

RZĄD DOSTOSOWAŁ UCHWAŁĘ WS. SAMOLOTÓW VIP DO RZECZYWISTOŚCI

Rząd zmienił we wtorek uchwałę w sprawie ustanowienia wieloletniego programu "Zabezpieczenie transportu powietrznego najważniejszych osób w państwie (VIP)". Zapisy dokumentu zostały dostosowane do rzeczywistości w zakresie źródeł finansowania, wartości umów i liczby pozyskanych samolotów. Tymczasem zbliża się dostawa kolejnego Boeinga 737, a wojsko bez rozgłosu rozpoczęło loty HEAD na pokładach Gulfstreamów G550.

Jak poinformowało Centrum Informacyjne Rządu, po zmianach w treści uchwały uwzględniono:

- wszystkie źródła finansowania programu, w tym limit wydatków obronnych,
- zmianę wartości programu stosownie do zawartych umów oraz harmonogramu ich realizacji,
- liczbę pozyskiwanych statków powietrznych.

Zarówno uchwała ustanawiająca program, przyjęta w czerwcu 2016 r., jak i obecna jej zmiana powstały z inicjatywy Ministerstwa Obrony Narodowej.

O co chodzi ze zmianami? Po pierwsze, w pierwotnym brzmieniu uchwała mówiła, że program pozyskania samolotów do przewozu VIP-ów będzie finansowany przez coroczne zwiększenie wydatków obronnych ponad ustawowy poziom (obecnie jest 2 proc. PKB na dany rok) do wysokości 1,7 mld złotych w latach 2016-21.

Tymczasem MON, kupując samoloty do przewozu VIP, użyło zarówno środków uwzględnionych w uchwale, jak i pochodzących z puli wydatków obronnych. Zauważyła to Najwyższa Izba Kontroli, która zwróciła uwagę, że w 2017 r. na realizację programu dotyczącego samolotów wydano 727,1 mln zł, w tym 200 mln z rezerwy celowej oraz 527,1 mln zł ze środków przeznaczonych na finansowanie potrzeb obronnych, czyli z owych 2 proc. na obronność, o których mowa w ustawie modernizacyjnej.

Czytaj też: [MON: 1,5 mld na obronę terytorialną w 2018 roku, 800 mln - na samoloty VIP](#)

Tym samym – jak stwierdziła NIK – o 527,1 mln zł przekroczono limit wydatków na program samolotów dla VIP-ów, który był ustalony w ustawie budżetowej. Izba zauważyła także, że pomniejszenie limitu wydatków obronnych o ponad 500 mln zł "skutkowało naruszeniem" ustawy modernizacyjnej, a konkretnie przepisu, który (w ówczesnym, już zmienionym brzmieniu) mówił, że wydatki obronne powinny wynosić, co najmniej 2 proc. PKB z roku poprzedniego. Skutkiem – zdaniem NIK – było także naruszenie uchwały Rady Ministrów (tej, którą właśnie rząd zmienił), a konkretnie paragrafu, który mówił, że samoloty dla VIP-ów zostaną sfinansowane poprzez coroczne zwiększenie wydatków obronnych ponad 2 proc. PKB.

Czytaj też: [NIK: wydatki obronne w 2017 r. poniżej 2 proc. PKB, MON naruszyło ustawę](#)

Po drugie, NIK stwierdziła jeszcze jedno. Umowy na zakup małych i średnich samolotów (dwa Gulfstreamy G550 i trzy Boeingi 737) do przewozu najważniejszych osób w państwie oznaczały dla państwa wydatek blisko 3,1 mld zł, czyli o prawie 1,4 mld zł więcej niż całkowity koszt zakupów określony w rządowym programie (wspomniane 1,7 mld zł).

Trzeba tu też dodać, że umowa z Boeingiem przewiduje dostawy ostatnich samolotów w 2020 r., realne jest przyspieszenie tego terminu (więcej na ten temat poniżej). Nie ma więc też potrzeby, by rządowy program obejmował okres do 2021 r.

Po trzecie, w pierwotnym kształcie program zakładał pozyskanie dwóch małych samolotów (w tym zakresie zostały pozyskane G550) oraz dwóch średnich i ewentualnie jeszcze jednego używanego samolotu średniego (tutaj MON kupiło trzy B737). Choć umowa z Boeingiem dotyczyła takiej właśnie konfiguracji (dwa samoloty nowe i jeden używany), to ostatecznie producent zamiast maszyny używanej dostarczył fabrycznie nową.

W komunikacie CIR ujęto to w następujący sposób: *Ze względu na konieczność prowadzenia równoległego i ciągłego szkolenia załóg lotniczych oraz uwzględnienia czynników eksploatacyjnych, zdecydowano o pozyskaniu dwóch samolotów "małych" i trzech samolotów "średnich".*

Czytaj też: [Pierwszy B737 dla VIP-ów wylądował w Warszawie \[FOTO\]](#)

Oba G550 oraz pierwszy B737 zostały dostarczone do 1 Bazy Lotnictwa Transportowego w 2017 r. Kolejny B737 w tzw. wersji green (bez zabudowanego wnętrza poza kokpitem) został w ubiegłym tygodniu odebrany przez stronę polską w zakładach Boeinga w Seattle w USA. Zapowiadał to w programie SKANER Defence24 płk Michał Marcinak, który odpowiada w MON m.in. za program pozyskania samolotów do przewozu VIP.

Czytaj też: ["Decyzja o ostatecznej konfiguracji Wisły w październiku". Pełnomocnik MON w programie SKANER Defence24.pl](#)

Obecnie maszyna jest w innym zakładzie Boeinga w USA, gdzie zostaną zamontowane dodatkowe zbiorniki paliwa, wymagane kontraktem przez polski MON. Następnie samolot zostanie przebazowana do Europy, gdzie jego wnętrze zostanie zabudowane w konfiguracji z salonką, oznaczoną przez producenta BBJ2 (od Boeing Business Jet).

Odbiór ostatniego B737 (znów w wersji green) przewidziany jest na grudzień. Następnie również tę maszynę czeka zabudowa dodatkowych zbiorników paliwa oraz konfiguracja przedziału pasażerskiego.

Tymczasem wojsko bez rozgłosu wróciło do przewozu najważniejszych osób w państwie na pokładach samolotów. Chodzi o loty o statusie HEAD, który przysługuje statkom powietrznym, gdy głównym pasażerem jest prezydent, premier albo marszałek Sejmu lub Senatu. Lot musi przy tym spełniać kryterium misji oficjalnej.

Czytaj też: [Nie każdy lot prezydenta ze statusem HEAD \[OPINIA\]](#)

Od czasu rozwiązania 36 Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego (koniec 2011 r.), a prawdopodobnie także od katastrofy smoleńskiej (10 kwietnia 2010 r.) nie było w polskim lotnictwie lotów HEAD wykonywanych samolotami. Wojsko woziło i nadal wozi najważniejsze osoby w państwie na pokładach śmigłowców. Za zadanie to odpowiada 1 Baza Lotnictwa Transportowego w Warszawie.

Prezydent, premier oraz marszałkowie Sejmu i Senatu do niedawna z oficjalnymi wizytami latali najczęściej na pokładach wycarterowanych od PLL Lot samolotów Embraer 175. Wykorzystywane były też turbośmigłowe samoloty transportowe C-295M, które jednak służyły albo do podróży nieoficjalnych (np. głośnych swego czasu przelotów premier Beaty Szydło na weekendy z Warszawy do domu w Małopolsce), albo do lotów do baz wojskowych, np. w Kuwejcie czy Afganistanie.

Czytaj też: [Kolejny rok czarterowania Embraerów przez MON? Trwają negocjacje](#)

Na początku sierpnia MON potwierdziło, że trzy załogi Gulfstreamów G550 spełniają warunki do wykonywania lotów HEAD. Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych do tej pory nie odpowiedziało na pytania Defence24.pl m.in., kiedy odbył się pierwszy lot HEAD na pokładzie G550. Wszystko wskazuje jednak na to, że taki lot już się odbył. W tym tygodniu prezydent Andrzej Duda przebywa w Nowym Jorku na sesji Zgromadzenia Ogólnego ONZ. Podróż polskiej delegacji odbyła się prawdopodobnie na pokładzie Gulfstreama (nie mamy 100-proc. pewności, ale to najbardziej prawdopodobny wariant). Jednak z całą pewnością w ubiegłym tygodniu prezydent podróżował G550 do Waszyngtonu, kiedy złożył wizytę w Białym Domu.



© Jakub Szymczuk / KPRP

Para prezydencka po przylocie do Waszyngtonu na pokładzie Gulfstreama G550. Fot. Jakub Szymczuk / KPRP

Jeszcze tydzień wcześniej w czeskiej Pradze był z wizytą marszałek Sejmu Marek Kuchciński. On również był pasażerem Gulfstreama. Nie da się wykluczyć, że loty HEAD odbywały się także przed tą

wizytą.

Czytaj też: ["Fort Trump" to dobry pomysł, ale niekoniecznie do publicznego ogłaszania \[OPINIA\]](#)