmiotem postępowania administracyjnego w przedmiocie środowiskowych uwarunkowań dla planowanego przedsięwzięcia toczącego się przed Regionalną Dyрекcją Ochrony Środowiska w Kielcach (dalej: „RDOŚ”).

Forsowany przez MPL, i już faktycznie oraz prawnie uwzględniony w Planie Generalnym, tzw. wariant północny budowy nowej drogi startowej stał się źródłem licznych konfliktów społecznych oraz majątkowych z mieszkańcami okolicznych miejscowości, jak i z otaczającymi lotnisko MPL gminami, których zaistnienie i prawdopodobne dalsze następstwa (jak również i ich eskalacja), zostały całkowicie pominięte przy formułowaniu Planu Generalnego, a także zmarginalizowane przez MPL i RDOŚ w trakcie wspomnianego postępowania administracyjnego toczącego się przed tym organem (należy tutaj zwrócić uwagę, że analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem jest – w świetle obowiązujących przepisów – obligatoryjnym elementem raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko poprzedzającym wydanie przez RDOŚ właściwej decyzji środowiskowej, który to element nie został jednak, jak wspomniano, w wymaganym zakresie uwzględniony w Raporcie sporządzonym przez Lotnisko, ani w decyzji wydanej przez RDOŚ w pierwszej instancji postępowania; vide decyzja RDOŚ nr WOO-I.420.67.2018.JO.69 z dnia 27 września 2019 r. ustalająca środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia „Budowa nowej drogi startowej na lotnisku Kraków – Balice” w wariantcie północnym).

Wobec treści niniejszego zawiadomienia i wskazanego stanu faktycznego należy podkreślić, że okoliczności ustalenia i przyjęcia Planu Generalnego, w kontekście planowanego przedsięwzięcia MPL, mogą stanowić co najmniej o podejrzeniu prowadzenia działalności godzącej w interesy ekonomiczne państwa (bądź nawet o popełnieniu przestępstwa godzącego w interesy ekonomiczne państwa, tj. mogącego spowodować znaczną szkodę w rozumieniu art. 115 § 7 Kodeksu karnego) ponieważ:

- (1) realizacja tzw. wariantu północnego inwestycji MPL („usankcjonowanego” Planem Generalnym) wiąże się, z uwagi na treść właściwych przepisów prawa lotniczego, z koniecznością zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w Gminach: Kraków, Zabierzów, Liszki oraz Zielonki; w konsekwencji właściciele nieruchomości położonych w obszarze oddziaływania Lotniska będą mogli ubiegać się o odszkodowanie m.in. z tytułu obniżenia wartości ich nieruchomości; według oszacowań niezależnych ekspertów powstała sytuacja może dotyczyć ponad 1500 nieruchomości, co rodzi konieczność zapłaty odszkodowań przewyższających kwotę miliarda złotych;

(2) niezależnie od powyższego, wspomniane wcześniej konflikty społeczne, wynikające w głównej mierze ze zmienionego i zwiększonego oddziaływania inwestycji MPL na życie, zdrowie i majątek mieszkańców okolicznych miejscowości, a których istnienie jest już okolicznością notoryjną i wiadomą zarówno RDOŚ, jak i organom oraz instytucjom uczestniczącym przy tworzeniu i uzgadnianiu Planu Generalnego, rodzić będą daleko posunięte konsekwencje finansowe wynikające z eskalowania i przybierania innych, adekwatnych form takich konfliktów (dalsze protesty, możliwe blokady realizacji prac, angażowanie nowych organizacji społecznych i środowiskowych, krajowych i międzynarodowych, nagłośnienie medialne, możliwa aktywność sygnalistów, spory sądowe). Zamiar inwestycyjny MPL forsowany w takich warunkach, jak i kierunek, w jakim zostało skierowane jego realizowanie jest przez to szkodliwy nie tylko dla otoczenia, w którym działa lotnisko MPL, ale powoduje przez to powstanie oczywistego ryzyka szeregu negatywnych działań wobec MPL i jego przedsięwzięcia (ryzyko reputacyjne, przedłużenie procedur administracyjnych i pewne spory sądowe dotyczące decyzji RDOŚ, możliwy negatywny wpływ na finansowanie zewnętrzne dla MPL, procesy sądowe odszkodowawcze, itd.).

W kontekście powyższych okoliczności fakt przyjęcia i uzgodnienia Planu Generalnego w jego obowiązującej treści przez wymienione powyżej instytucje i organy państwa, tj. z uwzględnieniem tzw. wariantu północnego realizacji inwestycji MPL, nie tylko zanim wariant ten mógł zostać w ogóle przyjęty do realizacji przez MPL, ale również z pełną świadomością istnienia i dalszej eskalacji wywołanych tym następstw ekonomicznych i konfliktów społecznych, spowoduje rozciągnięcie odpowiedzialności majątkowej za taki stan rzeczy również i bezpośrednio na Skarb Państwa (w zakresie okoliczności z pkt (1) wyłącznie na Skarb Państwa, zaś w zakresie następstw określonych w pkt (2) powyżej, także na Skarb Państwa obok odpowiedzialności MPL z tego tytułu). Wskutek powyższego MPL, jako podmiot prawa handlowego i instytucja komercyjna, uzyskał w tych warunkach niczym nieuzasadnioną i bezprawną korzyść majątkową w postaci przeniesienia na Skarb Państwa co najmniej znacznej części odpowiedzialności majątkowej za następstwa realizacji inwestycji MPL w tzw. wariantcie północnym.

Należy również dodać, że zapobieżenie lub co najmniej istotne ograniczenie takim skutkom inwestycji MPL, jak opisane, było i pozostaje możliwe w przypadku rozbudowy lotniska MPL przeprowadzonej z wykorzystaniem innych wariantów, które w szczególności nie powodowałyby takich oddziaływań środowiskowych i obniżenia wartości tak znacznej ilości okolicznych nieruchomości, a w konsekwencji – nie generowałyby konieczności uiszczenia na rzecz mieszkańców i gmin odszkodowań w tak znacznej wysokości, jaka będzie z dużym

prawdopodobieństwem efektem realizacji tzw. wariantu północnego inwestycji MPL (kwestie innych możliwych wariantów inwestycji MPL, tj. wariantu remontu istniejącej drogi startowej i tzw. wariantu południowego, podnoszone były wielokrotnie i wielowątkowo m.in. w ramach postępowania przed RDOŚ). MPL zaniechał jednak całkowicie realizacji, lub chociażby rozpatrzenia np. w ramach postępowania przed RDOŚ, takich innych wariantów inwestycji i tylko tzw. wariant północny rozbudowy drogi startowej był forsowany przez MPL z uwagi na istotne interesy ekonomiczne ww. spółki (utrzymanie niezmięnionej dochodowości spółki, mniejsze koszty bezpośrednie inwestycji niż przy np. wariantcie remontu istniejącej drogi startowej lub realizacji tzw. wariantu południowego). Natomiast z uwagi na treść Planu Generalnego przeforsowanie i późniejsza realizacja tego wariantu, a przede wszystkim konieczność poniesienia spowodowanych tym szczególnych skutków majątkowych (głównie w sferze odszkodowań), odbędzie się kosztem interesów ekonomicznych państwa polskiego, ponieważ w ten sposób zostanie przerzucona na Skarb Państwa, w sposób całkowicie nieuzasadniony (bo z oczywistą korzyścią wyłącznie dla komercyjnego uczestnika obrotu handlowego, jakim jest MPL), znaczna część odpowiedzialności majątkowej za szkody i inne następstwa wywołane realizacją inwestycji MPL w tzw. wariantcie północnym.

Zaistnienie powyższych okoliczności nakazuje podejrzewać, że pod naciskiem spółki MPL bądź wskutek innych pozaprawnych okoliczności lub działań (wprowadzenie w błąd, korupcja, rażące naruszenie przepisów prawa lotniczego), wspomniane instytucje i organy państwa – z nieznanymi dotychczas przyczyn – zatwierdziły tak dalece niekorzystny pod względem ekonomicznym i prawnym dla Skarbu Państwa, Plan Generalny przygotowany i narzucony tym organom przez MPL, i to jeszcze przed wydaniem decyzji środowiskowej przez RDOŚ, która wszak w podstawowym zakresie warunkuje w ogóle wykonalność inwestycji MPL w forsowanym przez nią kształcie. W wyniku zatwierdzenia Planu Generalnego przez organy administracji rządowej w takim kształcie i w takim czasie, jak wskazano powyżej, spółka MPL będzie w stanie skutecznie uchylić się od odpowiedzialności za następstwa realizacji planowanej inwestycji w sferze odszkodowań należnych z tego tytułu, i przenieść tę odpowiedzialność na Skarb Państwa twierdząc chociażby, iż tzw. wariant północny był zatwierdzony przez m.in. Ministra Infrastruktury w ramach Planu Generalnego, czyniąc tym organy państwowe odpowiedzialnymi bądź co najmniej współodpowiedzialnymi za następstwa forsowanego przez zarząd MPL wariantu realizacji komercyjnego przedsięwzięcia. W przedstawionym stanie, to zatem ostatecznie Skarb Państwa poniesie konsekwencje finansowe związane z następstwami inwestycji MPL określonymi powyżej w pkt (1) i (2), w tym m.in. z tytułu konieczności wypłaty odszkodowań na rzecz mieszkańców sąsiadujących z lotniskiem MPL. Takie działania w sposób oczywisty i rażący godzą w interesy ekonomiczne państwa (regułą bowiem jest, że Skarb

Państwa nie ponosi odpowiedzialności za skutki działań uczestników obrotu handlowego, nawet tych, które są podmiotami zależnymi jednostek państwowych, vide art. 40 Kodeksu cywilnego).

Okoliczności uzgodnienia i przyjęcia Planu Generalnego, a zwłaszcza faktycznego „przemycenia” w nim tego wariantu realizacji inwestycji MPL, który jest nie tylko jednym z możliwych do realizacji przez MPL (choć mocno i ekskluzywnie „preferowanym” przez zarząd MPL), ale przede wszystkim tym, który kreuje istotne następstwa majątkowe określone powyżej w pkt (1) i (2), nakazują również co najmniej zweryfikowanie tego, czy ewentualnie innymi, pośrednimi beneficjentami takiego rozwiązania nie są również inne podmioty prywatne (np. właściciele nieruchomości inwestycyjnych okalających tereny lotniska).

W związku z powyższym, uzasadnione jest podjęcie czynności mających na celu zbadanie przyczyn oraz okoliczności zatwierdzenia Planu Generalnego i sposobu jego uzgodnienia z MPL, jak opisano powyżej, a zwłaszcza ścisłej „korelacji” tego Planu z wyłącznie jednym (nieprawomocnym w chwili ustalania Planu) wariantem budowy nowej drogi startowej forsowanym przez zarząd MPL, bowiem ich następstwa w sposób oczywisty godzą w interesy ekonomiczne państwa poprzez rozciągnięcie na Skarb Państwa odpowiedzialności majątkowej za ewentualne odszkodowania spowodowane realizacją przedsięwzięcia komercyjnego MPL, i w znacznej wysokości zwalniając z tego obowiązku samego inwestora – tj. spółkę MPL. Weryfikacja wskazanych zdarzeń może również w efekcie wskazywać na podejrzenie popełnienia przestępstwa godzącego w interesy ekonomiczne państwa, tj. mogącego spowodować znaczną szkodę w rozumieniu art. 115 § 7 Kodeksu karnego.

Mając powyższe na względzie, wnoszę o podjęcie czynności operacyjno-rozpoznawczych oraz czynności kontrolnych w przedmiocie podejrzenia zrealizowania działań godzących w interesy ekonomiczne państwa przy realizacji inwestycji rozbudowy lotniska MPL, w tym w szczególności w zakresie okoliczności uzgodnienia i zatwierdzenia Planu Generalnego.

Jacek Makowiecki

Sławomir Harpeniuk

---

za Stowarzyszenie Przyjazne Lotniska