



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA.410.013.04.2017

P/17/016

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/016 – Wykorzystanie przez przedsiębiorców środków publicznych na innowacje i prace badawczo-rozwojowe.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontroler	Mieczysław Handzel – główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/192/2017 z dnia 10 lipca 2017 r. oraz nr LKA/220/2017 z dnia 28 sierpnia 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1 – 4)
Jednostka kontrolowana	FCA Powertrain Poland sp. z o.o. ¹ , ul. Michała Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Davide Guerra – Prezes Zarządu (dowód: akta kontroli str. 5)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie² działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Spółka prawidłowo wywiązywała się z zapisów umowy nr POIG.04.05.01-00-004/08-00 z 19 maja 2009 r. zawartej z Ministrem Gospodarki, realizując projekt „Budowa linii produkcyjnej nowatorskiego małego silnika benzynowego”³ w ramach poddziałania 4.5.1 Wsparcie inwestycji w sektorze produkcyjnym, działania 4.5 Wsparcie inwestycji o dużym znaczeniu dla gospodarki, osi priorytetowej 4 Inwestycje w innowacyjne przedsięwzięcia, Programu Operacyjnego „Innowacyjna Gospodarka 2007-2013”. Projekt zakończono w terminie realizując cele zakładane we wniosku o dofinansowanie oraz osiągając zakładane wskaźniki produktu i rezultatu w przyjętych wielkościach.

Zakres rzeczowy Projektu nie zmienił się w trakcie jego realizacji, a wszelkie korekty i przesunięcia pomiędzy tymi kategoriami oraz zmiany umowy o dofinansowanie, m.in. w zakresie kwot nakładów czy terminów ich ponoszenia, dokonywane były po uzgodnieniach między stronami. Prowadzona ewidencja księgowa pozwalała na identyfikację środków trwałych oraz transakcji związanych z Projektem.

Spółka składała wnioski o płatność wraz z wymaganymi załącznikami, a po zakończeniu realizacji Projektu, w okresie jego trwałości – wnioski o płatność

¹ Zwana dalej: „Spółką”.

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen częściowych dotyczących działalności w badanym obszarze: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

³ Zwany dalej „Projektem”.

wypełnione w części sprawozdawczej za okresy roczne. Spółka dopełniła również wymogi w zakresie działań promocyjnych dotyczących Projektu.

Spółka zachowała warunki trwałości Projektu prowadząc produkcję silnika, który był objęty dofinansowaniem oraz utrzymując ustalone dla Projektu wskaźniki produktu i rezultatu.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Opis stanu
faktycznego

1. Realizacja umów wsparcia działalności innowacyjnej ze środków publicznych

Spółka ubiegała się o dofinansowanie środkami publicznymi jednego innowacyjnego przedsięwzięcia, polegającego na uruchomieniu produkcji małych silników benzynowych na terenie Bielska-Białej, w ramach dwóch projektów. Jednego pod nazwą „Budowa linii produkcyjnej nowatorskiego małego silnika benzynowego” w ramach poddziałania 4.5.1 Wsparcie inwestycji w sektorze produkcyjnym, działania 4.5 Wsparcie inwestycji o dużym znaczeniu dla gospodarki, osi priorytetowej 4 Inwestycje w innowacyjne przedsięwzięcia Programu Operacyjnego „Innowacyjna Gospodarka 2007-2013” oraz drugiego pod nazwą „Wsparcie finansowe inwestycji realizowanej przez FIAT Powertrain Technologies Poland sp. z o.o. w Bielsku-Białej pod nazwą: Zakład produkcji małych silników benzynowych, w latach 2010-2013”, w formie dotacji celowej ze środków budżetu państwa. W obu przypadkach Spółka uzyskiwała dofinansowanie.

(dowód: akta kontroli str. 6-640)

Umowę o dofinansowanie inwestycji pod nazwą „Budowa linii produkcyjnej nowatorskiego małego silnika benzynowego” (projekt nr POIG.04.05.01-00-004/08-00) zawarto w dniu 19 maja 2009 r., na podstawie wniosku z 11 sierpnia 2008 r.⁴. Umowa ta była dziewięciokrotnie aneksowana.

(dowód: akta kontroli str. 6-466, 526-638)

Umowę o udzielenie pomocy publicznej w formie dotacji celowej, zgodnie z uchwałą Rady Ministrów nr 246/2009 z dnia 22 grudnia 2009 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Wsparcie finansowe inwestycji realizowanej przez FIAT Powertrain Technologies Poland sp. z o.o. w Bielsku-Białej pod nazwą: Zakład produkcji małych silników benzynowych, w latach 2010-2013”, zawarto w dniu 13 stycznia 2011 r. na podstawie wniosku z 2 września 2008 r. Umowa ta była dwukrotnie aneksowana. Na jej podstawie Minister Gospodarki udzielił przedsiębiorcy dofinansowania kosztów realizacji inwestycji kwotą 14 226,9 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 467-525)

Odnosząc się do projektów innowacyjnych realizowanych w Spółce innych niż wyżej wymienione, Członek Zarządu w wyjaśnieniach podała m.in.: „(...) Z uwagi na globalny charakter działalności spółek wchodzących w skład Grupy FCA praktyką jest, że zakłady produkcyjne grupy FCA nie posiadają wydzielonej organizacyjnie

⁴ Wraz z jego późniejszymi zmianami z: 1 września 2008 r. i 11 maja 2009 r.

komórki B+R. Jednak w przypadku FCA Powetrain Poland Sp. z o.o., wkład wspólnotowy pozwolił na wprowadzenie takiego elementu do projektu, z uwagi na możliwość zakupu nowoczesnych rozwiązań technologicznych dla linii produkcyjnych oraz na zatrudnienie wykwalifikowanej kadry do ich utrzymania (...). Od momentu wdrożenia projektu wynikającego z dwóch umów odnoszących się do wsparcia projektów inwestycyjnych (...) Spółka konsekwentnie poprawia organizację procesu produkcyjnego. Przyjmując podejście ciągłego doskonalenia w ramach programu World Class Manufacturing, podejmując inwestycję w Bielsko-Białej, dzięki wsparciu otrzymanemu w ramach programu 4.5.1. POIG, spółka prowadzi prace analityczne, rozwojowe oraz udoskonalające dla procesu produkcyjnego. Zgodnie z przyjętym modelem WCM realizacja działalności ciągłej poprawy i rozwoju odbywa się w strukturze macierzowej w ramach poszczególnych filarów WCM, komórki organizacyjnej [Technicznego Wsparcia Zakładu] oraz przy współpracy z działem Manufacturing Engineering w Turynie. W ramach działań ciągłej poprawy, między innymi zostały zrealizowane następujące udoskonalenia:

- Sag Garcon – system logistycznej optymalizacji zasilania materiału,
- Pick by light / Pick by point – optymalizacja logistyczna,
- Automatic Kanban – system automatycznego przywołania materiału,
- Automatyzacja przepływu logistycznego materiałów pomiędzy obróbką a montażem,
- Reorganizacja sposobu zasilania detali (turbina, kolektor, wiązka),
- Linia dressingu – optymalizacja przepływu logistycznego – JIT/JIS oraz redukcja NVAA,
- System wózków automatycznych dla dostaw materiału do stacji dla linii montażu,
- Supermarketu dla optymalizacji przepływów logistycznych,
- Automatyzacja montażu miski olejowej op. 510,
- Redukcja kosztów utrzymania ruchu – regeneracja komponentów maszyny (...)"
(dowód: akta kontroli str. 642-650)

W latach 2011-2016 Spółka nie korzystała z innych form wsparcia ze środków publicznych takich jak: kredyt technologiczny bądź premia technologiczna na projekty innowacyjne czy badawczo-rozwojowe, niż wynikające z wyżej wymienionych umów⁵. Spółka nie ubiegała się o uzyskanie statusu centrum badawczo-rozwojowego w rozumieniu art. 17 ustawy z dnia 30 maja 2008 r. o niektórych formach wspierania działalności innowacyjnej⁶. Spółka na podstawie zezwolenia nr 262 z dnia 29 lipca 2008 r. uzyskała zgodę na prowadzenie działalności na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Spółka nie

⁵ Nie otrzymała również środków publicznych z innych źródeł, niezwiązanych z programami wspierania innowacji.

⁶ Dz.U. z 2015 r. poz. 1710 ze zm.

korzystała z ulgi podatkowej z tytułu prowadzenia działalności w specjalnej strefie ekonomicznej w oparciu o powyższe zezwolenie⁷.

(dowód: akta kontroli str. 642-650, 1789-1806)

Kwota nakładów, poniesiona w latach 2010-2016 na innowacje realizowane w Spółce, wyniosła ogółem 852 504 tys. zł, z tego: środki własne - 801 742,5 tys. zł (co stanowiło 94% nakładów na innowacje), środki unijne – 35 838,9 tys. zł⁸ (4%), dotacje budżetu państwa - 14 922,6 tys. zł⁹ (2%).

(dowód: akta kontroli str. 641)

Analizie poddano realizację przez Spółkę umowy POIG.04.05.01-00-004/08-00 z 19 maja 2009 r. zawartej z Ministrem Gospodarki¹⁰ o dofinansowaniu projektu pod nazwą „Budowa linii produkcyjnej nowatorskiego małego silnika benzynowego” w ramach POIG. Jej przedmiotem było dofinansowanie projektu polegającego na wprowadzeniu na rynek innowacji produktowej pod postacią uruchomienia produkcji silnika spalinowego o pojemności około 900 cm³, poprzez wdrożenie zaawansowanej technologii oraz związane z tym:

- 1) nabycie m.in. linii: obróbki wału korbowego, obróbki korpusu silnika, obróbki głowicy cylindrów, montażu silnika i testów oraz dodatkowego wyposażenia i oprzyrządowania do maszyn;
- 2) wdrożenie innowacji organizacyjnej prowadzącej do udoskonalenia pełnego cyklu produkcji, polegającej na wprowadzeniu nowego rozwiązania pod nazwą World Class Manufacturing¹¹.

W opisie Projektu objętego umową POIG.04.05.01-00-004/08-00, ujętym we wniosku o dofinansowanie, m.in. scharakteryzowano produkt oraz technologię, w tym cechy świadczące o ich konkurencyjności i innowacyjności. Ponadto oprócz skwantyfikowanych wskaźników realizacji celów projektu (wskaźniki produktu i rezultatu) określono także szereg innych celów, korzyści, cech, parametrów itp., dotyczących projektu oraz charakteryzujących innowacyjność planowanego produktu, a także technologii jego wytwarzania, takich jak np.:

- zmniejszenie emisji zanieczyszczeń w porównaniu do konwencjonalnych linii produkcyjnych;

⁷ Zezwolenie to zostało cofnięte decyzją z dnia 3 września 2014 r. Spółka natomiast korzystała ze zwolnienia określonego w art. 17 ust. 1 pkt 34 w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2016 r., poz. 1888 ze zm.) na podstawie zezwolenia na działalność w specjalnej strefie ekonomicznej wydanego innej spółce, przejętej w grudniu 2011 r., w związku z realizacją przez przejętą spółkę innej inwestycji zakończonej w 2000 r.

⁸ W ramach projektu POIG „Budowa linii produkcyjnej nowatorskiego małego silnika benzynowego”.

⁹ Z tego 6 324,5 tys. zł w ramach projektu POIG „Budowa linii produkcyjnej nowatorskiego małego silnika benzynowego” oraz 8 598,1 tys. zł wsparcia finansowego dla Spółki w ramach ustanowionego uchwałą Rady Ministrów nr 246/2009 z 22 grudnia 2009 r. programu wieloletniego pn. „Wsparcie finansowe inwestycji realizowanej przez FIAT Powertrain Technologies Poland sp. z o.o. w Bielsku-Białej pod nazwą: Zakład produkcji małych silników benzynowych, w latach 2010-2013”.

¹⁰ Zwanej dalej „Umową”.

¹¹ Opiera się na koncepcjach: Total Quality Control; Total Productive Maintenance; Total Industrial Engineering; Just in time.

- zminimalizowanie wpływu Projektu na stan wód – m.in. podczyszczanie w neutralizatorze ścieków przed ich przekazaniem do oczyszczalni;
- osiągnięcie przez nową jednostkę napędową znacznej redukcji CO₂ w stosunku do ówczesnie produkowanych silników z zapłonem iskrowym, a także spełnianie przez nową jednostkę wymagań dyrektyw UE w zakresie dopuszczalnej emisji związków szkodliwych spalin: normy Euro 5, a później także normy Euro 6;
- wyposażenie silnika nowej generacji w dwojaki system zasilania – benzyną bezołowiową oraz gazem ziemnym;
- redukcja wagi silnika o 20% i jego rozmiarów o 25%;
- obniżenie zużycia paliwa i emisji CO₂ o ok. 10-15%;
- zastosowanie w silniku nowatorskiego, zintegrowanego układu sterowania zaworami dolotowymi;
- zastosowanie systemu Start&Stop współpracującego ze skrzynią biegów w systemie MTA oraz specjalnym typem sprzęgła prowadzące do kilkuprocentowych oszczędności w zużyciu paliwa.

Ponadto w opisie tym stwierdzono, że fakt niestosowania technologii na świecie jest wynikiem ochrony patentowej, a fabryka będzie jedyną tego typu wytwarzającą dwucylindrowe silniki o pojemności około 900 cm³ w grupie Fiat w Europie. Źródłami potwierdzenia innowacyjności stosowanych technologii był fakt, iż w silniku tym zostały zastosowane rozwiązania konstrukcyjne chronione ponad 20 patentami, zgłoszonymi do ochrony w okresie prac eksperymentalnych i rozwojowych nad silnikiem, udzielonymi w latach 2001-2007 na rzecz Centro Ricerche FIAT.

Proces produkcyjny miał się składać zasadniczo z czterech etapów: produkcji głowicy cylindra, korpusu silnika, wału korbowego oraz montażu elementów silnika. Zakres rzeczowy projektu obejmował zakup i instalację elementów linii obróbki wału korbowego, linii obróbki korpusu silnika, linii obróbki głowicy cylindrów, linii montażu silnika i testów, dodatkowego wyposażenia i oprzyrządowania do maszyn¹².

(dowód: akta kontroli str. 6-466, 526-638)

Innowacyjność Projektu została potwierdzona przez Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Samochodów Małolitrażowych „BOSMAL” z siedzibą w Bielsku-Białej, będący jednostką naukową w rozumieniu art. 2 pkt 9 z wyłączeniem lit. g ustawy z dnia 8 października 2004 r. o zasadach finansowania nauki¹³. W wydanej opinii z lipca 2008 r. podano m.in., że:

- Inwestycja polega na zakupie lub wdrożeniu rozwiązania technologicznego, które jest stosowane na świecie przez okres nie dłuższy niż rok;
- Planowany do uruchomienia silnik jest w pełni nowatorskim rozwiązaniem konstrukcyjnym. Zastosowano w nim wiele nowych rozwiązań chronionych ponad dwudziestoma patentami, zgłoszonymi do ochrony w okresie prac eksperymentalnych i rozwojowych nad silnikiem, udzielonymi w latach

¹² Planowane wydatki w ramach Projektu podzielono na siedem kategorii: 1) Linia obróbki wału korbowego, 2) Linia obróbki korpusu silnika, 3) linia obróbki głowicy cylindrów, 4) linia montażu silnika i testów, 5) Dodatkowe wyposażenie i oprzyrządowanie do maszyn, 6) Oprzyrządowanie u dostawców, 7) Inne.

¹³ Wg brzmienia ówczesnie obowiązującej ustawy (Dz. U. z 2004 r., Nr 238, poz. 2390 ze zm.).

2001-2007 na rzecz Centro Ricerche FIAT. Patenty te dotyczą szczegółów rozwiązań elektronicznie sterowanego, hydraulicznego systemu sterowania zaworami dolotowymi w silniku. System ten pozwala uzyskiwać zmienny skok zaworów i zmienne fazy otwarcia i zamknięcia zaworów w różnych stanach pracy silnika. Tego typu silnik nie jest dotychczas produkowany w świecie;

- Silnik SGE 0.9L MultiAir, planowany do wdrożenia do produkcji w zakładzie FIAT Powertrain Technologies Poland w Bielsku-Białej w 2009 r. będzie najnowocześniejszym, małym silnikiem o zapłonie iskrowym, zasilanym benzyną lub CNG, przeznaczonym do napędu samochodów osobowych segmentu A, który będzie produkowany w Unii Europejskiej w tym czasie. Konstrukcja tego silnika jest bardzo nowatorska i zawiera nowe, po raz pierwszy zastosowane w seryjnej produkcji rozwiązania.

(dowód: akta kontroli str. 81-93)

Okres kwalifikowalności wydatków ustalono od 1 września 2008 r. do 31 grudnia 2014 r. Zmiany do Umowy¹⁴ wprowadzane były w formie aneksów¹⁵ i dotyczyły m.in.: zwiększenia lub zmniejszenia kwot nakładów oraz kwot kwalifikowalnych dla poszczególnych kategorii wydatków, zmiany nazwy spółki, przesunięć kwot poniesionych wydatków kwalifikowalnych w poszczególnych okresach, przesunięć kwot zakupów w ramach poszczególnych działań, zmiany wskaźnika rezultatu.

I tak, aneksem nr 2 z 9 kwietnia 2010 r. zmieniono miarę wskaźnika odnoszącego się do przekazanych ścieków technologicznych do oczyszczenia w poszczególnych latach, zastępując wartość podaną w m³ wskaźnikiem procentowym ilości ścieków przekazanych do oczyszczania (100% w każdym roku). Aneksem nr 6 z dnia 12 czerwca 2014 r. zmieniono wskaźnik rezultatu odnoszący się do zatrudnienia z 400 etatów¹⁶ na 280 etatów¹⁷ w latach 2014-2016 i 400 w 2017 r. oraz w kolejnych latach. Powyższa zmiana motywowana była znacznym zmniejszeniem wolumenu sprzedaży silników na skutek okoliczności zewnętrznych, na które Spółka nie miała wpływu, a wiążących się z kryzysem ekonomicznym i dekoniunkturą na rynku motoryzacyjnym, w szczególności europejskim.

Aneksem nr 9 z dnia 18 listopada 2016 r. zmieniono niektóre załączniki do umowy¹⁸, w związku z planowanym rozszerzeniem produkcji o trzycylindrowy silnik o pojemności 1 litra oraz o silnik czterocylindrowy o pojemności 1,3 litra, przy utrzymaniu produkcji dotychczasowego silnika. Według pisma Spółki z 2 listopada 2016 r. o akceptację zmian w Projekcie, produkcja zmodyfikowanych silników będzie wykorzystywała innowacyjne rozwiązania technologiczne zastosowane już w obecnie produkowanych silnikach, przy zachowaniu dotychczasowych faz procesu technologicznego, ponadto zostaną zastosowane nowe technologie dla

¹⁴ Siedem zmian dokonano na wniosek Spółki, a dwie z inicjatywy Instytucji Wdrażającej.

¹⁵ W dniach: 16 listopada 2009 r.; 9 kwietnia 2010 r.; 24 września 2010 r.; 31 sierpnia 2011 r.; 5 grudnia 2013 r.; 12 czerwca 2014 r.; 28 sierpnia 2014 r.; 27 października 2015 r.; 18 listopada 2016 r.

¹⁶ W tym 40 dla kobiet.

¹⁷ W tym 20 dla kobiet.

¹⁸ Tj.: „Rodzaj, cel i uzasadnienie realizacji projektu”, „Nowy lub zasadniczo zmieniony produkt (wyrób lub usługa) wdrożony w wyniku realizacji projektu”, „Charakterystyka technologii stanowiącej główny przedmiot projektu. Elementy innowacyjności (dotyczy poddziałania 4.5.1.)”, „Sposób wdrażania technologii”.

zwiększenia architektury modułowej. Zmodyfikowane silniki mają umożliwić uzyskanie wyższych momentów obrotowych i lepsze osiągi. W połączeniu z redukcją emisji CO₂ będzie zachodziła możliwość ich wykorzystania w wyższych segmentach samochodów bez odczuwalnej zmiany jakości jazdy. Jednocześnie, jak zaznaczono w ww. piśmie Spółka nie planuje rezygnować z produkcji dotychczasowego silnika SGE 0,9L MultiAir objętego Projektem. Ma być on w dalszym ciągu produkowany zgodnie z parametrami technicznymi wskazanymi we wniosku przy wykorzystaniu dotychczasowej technologii.

(dowód: akta kontroli str. 6-466, 526-638, 2227-2235)

Spółka zakończyła realizację Projektu¹⁹ w okresie kwalifikowalności wydatków, ustalonym w Umowie (od 1 września 2008 r. do 31 grudnia 2014 r.), składając 22 grudnia 2014 r. w Ministerstwie Gospodarki²⁰ wniosek o płatność końcową²¹. Okres trwałości projektu rozpoczął się 21 maja 2015 r.²²

(dowód: akta kontroli str. 639-640, 652-657)

Całkowity koszt realizacji Projektu wg Umowy po zmianach wyniósł 1 114 816,5 tys. zł, kwota wydatków kwalifikowalnych – 668 518,0 tys. zł, a kwota dofinansowania - 100 277,7 tys. zł.

Ostatecznie kwota zaakceptowanych przez Instytucję Wdrażającą wydatków związanych z Projektem wyniosła 1 192 411,5 tys. zł, w tym kwalifikowalnych – 667 102,7 tys. zł, a dofinansowanie wyniosło 100 065,4 tys. zł (z czego środki europejskie stanowiły 85 055,6 tys. zł, a środki budżetu państwa - 15 009,8 tys. zł) i odbyło się poprzez refundację poniesionych wydatków w formie płatności pośrednich oraz płatności końcowej na podstawie składanych przez Spółkę wniosków o płatność, zgodnie z § 7 ust. 1 Umowy.

(dowód: akta kontroli str. 6-466, 639-640, 720, 725, 786-1788)

Spółka spełniła wymogi wynikające z § 7 ust. 12 Umowy - informatyczny system ewidencji księgowej posiadał odrębny kod oznaczenia środków trwałych i pozwalał na identyfikację transakcji oraz operacji płatności faktur związanych z Projektem. Dodatkowo prowadzono rejestry płatności (nakładów związanych z inwestycją) przy pomocy programu Excel pozwalające m.in. na określenie klasyfikacji środka trwałego, jego dostawcy, faktury, numeru księgowego, daty zapłaty, kwoty wydatku, opis wydatku, sposobu płatności.

(dowód: akta kontroli str. 658-673, 729, 2027-2226)

¹⁹ Rzeczową realizację projektu zakończono 25 marca 2014 r.

²⁰ Pełniącym funkcję Instytucji Wdrażającej/Instytucji Pośredn. II stopnia. Zadania w tym zakresie wykonywał Departament Wdrażania Programów Operacyjnych w Ministerstwie Gospodarki, któremu powierzono w ramach poddziałania 4.5.1 POIG realizację zadań odnoszących się bezpośrednio do beneficjentów.

²¹ Zgodnie z zapisami Umowy o dofinansowanie, przez dzień zakończenia realizacji Projektu należało rozumieć dzień złożenia w Ministerstwie Gospodarki wniosku o płatność końcową. Wg § 6 ust. 7 Umowy, zakończenie realizacji Projektu oznaczało wykonanie pełnego zakresu rzeczowego, zgodnie z harmonogramem rzeczowo-finansowym, udokumentowanie wykonania robót, dostaw i usług odpowiednimi protokołami odbioru lub innymi dokumentami potwierdzającymi zgodność realizacji z warunkami umowy oraz zrealizowanie przez Beneficjenta wszystkich płatności w ramach Projektu.

²² Zgodnie z pismem Departamentu Innowacji Ministerstwa Rozwoju z dnia 8 czerwca 2016 r.

Spółka wraz z wnioskami o płatność przekazywała dokumenty potwierdzające rzeczowe wykonanie Projektu w zakresie wynikającym z harmonogramu rzeczowo-finansowego. Elementami wniosków o płatność były sprawozdania z realizacji Umowy dotyczące realizacji postępów rzeczowych Projektu, na podstawie których ustalono, że Spółka zakupiła i zainstalowała elementy linii obróbki wału korbowego, linii obróbki korpusu silnika, linii obróbki głowicy cylindrów, linii montażu silnika i testów, oraz dodatkowe wyposażenie i oprzyrządowanie do maszyn.

(dowód: akta kontroli str. 786-1788)

Realizując § 11 Umowy w zakresie działań promocyjnych dotyczących projektu, przy wjeździe do Zakładu oraz przy wejściu na halę produkcyjną zostały umieszczone tablice pamiątkowe zawierające informacje o finansowaniu przedsięwzięcia ze środków unijnych.

(dowód: akta kontroli str. 674-719, 769-785)

Realizacja Umowy była objęta kontrolą przeprowadzoną w Spółce przez Ministerstwo Gospodarki (Instytucję Wdrażającą)²³ oraz podmiot prywatny²⁴ na zlecenie Ministerstwa Gospodarki w zakresie m.in.: prowadzenia ewidencji księgowej, promocji Projektu, realizacji wskaźników, sprawozdawczości, dokonywania wydatków, w tym stosowania konkurencyjnych zasad wyboru dostawców określonych w § 12 umowy o dofinansowanie. Nie stwierdzono nieprawidłowości i naruszeń prawa w ww. czterech kontrolach. Ponadto Dyrektor Urzędu Kontroli Skarbowej w Katowicach na podstawie upoważnienia Generalnego Inspektora Kontroli Skarbowej przeprowadził w Spółce dwukrotnie²⁵ czynności w zakresie audytu gospodarowania środkami pochodzącymi z budżetu Unii Europejskiej. W trakcie zarówno pierwszych, jak i drugich czynności audytowych ustalono, że Spółka przy udzielaniu zamówień²⁶ naruszyła zapisy § 12 Umowy o dofinansowanie, w związku z czym została zobligowana do zwrotu środków. W pierwszym przypadku w łącznej kwocie 15 600,47 zł²⁷, a w drugim przypadku w łącznej kwocie 12 811,50 zł²⁸. Środki te zostały przez Spółkę zwrócone na rachunek Ministra Gospodarki oraz Ministra Finansów.

(dowód: akta kontroli str. 2027-2226)

Zakres rzeczowy Projektu został zrealizowany zgodnie z umową o dofinansowanie. Wskaźniki produktu i rezultatu zostały osiągnięte w zakładanych we wniosku o dofinansowanie wysokościach, co przedstawiono w dalszej części niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

²³ W 2009 r., 2011 r., a w 2015 r. przez Ministerstwo Rozwoju.

²⁴ W 2010 r.

²⁵ W 2014 i 2015 r.

²⁶ Przy pierwszym audycie sześciu zamówień, a przy drugim jednego zamówienia.

²⁷ Na którą to kwotę składało się 85% należności głównej stanowiącej środki europejskie w wys. 12 023,65 zł, 15% należności głównej stanowiącej środki krajowe w wys. 2 121,82 zł oraz odsetki podatkowe od należności głównej w wys. 1 455,00 zł.

²⁸ Na którą to kwotę składało się: 85% należności głównej stanowiącej środki europejskie w wys. 10 106,93 zł, 15% należności głównej stanowiącej środki krajowe w wys. 1 783,57 zł oraz odsetki podatkowe od należności głównej w wys. 921,00 zł.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2. Efekty wsparcia procesu inwestycyjnego

Opis stanu
faktycznego

Projekt obejmował innowację produktową i procesową, w wyniku której Spółka wprowadziła na rynek nowoczesny silnik spalinowy o pojemności około 900 cm³, stanowiący nowy produkt dla Spółki. Zgodnie z wydaną opinią o innowacyjności, produkt i proces jego wytworzenia był innowacyjny, objęty zgłoszonymi ponad 20 patentami i nie był stosowany dłużej niż rok. W ramach tego Projektu wprowadzono również innowację organizacyjną - ciągłe doskonalenie w ramach programu World Class Manufacturing. Projekt realizowano zgodnie z Umową, co zostało przedstawione powyżej w pkt 1 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. . 6-466, 526-640, 652-657, 720, 725, 786-1788)

Spółka osiągnęła na 31 grudnia 2014 r., tj. koniec realizacji Projektu jego cel czyli wybudowała linię produkcyjną nowatorskiego małego silnika benzynowego oraz osiągnęła zakładany wskaźnik produktu polegający na wdrożeniu technologii produkcji tego silnika, jak również osiągnęła następujące wskaźniki rezultatu:

- liczba nowych miejsc pracy (w tym dla kobiet) – co najmniej 280 etatów²⁹ (w tym 20 etatów dla kobiet³⁰);
- liczba nowych produktów i wytworzonych technologii wprowadzonych na rynek – wartość wskaźnika 1;
- wprowadzenie innowacji organizacyjnej – wartość wskaźnika 1;
- wprowadzenie innowacji samodzielnie – wartość wskaźnika 1;
- utworzenie własnego działu B+R lub nawiązanie trwałej współpracy z jednostką badawczo-rozwojową³¹ – wartość wskaźnika 1;
- przekazanie ścieków technologicznych do oczyszczenia – wartość wskaźnika 100%.

(dowód: akta kontroli str. 6-466, 526-640, 652-657, 720, 725, 786-1788)

W latach 2015-2016 projekt nie był poddawany zasadniczej modyfikacji w celu osiągnięcia nieuzasadnionej korzyści, a osiągnięte wskaźniki produktu i rezultatu były utrzymane. Na dzień 15 września 2017 r. Spółka zatrudniała 377 osób i jak wyjaśniła Członek Zarządu, do końca roku zamierza osiągnąć zakładany wskaźnik rezultatu na poziomie 400 etatów (w tym 40 dla kobiet), zgodnie z aneksem nr 6 do Umowy.

(dowód: akta kontroli str. 6-466, 526-640, 652-657, 720, 725, 786-2026)

²⁹ Zatrudnienie w latach: 2014 r. – 284; 2015 r. – 284; 2016 r. – 287.

³⁰ Zatrudnienie w latach: 2014 r. – 23, 2015 r. – 21, 2016 r. – 20.

³¹ Na mocy umowy z dnia 2 stycznia 2010 r. Spółka nawiązała bezterminową współpracę z Ośrodkiem Badawczo-Rozwojowym Samochodów Małolitrażowych „BOSMAL” na prowadzenie prac m.in. w zakresie: konstrukcyjnej obsługi produkcji, obsługi normalizacyjnej, badań materiałów, części, zespołów i samochodów oraz innych prac, w tym badawczo-rozwojowych.

Spółka w roku poprzedzającym realizację Projektu nie osiągnęła żadnych przychodów netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów, natomiast w roku zakończenia realizacji projektu objętego dofinansowaniem ze środków budżetowych w formie dotacji celowej (umowa z 13 stycznia 2011 r.), tj. w 2013 r. przychody te wyniosły 483 490,0 tys. zł, w 2014 r. - 553 322,6 tys. zł, w 2015 r. - 439 718,4 tys. zł, w 2016 r. - 382 174,9 tys. zł, a udział w nich przychodów ze sprzedaży produktów innowacyjnych wprowadzonych na rynek w latach 2013-2016 wyniósł 100%. Poziom osiągniętych przychodów był niższy od przyjętego w biznes planie dla Projektu, co związane było z niższym poziomem produkcji od zakładanego na poziomie 400-450 tys. sztuk rocznie. Przychody z eksportu stanowiły ok. 53% przychodów ogółem³².

Jak wyjaśniła Członek Zarządu Spółki: „(...) koniunktura na rynku motoryzacyjnym w latach 2010-2014 w sposób drastyczny odbiegała od przewidywań i założeń branych pod uwagę w trakcie analizy biznesowej (...). Z powodu kryzysu ekonomicznego, który (...) miał charakter strukturalny, przewidywania co do rejestracji nowych pojazdów samochodowych w Europie zostały znacząco skorygowane. Sytuacja, w której znalazła się grupa FCA była jeszcze trudniejsza, z uwagi na historyczną obecność jej produktów skoncentrowaną na rynkach głównie takich państw jak Włochy, Hiszpania i Francja, gdzie tendencje rynkowe są jeszcze gorsze niż w pozostałych krajach (...)”.

(dowód: akta kontroli str. 169, 211-212, 721-723, 1789-1793)

Projekt, którego zakres opisano powyżej w niniejszym wystąpieniu pokontrolnym, obejmował innowację produktową i procesową, w wyniku której Spółka wprowadziła na rynek nowoczesny silnik spalinowy o pojemności około 900 cm³, stanowiący nowy produkt dla Spółki. Z przedłożonych przez Spółkę dokumentów oraz złożonych wyjaśnień wynika, że produkt będący przedmiotem Projektu, a także technologia jego wytwarzania charakteryzowała się cechami ujętymi we wniosku o dofinansowanie. I tak, m.in. przy jego konstrukcji zastosowano innowacyjne rozwiązania chronione ponad dwudziestoma patentami, dwucylindrowy silnik został wyposażony w dwójaki system zasilania, cechowała go m.in. niska waga i niski koszt produkcji³³ oraz spełniał wymagania dotyczące emisji spalin, tj. unijne normy Euro 5 i Euro 6. W ramach Projektu wprowadzono również innowację organizacyjną obejmującą program World Class Manufacturing.

(dowód: akta kontroli str. 6-219, 642-645, 1789-2026)

Członek Zarządu Spółki wyjaśniła, że Spółka nie osiągnęła dodatkowych korzyści związanych z realizacją Projektu oprócz wymienionych we wniosku o dofinansowanie.

(dowód: akta kontroli str. 1789, 1791)

³² W założeniach Projektu, ujętych we wniosku o dofinansowanie szacowano, że ok. 90% produkcji będzie przeznaczanej na eksport (głównie na rynek UE), tak bezpośrednio jak i w produkowanych w Polsce modelach samochodów.

³³ Osiągając korzystniejsze od zakładanych wyniki w stosunku do porównywanej jednostki napędowej.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

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 z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli³⁴ 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 Delegatury NIK w Katowicach.

Katowice, dnia 29 września 2017 r.

**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach**

Kontroler

**Mieczysław Handzel
Gł. Specjalista kontroli państwowej**

.....

³⁴ Dz.U. z 2017 r., poz. 524.