



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji

KGP.411.002.08.2021

Sylwia Ładzińska
METAL MASTER SYLWIA ŁADZIŃSKA
ul. Nowa 4, 58-562 Podgórzyn

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

W treści wystąpienia pokontrolnego NIK wyłączyła jawność informacji ustawowo chronionych, stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa lub dobra osobiste, na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176) i art. 381 ust. 1 w związku z art. 365 pkt 11 (Dz. U. z 2021 poz. 478) oraz art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r. poz. 1913), a także art. 43 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz. U. z 2020 r. poz. 1740) w interesie przedsiębiorcy lub podmiotu, których dotyczą zawarte w wystąpieniu pokontrolnym informacje, poprzez ich anonimizację i zastąpienie oznaczeniem „[...]”.

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa
T +48 22 444 56 92, F +48 22 444 55 94
kgp@nik.gov.pl

Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	METAL MASTER SYLWIA ŁADZIŃSKA, ul. Nowa 4, 58-562 Podgórzyn ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Sylwia Ładzińska – jednoosobowa działalność gospodarcza prowadzona od 1 czerwca 2000 roku
Zakres przedmiotowy kontroli	Realizacja przez beneficjentów dofinansowanych projektów w programach sektorowych, w tym osiągnięcie założonych rezultatów oraz raportowanie przez beneficjenta stanu realizacji projektu w programach sektorowych
Okres objęty kontrolą	od 1 stycznia 2014 r. do dnia 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	Grzegorz Łukasik, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KGP/28/2021 z 11 maja 2021 r.

(Dowód: akta kontroli str.1- 4)

¹ Dalej: Metal Master, Beneficjent lub Firma.

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

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Objęty kontrolą projekt, pt. *Bezzałogowy statek powietrzny FLARIS MALE*⁴, realizowany był zgodnie z postanowieniami zawartej umowy w zakresie jego finansowania, dokonywania wydatków oraz sprawozdawczości merytorycznej i finansowej. NIK zauważa jednakże, że termin realizacji Projektu już wydłużył się o ponad dwa lata w stosunku do terminu pierwotnie zakładanego. Jednocześnie stan zaawansowania prac wskazuje na istotne ryzyko nie dochowania obecnego terminu zakończenia Projektu czyli 28 września 2021 r. Opóźnienia w realizacji projektu skutkowały również wysokim ryzykiem nie osiągnięcia w zakładanym terminie wskaźników projektu odnośnie do jego komercjalizacji. Prowadzone prace nie zakończyły się dotychczas stworzeniem produktu, który spełniałby wszystkie zaplanowane założenia.

Metal Master składając wnioski o dofinansowanie projektu FLARIS MALE rzetelnie przedstawił posiadany potencjał badawczy oraz przez cały okres objęty kontrolą zatrudniał kadrę badawczą posiadającą doświadczenie w opracowaniu zawansowanych statków powietrznych oraz zawansowanych struktur kompozytowo-metalowych.

Beneficjent prowadził wyodrębnioną ewidencję przepływu środków finansowych oraz kosztów kwalifikowalnych, pozwalającą na ich weryfikację na każdym etapie realizacji. Objęte kontrolą wydatki zostały poniesione w związku z realizacją Projektu. Zakupy dokonywano z zachowaniem zasady konkurencyjności. Otrzymywane w ramach umowy środki finansowe, sposób ich ewidencji oraz sytuacja ekonomiczna kontrolowanej jednostki pozwalały na terminową realizację wydatków oraz wniesienie zakładanego wkładu własnego. Beneficjent rzetelnie i terminowo raportował i sprawozdawał stan realizacji etapów Projektu.

NIK pozytywnie ocenia opracowanie będącego na ukończeniu zawansowanego technologicznie demonstratora spełniającego większość zakładanych funkcjonalności systemu oraz wykonanie prób badawczych zmierzających do opracowania zawansowanego autopilota, poprawy właściwości lotnych platformy oraz testów wyposażenia. Niemniej jednak nie wszystkie cele projektu zostały osiągnięte. Opóźnienia dotyczyły opracowywania ostatecznej wersji funkcjonowania systemu automatycznego sterowania oraz realizacji systemu transmisji danych/obrazów. Wysokie ryzyko nie ukończenia prac w terminie określonym w umowie, tj. do 28 września 2021 r., dotyczyło opracowania protokołu z badań naziemnych oraz przeprowadzenia badań funkcjonalnych systemu autonomicznego. NIK zwraca również uwagę, że pomimo powiększenia zbiorników paliwa nadal istnieje realne ryzyko nie osiągnięcia jednego z zakładanych parametrów, tj. długotrwałości lotu „[...]”.

NIK wskazuje jednocześnie, że za zgodą NCBR Projekt, pomimo, że realizowany w programie sektorowym INNOSBZ⁵, nie doprowadzi do powstania w pełni bezzałogowego statku powietrznego (drona), lecz będzie stanowił technologicznie etap przejściowy do jego opracowania. Stworzone w toku realizacji prac badawczo-rozwojowych systemy zapewniły rozwój platformy i przewagę konkurencyjną w kierunku wysoce zautomatyzowanego samolotu pasażerskiego i stanowią ważny etap dla opracowania systemu całkowicie autonomicznego. Jednakże istnieje ryzyko braku doskonalenia platformy w kierunku systemu bezzałogowego z uwagi na zakończenie programu sektorowego INNOSBZ przez NCBR.

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

⁴ Oznaczony POIR.01.02.00-00-0078/16-00 pt. *Bezzałogowy statek powietrzny FLARIS MALE* realizowany w ramach Działania 1.2 - Programy Sektorowe - Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój. Dalej: Projekt lub FLARIS MALE.

⁵ Innowacyjne Systemy Bezzałogowe.

NIK wskazuje także na przedłużający się okres realizacji projektu, w tym na fakt, że jeszcze przed 2020 r., tj. przed wejściem w życie przepisów związanych z sytuacją pandemiczną, Projekt na wniosek Beneficjenta został za zgodą NCBR przedłużony ponad trzyletni okres określony w aktach regulujących postępowanie konkursowe w ramach, którego Projekt uzyskał dofinansowanie. Jednocześnie Beneficjent zapowiedział wystąpienie z wnioskiem o kolejne wydłużenie realizacji Projektu o rok. NIK podkreśla, że FLARIS MALE musi przejść proces certyfikacji. Dopiero uzyskanie certyfikatu umożliwi sprzedaż samolotów specjalnego przeznaczenia zarówno w kraju jak i za granicą. Natomiast dotychczasowe bezskuteczne poszukiwania przyszłych nabywców bezzałogowego samolotu oraz przedłużające się prace nad Projektem wskazują na istotne ryzyko nie osiągnięcia wskaźnika komercjalizacji projektu w zakładanych wielkościach i terminie.

III. Opis stanu faktycznego

1. Pozyskiwanie oraz ewidencjonowanie dofinansowania

Opis stanu
faktycznego

Metal Master realizuje Projekt w ramach programu sektorowego INNOSBZ⁶ na podstawie umowy z 8 maja 2017 r. zawartej z NCBR⁷ – nr POIR.01.02.00-00-0078/16-00 pt. *Bezzałogowy statek powietrzny FLARIS MALE w ramach działania 1.2 Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój⁸ „Sektorowe Programy B+R” działanie POIR 2014-2020*. Zgodnie z umową okres kwalifikowalności kosztów dla Projektu⁹ rozpoczynał się od 18 lipca 2016 r. a kończył pierwotnie 17 lipca 2019 r. W wyniku trzech zmian datę złożenia wniosku o końcową płatność określono na 28 września 2021 r.

Celem Projektu jest opracowanie bezzałogowego statku powietrznego klasy MALE na bazie istniejącej platformy samolotu odrzutowego FLARIS. W tym celu miały być przeprowadzone badania przemysłowe i prace rozwojowe zmierzające do modyfikacji konstrukcji i systemów pokładowych dla nadania platformie samolotowej funkcji autonomicznych i parametrów technicznych typowych dla obiektów klasy MALE oraz opracowanie demonstratora technologii pod nazwą FLARIS MALE. We wniosku o dofinansowanie klasę statków powietrznych MALE określono jako spełniającą między innymi następujące parametry: 1) ładunek większy niż 1000 kg (w tym zamiennie ładunek i paliwo), 2) zakładany czas lotu z masą ładunku 100 kg powyżej 24h, 3) pułap - 10 km, w założeniach nawet do 14 km, 4) promień roboczy – sterowanie z ziemi 200 km oraz sterowanie satelitarne bez ograniczeń przy zasięgu powyżej 3000 km¹⁰, 5) konfiguracja wyposażenia – radar SAR, system optyczny, inne czujniki skonfigurowane w zależności od planowanych misji.

Beneficjent był twórcą samolotu i właścicielem znaków zastrzeżonych i patentów¹¹ dotyczących rozwiązań konstrukcyjnych platformy FLARIS¹². Platforma powstała w odpowiedzi na prowadzone analizy – zgodnie, z którymi rynek oczekiwał ekonomicznego, sterowanego przez pilota o podstawowych kompetencjach (licencja

⁶ Innowacyjne Systemy Bezzałogowe.

⁷ Podmiot ten pełni w działaniu 1.2 Programy sektorowe rolę Instytucji Pośredniczącej.

⁸ Dalej : POIR.

⁹ Projekt wybrano w ramach konkursu 4/1.2/2016/POIR.

¹⁰ Odpowiednio LOS i SATCOM.

¹¹ Siedzenia pilota samolotu - PL 67533; drzwi kabiny samolotu - PL 67353; jednostka sterująca dla przedniego koła samolotu - PL 67121; skrzydło samolotu - PL66584; mechanizm napędu klapy skrzydła samolotu - PL66501; makietka samolotu i sposób jej wykonania - PL 219746.

¹² Samolot oparto na doświadczeniach zatrudnionych w Metal Master konstruktorów, np. opracowanym projekcie A-5 Family Jet.

turystyczna) samolotu, umożliwiającego pięciu osobom, prowadzenie lotów z lotnisk trawiastych.

Metal Master w okresie objętym kontrolą posiadał własne biuro konstrukcyjno-technologiczne oraz park maszynowy umożliwiający budowę struktur lotniczych (metalowo-kompozytowych). Firma specjalizowała się w realizacji procesów technologicznych dla światowych koncernów branży samochodowej, lotniczej i energetycznej.

W latach 2016-2021 na stanowiskach badawczych związanych z realizacją projektu zatrudniono „[...]” wskazaną we wniosku o dofinansowanie. Dane o liczbie pracowników zaangażowanych w funkcje badawcze przy Projekcie były ujęte w sprawozdaniach o działalności badawczej i rozwojowej (B+R) składanych corocznie w latach 2016-2020 do Głównego Urzędu Statystycznego. W okresie objętym kontrolą Beneficjent zatrudniał również osoby wskazane we wniosku o dofinansowanie jako personel zarządzający oraz kluczowy. Metal Master w całym okresie objętym kontrolą spełniał kryteria określone dla MŚP¹³ w zakresie liczby zatrudnionych (średnie zatrudnienie od 50 do 60 osób) oraz sumy aktywów bilansu (średnia wartość aktywów bilansu od 4,13 do 4,92 mln EURO).

Całkowity koszt realizacji Projektu określono na 19,85 mln zł, w tym 15,38 mln zł na badania przemysłowe oraz 4,47 mln zł na prace rozwojowe. Dofinansowanie w Projekcie nie mogło przekraczać kwoty łącznie 13,77 mln zł co stanowiło 69,37% całkowitej kwoty wydatków, przy czym maksymalna kwota dofinansowania na badania przemysłowe wynosiła 11,53 mln zł (wydatki kwalifikujące się do objęcia wparciem w tej kategorii określono na 75%) oraz 2,24 mln zł na prace rozwojowe (50% kwoty wydatków w tej kategorii). Maksymalny procentowy poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowalnych na poziomie projektu mieścił się w przedziale określonym Szczegółowym Opiszem Osi Priorytetowych POIR na lata 2014-2020.

(Dowód: akta kontroli: str. 60-187, 397-412, 569-574, 753-769)

Metal Master w zakresie formy organizacyjnej oraz potencjału badawczego spełniał wymogi Regulaminu Konkursu 4/1.2/2016/POIR określającego zasady udzielania wsparcia w ramach, którego podpisano umowę na dofinansowanie Projektu. Kwota przyznanego dofinansowania mieściła się w maksymalnej wartości określonej Regulaminem na 20,0 mln zł.

(Dowód: akta kontroli: str. 886-904)

Metal Master we wniosku o dofinansowanie określił zakres tematyczny FLARIS MALE jako wpisujący się do kategorii badawczej A.4, *Agendy badawczej programu INNOSBZ, pn. Opracowanie nowego bezzałogowego statku powietrznego klasy MALE czyli statku powietrznego mogącego wykonywać misje w przedziale czasowym 24-48 godzin*. W Agendzie badawczej INNOSBZ wskazano, że realizacja statków bezzałogowych MALE stanowi największe wyzwanie w programie, z uwagi na brak doświadczeń polskiego przemysłu w realizacji tak skomplikowanych projektów. Według informacji otrzymanej z NCBR¹⁴ FLARIS MALE był jedynym projektem realizowanym w INNOSBZ w najbardziej zaawansowanej kategorii badawczej A.4.

We wniosku o dofinansowanie¹⁵ wskazano, że celem projektu jest stworzenie bezzałogowego statku powietrznego klasy MALE na bazie platformy samolotu

¹³ Male i Średnie Przedsiębiorstwa.

¹⁴ Pismo, znak BDP-SKO.090.12.2021.MG2 z 14 lipca 2021 r., Zastępcy Dyrektora Biuro Dyrektora Centrum i Obsługi Prawnej NCBR.

¹⁵ Wniosek sporządzony w języku angielskim. Do celów Wystąpienia Pokontrolnego posłużono się tłumaczeniem na język polski sporządzonym przez tłumacza na zlecenie Beneficjenta. Zgodnie z informacją przekazaną przez Beneficjenta

odrzutowego FLARIS, jednocześnie wskazując, że platforma ma posiadać zautomatyzowany system wspierania pilota (umożliwiający autonomiczne lądowanie i start) oraz wspomagający pilota w trakcie lotu (dla poprawy bezpieczeństwa i łatwości pilotażu) – a dopiero w przyszłych wersjach, zostanie osiągnięty w pełni autonomiczny system sterowania bezzałogowym samolotem klasy MALE, ze stanowiska naziemnego. Według wniosku FLARIS MALE miał mieć podwójne zastosowanie – w lotnictwie cywilnym, gdzie rozwiązania z zakresu autonomii miały być wykorzystane w samolotach załogowych kontrolując/wspomagając załogę oraz dopiero po dalszym dostosowaniu miał być oferowany polskim siłom zbrojnym i innym krajów do zastosowań wojskowych jako dron klasy MALE.

Wniosek o dofinansowanie z uwagi na wymogi określone przez NCBR został sporządzony w języku angielskim. Według wyjaśnień, Kierownika Projektu¹⁶, konieczność przygotowania wniosku po angielsku a następnie również sporządzanie raportów okresowych wyłącznie po angielsku wymagało skorzystania z usług tłumacza co niekiedy powodowało pomyłki w tłumaczeniu specjalistycznego tekstu technicznego, które firma starała się poprawiać.

(Dowód: akta kontroli: str. 139-186, 565-568, 577-581, 905-917)

W zakresie dotyczącym zakwalifikowania Projektu do kategorii badawczej A.4 *Statek bezzałogowy MALE* oraz określenia czy efektem prac będzie system w pełni bezzałogowy, czy też jedynie samolot z systemem wspomagającym (w znacznym stopniu) pilota, Kierownik Projektu wyjaśnił¹⁷, że Agenda INNOSBZ dotyczyła bezzałogowych statków powietrznych, jednakże zdaniem Metal Master to pojęcie z *definicji zawiera zarówno zdalnie sterowane samoloty jak i samoloty autonomiczne* dlatego projekt nadania funkcji autonomicznych samolotu FLARIS wpisywał się w zakres Agendy INNOSBZ. Spotkania dotyczące programu INNOSBZ zakładały, że opracowane w ramach pierwszej edycji systemy będą rozwijane w kolejnych edycjach programu INNOSBZ, że będzie to program wieloletni. Zakończenie programu sektorowego INNOSBZ ograniczyło, zdaniem Beneficjenta, rozwój konstrukcji w kierunku systemu MALE. W okresie trzech lat realizacji projektu zakładano opracowanie i testowanie systemów autonomicznych, celem wprowadzenia ich w przyszłych wersjach. Zdaniem udzielającego wyjaśnienia FLARIS MALE spełnienia parametry samolotu autonomicznego z uwagi na zainstalowane na prototypie samolotu systemy pokładowe oraz autorskie komputery pokładowe. Konieczność przebywania pilota na pokładzie statku powietrznego wynika z fazy testowej urządzeń oraz z przepisów zapewniających bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym. FLARIS MALE docelowo będzie platformą o podwójnym przeznaczeniu – cywilnym (w którym systemy pozwolą na zaawansowane wspomaganie załogi) oraz po dostosowaniu może być platformą wojskową (jako potencjalny samolot rozpoznawczo-uderzeniowy).

Natomiast według wyjaśnień¹⁸ Zastępcy Dyrektora Biura Dyrektora Centrum i Obsługi Prawnej NCBR – NCBR w ramach procedury konkursowej weryfikowało zgodność projektu z zakresem tematycznym konkursu jako kryterium dostępu, przez trzech niezależnych ekspertów, którzy ocenili wniosek o dofinansowanie jako spełniający wymogi *Agendy badawczej*. W wyjaśnieniach wskazano, że wnioskodawca wskazał swój cel jako opracowanie bezzałogowego statku powietrznego klasy MALE co w pełni wpisywało się w zadanie A.4 konkursu

tłumaczenie oddaje w pełni sens złożonego wniosku. Z wyjaśnień Beneficjenta wynika, również że wersja wniosku sporządzona w języku angielskim złożona do NCBR czytelnie prezentuje platformę FLARIS, jej zalety oraz możliwości przyszłego zastosowania jako statek bezzałogowy.

¹⁶ Pismo z 7 lipca 2021 r. w odpowiedzi na pismo nr KGP.4040.0006.2021_II/2

¹⁷ jw.

¹⁸ Pismo, znak BDP-SKO.090.12.2021.MG2 z 14 lipca 2021 r. Informacje uzyskane na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

oraz ze względu na jasną deklarację kwestia ta nie była przedmiotem dalszych analiz, np. przez Komitet Sterujący INNOSBZ. Zdaniem NCBR przedmiotowy projekt, w którym systemy autonomiczne mają za zadanie wesprzeć pilota mieści się w zakresie INNOSBZ, ponieważ wskazane elementy autonomii są znacznym postępowaniem w tej klasie statków powietrznych i koniecznym pierwszym krokiem do wykonania w celu uzyskania platformy bezzałogowej.

(Dowód: akta kontroli: str. 565-568, 577-581, 905-917)

Okres realizacji Projektu w wyniku zmian wprowadzonych na wniosek Beneficjenta aneksem do umowy z dnia 4 lipca 2019 r. wydłużono do 30 czerwca 2020 r. tj. o 11 miesięcy ponad termin określony w Regulaminie Konkursu (termin ten upłynął w lipcu 2019 r.). Następnie aneksem z 25 marca 2021 r. wydłużono okres realizacji Projektu do 30 czerwca 2021 r., tj. łącznie o 23 miesiące dłużej niż wskazano w Regulaminie i tym samym będzie on trwał pięć lat zamiast założonych trzech. Dodatkowo okres realizacji umowy był wydłużony o 90 dni z uwagi na pandemię COVID -19.

Według wyjaśnień¹⁹, Kierownika Projektu głównymi przyczynami składania wniosków o przedłużenie realizacji Projektu była zwłoka Urzędu Lotnictwa Cywilnego²⁰ w akceptowaniu wprowadzanych zmian w dokumentacji technicznej. „[...]”. Drugą przyczyną wydłużenia realizacji projektu był wpływ pandemii COVID-19 i ograniczenia wynikające z obostrzeń (zamknięte lotnisko w Zielonej Górze, praca zdalna urzędników, ograniczenia w dostawach, itp.).

Z ustaleń kontroli wynika, że ULC procedował wnioskowane kwestie kilka miesięcy, a lotnisko Zielona Góra zamknięte było około dwóch miesięcy. Według ww. wyjaśnień Metal Master zakładał i nadal zakłada zgody NCBR na przedłużenie realizacji Projektu ze względu na poziom zaawansowania technologii FLARIS MALE i zawansowane postępy projektu.

Natomiast według wyjaśnień²¹, Zastępcy Dyrektora Biura Dyrektora Centrum i Obsługi Prawnej NCBR, wydłużenia terminu realizacji projektu wynikały z problemów technicznych wynikających z zabudowy podsystemów w kabinie o małej kubaturze i koniecznością uzgodnień w tym zakresie z ULC, oraz pandemii COVID-19. Wydłużenie okresu kwalifikowalności kosztów ponad termin wskazany w Regulaminie Konkursu było przedmiotem opinii prawnej przygotowanej przez NCBR w odniesieniu do zasad zawartych w art. 52a ustawy wdrożeniowej²², zgodnie z którą umowa o dofinansowanie projektu może być zmieniana tylko, w przypadku gdy zmiana nie wpływa na spełnianie kryteriów wyboru projektu w sposób, który skutkowałby negatywną oceną tego projektu lub gdy mamy do czynienia ze zdarzeniami mającymi znamiona siły wyższej (niezależnymi od beneficjenta). Według wyjaśnień przyczyny wydłużenia Projektu były przedmiotem oceny eksperckiej i niezależny ekspert uznał je za zasadne, a opóźnienia w realizacji projektu za niezależne od Beneficjenta, tym samym mające znamiona siły wyższej. Zdaniem NCBR nadrzędnym celem finansowania projektów badawczo-rozwojowych zarówno ze środków europejskich jak i krajowych, jest umożliwienie ich realizacji przez beneficjentów i wdrożenie ich wyników z korzyścią dla gospodarki i społeczeństwa i wszyscy beneficjenci mają zapewnioną możliwość przedłużenia realizacji projektu z przyczyn niezawinionych przez nich.

¹⁹ Pismo z 7 lipca 2021 r. w odpowiedzi na pismo nr KGP.4040.0006.2021_II/2.

²⁰ Dalej: ULC.

²¹ Pismo, znak BDP-SKO.090.12.2021.MG2 z 15 czerwca 2021 r. Wyjaśnienia uzyskane na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

²² Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020, (Dz.U. z 2020 r. poz. 818, ze zm.).

NIK przyjmuje, że wskazane okoliczności i skutki w realizacji Projektu związane z COVID -19 nie były zależne od beneficjenta.

(Dowód: akta kontroli: str. 397-399, 571-574)

Beneficjent w sierpniu 2016 r. wyodrębnił konta księgowe dla wydatków współfinansowanych w ramach projektu FLARIS MALE²³. Poprzez rozszerzenie obowiązującej *Polityki Rachunkowości* o plan kont zespołu 6-62 pod nazwą *FLARIS MALE Samolot bezzałogowy*. Określono również schematy księgowania i korespondencje danych kont. Analityka kont zapewniała szczegółową ewidencję środków otrzymanych na realizację projektu, monitoring ich przepływu oraz rozliczanie zarówno wszystkich kosztów związanych z projektem jak i kosztów kwalifikowalnych. Przyjęte schematy operacji gospodarczych pozwalały na ustalenie wysokości wkładu własnego faktycznie poniesionego przez Beneficjenta²⁴. Środki z otrzymanej dotacji zgodnie z umową o dofinansowanie ewidencjonowano na rachunkach bankowych odrębnie dla otrzymanej zaliczki oraz refundacji.

W wyniku analizy opisów dowodów księgowych oraz dokumentów źródłowych dla 11 list płac oraz 30 wydatków stwierdzono, że operacje gospodarcze zostały ujęte na wyodrębnionych rachunkach księgowych. Opisy księgowe wydatków dokonanych z rachunków wskazywały na ich powiązanie z projektem. Operacje te zaksięgowano zgodnie z przyjętymi schematami a przejęty obieg dokumentacji zapewniał ujęcie tych samych dokumentów w ewidencji księgowej oraz w systemie SL2014 (przeznaczonym do obsługi dofinansowania). W celu minimalizacji błędów w okresach trzymiesięcznych (tj. przy przygotowywaniu wniosku o płatność) następowała weryfikacja systemu danych ujętych w SL2014 z wyodrębnioną ewidencją finansową.

(Dowód: akta kontroli: str. 187-201,569-576,770-776)

Oprócz Projektu FLARIS MALE Firma realizowała dwa inne dofinansowane projekty (na łączną kwotę ponad 36,5 mln zł) oba związane z platformą FLARIS w ramach umów zawartych z NCBR w Działaniu 1.1, *Szybka Ścieżka POIR 2014-2020*. Projekty te dotyczyły zagadnień niezwiązanych bezpośrednio z systemami instalowanymi w ramach objętego kontrolą FLARIS MALE, a dotyczyły instalacji pakietu ratowniczego samolotu oraz powiększenia platformy FLARIS do samolotu sześcioposobowego z dostosowaniem platformy do lotów w niskiej stratosferze²⁵. Zakres prac wskazanych w umowach o dofinansowanie nie naruszał zakazu podwójnego finansowania zadań realizowanych w ramach różnych projektów współfinansowanych ze środków krajowych lub wspólnotowych. Realizacja tych projektów zmierzała do rozwoju platformy FLARIS w kierunku rozwoju samolotu pasażerskiego na rynek cywilny.

(Dowód: akta kontroli: 354-356, 778-885)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

2. Wydatkowanie środków na realizację projektu

Okres kwalifikowalności kosztów Projektu rozpoczynał się 18 lipca 2016 r. Umowa o dofinansowanie oraz poszczególne jej zmiany zawierały zaktualizowany budżet

²³ Zarządzenie nr 4 - zmienione załącznikiem nr 1 z 1 czerwca 2018 r.

²⁴ Poprzez wyliczenie różnicy pomiędzy kontami 7-40-02-22 oraz 7-40-01-1-12.

²⁵ Celem projektów było: 1) opracowanie kompleksowego, wielopoziomowego systemu ratowniczego opartego o spadochron i poduszki bezpieczeństwa oraz awaryjne systemy pomocnicze dla samolotu FLARIS LAR1, zapewniające bezpieczne przyziemienie w sytuacji awarii silnika; 2) opracowanie, wykonanie oraz przeprowadzenie prób super ekonomicznego sześcioposobowego pasażerskiego samolotu odrzutowego FLARIS CPJ do lotów w niskiej stratosferze (zastosowanie instalacji tlenowej, hermetyczna kabina).

oraz harmonogram płatności w ramach realizacji Projektu. Wnioski o zmianę umowy w tym zakresie każdorazowo weryfikował i akceptował NCBR nie wnosząc uwag do propozycji harmonogramów rzeczowo-finansowych składanych przez Beneficjenta. Umowę na dofinansowanie zawarto 8 maja 2017 r. natomiast koszty projektu poniesione w 2016 r. były refundowane w roku 2017 r. i w tym roku ujęte w ewidencji księgowej. Nie stwierdzono ujęcia w ewidencji księgowej kosztów poniesionych przed 18 lipca 2016 r., tj. datą rozpoczęcia projektu.

Suma kosztów kwalifikowanych w latach 2017-2021 wynosiła łącznie 16,87²⁶ mln zł, co stanowiło 85% całkowitych kosztów kwalifikowanych realizacji Projektu. Natomiast koszty refundowane i dotacja łącznie na badania przemysłowe i prace rozwojowe w powyższym okresie wynosiła 12,13 mln zł – tj. 88% określonej kwoty maksymalnej dofinansowania. Beneficjent w ramach Projektu wniósł wkład własny w wysokości 4,73 mln zł.

W okresie objętym kontrolą złożono 22 wnioski o płatność. Wnioski zgodnie z umową składano w okresach nie rzadszych niż raz na trzy miesiące. Kwota wydatków narastająco od początku realizacji projektu w systemie SL2014²⁷ była zgodna z danymi z ewidencji księgowej prowadzonej przez jednostkę.

(Dowód: akta kontroli: 450, str. 919 dokumenty elektroniczne plik nr. 049 do 126; 930-953)

Badaniem objęto koszty kwalifikowalne, według stanu na 28 maja 2021 r.²⁸, w podziale na wynagrodzenia oraz pozostałe wydatki. Koszty kwalifikowalne wynagrodzeń poniesione na badania przemysłowe wynosiły 4,11 mln zł oraz na prace rozwojowe w wysokości 1,1 mln zł – łącznie 5,21 mln zł. Natomiast na pozostałe wydatki poniesiono w ww. grupach 10,53 mln zł oraz 1,04 mln zł – łącznie 11,57 mln zł²⁹.

Na podstawie analizy wybranych losowo 11 list płac na łączną kwotę 807,82 tys. zł., tj. 19,63% kosztów wynagrodzeń – stwierdzono, że dotyczyły one pracowników Metal Master uczestniczących bezpośrednio w realizacji projektu. W umowach o pracę, umowach zlecenia lub w zakresach obowiązków każdorazowo określano zakres wykonywanej pracy, ponadto każdy z pracowników posiadał oddelegowanie do pracy przy Projekcie określające datę rozpoczęcia prac. Wysokość wypłaconego wynagrodzenia była zgodna z regulacjami wewnętrznymi Beneficjenta określającymi zasady wypłacania wynagrodzeń³⁰ oraz umowami, a ich wysokość nie odbiegała od stawek rynkowych. Opisy księgowe list płac wskazywały na powiązanie z Projektem. Listy płac zaksięgowano zgodnie z przyjętymi schematami oraz terminowo dokonano płatności. Kwoty wskazane w listach płac w 10 z 11 podanych kontroli były zgodne z wartościami ujętymi we wnioskach o płatność w systemie SL2014. W przypadku jednej listy płac³¹, ze stycznia 2018 r., stwierdzono ujęcie wydatków niekwalifikowanych. Błąd ten został jednak usunięty w ramach autokorekty w marcu 2018 r. poprzez zwrot dofinansowania wraz z odsetkami w wysokości 590,50 zł.

Ponadto stwierdzono, że w 2017 r. wypłacano wynagrodzenie na podstawie umów zleceń zawartych z kierownikiem Projektu, który jest członkiem rodziny Kierownika jednostki. W takim przypadku, z uwagi na formę prowadzenia działalności (jednoosobowa działalność gospodarcza bez oddzielnej osobowości prawnej) koszty wynagrodzenia były kosztami niekwalifikowalnymi. Zgłoszenie nieprawidłowości do

²⁶ Od dnia zawarcia umowy do 11 czerwca 2021 r.

²⁷ Na dzień 28 czerwca 2021 r., tj. daty ostatniego złożonego wniosku o płatność.

²⁸ Dnia przygotowania wyciągów z dedykowanych kont do celów kontroli.

²⁹ Powyższe dane oparto na wyciągach z systemu finansowego dla kont 662-01 oraz 662-03. Wykorzystanie środków na 28 maja 2021 r. było mniejsze o 90,0 tys. zł od wyżej przytoczonych danych na 11 czerwca 2021 r.

³⁰ Regulamin Wynagrodzenia w Firmie Metal Master z 15 grudnia 2010 r. ze zm.

³¹ Znak LP/2018-01/001.

NCBR dokonał sam Beneficjent, który następnie został wezwany przez NCBR na podstawie art. 17 ust. 2 umowy o dofinansowanie do zwrotu środków wraz z odsetkami. Metal Master w październiku 2017 r. dokonał zwrotu dotacji w wysokości 126,24 tys. zł oraz odsetek w wysokości 2,19 tys. zł.

(Dowód: akta kontroli: 334-338;357-396;439-442;671-689)

W zakresie pozostałych kosztów, głównie usług zewnętrznych oraz materiałów, do kontroli wybrano 30 pozycji wydatków o najwyższych wartościach na kwotę 3,16 mln zł. Wybrane wydatki stanowiły 27,3 % wydatków Metal Master w Projekcie po wyłączeniu wydatków na wynagrodzenia. Wydatki te dotyczyły leasingu specjalistycznych maszyn, usług badawczych oraz materiałów dla budowy poszczególnych elementów platformy (nawigacji, hydrauliki, wentylacji kabiny, odladzania, budowy autopilota).

Dostawy maszyn, usługi, zakupy materiałów oraz raty leasingowe wynikające z zawartych umów były faktycznie zrealizowane i odpowiednio udokumentowane

Wydatki zostały opłacone i były związane z realizowanym Projektem, a przy udzielaniu zamówień zostały zachowane zasady uczciwej konkurencji, między innymi stosowano upublicznienie zapytania ofertowego, określano warunki udziału w postępowaniu oraz kryteria oceny ofert. Działania te były zgodne z Wytocznymi w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014 – 2020³².

Na potrzeby projektu zostało zakupionych 18 tys. litrów paliwa lotniczego za 285,5 tys. zł. Wydatki zostały udokumentowane i zaksięgowane z zachowaniem zasad wynikających z polityki rachunkowości przyjętej w Metal Master. Opisy księgowo dokonaniach wydatków wskazywały na powiązanie z Projektem. Terminowo dokonano płatności. Kwoty ujęte w ewidencji księgowej były zgodne z wartościami ujętymi we wnioskach o płatność w systemie SL 2014.

(Dowód: akta kontroli: 339-353;443-449; 714-752, str. 919 dokumenty elektroniczne plik nr. 220 do 226)

W ramach Projektu Beneficjent nie dokonywał zakupu środków trwałych, natomiast dokonywał odpisów amortyzacyjnych ośmiu środków trwałych oraz sześciu wartości niematerialnych i prawnych. Gdy wartość środka nie przekraczała 10,0 tys., zł. dokonywano jednorazowego umorzenia środka, w pozostałych przypadkach stawki amortyzacji ustalono w przedziale od 10 do 33 %. Suma kosztów z tytułu amortyzacji, w okresie objętym kontrolą, wynosiła 1,63 mln zł, w tym najwyższa kwota 1,4 mln zł stanowiła koszt amortyzacji platformy badawczej FLARIS. Wprowadzenie do ewidencji wartości niematerialnych i prawnych – platformy samolotowej, zostało dokonane na podstawie art. 3 ust. 1 pkt 14 *ustawy o rachunkowości*³³, zgodnie z którym koszty zakończonych prac rozwojowych zalicza się do wartości niematerialnych i prawnych. Według wyjaśnień Kierownika Projektu³⁴ w 2015 roku dział badawczo-rozwojowy Metal Master posiadał już założenia techniczne i konstrukcyjne dotyczące budowy platformy samolotowej. W okresie od stycznia do sierpnia 2016 roku przeprowadzone zostały prace związane z wytworzeniem platformy. Wartość początkowa platformy samolotowej została ustalona na podstawie ewidencji księgowej, która była prowadzona na wyodrębnionym koncie księgowym. We wrześniu 2016 r. platforma samolotowa została wprowadzona do ewidencji wartości niematerialnych i prawnych. Natomiast w zakresie przyjętej stawki amortyzacyjnej wyjaśnił, że to podatnicy samodzielnie

³²Od 1 stycznia 2021 r. obowiązują wytyczne Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej z 21 grudnia 2020 r. w latach 2016-2020 obowiązywały trzy regulacje określające tą tematykę.

³³Ustawa z dnia 29 września 1994r. o rachunkowości (Dz. U. z 2021 r. poz. 217).

³⁴ Pismo z 7 lipca 2021 r. stanowiące odpowiedź na pismo KGP.4040.006.2021_III/2.

ustalają stawki amortyzacyjne dla poszczególnych wartości niematerialnych i prawnych na cały okres amortyzacji, jeszcze przed rozpoczęciem dokonywania odpisów amortyzacyjnych. Metal Master zastosowała liniową stawkę amortyzacyjną na poziomie 33%. Ustalając wysokość odpisu, podatnik sam uwzględnia okres ekonomicznej przydatności danego prawa majątkowego, uwzględniając sposób użytkowania oraz czas przez jaki jest w stanie pełnić swoją funkcję. Według wyjaśnień z uwagi na planowany okres realizacji projektu trzy lata, z punktu widzenia ekonomiczności wydatków, stawka amortyzacyjna została do tego dopasowana i przyjęta w wysokości 33%.

(Dowód: akta kontroli: 24,194-201,586-587)

W 2019 r. Metal Master zlecił audyt zewnętrzny realizacji projektu FLARIS MALE. W wyniku przeprowadzonego audytu 21 maja 2019 r. wydano opinię *Pozytywną bez zastrzeżeń* wskazując w raporcie z przeprowadzonego audytu, że poniesione wydatki były zasadne, celowe oszczędne i nie odbiegające od cen w regionie. Audytor potwierdził poprawność księgowania, wiarygodność rozliczeń i terminowość przygotowywanych sprawozdań.

(Dowód: akta kontroli: 25-56)

W okresie objętym kontrolą NCBR nie przeprowadził bezpośrednich czynności kontrolnych realizowanego Projektu. Zgodnie z informacją z NCBR³⁵ taka kontrola została zaplanowana na 10-11 czerwca 2021 r. jednak w związku z rozpoczęciem kontroli przez NIK została przełożona na 29-30 lipca 2021 r.

(Dowód: akta kontroli: 7-8, 400)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

3. Osiągnięcie założonych rezultatów

Rezultatem działalności badawczo-rozwojowej prowadzonej w ramach Projektu ma być powstanie demonstratora (kompletnej platformy) integrującego wszystkie systemy pokładowe, które mają być przetestowane w locie. Poziom gotowości technologicznej jaki ma być osiągnięty według klasyfikacji TRL³⁶ założono na poziomie VIII, tj. *Zakończenie badań i demonstracja ostatecznej formy technologii*.

Realizacja projektu została podzielona na osiem etapów (WP1 do WP8), w ramach których wyodrębniono łącznie 25 kamieni milowych. Według stanu na 9 czerwca 2021 r. – 19 z nich zostało wykonanych, dwa były w toku, cztery będą możliwe do realizacji dopiero po zakończeniu etapów prób prototypu i przygotowaniu raportów końcowych z badań.

(Dowód: akta kontroli: 159-174, 476-487)

W okresie maj-czerwiec³⁷ 2021 r. powinny być realizowane etapy WP7 i WP8, tj. integracja systemów pokładowych i próby naziemne³⁸ oraz próby końcowe w locie prototypu FLARIS MALE. Całkowicie zrealizowano następujące etapy i określone w nich kamienie milowe: WP1 (opracowanie modeli zmodyfikowanych systemów

³⁵ Pismo, znak BDP-SKO.090.12.2021.MG2 z 15 czerwca 2021 r. Informacje uzyskane na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

³⁶ TRL - Poziomy Gotowości Technologicznej (Technology Readiness Levels – TRLs) opis dojrzałości technologii, jako narzędzie służące porównaniu stanu zaawansowania prac nad różnymi technologiami. Według niej dojrzałość technologii opisuje się od fazy koncepcyjnej konkretnego rozwiązania (TRL 1), aż do etapu dojrzałości (TRL 9), kiedy ten concept (w wyniku prowadzonych badań naukowych i prac rozwojowych) przybiera postać rozwiązania technologicznego, który można zastosować w praktyce, gdzie TRL 1. *Zaobserwowano podstawowe zasady danego zjawiska a TRL 9 – Działanie systemu udowodniono w środowisku operacyjnym i uruchomiono produkcję na skalę przemysłową.*

³⁷ Prowadzenia bezpośrednich czynności w jednostce.

³⁸ Cyfrowy system autopilota, system nawigacji, komputer systemu ECU silnika, system radiowy wysokościomierza, z nowymi pokładowymi systemami komputerowymi zaprojektowanymi w projekcie, systemami automatycznej kontroli ciągu silnika, systemami obserwacji lub sterowania i obrazowania w stacji naziemnej.

pokładowych), WP2 (systemy sterujące oraz powiększone zbiorniki paliwa), WP4 (opracowanie dokumentacji systemu komunikacji) i WP 6 (elementy systemu transportu rozłożonej platformy). Zrealizowano również inne kluczowe kamienie milowe (z innych etapów), np.: zakup i integracja autopilota z systemem awioniki, wypracowanie mapy procesów podejmowania decyzji, opracowano raport z testów symulacyjnych zawierających model ścieżki bezpiecznego podejścia do startu i lądowania. Beneficjent przedstawił w tym zakresie dokumentację i powstałe raporty i sprawozdania.

Opóźnienia (w obu przypadkach 24 miesięczne) w stosunku do harmonogramu realizacji projektu dotyczyły osiągnięcia kamieni milowych w WP3 oraz WP5 w zakresie opracowywania ostatecznej wersji funkcjonowania systemu automatycznego sterowania oraz realizacji systemu transmisji danych/obrazów. Systemy te były w trakcie opracowywania, a ich wdrożenie planowane było na koniec sierpnia 2021 r.

W ramach etapu WP7 do osiągnięcia pozostały kamienie milowe: protokół z badań naziemnych (możliwy do opracowania po przeprowadzeniu kompletu badań) oraz opracowanie prototypu FLARIS MALE ze zintegrowanymi systemami autopilota, sterowania, obserwacji i telekomunikacji gotowego do przetestowania w warunkach rzeczywistych (prace nad jego opracowaniem były finalizowane) – jego opracowanie planowane było na wrzesień 2021 r. W ramach WP8 konieczne było wykonanie protokołów z badań funkcjonalnych systemu autonomicznego. Zgodnie z informacją zostaną one wykonane, jednakże nie można było wskazać dokładnej daty prób w locie kompletnego systemu ze względu na ograniczony dostęp do lotniska oraz inne ograniczenia spowodowane przez sytuację pandemiczną COVID-19.

Metal Master planował wystąpić o zgodę na wydłużenie realizacji Projektu o kolejny rok. Uzasadnieniem wniosku obok sytuacji z COVID-19 będzie stopień innowacyjności i złożoności Projektu. Według wyjaśnień³⁹ Kierownika Projektu platforma FLARIS MALE to od czterech dekad najpoważniejszy innowacyjny program lotniczy w Polsce, dlatego Metal Master liczy, że obiektywne przyczyny opóźnienia spotkają się ze zrozumieniem NCBR i projekt zostanie przedłużony. Z wyjaśnień wynika, że w przypadku braku akceptacji NCBR Metal Master zakończy projekt badaniem opracowanych systemów autonomicznych/cyfrowych na platformie testowej FLARIS MALE, a nie na przygotowywanym prototypie.

NIK wskazuje, że byłoby to kolejne przedłużenie czasu realizacji ponad okres dopuszczony w Regulaminie Konkursu, a już obecnie projekt jest realizowany ponad dwa lata dłużej niż założono.

(Dowód: akta kontroli: 487-564, 573-575)

W toku kontroli dokonano oględzin wykonania elementów wskazanych we wniosku o dofinansowanie zmieniających platformę FLARIS we FLARIS MALE wraz ze stanowiskiem naziemnym umożliwiającym sterowanie i komunikację dwustronną.

W ramach projektu powstał będący na ukończeniu (zawansowanie ok. 80%) demonstrator technologii, odrzutowy samolot o konstrukcji kompozytowej, oznaczony SP-YLF. Kabina statku powietrznego mieści jednego pilota i czterech pasażerów. Dokumentacja techniczna potwierdziła zmiany konstrukcyjne płata w zakresie „[...]” osiągnięcia wydłużenia długotrwałości lotu i zasięgu. „[...]”.

(Dowód: str. 451-465)

Uzyskane faktycznie i potwierdzone sprawozdaniami i wynikami prób parametry wskazują na osiągnięcie zakładanych założeń dla statków powietrznych klasy MALE, w zakresie: 1) ładunku użytecznego powyżej 1000 kg (zamiennie ładunek

³⁹ Pismo z 7 lipca 2021 r. stanowiące opowiedz na pismo KGP.4040.006.2021_II/2.

i paliwo); 2) pułap – około 10 km; 3) promienia roboczego sterowanie z ziemi 200 km); 4) konfiguracja wyposażenia – radar SAR, system optyczny.

„[...]”.

(Dowód: str. 11-12, 581-582, 600-613)

Według wyjaśnień⁴⁰ Zastępcy Dyrektora Biuro Dyrektora Centrum i Obsługi Prawnej NCBR Beneficjent opisał kwestie związane z przeprowadzeniem prób w locie, w szczególności wskazał, że „[...]” *godzinnych lotów samolotu o masie startowej „[...]” na poziomie lotu „[...]” jest możliwe przy aktualnie opracowanym i użytkowanym zintegrowanym w kadłubie zbiorniku paliwa o objętości 840l oraz przy zastosowaniu dodatkowych zbiorników zewnętrznych (podwieszanych pod skrzydła lub zabudowanych w przestrzeniach pomiędzy skrzydłem a kadłubem) o objętości dodatkowej, równej „[...]”.* Informacja ta była przedmiotem oceny eksperta, który potwierdził możliwość wykonywania 24 godzinnych lotów przy wykazanych w raporcie parametrach. Kwestia 24 godzinnej długotrwałości była analizowana przez eksperta na etapie weryfikacji pierwszego raportu okresowego (złożonego w styczniu 2018 r.) składanego do NCBR. Ekspert zidentyfikował możliwość modernizacji konstrukcji statku powietrznego między innymi w kwestii zwiększenia zapasu paliwa na pokładzie. Jeszcze na tym wczesnym etapie Beneficjent jednoznacznie nie odniósł się do możliwości zwiększenia liczby godzin przebywania w powietrzu. Przedstawiciel NCBR wyjaśnił, że kwestia związana z zadeklarowanymi na etapie wniosku o dofinansowanie założeniami będzie przedmiotem analizy w złożonej na koniec projektu Informacji końcowej z jego realizacji.

(Dowód: str. 905-906)

Monitoring realizacji projektu prowadzony był zgodnie z aktami wewnętrznymi Firmy⁴¹. W ostatnim tygodniu każdego kwartału prowadzono spotkania na których omawiano postęp projektu, osiągniętych rezultatów i celów na następnym kwartał.

Kierownik projektu przygotowywał koncepcje realizacji danego etapu projektu, wyznaczał osoby odpowiedzialne do realizacji zadań. Spotkań nie dokumentowano jednak w żadnej formie. Kierownik projektu był dostępny na terenie firmy w celu konsultacji prowadzonych prac. Kontrolowana jednostka nie zakupiła planowanego we wniosku o dofinansowanie programu Prince2. Według wyjaśnień Kierownika projektu, po analizie kosztów zakupu i szkoleń – zakup uznano za nieracjonalny.

Metal Master posiadał również tabelaryczne zestawienie postępu prac technicznych, w podziale na stopień osiągnięcia kamieni milowych.

(Dowód: str. 905-906)

Celem Projektu jest jego komercjalizacja⁴² a jednym ze wskaźników rezultatu projektu jest osiągnięcie dochodów ze wdrożonych prac w wysokości 64,0 mln zł. Dochód jest planowany do osiągnięcia w latach 2021-2024 ze sprzedaży 4 sztuk tego typu samolotów. Metal Master prowadził działania promocyjne FLARIS MALE poprzez zainteresowanie produktem Straży Granicznej oraz Wojska Polskiego. Według wyjaśnień Kierownika Projektu⁴³ przedstawiciele Straży Granicznej odwiedzali Firmę podczas pobytów szkoleniowych w Jeleniej Górze. Nie doszło jednak do zakupu platformy FLARIS MALE, choć w tym czasie zakupiono dwa czeskie samoloty Turbolet L410 za 110 mln zł.

⁴⁰ Pismo, znak BDP-SKO.090.12.2021.MG2 z 14 lipca 2021 r. Informacje uzyskane na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

⁴¹ Zarządzeniem właścicielki firmy nr 3/WEW/2016.

⁴² Cele wynika z głównych założeń programu INNOSBZ, tj. wzrostu konkurencyjności i innowacyjności polskiego sektora produkcji systemów bezzałogowych na rynku globalnym w perspektywie roku 2023/2026, w tym zwiększenie aktywności B+R w sektorze produkcji systemów bezzałogowych oraz wzrost cywilnego zastosowania systemów bezzałogowych.

⁴³ Pismo z 7 lipca 2021 r. stanowiące odpowiedź na pismo KGP.4040.006.2021_III/2.

Z informacji uzyskanych od przedstawiciela Straży Granicznej⁴⁴ wynikało, że nie posiadała ona informacji o rzeczywistych technicznych możliwościach FLARIS MALE i na obecnym etapie bez przeprowadzenia lotów testowych nie jest możliwe rzetelne odniesienie do potencjału tego systemu. Działania Straży Granicznej obecnie skupiają się na modernizacji posiadanego sprzętu oraz pracach legislacyjnych umożliwiających ich skuteczne użycie.

Beneficjent kierował również pisma do Ministerstwa Obrony Narodowej, które nie wyraziło zainteresowania projektem. Kierownik Projektu wyjaśnił również, że w międzyczasie zakupiono tureckie drony MALE za 1mld zł.

Z informacji uzyskanych od Dyrektora Generalnego Ministerstwa Obrony Narodowej⁴⁵ wynika, że Projekt znany jest resortowi obrony narodowej, opiniowany był w Sztabie Generalnym WP w kwietniu 2016 r. w zakresie przydatności dla Sił Zbrojnych RP w obszarach rozpoznania, rażenia, dowodzenia i łączności oraz logistyki. Przedmiotowy projekt wpisywał się w trendy rozwojowe szeroko rozumianych systemów lotniczych, których realizacja może przyczynić się do rozwoju polskiej myśli naukowo-technicznej, w tym również rodzimego przemysłu obronnego. Według wyjaśnień Projekt ten częściowo wpisywał się w zdefiniowane wymagania operacyjne, np. bezzałogowy system poszukiwawczo - uderzeniowy kryptonim GLADIUS, bezzałogowe systemy rozpoznawcze GRYF oraz ZEFIR – jednakże wyniki Projektu nie zostały zgłoszone jako przedmiot dialogu technicznego prowadzonego przez Inspektorat Uzbrojenia w trakcie procedury analizy rynku. Natomiast zakup sprzętu wojskowego (SpW) opracowanego w ramach projektów realizowanych w NCBR prowadzony jest w takim samym trybie jak dla SpW z oferty rynkowej a jego realizacja zakupu w oparciu o *ustawę z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych*⁴⁶.

Według Kierownika Projektu – instytucje państwowe powinny być zobligowane by wysokie technologie chronić, pomóc w ich wdrożeniu i promocji za granicą poprzez zamówienie partii pilotażowych. Stwierdził „że tak dziś rozwijają się inne państwa, a u nas niestety brakuje przykładów takiego działania i w dalszym ciągu kupuje się kluczowe technologie za granicą, co doprowadzi w dalszej perspektywie do degradacji środowisk naukowych, które dziś sporadycznie uczestniczą w kompleksowym powstawaniu produktów, zajmują się działalnością dydaktyczną oderwaną od realnych potrzeb przemysłu.

(Dowód: str. 587-588;624-631,954,955-958)

Zarówno Platforma FLARIS jak i FLARIS MALE by być użytkowane (a w praktyce sprzedawane) muszą przejść proces certyfikacji. W trakcie bezpośrednich czynności kontrolnych (24 maja – 11 czerwiec 2021 r.) były w procesie nadzoru prowadzonym przez ULC. Metal Master planuje, że pod koniec 2022 r. uzyska certyfikat specjalny S1⁴⁷ dla platformy FLARIS następnie rok później certyfikat S1 samolotu FLARIS MALE. Dopiero uzyskanie certyfikatu umożliwi sprzedaż samolotów specjalnego przeznaczenia zarówno w kraju jak i za granicą. Natomiast wzrost sprzedaży może umożliwić posiadanie certyfikatu europejskiego EASA CS-23⁴⁸ lub amerykańskiego FAA⁴⁹, o które też planuje wystąpić.

⁴⁴ W odpowiedzi na pismo złożone na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f *ustawy o NIK*, gen. dyw. SG Jacek Gajer, pismem z 16 lipca 2021 r..

⁴⁵ W odpowiedzi na pismo złożone na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f *ustawy o NIK*, Dyrektor Generalny Ministerstwa Obrony Narodowej pismem z 21 lipca 2021 r.

⁴⁶ Dz. U. z. 2021 r, poz. 1129.

⁴⁷ Zdatość do lotu dla statków powietrznych w kategorii specjalny (ang. special) oraz typów statków powietrznych, potwierdza Prezes ULC .

⁴⁸ Wydawany przez Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego.

⁴⁹ Organ nadzoru lotniczego, agencja Ministerstwa Transportu Stanów Zjednoczonych powstała celem regulacji i nadzoru wszystkich aspektów lotnictwa cywilnego

(Dowód: str. 584-585)

Bezpośrednim wskaźnikiem rezultatu Projektu jest również wymóg złożenia jednego wniosku patentowego na platformę FLARIS MALE. Według wyjaśnień⁵⁰, Kierownika Projektu, będzie on wniesiony po zakończeniu Projektu – planowany okres zgłoszenia to lata 2022-2023. Ponadto w trakcie realizacji Projektu uzyskano prawo ochronne Nr 310748 z 16 kwietnia 2019 r. na znak towarowy FFAS®, dotyczące komputera pokładowego asystującego podczas startu i lądowania samolotu FLARIS MALE oraz Nr 306743 z dnia 26 lipca 2017 r. na znak towarowy FLARIS FLIGHT ASSISTANCE SYSTEM⁵¹.

(Dowód: str. 186, 584)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

4. Raportowanie stanu realizacji projektu

Beneficjent zgodnie z § 5 umowy o dofinansowanie korzystał z udostępnionego przez NCBR systemu raportowania i wnioskowania o płatność SL2014. Dane umieszczane w SL2014, obejmowały syntetyczną informację dotyczącą stanu realizacji projektu, informację o stopniu osiąganych wskaźników produktu i rezultatu oraz o planowanym dalszym przebiegu Projektu.

Metal Master, zgodnie z § 12 pkt 5 umowy o dofinansowanie, składał do NCBR raporty z realizacji zadań określonych we wniosku o dofinansowanie, w terminie do 31 stycznia każdego roku realizacji Projektu. W okresie objętym kontrolą złożono cztery raporty z realizacji zadań, za lata 2018-2021. Analizie podano dwa raporty. Raporty przedłożono w formacie udostępnionym przez NCBR w ustalonym w umowie terminie. Zawierały opisy działań w ramach każdego realizowanego zadania (od WP1 do WP8), osiągnięte rezultaty (wskaźniki produktu) oraz informację o promocji projektu. NCBR w przypadku raportu złożonego 31 stycznia 2021 r. wniosło 9 kwietnia 2021 r. uwagę w formie e-mail dotyczącą weryfikacji dat planowanych oraz realnych poszczególnych etapów Projektu. W dniu 13 kwietnia 2021 r. beneficjent dokonał korekt w tym zakresie i przesłał do NCBR zmieniony raport.

Stwierdzono zgodność podanych analizie treści raportów z danymi z wynikającymi z tabel monitorujących realizację poszczególnych kamieni milowych oraz dokumentacją źródłową z osiągnięcia danego etapu prac.

(Dowód: str. 339,475, 399-400, 483-486, 714, 919 plik nr 26 do 36)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia

⁵⁰ Pismo z 7 lipca 2021 r. stanowiące opowiedz na pismo KGP.4040.006.2021_III/2.

⁵¹ Urządzenia i przyrządy nawigacyjne, naprowadzające, lokalizacyjne do użytku w samolotach oraz systemy zapewniające powrót do bazy i automatyczne lądowanie samolotu w sytuacji awaryjnej.

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 12 sierpnia 2021 r.

Kontroler
Grzegorz Łukasik
Główny specjalista k.p.
-//-

.....
Podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Gospodarki, Skarbu
Państwa i Prywatyzacji

p.o. Dyrektora
Maciej Maciejewski
-//-

.....
Podpis