



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji

KGP.411.002.05.2021

Pan Jacek Lis
Prezes Zarządu SKB Drive Tech SA
Rondo ONZ 1
00-124 Warszawa

Zakład produkcyjny
ul. Ignacego Krasickiego 63/71
97-500 Radomsko

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

D/21/504 – Realizacja wybranych projektów przez beneficjentów w programach sektorowych

Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	SKB Drive Tech SA ¹ Rondo ONZ 1, 00-124 Warszawa, Zakład produkcyjny ul. Ignacego Krasickiego 63/71, 97-500 Radomsko.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jacek Lis Prezes Zarządu SKB Drive Tech SA od dnia 7 stycznia 2021 r. Poprzednio, w okresie objętym kontrolą, funkcję kierownika jednostki pełnili: Jakub Kowalski (Prezes Zarządu Spółki od 25 lipca 2015 r. do 18 czerwca 2018 r.) i Lidia Kowalska (Prezes Zarządu Spółki od 19 czerwca 2018 r. do 31 grudnia 2020 r.). W okresie od 1 do 6 stycznia 2021 r. występowała niepełna reprezentacja Spółki – funkcję Wiceprezesa Zarządu spółki pełnił Marek Wodziszawski.
Zakres przedmiotowy kontroli	Realizacja przez beneficjentów dofinansowanych projektów w programach sektorowych, w tym osiąganie założonych rezultatów oraz raportowanie przez beneficjenta stanu realizacji projektu w programach sektorowych.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2014 r. do 31 maja 2021 r. z uwzględnieniem faktów spoza tego okresu, mających istotne znaczenie dla kontrolowanej działalności.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ² .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji
Kontroler	Adam Kazimierczuk, główny specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr KGP/33/2021 z 18 maja 2021 r. (akta kontroli str. 1-2, 1867-1879)

I. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Objęty kontrolą projekt pod nazwą *Platforma bazowa z zawieszeniem niezależnym oraz z opcją napędu hybrydowego dedykowana do wieloosiowych pojazdów specjalnych o wysokiej mobilności*⁴, nie zakończył się sukcesem ze względu na czynniki techniczno-organizacyjne⁵ oraz czynniki finansowo-ekonomiczne⁶. Beneficjent zakończył realizację projektu na etapie prac badawczych, nie ponosząc dalszych, znacznych kosztów związanych z prowadzeniem prac rozwojowych, które mogłyby nie przynieść założonych efektów.

Beneficjent działania dotyczące wnioskowania o dofinansowanie, ewidencjonowania, raportowania i rozliczania środków przyznanego dofinansowania w ramach Projektu realizował w sposób prawidłowy. Projekt był realizowany zgodnie z postanowieniami umowy o dofinansowanie w zakresie składania wymaganych wniosków o płatność i wniosków sprawozdawczych - raportów dokumentujących stan prowadzonych prac oraz w zakresie prowadzenia wydzielonej, przejrzystej

¹ Dalej także: *Spółka*, *Beneficjent*.

² Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, ze zm. Dalej: *ustawa o NIK*.

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁴ Projekt numer POIR.01.02.00-00-0279/16-00. Dalej także: *Platforma bazowa* lub *Projekt*.

⁵ Problemy techniczne związane z osiągnięciem zakładanej sprawności napędu projektowanego produktu oraz zbyt długi czas trwania badań trwałościowych.

⁶ Znaczący wzrost kosztów wynagrodzeń pracowników oraz kosztów mediów przekładający się na wzrost kosztów realizacji projektu, zbyt wysokie koszty zakupu elementów niezbędnych do wytworzenia prototypu produktu, zbyt wysokie koszty nie tylko wytworzenia prototypu ale także produktu seryjnego, obecność na rynku konstrukcji z napędem alternatywnym zaprojektowanych przez konkurencję.

i rzetelnej ewidencji operacji gospodarczych związanych z realizowanym projektem. Wszystkie rozliczenia finansowe i raporty sprawozdawcze Beneficjenta – przekazywane we wnioskach o płatność i wnioskach sprawozdawczych w ramach realizowanego Projektu - były przyjmowane i akceptowane przez Instytucję Pośredniczącą⁷.

Jednocześnie, NIK zauważa kilkumiesięczną zwłokę w działaniach Beneficjenta związanych z poinformowaniem Instytucji Pośredniczącej o zakończeniu realizacji Projektu i złożeniu Informacji końcowej. Zgodnie z § 3 ust. 14 umowy o dofinansowanie nr POIR.01.02.00-00-0279/16-00 Beneficjent zobowiązany był do niezwłocznego złożenia wniosku o płatność końcową w przypadku, gdy w trakcie realizacji Projektu okaże się, że dalsze prace badawcze nie doprowadzą do osiągnięcia zakładanych wyników, bądź gdy po zakończeniu prac badawczych wdrożenie okaże się bezcelowe z ekonomicznego punktu widzenia. Ustalenia kontroli wskazują, że od końca kwietnia 2019 r. nie podejmowano już w projekcie działań, a od stycznia 2019 r. planowano już zamykać projekt. Jednak dopiero 12 września 2019 r. Beneficjent poinformował NCBR o podjęciu decyzji o jego zaprzestaniu.

II. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe⁸ kontrolowanej działalności

1. Wnioskowanie i ewidencja przyznanego dofinansowania w projekcie

Przedmiotem dofinansowania była zgłoszona przez SKB Drive Tech SA realizacja projektu w zakresie prac B+R, mająca doprowadzić do opracowania produktu innowacyjnego w skali światowej, tj. platformy bazowej z zawieszeniem niezależnym, z opcją napędu hybrydowego, dedykowanej do wieloosiowych pojazdów specjalnych o wysokiej mobilności. Innowacyjność produktu polegała na łącznym uwzględnieniu w jego konstrukcji trzech powiązanych ze sobą elementów, tj. napędu na wszystkie koła, napędu hybrydowego i zawieszenia niezależnego oraz na nowatorskich rozwiązaniach zastosowanych w wybranych podzespołach (np. w napędzie hybrydowym czy skrzyni rozdzielczej), przekładających się na lepsze parametry techniczne i właściwości pojazdu (np. lepsza dzielność terenowa, wyższy komfort jazdy).

Zgodnie z założeniem, po zakończeniu projektu przewidziana była możliwość szybkiej komercjalizacji platform bazowych w różnych konfiguracjach, po wprowadzeniu niewielkich zmian konstrukcyjnych, o różnej liczbie osi (2, 3, 4), z różnym umieszczeniem źródeł zasilania. Przed złożeniem wniosku o dofinansowanie projektu, Spółka podpisała listy intencyjne⁹ z polskimi i zagranicznymi producentami pojazdów specjalistycznych, zajmującymi się m.in. ich zabudową na potrzeby cywilne i wojskowe, wyrażającymi realne zainteresowanie docelowym produktem spółki - Platformą bazową.

W związku z pracami jakie Spółka prowadziła w zakresie związanym z wnioskiem o dofinansowanie projektu, w grudniu 2016 r. SKB Drive Tech SA dokonała

⁷ Instytucją Pośredniczącą dla projektu było Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. Dalej także: NCBR.

⁸ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁹ Listy podpisane w styczniu 2017 r. m.in. z firmą Szcześniak Pojazdy Specjalne Sp. z o.o., KGHM ZANAM SA, Composhield A/S, Autobox Innovations Sp. z o.o. Sp. k., TEVOR SA.

rozeznania¹⁰ stawek kadry B+R, poszczególnych uczestników¹¹ projektu, realizujących zadania zarówno na podstawie umowy cywilnoprawnej - umowy zlecenia jak i na podstawie umowy o pracę. Wg rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 2 grudnia 2016 r. w sprawie warunków wynagradzania za pracę i przyznawania innych świadczeń związanych z pracą dla pracowników zatrudnionych w uczelni publicznej¹², w zależności od kategorii zaszerogowania stawki godzinowe pracowników naukowych i/lub naukowo-technicznych w ramach dodatkowych zadań, np. realizowanych projektów badawczych, określone zostały w przedziale od 44 do 194 zł/godzinę brutto, a według danych z *Raportu płacowego 2016* (HATS, Akademia Koźmińskiego), wynagrodzenia na stanowiskach w działach badawczo-laboratoryjnych wynoszą od 35,6 do 85,5 zł/godzinę. W projekcie platformy bazowej stawki godzinowe pracowników B+R zatrudnionych na podstawie umowy zlecenia wynosiły od 50 do 60 zł/godzinę brutto (w tym składki pracodawcy), a więc mieszczą się w powyższych zakresach. Stawki godzinowe uczestników projektu zatrudnionych na podstawie umowy o pracę, w zależności od stanowiska wynosiły od 43 zł/godzinę (technolog ds. budowy mostów napędowych czy technolog odlewnik) do 85-87 zł/godzinę (główny konstruktor, kierownik prac B+R).

Na etapie prac przygotowawczych, spółka dokonała oszacowania¹³ wstępnych kosztów usług badawczych, wynoszących od 10 do 50 tys. zł za opracowanie założeń technicznych, wymagań, analizy, wyznaczenia charakterystyk, od 20 do 60 tys. zł za badania laboratoryjne (kompatybilność, wytrzymałość, odporność na wpływ różnych warunków środowiskowych) pojedynczych zespołów, od 40 do 200 tys. zł za badania trakcyjne zespołów lub kompletnych pojazdów, od 120 do 300 tys. zł za kompletne badania homologacyjne.

Po dokonaniu wstępnego oszacowania kosztów wykonania usług badawczych oraz na podstawie złożonego zapytania ofertowego, które opublikowane było na stronach internetowych Spółki oraz wysłane zostało do potencjalnych wykonawców, Spółka dokonała wyboru ofert. Efektem przeprowadzonych postępowań ofertowych było podpisanie w dniu 19 stycznia 2017 r. pięciu umów zleceń¹⁴ (warunkowych) z ekspertami – członkami zewnętrznej grupy B+R oraz w dniu 18 stycznia 2017 r.

¹⁰ Notatka ze wstępnego rozeznania stawek kadry B+R zaangażowanej do projektu – osoby zatrudnione na umowie zlecenie i osoby zatrudnione na umowie o pracę, Radomsko, 01.12.2016 r.

¹¹ Dokonano oszacowania stanowiska zastępcy kierownika B+R, eksperta ds. projektowania i opracowania numerycznych modeli obliczeniowych struktury nośnej zawieszenia niezależnego do platformy pojazdu specjalnego wysokiej mobilności, eksperta ds. badań wytrzymałościowych i testów dynamicznych elementów zawieszenia niezależnego wraz z elementami ustroju nośnego specjalistycznej platformy o podwyższonej mobilności, eksperta ds. symulacji stanu wyężenia i deformacji struktury nośnej zawieszenia niezależnego platformy pojazdu specjalnego o wysokiej mobilności z wykorzystaniem metody elementów skończonych, konstruktora ds. podwozi pojazdów specjalistycznych, realizujących zadania na podstawie umowy zlecenia i kierownika prac B+R, głównego konstruktora, technologa ds. budowy mostów napędowych i zawiesznień niezależnych, technologa odlewnika, operatora CNC, monter, spawacza, elektryka, kontrolera jakości, kierowcy testowego, realizujących zadania na podstawie umowy o pracę.

¹² Dz.U. z 2016 r. poz. 2063. Uchylone z dniem 1 października 2018 r. Obecnie obowiązują zasady wynagradzania na podstawie art. 137 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2021 r. poz. 478, t.j.).

¹³ Notatka ze wstępnego rozeznania kosztów usług badawczych przewidywanych do wykonania podczas realizacji projektu platformy bazowej, Radomsko, 11.12.2016 r., w której przedstawiono m.in. informację, że „Spółka zdecydowała, że ogłosi postępowanie na wykonanie usługi badawczej przez podwykonawców zgodnie z procedurami wylaniania podwykonawców na zasadach konkurencyjnych (w wyniku, którego poznano ostateczną cenę usługi badawczej)”.

¹⁴ Okres realizacji umów określony na maksymalnie 36 miesięcy. Przedmiotem zawartych umów, pod warunkiem otrzymania dofinansowania z NCBR, było wykonywanie prac w ramach realizacji projektu Platformy bazowej na określonych stanowiskach – m.in. kierownika/zastępcy kierownika prac B+R, głównego konstruktora, technologa ds. budowy mostów napędowych i zawiesznień niezależnych, eksperta ds. projektowania i opracowania numerycznych modeli obliczeniowych struktury nośnej zawieszenia niezależnego, eksperta ds. badań wytrzymałościowych i testów dynamicznych elementów zawieszenia niezależnego wraz z elementami ustroju nośnego platformy, eksperta ds. symulacji stanu wyężenia i deformacji struktury nośnej zawieszenia.

dwóch umów warunkowych na wykonanie usługi badawczej z Przemysłowym Instytutem Motoryzacji (PIMOT) z Warszawy – do realizacji I części usług badawczych¹⁵ i z Wojskowym Instytutem Techniki Panczernej i Samochodowej z Sulejówka – do realizacji II części usług badawczych¹⁶.

Ponadto, zarząd SKB Drive Tech SA uchwałą nr 01/09/2017 z dnia 28 września 2017 r. wyznaczył pięciu pracowników spółki do wykonywania zadań na rzecz projektu jako zastępcę kierownika B+R, głównego konstruktora, technologa, technologa odlewnika (w wymiarze 0,45 i 0,5 etatu) oraz uchwałą 01/07/2018 z dnia 30 lipca 2018 r. eksperta ds. symulacji stanu wyężenia (0,3 etatu).

(akta kontroli str. 5-8, 41-474, 1751-1760, 1864-1865)

W celu uzyskania pomocy przy procesie pozyskania dofinansowania z NCBR, w dniu 20 grudnia 2016 r. pomiędzy SKB Drive Tech SA a Silverberg sp. z o.o. zawarta została umowa w zakresie przygotowania wniosku o dofinansowanie projektu - na podstawie informacji i dokumentów dostarczonych przez zleceniodawcę oraz złożenia zaakceptowanego przez spółkę wniosku do NCBR jako Instytucji Finansującej. Za usługę przygotowania wniosku ustalone zostało wynagrodzenie w wysokości 2 tys. zł netto oraz, w przypadku pozyskania dofinansowania na realizację projektu, prowizja w wysokości 2,5% netto kwoty dofinansowania. W dniu 20 stycznia 2017 r. *Protokołem odbioru Wniosku do Umowy* Spółka przyjęła bez zastrzeżeń wniosek i wyraziła zgodę na jego złożenie do Instytucji Finansującej. Z tytułu realizacji umowy, Spółka zapłaciła¹⁷ wykonawcy wniosku kwotę 2 tys. zł netto (2,46 tys. zł brutto) za przygotowanie wniosku oraz z tytułu prowizji za uzyskanie dofinansowania 122,9 tys. zł netto (151,2 tys. zł brutto). Wniosek został złożony przez właściwie upoważnionego pełnomocnika Spółki.

Pismem z dnia 12 lipca 2017 r. Narodowe Centrum Badań i Rozwoju poinformowało Spółkę, że projekt pt. *Platforma bazowa z zawieszeniem niezależnym oraz z opcją napędu hybrydowego dedykowana do wieloosiowych pojazdów specjalnych o wysokiej mobilności* został wybrany do dofinansowania.

Umowa¹⁸ zawarta 28 sierpnia 2017 r. pomiędzy Narodowym Centrum Badań i Rozwoju¹⁹, a SKB Drive Tech SA (jako Beneficjent)²⁰ dotyczyła dofinansowania projektu *Platforma bazowa z zawieszeniem niezależnym oraz z opcją napędu hybrydowego dedykowana do wieloosiowych pojazdów specjalnych o wysokiej mobilności w ramach Działania 1.2: „Sektorowe programy B+R” Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014-2020 współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego*. Całkowity koszt realizacji projektu (całkowita kwota kosztów kwalifikowalnych) wynosił 7 050 846,00 zł - w tym na badania przemysłowe 5 566 679,73 zł i na prace rozwojowe 1 484 166,27 zł. Na warunkach określonych w umowie Instytucja Pośrednicząca przyznała beneficjentowi dofinansowanie w kwocie do 4 917 092,95 zł, w tym na badania

¹⁵ Zakres usługi badawczej obejmował m.in. badania symulujące obciążenia/wymuszenia, dotyczące ramy platformy bazowej, powstające podczas ruchu, zapewnienie optymalnej nośności i sztywności węzłów, badania analityczne określające parametry trakcyjne platformy bazowej z uwzględnieniem różnych źródeł napędu, badanie układu napędowego w zakresie kompatybilności elektromagnetycznej.

¹⁶ Zakres usługi badawczej obejmował m.in. badanie platformy bazowej w niskich i wysokich temperaturach, w warunkach wysokiej wilgotności, odporności na opady deszczu czy wysokie zapylenie, badanie dzielności i wytrzymałości terenowej.

¹⁷ Faktury z dnia 2 lutego 2017 r., 25 sierpnia 2017 r. i 20 grudnia 2017 r.

¹⁸ Dalej także: *umowa o dofinansowanie*. Numer umowy POIR.01.02.00-00-0279/16-00.

¹⁹ NCBR reprezentowany poprzez Dyrektora Działu Zarządzania Projektami i Dyrektora Działu Finansowego.

²⁰ Spółka reprezentowana przez Prezesa i Wiceprezesa Zarządu.

przemysłowe 4 175 009,81 zł²¹ i 742 083,14 zł²² na prace rozwojowe (§6 umowy o dofinansowanie).

Zgodnie z §6 pkt 4 umowy o dofinansowanie wydatki związane z projektem wykraczające poza całkowitą kwotę kosztów kwalifikowalnych miały być ponoszone przez beneficjenta i były wydatkami niekwalifikowalnymi.

Okres kwalifikowalności kosztów w projekcie określony został od 1 lipca 2017 r. do dnia złożenia wniosku o płatność końcową, tj. do 30 czerwca 2020 r. (§7 pkt 1 umowy).

W dniu 9 października 2017 r. w systemie SL2014 spółka złożyła wniosek o dokonanie zmiany w umowie o dofinansowanie w zakresie przesunięcia o trzy miesiące daty rozpoczęcia i zakończenia okresu kwalifikowalności kosztów²³. Jako uzasadnienie podano, że umowa została podpisana z dniem 25 sierpnia 2017 r., a z uwagi na trwający sezon urlopowy, uniemożliwiający skuteczne zebranie kompletnego zespołu realizującego projekt, a w konsekwencji zainicjowanie realizacji projektu, zdaniem Spółki propozycja zmiany terminów była zasadna. Do wniosku załączony był zmieniony wykres Gantta z harmonogramem realizacji poszczególnych etapów oraz skorygowany harmonogram płatności dla projektu.

W dniu 28 grudnia 2017 r. pomiędzy beneficjentem a Instytucją Pośredniczącą zawarty został Aneks nr 1/2017 do umowy o dofinansowanie projektu z dnia 25 sierpnia 2017 r. uwzględniający wnioskowane zmiany.

Poza zmianami wymagającymi formy aneksu, beneficjent wnioskował o zmiany w projekcie niewymagające zawarcia aneksu, m.in. w zakresie zmiany kierownika B+R projektu, wydłużenia terminu realizacji etapu pierwszego o dwa miesiące, przeniesienia środków pomiędzy poszczególnymi etapami, powołanie członka kluczowego zespołu wspomagającego zarządzanie projektem, wydłużenia etapu drugiego projektu o trzy miesiące (do 30 kwietnia 2019 r.) i jednoczesnego skrócenia etapu trzeciego o trzy miesiące (do 30 listopada 2019 r.), bez wpływu na zmiany w budżecie projektu i harmonogramie płatności.

Przedstawione wyżej wnioskowane zmiany Instytucja Pośrednicząca akceptowała i wyrażała na nie zgodę, o czym informowała Beneficjenta. Ponadto, NCBR poinformował²⁴ Beneficjenta, że zmiana członków zespołu B+R nie wymaga formy aneksu do umowy tylko poinformowania Instytucji Pośredniczącej, pod warunkiem, że nowy członek zespołu posiada równorzędne kompetencje i doświadczenie. W odniesieniu do wnioskowanej zmiany w zakresie przesunięcia środków pomiędzy etapami, NCBR poinformował, że nie ma obowiązku uzyskiwania zgody Instytucji Pośredniczącej, jeżeli zmiany nie dotyczą przeniesienia wydatków pomiędzy kategoriami wydatków.

(akta kontroli str. 515-694, 696-773, 1694-1701)

Zgodnie z zapisami umowy o dofinansowanie (§9 pkt 13) beneficjent zobowiązany był do prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej wydatków związanych z projektem w sposób przejrzysty i rzetelny, umożliwiający identyfikację poszczególnych operacji, z wyłączeniem wydatków, do których zastosowano uproszczone metody rozliczenia wydatków.

²¹ W tym 795,6 tys. zł na wynagrodzenia, 416,3 tys. zł na usługi zewnętrzne i 2 417,0 tys. zł na koszty operacyjne oraz 546,1 tys. zł kosztów ogólnych.

²² W tym 216,0 tys. zł na wynagrodzenia, 75,0 tys. zł na usługi zewnętrzne, 354,2 tys. zł koszty operacyjne oraz 96,9 tys. zł koszty ogólne.

²³ Zmiana z 1 lipca 2017 r. na 1 października 2017 r. i z 30 czerwca 2020 r. na 30 września 2020 r.

²⁴ Pismo z dnia 21 listopada 2018 r.

W dokumencie wewnętrznym *Zasady (Polityka) Rachunkowości SKB DRIVE TECH*²⁵ w pkt 3. *Sposób prowadzenia ksiąg rachunkowych*, ppkt 3.1 *Zakładowy Plan Kont*, określono, że w związku z realizacją projektów dofinansowanych ze środków unijnych dodane zostają dedykowane konta analityczne wraz z oznaczeniem numeru lub nazwy projektu.

W wyniku przeprowadzonego przez kontrolera badania dokumentacji związanej z otrzymanymi zaliczkami, ich rozliczenia, wydatków i dofinansowania zrealizowanego w ramach projektu platformy bazowej, stwierdzono, że księgowanie wydatków związanych z projektem odbywało się w sposób przejrzysty i rzetelny, umożliwiającą identyfikację poszczególnych operacji, na wydzielonych dla danego dofinansowania kontach analitycznych.

Oryginały lub kopie dokumentów księgowych potwierdzających poniesione koszty i potwierdzające dokonanie zapłaty, znajdowały się w wydzielonym miejscu w dziale księgowości Spółki.

Zgodnie z zapisami umowy o dofinansowanie (§5 pkt 4), beneficjent zobowiązany był do wyznaczenia osób uprawnionych do wykonywania (w jego imieniu i na jego rzecz) czynności związanych z projektem oraz ich zgłoszenia do pracy, obsługi systemu SL2014.

Wnioskiem o nadanie dostępu dla osoby uprawnionej w ramach SL2014 z dnia 10 lipca 2017 r. Beneficjent wskazał osobę upoważnioną – kierownika projektu i jednocześnie ówczesnego Prezesa Zarządu SKB Drive Tech SA. W trakcie realizacji projektu, zgodnie z potrzebami, aktualizowane były zgłoszenia osób do obsługi systemu SL2014.

Wynikający z §14 *Promocja i informacja* umowy o dofinansowanie obowiązek informowania opinii publicznej o fakcie otrzymania dofinansowania na realizację projektu ze środków POIR realizowany był poprzez zamieszczenie informacji o dofinansowaniu na stronie internetowej²⁶ Beneficjenta oraz poprzez umieszczenie tablic informacyjnych o realizowanym projekcie na terenie Spółki przy wejściu do działu księgowości i działu B+R.

(akta kontroli str. 9-40, 1610-1613, 1646-1693)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie realizacji nie stwierdzono nieprawidłowości.

2. Wydatki związane z realizacją projektu

Opis stanu
faktycznego

Według stanu na dzień 12 września 2019 r. czyli złożenia wniosku z informacją końcową, w okresie²⁷ realizacji projektu, lata 2017-2019, koszty realizacji projektu wyniosły łącznie 842,2 tys. zł, z tego 526,2 tys. zł koszty poniesione przez Spółkę (na koszty niekwalifikowane oraz pokrycie wkładu własnego do kosztów kwalifikowanych) oraz 316,0 tys. zł z otrzymanego dofinansowania projektu w ramach programu INNOMOTO.

Koszty niekwalifikowalne wyniosły 436,2 tys. zł, co stanowiło 51,8% łącznych kosztów realizacji projektu w ramach badań przemysłowych.

²⁵ Radomsko, czerwiec 2017 oraz *Zasady (Polityka) Rachunkowości SKB DRIVETECH* – Radomsko, styczeń 2019. Dokumenty przyjęte uchwałami zarządu SKB Drive Tech SA nr 02//01/2017 z dnia 11 stycznia 2017 r., nr 01/05/2018 z dnia 15 maja 2018 r. i nr 01/01/2019 z dnia 14 stycznia 2019 r.

²⁶ <https://skbdrivetech.pl/1412-2/>

²⁷ To jest w okresie pomiędzy podpisaniem umowy o dofinansowanie a złożeniem wniosku o płatność końcową – informacji końcowej o realizowanym projekcie INNOMOTO.

W ramach kosztów kwalifikowanych wynoszących 406,0 tys. zł, zdecydowana większość przeznaczona została na wynagrodzenia²⁸ - dofinansowanie 315,9 tys. zł i wkład własny 90,0 tys. zł, a pozostała kwota jako koszty operacyjne²⁹ - dofinansowanie 92,14 zł i wkład własny 26,25 zł.

Spośród poniesionych przez Spółkę na realizację projektu wydatków kwalifikowalnych, kontroler dokonał losowego wyboru 19 płatności na łączną kwotę 81,8 tys. zł, co stanowiło 22,7% ogółu wydatków kwalifikowalnych (360,1 tys. zł). W badanej próbie nie stwierdzono nieprawidłowości i błędów.

Otrzymane przez spółkę trzy zaliczki³⁰ w łącznej kwocie 409,1 tys. zł na realizację projektu, przekazane były zgodnie z zapisami umowy o dofinansowanie (§8 umowy) na wydzielony rachunek bankowy. Rachunek ten był nieoprocentowany, od środków (zaliczek) przekazanych przez NCBR na ten rachunek, nie zostały naliczone żadne odsetki - tym samym nie wystąpiła konieczność zwrotu odsetek. Beneficjent dokonał rozliczenia zaliczek na łączną kwotę 282,1 tys. zł i zwrotu na łączną kwotę 127,0 tys. zł.

Po 27 marca 2018 r. nie wykazano operacji (wpływów/wypływów) na wydzielonym do obsługi refundacji rachunku pomocniczym spółki, saldo końcowe wynosiło zero zł, podobnie jak i na wydzielonym do obsługi zaliczki rachunku pomocniczym Spółki (po 25 października 2018 r.).

(akta kontroli str. 695, 858-1140, 1625-1633, 1646-1693, 1704-1745, 1858-1861)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie realizacji nie stwierdzono nieprawidłowości.

3. Osiągnięcie założonych rezultatów związanych z realizacją dofinansowanego projektu beneficjenta

Opis stanu
faktycznego

Pismem z dnia 12 września 2019 r. Prezes Zarządu SKB Drive Tech SA poinformował NCBR o podjęciu decyzji o zaprzestaniu kontynuacji projektu Platformy bazowej dofinansowanej w ramach Działania 1.2 POIR. Jednocześnie przekazane zostały dokumenty potwierdzające przeprowadzenie prac B+R oraz ich wyniki, tj. informacja końcowa z realizacji projektu, projekt koncepcyjno-techniczny platformy bazowej³¹, raport z badań MES³² wybranych komponentów platformy

²⁸ Jako koszty W poniesione zostały na wynagrodzenia dla członków zewnętrznej grupy roboczej stanowiącej wsparcie działu B+R Spółki – w wysokości 111,4 tys. zł (koszty kwalifikowane 148,6 tys. zł) oraz na dofinansowanie wynagrodzeń dla pracowników działu B+R Spółki – 158,6 tys. zł (koszty kwalifikowane 211,5 tys. zł).

²⁹ Kwota 105,00 zł brutto (w ramach kosztów Op), poniesiona została na zakup tablic informujących o realizowanym projekcie.

³⁰ Przekazanie zaliczek w dniu 5 grudnia 2017 r. w kwocie 135,5 tys. zł, 27 marca 2018 r. – 126,7 tys. zł i 25 lipca 2018 r. – 146,9 tys. zł. Rozliczenie w dniu 5 marca 2018 r., 22 czerwca 2018 r. (po korekcie z 2 lipca 2018 r.) i 25 października 2018 r.

³¹ Przedstawiony w opracowaniu szacowany koszt zakupu i integracji wyrobów zakupionych i opracowanych w ramach realizacji projektu wyniósł 5 319,5 tys. zł, w tym m.in. czynności przygotowawcze (projekty, opracowania, modele) 2 500,0 tys. zł, wykonanie układu hybrydowego 1 290,0 tys. zł, zakup i integracja silnika spalinowego 313,8 tys. zł, zakup i integracja osi napędowych z zawieszeniem niezależnym 311,0 tys. zł, wykonanie ramy nośnej 230,8 tys. zł.

³² Metoda Elementów Skończonych (MES, ang. Finite Element Method, FEM) - Analizy wytrzymałościowe konstrukcji (analizy MES) polegają na przewidywaniu poziomu naprężeń oraz odkształceń układu w zależności od typu obciążeń, sposobu umocowania oraz parametrów materiałowych konstrukcji. Dzięki temu można przewidzieć, czy zaprojektowana konstrukcja cechuje się dostateczną wytrzymałością oraz, czy materiał, z którego jest skonstruowana, jest wykorzystany w sposób ekonomiczny. Większość struktur, ze względu na swoją złożoność geometryczną, wymaga zastosowania metod komputerowych. Najpowszechniejszą metodą jest MES, w której obiekt dzielony jest na wiele prostszych kawałków (elementów skończonych). Wzajemne oddziaływania mechaniczne tych elementów są celem obliczeń i są wyznaczone w przybliżony sposób komputerowo.

bazowej, oferty ze strony potencjalnych poddostawców komponentów platformy bazowej.

W informacji końcowej, składanej w sytuacji, gdy dalsze prowadzenie badań przemysłowych lub prac rozwojowych nie doprowadzi do osiągnięcia zakładanych wyników albo, gdy po zakończeniu badań lub prac wdrożenie ich wyników jest bezcelowe, jako powód z rezygnacji części badawczej projektu/wdrażania wyników prac B+R podano: nieosiągnięcie kamienia milowego, dalsze badania przemysłowe lub prace rozwojowe nie doprowadzą do osiągnięcia zakładanych wyników oraz brak opłacalności wdrożenia.

W ramach etapu pierwszego badań przemysłowych przeprowadzone zostały prace B+R polegające na wykonaniu analizy w zakresie wymagań/norm konstrukcyjnych, technicznych, eksploatacyjnych, prawnych dotyczących pojazdów specjalistycznych wysokiej mobilności wraz z opisem podzespołów i materiałów dostępnych na rynku niezbędnych do zbudowania prototypu, opracowania koncepcji modelu platformy bazowej i zdefiniowania w ramach wstępnych założeń głównych kierunków projektowych dla docelowej platformy³³ i poszczególnych komponentów. Efektem prac w ramach etapu pierwszego było sporządzenie analizy dostępnych rozwiązań i technologii, opracowanie koncepcji dla platformy oraz wyznaczenie kierunków projektowych dla poszczególnych komponentów z uwzględnieniem alternatywnych rozwiązań.

W ramach etapu drugiego badań przemysłowych, po weryfikacji założeń koncepcyjnych, przystąpiono do fazy projektowej platformy bazowej, ze wskazaniem na wersję pojazdu 4x4 z możliwością rozwoju do pozostałych konfiguracji. W ramach tego etapu opracowano: projekt techniczny ramy pojazdu o wymaganej sztywności skrętnej, projekt techniczny osi napędowej z zawieszeniem niezależnym o masie całkowitej nieprzekraczającej 1000 kg oraz dyferencjały, projekt techniczny skrzyni rozdzielczej umożliwiającej m.in. przełączanie trybów pracy/jazdy (drogowa/terenowa) bez konieczności zatrzymywania pojazdu wraz z trzema przystawkami odbioru mocy, projekt techniczny modułu napędu hybrydowego typu PHEV, z układem sterowania, magazynem energii i inwerterami. Opracowany został również raport z badań MES poszczególnych podzespołów wchodzących w skład platformy bazowej, w zakresie wytrzymałości, nośności, sztywności i parametrów trakcyjnych. Dokonano identyfikacji niezbędnych elementów zakupowych w zakresie m.in. zespołu napędowego, układów sterowania, układu chłodzenia, zestawu wałów napędowych, elementów układu elektrycznego i bezpieczeństwa, układu kierowniczego, kół oraz przeprowadzono proces ofertowania na powyższe podzespoły platformy bazowej.

W zakresie etapu trzeciego badań przemysłowych (planowany termin realizacji od 1 maja do 30 listopada 2019 r.) - nie rozpoczęto prac badawczych w tym etapie.

W zakresie etapu 4 - prace rozwojowe (planowany termin realizacji od 1 grudnia 2019 r. do 30 września 2020 r.) - nie rozpoczęto prac.

Według informacji przedstawionej przez Beneficjenta we wniosku końcowym, przyczynami braku celowości kontynuacji realizacji projektu były czynniki techniczno-organizacyjne takie jak m.in. problemy techniczne związane

³³ W koncepcji platformy bazowej przyjęto, że pojazd będzie złożony z niezależnych modułów zawierających kompletną jedną oś z napędem elektrycznym, a dodatkowo moduł hybrydowy wyposażony będzie w silnik spalinowy. Każdy z modułów będzie oparty na ramie, do której zamocowane będzie niezależne zawieszenie i napęd, ze złączami mechanicznymi i elektrycznymi do kolejnych modułów, zawierać będzie oś (napędzianą lub napędzianą i skrętną) oraz układ zasilania i sterowania. W wyniku łączenia modułów (pięć odmian) w zależności od potrzeb można uzyskać pojazdy w układzie 4x4, 6x6 czy 8x8.

z osiągnięciem zakładanej sprawności napędu projektowanego produktu³⁴ i zbyt długi czas trwania badań trwałościowych³⁵ oraz czynniki finansowo-ekonomiczne, tj. znaczący wzrost kosztów wynagrodzeń pracowników³⁶ oraz kosztów mediów³⁷ przekładający się na wzrost kosztów realizacji projektu, zbyt wysokie koszty zakupu elementów niezbędnych do wytworzenia prototypu produktu³⁸, zbyt wysokie koszty nie tylko wytworzenia prototypu, ale także produktu seryjnego³⁹, obecność na rynku (nieistniejącej w okresie przygotowywania i pierwotnej fazy realizacji projektu) konstrukcji z napędem alternatywnym zaprojektowanych przez konkurencję.

W podsumowaniu, po analizie sytuacji i ww. czynników oraz zagrożeń związanych z kontynuacją realizacji platformy, Beneficjent stwierdził, że realizacja projektu przy jego braku finansowej opłacalności wpłynęłaby na nieuzasadnione koszty SKB Drive Tech SA. Pomimo występowania innych niż finansowe korzyści wynikające z realizacji projektu, kontynuacja przedsięwzięcia i koszty oraz nakłady finansowe, jakie musiałyby być poniesione przez Beneficjenta – nie pokrywałyby tych korzyści. Nieopłacalność finansowa oraz pozostałe przesłanki stanowiły podstawę do zaprzestania kontynuacji realizacji części badawczej projektu.

Jak wyjaśnił⁴⁰ Prezes Zarządu Spółki decyzja o złożeniu wniosku o zakończenie projektu przed terminem była wynikiem wewnętrznej analizy biznesowej sytuacji – po realizacji etapu pierwszego i w trakcie trwania etapu drugiego projektu. Nie istnieje zatem dokument opatrzony jednoznaczną datą, który stwierdza bezzasadność kontynuowania projektu (za taki można jedynie uznać wniosek o płatność końcową).

Założony wskaźnik produktu *Inwestycje prywatne uzupełniające wsparcie publiczne dla przedsiębiorstw (dotacje) (CI6) – (regiony słabiej rozwinięte)*, osiągnął wartość 105,3 tys. zł, co stanowiło 4,94% planowanej wartości docelowej - 2 133,7 tys. zł. Przyczyną nieosiągnięcia wartości docelowej wskaźnika produktu było podjęcie decyzji o braku merytorycznej zasadności kontynuacji projektu.

W wyniku realizacji projektu (części badawczej) nie został wytworzony prototyp, instalacja pilotażowa czy demonstrator platformy bazowej.

Możliwość wcześniejszego zakończenia realizacji projektu, przed uzyskaniem zaplanowanych efektów, była zgodna z zapisami § 3 pkt 14 umowy

³⁴ Przy założonej wadze osi napędowej do 1000 kg, żaden z dostępnych systemów, zarówno elektrycznych jak i hybrydowych nie był w stanie wygenerować sprawności i przyspieszenia przy zakładanej mocy w projekcie 200-240 kW.

³⁵ Dostawca systemu sterowania silnikami elektrycznymi wydłużył czas dostawy z 6 do 24 miesięcy, planowany przez producenta-dostawcę do realizacji w 2018 r. hybrydowy system napędowy nie był gotowy do czasu złożenia wniosku końcowego, wystąpiły zauważalne braki zapasów podzespołów i półfabrykatów u dostawców, co powodowało brak możliwości zagwarantowania terminów dostaw pojazdów prototypowych i opóźnienia w realizacji projektu, które mogły sięgać 24 miesięcy.

³⁶ Wzrost przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce na przestrzeni ostatnich lat – w latach 2015-2018 wzrost o 17,8%, zdaniem beneficjenta ma odzwierciedlenie we wzroście wynagrodzeń pracowników B+R zaangażowanych w projekt platformy bazowej z 1 492,8 tys. zł do 1 791,4 tys. zł, tj. o 20%.

³⁷ Wzrost cen energii elektrycznej płaconej przez Spółkę z 210 zł/MWh w 2017 r. do 329 zł/MWh w 2020 r., tj. wzrost o 56,7%.

³⁸ W porównaniu do założeń i planów przyjętych na etapie składania wniosku o dofinansowanie (koszty operacyjne dla etapów badań przemysłowych i prac rozwojowych określono w wysokości 3 931 tys. zł, z czego 3 300 tys. zł to koszty komponentów zakupowych takich jak silnik, przekładnie, system sterowania, baterie, układ hybrydowy), wystąpił wzrost kosztów produkcji oraz wynikający z tego wzrost cen zakupów poszczególnych elementów o 10-40%, czyli w celu zakończenia projektu wzrost kosztów o około 1 000 tys. zł, bez gwarancji dotrzymania przez producentów i dostawców zarówno terminów zakładanych w projekcie jak i finalnej ceny produktów.

³⁹ Na wzrost kosztów projektu wpływał wzrost kosztów energii, zatrudnienia oraz kosztów poddostawców. Z przyjętych wartości ofertowych na etapie składania wniosku o dofinansowanie z których określono cenę produktu seryjnego w wysokości ok. 550 tys. zł, po finalnych kalkulacjach jednostkowa cena produktu seryjnego wyniosłaby 900 tys. zł, z dużym prawdopodobieństwem dalszego wzrostu ceny.

⁴⁰ Pismo z dnia 7 czerwca 2021 r. oraz z 30 lipca 2021 r.

o dofinansowanie, zgodnie z którymi beneficjent zobowiązany był do niezwłocznego złożenia wniosku o płatność końcową w przypadku, gdy w trakcie realizacji projektu okaże się, że dalsze prace badawcze nie doprowadzą do osiągnięcia zakładanych wyników, bądź gdy po zakończeniu prac badawczych wdrożenie okaże się bezcelowe z ekonomicznego punktu widzenia.

Przedstawiona przez Spółkę jako Beneficjenta Informacja końcowa wraz z informacją o zakresie zrealizowanych prac i uzasadnieniem braku możliwości kontynuowania projektu, zostały przyjęte przez NCBR w piśmie⁴¹ pt. *Uznanie projektu za zrealizowany-zakończony przed terminem*, po analizie złożonej dokumentacji. W uzasadnieniu stwierdzono, że zgodnie z opinią eksperta zewnętrznego, dalsza realizacja projektu nie doprowadzi do osiągnięcia jego celu. NCBR uznał, że zaprzestanie prowadzenia dalszych badań było zasadne, a wyniki przeprowadzonych prac badawczych potwierdzają brak celowości kontynuacji prac badawczo-rozwojowych i wdrożenia ich rezultatów. Napotkane problemy techniczne wynikające z niezyskania zakładanych wyników prowadzonych prac B+R, wzrost kosztów realizacji projektu oraz pojawienie się na rynku konkurencyjnych rozwiązań, mających stanowić docelowy produkt projektu, stanowią przesłanki do zaprzestania jego dalszej realizacji. Instytucja pośrednicząca uznała projekt za zakończony.

Nie wystąpiła konieczność zwrotu środków w ramach otrzymanego dofinansowania, a uzyskane dofinansowanie było proporcjonalne do zrealizowanych zadań.

(akta kontroli str. 774-857, 1469-1488, 1610-1613, 1867-1984)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie realizacji nie stwierdzono nieprawidłowości.

4. Raportowanie stanu realizacji projektu i przedkładanie rozliczeń finansowych do NCBR przez beneficjenta

Opis stanu
faktycznego

W związku z realizacją projektu *Platformy bazowej* w ramach zawartej umowy o dofinansowanie, w okresie od 27 listopada 2017 r. do 21 kwietnia 2020 r. Spółka przekazała do NCBR dziewięć wniosków o płatność.

Wniosek o płatność numer 3 za okres od 6 marca 2018 r. do 6 marca 2018 r. z dnia 18 marca 2018 r. z uzupełnieniem z dnia 21 marca 2018 r. w zakresie zakładki Postęp rzeczowy, wnioskowana kwota zaliczki 126,7 tys. zł. Podstawowym problemem napotkanym w tym okresie realizacji projektu, który spowodował konieczność wydłużenia czasu trwania etapu, był długotrwały proces wymiany informacji z potencjalnymi poddostawcami oraz pozyskania informacji z rynku krajowego i europejskiego na temat zastosowania nowoczesnych innowacyjnych technologii, które planowane były do zastosowania w projekcie. W dalszej realizacji prac planowane było wydłużenie etapu pierwszego o dwa miesiące z powodu procesu tworzenia projektu koncepcyjnego, uwzględniającego wykonanie ramy nośnej podwozia z kompozytów oraz zastosowanie napędu elektrycznego. Stopień realizacji wydatków na wynagrodzenia wyniósł w tym etapie od 15,38 do 19,23% planu. W dniu 22 marca 2018 r. wniosek został zaakceptowany przez NCBR na wnioskowaną kwotę zaliczki.

Wniosek o płatność numer 5 o zaliczkę za okres od 23 czerwca 2018 r. do 11 lipca 2018 r. z dnia 11 lipca 2018 r., wnioskowana kwota zaliczki 146,9 tys. zł. W trakcie realizacji projektu na tym etapie jako podstawowy problemem zidentyfikowano zagwarantowanie ciągłej pracy zespołu B+R odpowiedzialnego za przeprowadzenie badań metodą elementów skończonych – MES. Wyłoniony na etapie składania

⁴¹ Pismo Zastępcy Dyrektora Działu Finansowania Projektów NCBR z dnia 23 kwietnia 2020 r. Nr sprawy: DFP-SFP V.4211.610.2018.ED.

wniosku zewnętrzny zespół B+R okazał się niewystarczający i w celu optymalizacji prac zdecydowano dokonać zmiany składu zespołu na pracowników działu B+R Beneficjenta. W okresie tym planowane było opracowanie kilku modeli z różnych materiałów (m.in. żeliwa sferoidalnego, żeliwa ADI, stopu aluminium z tytanem, tworzyw niemetalowych i kompozytowych poszczególnych podzespołów, przyjmując założenie, że część z nich ulegnie zniszczeniu/zużyciu na etapie dalszych badań i testów oraz badania metodą MES. Stopień realizacji wydatków na wynagrodzenia wyniósł w tym etapie od 19,23 do 28,57% planu. W dniu 17 lipca 2018 r. wniosek został zaakceptowany przez NCBR na wnioskowaną kwotę zaliczki.

Wniosek o płatność numer 7 za okres od 24 października 2018 r. do 23 stycznia 2019 r. z dnia 23 stycznia 2019 r. sprawozdawczy. Jako stan realizacji projektu w bieżącym okresie sprawozdawczym w zakresie badań przemysłowych podano, że przy wykorzystaniu oprogramowania 3D, opracowano projekty techniczne komponentów platformy bazowej (rama pojazdu o wymaganej sztywności skrętnej dla wytypowanego rodzaju pojazdu, oś napędowa z zawieszeniem niezależnym o masie całkowitej do 1000 kg, skrzynia rozdzielcza, moduł napędu z układem sterowania, projekty oprzyrządowania do wykonania tych elementów). Przeprowadzono badania MES wybranych podzespołów. Zespół projektowy poszukiwał zespołów i systemów platformy na rynku krajowym i zagranicznym. Ze względu na konieczność dostosowania specyfikacji technicznej poszczególnych elementów, przeciągające się prace nad projektem tych elementów i wydłużenie czasu trwania procesu uzgodnień technicznych z potencjalnymi dostawcami, skutkujący przesunięciem terminu pozyskania elementów składowych platformy, po uwzględnieniu oferty konkurencji przeprowadzono prace analityczne weryfikujące zakładane przewagi technologiczne i opłacalność finansową produkcji docelowych produktów. Stopień realizacji wydatków na wynagrodzenia wyniósł w tym etapie od 19,23 do 42,86% planu, a poziom inwestycji prywatnych uzupełniających wsparcie publiczne dla przedsiębiorstw osiągnął wartość 4,94% (wartościowo 105,3 tys. zł do planowanych 2 133,8 tys. zł). W dniu 12 lutego 2019 r. ww. wniosek sprawozdawczy został zaakceptowany przez NCBR.

Wniosek o płatność/sprawozdawczy numer 8 obejmował okres od 24 stycznia 2019 r. do 23 kwietnia 2019 r., złożony został 23 kwietnia 2019 r. Tak jak w poprzednim okresie sprawozdawczym, zespół projektowy nadal prowadził proces poszukiwania zespołów i systemów platformy na rynku krajowym i zagranicznym. We wniosku w punkcie odnoszącym się do Planowanego przebiegu realizacji projektu podano, że „jeżeli okaże się, że prototyp platformy nie jest wykonalny od strony technicznej lub docelowy produkt nie jest opłacalny od strony rynkowej w uzgodnieniu z NCBR zostanie podjęta decyzja o braku kontynuacji realizacji projektu”. Stopień realizacji wydatków na wynagrodzenia nie zmienił się od poprzedniego okresu i wynosił w tym etapie od 19,23 do 42,86% planu, w ramach kategorii kosztów – wynagrodzenia – w ramach projektu poniesiono 23,26% wydatków kwalifikowalnych (360,0 tys. zł z planowanych 1 547,6 tys. zł). W ramach kategorii kosztów podlegających limitom, poniesione zostały tylko koszty kwalifikowalne związane z zakupem tabliczek informujących o realizacji projektu o wartości 105,00 zł, co stanowiło 0,15% planu na wydatki promocyjne (70,5 tys. zł). Nie zostały poniesione żadne inne wydatki. W dniu 6 maja 2019 r. wniosek stanowiący wersję sprawozdawczą został zaakceptowany przez NCBR.

Wniosek numer 9 o płatność (sprawozdawczy/wniosek końcowy), obejmował okres od 24 kwietnia 2019 r. do 12 września 2019 r. Wniosek ten został wysłany pocztą 12 września 2019 r. oraz umieszczony w systemie SL2014 w dniu 16 grudnia 2019 r. Przekazany przez Beneficjenta wniosek, zawierał Informację końcową z realizacji projektu. W porównaniu do poprzedniego wniosku zarówno zakres

realizowanych zadań jak i wartości wskaźników i kosztów nie uległy zmianie. We wniosku zawarto informację, że z uwagi na czynniki techniczno-organizacyjne oraz ekonomiczno-finansowe (o których mowa w informacji końcowej z realizacji projektu) podjęta została decyzja o braku kontynuacji realizacji przedsięwzięcia. Pismem z dnia 21 kwietnia 2020 r. NCBR przesłał do Beneficjenta informację, że wniosek o płatność nr 9, stanowiący jednocześnie wniosek końcowy, został zaakceptowany i przyjęty przez NCBR. Natomiast pismem z 23 kwietnia 2020 r. poinformowano Beneficjenta o uznaniu projektu za zrealizowany - zakończony przed terminem.

Biorąc pod uwagę parametr finansowy, wartość zrealizowanych wniosków o płatność (316,0 tys. zł) do całkowitego przyznanego w umowie z 25 sierpnia 2017 r. dofinansowania (4 917,1 tys. zł), stopień realizacji umowy wyniósł 6,4%.

Zgodnie z § 3 ust. 14 umowy o dofinansowanie Beneficjent zobowiązany był do niezwłocznego złożenia wniosku o płatność końcową w przypadku, gdy w trakcie realizacji Projektu okaże się, że dalsze prace badawcze nie doprowadzą do osiągnięcia zakładanych wyników, bądź gdy po zakończeniu prac badawczych wdrożenie okaże się bezcelowe z ekonomicznego punktu widzenia. W toku kontroli NIK ustalono, że od końca kwietnia 2019 r. nie podejmowano już w projekcie działań, jednak dopiero 12 września 2019 r. Beneficjent poinformował NCBR o podjęciu decyzji dotyczącej zaprzestania jego kontynuacji. Jednocześnie, już w styczniu 2019 r. Prezes Zarządu Spółki przekazał informację⁴² do Działu Kadr/Księgowości, że „od stycznia nie księgujemy już wynagrodzeń na Innomoto – będziemy zamykać ten projekt”.

W trybie roboczym NCBR zgłaszał Beneficjentowi uwagi do wniosku o płatność, dotyczące np. konieczności przesłania oświadczenia osób, których wynagrodzenie zostało rozliczone we wniosku, że łączne zaangażowanie zawodowe danej osoby nie przekracza 276 godzin miesięcznie, zatwierdzenia w systemie SL2014 danych mających status „w przygotowaniu”, przesłania potwierdzenia zwrotu niewykorzystanych środków czy załączenia wskazanych dokumentów księgowych. Po uzupełnieniach i wyjaśnieniach Instytucja Pośrednicząca akceptowała i przyjmowała wnioski.

Wnioskiem z dnia 5 lutego 2019 r. Beneficjent przesłał (za pomocą systemu SL2014) do NCBR roczny Raport z realizacji etapu pierwszego za okres od 1 października 2017 r. do 31 grudnia 2018 r.⁴³ i częściowo z realizacji etapu drugiego⁴⁴. Pismem z dnia 17 lutego 2020 r. NCBR poinformował beneficjenta o przyjęciu bez zastrzeżeń raportu. NCBR nie formułowało żadnych uwag do Informacji końcowej.

⁴² Mail z dnia 16 stycznia 2019 r. g.14.40.

⁴³ Jako osiągnięte rezultaty zadania/etapu podano: wykonanie analizy dostępnych rozwiązań i technologii, opracowanie koncepcji dla platformy oraz wyznaczenie kierunków projektowych dla poszczególnych komponentów z uwzględnieniem alternatywnych rozwiązań. Osiągnięty poziom gotowości technologicznej TRL2 - określono koncepcję technologii lub jej przyszłe zastosowanie. Oznacza to rozpoczęcie procesu poszukiwania potencjalnego zastosowania technologii. Od momentu zaobserwowania podstawowych zasad opisujących nową technologię można postulować praktyczne jej zastosowanie, które jest oparte na przewidywaniach. Nie istnieje jeszcze żaden dowód lub szczegółowa analiza potwierdzająca przyjęte założenia.

⁴⁴ W ramach tego etapu opracowano projekty techniczne wyszczególnionych komponentów platformy bazowej, zebrane zostały oferty dla niezbędnych elementów zakupowych, planowany do osiągnięcia poziom gotowości technologicznej TRL3 - potwierdzono analitycznie i eksperymentalnie krytyczne funkcje lub koncepcje technologii. Oznacza to przeprowadzenie badań analitycznych i laboratoryjnych, mających na celu potwierdzenie przewidywań badań naukowych wybranych elementów technologii. Zalicza się do nich komponenty, które nie są jeszcze zintegrowane w całość lub też nie są reprezentatywne dla całej technologii.

W okresie realizacji projektu przez audytorów zewnętrznych – spółkę IDIPSUM sp. z o.o. z Lublina na podstawie umowy⁴⁵ zawartej z NCBR, w Spółce (jako beneficjent projektu POIR.01.02.00-00-0279/16) przeprowadzone zostały dwie kontrole wniosków o płatność numer 2, 4⁴⁶ i numer 6⁴⁷, w zakresie weryfikacji dokumentacji potwierdzającej poniesione wydatki kwalifikowane wskazane we wnioskach o płatność oraz weryfikacji zamówień udzielonych zgodnie z ustawą z 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych⁴⁸ albo zasadą konkurencyjności w projekcie. NCBR pismem z 17 września 2018 r. (dotyczy wniosku o płatność numer 2 i 4) oraz z dnia 12 października 2019 r. (wniosek o płatność numer 6) poinformował Beneficjenta, że w oparciu o wyniki przeprowadzonej przez IDIPSUM sp. z o.o. weryfikacji, na próbie dokumentów księgowych potwierdzających poniesione wydatki kwalifikowane wskazane we wnioskach oraz nie wydano zaleceń oraz nie stwierdzono uchybień i nieprawidłowości skutkujących korektą wydatków kwalifikowanych.

(akta kontroli str. 681-694, 1141-1619)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie realizacji nie stwierdzono nieprawidłowości.

III. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości, zakończeniem realizacji projektu przez Beneficjenta przed terminem oraz przyjęciem przez NCBR informacji końcowej w zakresie realizowanego projektu, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków pokontrolnych.

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 *ustawy o NIK* kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 *ustawy o NIK*, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Warszawa, dnia 16 sierpnia 2021 r.

Kontroler
Adam Kazimierczuk
Główny specjalista kp.

(-)

.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Gospodarki,
Skarbu Państwa i Prywatyzacji
p.o. Dyrektora Maciej Maciejewski
z up.: p.o. Wicedyrektora

Edyta Kosiarz

(-)

.....
podpis

⁴⁵ Umowa z dnia 6 czerwca 2017 r. nr 6/17/PN/II.

⁴⁶ Pismo z dnia 17 września 2018 r.

⁴⁷ Pismo z dnia 6 września 2019 r.

⁴⁸ Załącznik do obwieszczenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 18 maja 2021 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo zamówień publicznych (poz. 1129).