



**Informacja o wynikach kontroli  
przekształceń własnościowych  
Fabryki Samochodów Małolitrażowych  
w Bielsku-Białej**

Na podstawie art. 23 ust. 3 pkt 1 ustawy  
z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli  
informacja niniejsza została zaopiniowana przez  
KOLEGIUM NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI  
w dniu 24 stycznia 1996 r.

## SPIS TREŚCI

	str.
<b>I. WSTĘP</b>	<b>1</b>
1. Cel i zakres kontroli	1
2. Ważniejsze terminy dotyczące procesu przekształceń FSM	3
3. Stan prawny	5
<b>II. USTALENIA KONTROLI</b>	<b>11</b>
1. Przekształcenie FSM w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa	11
2. Wpływ współpracy z FIATEM na zmiany własnościowe FSM	12
3. Sytuacja ekonomiczna FSM przed prywatyzacją (do 1992 r.)	15
4. Stan dokumentacji prywatyzacyjnej i koszty jej opracowania	16
5. Przebieg procesu negocjacyjnego	18
6. Proces zawarcia Umowy Definitywnej	20
6.1. Decyzje Rady Ministrów w sprawie Umowy Definitywnej	20
6.2. Zawarcie Umowy Definitywnej	24
6.3. Warunki Daty Otwarcia	25
6.4. Warunki Daty Zamknięcia	26
7. Wyodrębnienie i określenie wartości Wnoszonego Przedsiębiorstwa	27
8. Restrukturyzacja zadłużenia FSM SA	29
8.1. Zadłużenie krajowe przejęte przez Skarb Państwa	30
8.2. Zadłużenie FSM SA w konsorcjum banków przejęte przez FAP	31
9. Utworzenie spółek NEWCO	32
10. Zapewnienia i przyrzeczenia stron Umowy Definitywnej	35
11. Realizacja Umowy Definitywnej	37
11.1. Opłaty podatku granicznego	38
11.2. Przyrzeczenia zwolnień z podatku dochodowego	39
11.3. Zapewnienia przewagi względem konkurencji	40
11.4. Zwolnienia celne - kontyngent importu zaopatrzeniowego	44

11.5. Produkcja i sprzedaż samochodów	46
11.6. Przywileje w zakresie ochrony środowiska	52
11.7. Wykonanie zobowiązań wobec pracowników FSM SA	55
11.8. Wykonywanie przyrzeczeń w zakresie tzw. polonizacji produkcji	59
12. FSM Wytwórnia Wyrobów Różnych SA (FSM WWR SA)	62
13. Skutki finansowe przekształceń własnościowych FSM SA	64
14. Wyniki ekonomiczne spółek NEWCO	65
<b>III. PODSUMOWANIE I WNIOSKI</b>	<b>67</b>

# INFORMACJA

## o wynikach kontroli przekształceń własnościowych Fabryki Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej

### I. WSTĘP

#### 1. Cel i zakres kontroli

Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła w okresie od grudnia 1994 r. do czerwca 1995 r. z własnej inicjatywy kontrolę przekształceń własnościowych Fabryki Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej, w związku z prośbami związków zawodowych funkcjonujących w zakładach b. FSM w Tychach i Bielsku-Białej.<sup>1</sup>

O przeprowadzenie kontroli prywatyzacji FSM SA przy udziale Fiata Auto S.p.A. w Turynie (FIATA), zwrócił się również w styczniu 1995 r. Wiceprezes Rady Ministrów - Minister Finansów p. Grzegorz Kołodko.

FSM jako jedno z pierwszych przedsiębiorstw została przekształcona w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa (jsSP) w listopadzie 1990 r., a następnie część jej majątku została sprywatyzowana na podstawie Umowy Definitywnej, między Skarbem Państwa, reprezentowanym przez Ministra Finansów, a FIATEM, zawartej w dniu 28 maja 1992 r.

Celem kontroli było dokonanie - na podstawie wszelkiej dostępnej dokumentacji źródłowej, wyjaśnień i opinii - oceny procesu przekształceń własnościowych b. FSM, w tym zwłaszcza postanowień Umowy Definitywnej i jej realizacji, pod względem legalności, celowości, gospodarności oraz rzetelności.

Umowa Definitywna (licząca 96 stron, plus 809 str. załączników) traktowana była jako poufna. Brak informacji o przebiegu i skutkach transakcji budził zainteresowanie i emocje społeczne.

---

<sup>1</sup> Kontrolę przeprowadzono na podstawie ustawy z dnia 8 października 1980 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. Nr 22, poz. 82 i z 1989 r. Nr 34, poz. 178)

#### Kontrolą objęto:

- Ministerstwo Przekształceń Własnościowych (MPW), w zakresie dotyczącym przekształcenia FSM w jsSP i procesu negocjacji prywatyzacyjnych;
- Ministerstwo Finansów (MF), w zakresie dotyczącym całokształtu zagadnień związanych z prywatyzacją części przedsiębiorstwa spółki FSM przy udziale FIATA i realizację Umowy Definitywnej do końca 1994 r.;
- FSM WWR SA<sup>2</sup>, w zakresie funkcjonowania tego przedsiębiorstwa, po przejęciu przez FIATA Wnoszonego Przedsiębiorstwa<sup>3</sup>.

Na podstawie art. 22 ustawy o NIK, zebrano informacje i materiały o realizacji zobowiązań przez przedstawicieli organów administracji państwowej występujących w Umowie Definitywnej, tj.: Ministerstwie Przemysłu i Handlu (MPIH), Ministerstwie Współpracy Gospodarczej z Zagranicą (MWGzZ), Ministerstwie Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa (MOŚZNiL), Głównym Urzędzie Ceł (GUC) oraz Urzędzie Rady Ministrów (URM). Zebrano ponadto niezbędne dla kontroli informacje w Urzędzie Antymonopolowym, Państwowej Inspekcji Pracy (OIP z Katowic) oraz w Wojewódzkich Inspektoratach Ochrony Środowiska w Bielsku Białej i Katowicach.

Za pośrednictwem Ministerstwa Finansów uzyskano informacje ekonomiczne od spółek: Fiat Auto Poland SA w Bielsku Białej (FAP), Magneti Marelli Poland SA i Teksid Poland SA.

Drogą badań ankietowych, zebrano informacje z 45 przedsiębiorstw tworzących bazę kooperacyjną b. FSM związaną z uruchomieniem samochodu X1/79 (Cinquecento) o ich obecnej współpracy z FAP.

Wykaz jednostek, w których zebrano informacje drogą ankiet stanowi załącznik nr 1 do niniejszej informacji.

Wszystkie wartości w walucie polskiej w niniejszej informacji podane są w złotych przed denominacją.

## 2. Ważniejsze terminy dotyczące procesu przekształceń FSM

- 23 sierpnia 1990 r. - wspólny wniosek Dyrektora FSM i Rady Pracowniczej do Ministra Przekształceń Własnościowych o przekształcenie FSM w jsSP w trybie art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 13 lipca 1990 r. o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych<sup>4</sup> (zwanej dalej ustawą o p.p.p.)
- 23 listopada 1990 r. - przekształcenie FSM w jsSP FSM SA, przez Ministra Przekształceń Własnościowych p. Waldemara Kuczyńskiego, na podstawie art. 5 ustawy o p.p.p., Rejestracja Spółki nastąpiła 30 listopada 1990 r. w Sądzie Rejonowym w Bielsku-Białej
- 9 września 1991 r. - Rada Ministrów zezwoliła Ministrowi Przekształceń Własnościowych (uchwałą Nr 131/91) na szczególny tryb zbycia akcji FSM SA, tj. w drodze rokowań z FIATEM, a więc bez zachowania trybu przewidzianego art. 23 ustawy o p.p.p.
- 11 października 1991 r. - podpisanie z FIATEM przez Ministra Przekształceń Własnościowych p. Janusza Lewandowskiego i FSM SA, na podstawie uchwały RM Nr 131/91 Memorandum of Understanding (nazwane listem intencyjnym), w którym ustalono założenia do Umowy Definitywnej, przewidywanej do zawarcia do 15 grudnia 1991 r. Na podstawie tych uzgodnień FSM SA i FIAT na wyodrębnionym majątku FSM SA miały utworzyć spółki, w których 51% akcji miał objąć FIAT i 49% akcji strona polska przeznaczając 19,9% akcji dla pracowników na zasadach preferencyjnych. W umowie określono przywileje i preferencje (zwolnienia celne, podatkowe, kontyngenty bezcłowe) jakie Skarb Państwa przewidywał dla 3 spółek NEWCO<sup>5</sup>.
- 20 maja 1992 r. - Minister Finansów p. Andrzej Olechowski w obecności Prezesa Rady Ministrów p. Jana Olszewskiego podpisał z FIATEM "Protokół" uzgodnień nadający ostateczny kształt przewidywanej do zawarcia w dniu 28 maja 1992 r. Umowie Definitywnej. Strony "Protokołu" uzgodniły utworzenie spółek NEWCO na wyodrębnionym majątku FSM SA przez FIATA i Skarb Państwa. Uzgodniono również wysokość kapitałów akcyjnych,

<sup>2</sup> FSM WWR - FSM Wytwórnia Wyrobów Różnych SA, powstała w dniu 30 listopada 1993 r. w wyniku zmiany nazwy FSM SA, po wniesieniu podstawowej części jej majątku do spółek tworzonych z FIATEM.

<sup>3</sup> Oznacza ono wyodrębnioną część przedsiębiorstwa spółki FSM SA przeznaczoną do wniesienia przez Skarb Państwa do spółek NEWCO.

<sup>4</sup> Dz.U. Nr 51, poz. 298; zm.: Dz. U. z 1991 r. Nr 60, poz. 253, Nr 111, poz. 480; z 1994 r. Nr 121, poz. 591 i Nr 133, poz. 685.

<sup>5</sup> NEWCO - wspólna nazwa 3 spółek utworzonych z FIATEM, a mianowicie: Fiat Auto Poland SA w Bielsku Białej, Magneti Marelli Poland SA w Sosnowcu i Teksid Poland SA w Bielsku Białej.

- stanowiących łącznie 161 mln ECU, w których Skarb Państwa - wnosząc wkład pieniężny w wysokości 16 mln ECU oraz nabywając prawa płynące z akcji wydawanych z tytułu wniesienia przez FSM SA aportu w postaci wyodrębnionego przedsiębiorstwa - obejmie 10% akcji, a FIAT wniesie do spółek 145 mln ECU, obejmując 90% akcji. Nie przewidziano w strukturze kapitałowej spółek udziału pracowników.
- 26 maja 1992 r. - Sekretarz Stanu w MF Jerzy Zdrzałka przesłał (przy piśmie znak PR-7-3/5/92) do URM projekt Umowy Definitywnej i projekt uchwały Rady Ministrów dotyczący Umowy Definitywnej z FIATEM, z prośbą o skierowanie przesłanych projektów pod obrady RM. W dniu 26 maja 1992 r. Biuro Prezydzialne URM powyższe projekty, jako poufne, przesłało członkom Rady Ministrów.
- 27 maja 1992 r. - Uchwałą nr 55/92 (uchwała niepublikowana) Rada Ministrów przyjęła do wiadomości projekt Umowy Definitywnej między Skarbem Państwa reprezentowanym przez Ministra Finansów i Fabryką Samochodów Małolitrażowych a FIATEM.
- 28 maja 1992 r. - reprezentujący stronę polską Minister Finansów p. Andrzej Olechowski, występujący w imieniu Skarbu Państwa, p. Ryszard Welter Dyrektor Generalny FSM SA i Przewodniczący Rady Nadzorczej FSM SA p. Zbigniew Piotrowski zawarli Umowę Definitywną z FIATEM, reprezentowanym przez Dyrektora Generalnego p. Paolo Cantarella.
- 15 września 1992 r. - Minister Finansów p. Jerzy Osiatyński wystąpił do Rady Ministrów o ponownie upoważnienie do występowania w jej imieniu w Umowie Definitywnej, co Rada Ministrów uczyniła uchwałą Nr 101/92 z dnia 22 września 1992 r. (uchwała niepublikowana).
- 16 października 1992 r. - strony Umowy Definitywnej podpisały protokół o tzw. Dacie Otwarcia<sup>6</sup>, tzn uznały, że spełnione zostały warunki wstępne, umożliwiające podjęcie czynności bezpośrednio zmierzających do realizacji procesu zmian własnościowych.

<sup>6</sup> Data Otwarcia oznacza dzień, w którym wszystkie warunki określone w Umowie Definitywnej poprzedzające ten dzień zostały spełnione lub uchylone przez strony (patrz pkt 6.3 informacji).

- 15 września 1993 r. - strony Umowy Definitywnej poświadczyły Protokółem Zamknięcia spełnienie warunków umożliwiających zakończenie procesu przekształceń. W tym samym dniu, przedstawiciele Skarbu Państwa: Minister Finansów p. Jerzy Osiatyński i Dyrektor Generalny MF p. Ryszard Jacyno działający z pełnomocnictw kierowników Urzędów Rejonowych oraz przedstawiciele FSM SA: Dyrektor Generalny p. Ryszard Welter i przewodniczący Rady Nadzorczej p. Zbigniew Piotrowski zawarli z przedstawicielami FIATA i spółek: Fiat Auto Poland SA (zwaną dalej FAP), Magneti Marelli Poland SA i Teksid Poland SA "Umowy" przeniesienia własności przedsiębiorstw, wniesienia aportu przez Skarb Państwa (grunty i budynki stanowiące własność Skarbu Państwa) oraz wniesienia aportu przez FSM SA na rachunek Skarbu Państwa do ww wymienionych spółek. Po wniesieniu aportów, Umowa Definitywna została wdrożona do stosowania.

### 3. Stan prawny

Przekształcanie przedsiębiorstw państwowych w jsSP uregulowane zostało w art. 5 i 6 ustawy o p.p.p., natomiast udostępnianie akcji tych spółek osobom trzecim w art. 23, pracownikom w art. 24, a możliwości i uprawnienia do nieodpłatnego przejmowania długów prywatyzowanych spółek w art. 22 ww. ustawy.

- Art. 5 ustawy stanowi, że przekształcenia przedsiębiorstwa państwowego w jsSP dokonuje Minister Przekształceń Własnościowych, na wniosek dyrektora i rady pracowniczej przedsiębiorstwa, złożony po zasięgnięciu opinii ogólnego zebrania pracowników (delegatów) oraz opinii organu założycielskiego, a także na wniosek organu założycielskiego, złożony za zgodą dyrektora przedsiębiorstwa i rady pracowniczej po zasięgnięciu opinii ogólnego zebrania pracowników.
- Udostępnianie osobom trzecim akcji należących do Skarbu Państwa, w spółkach powstałych w wyniku przekształcenia przedsiębiorstwa państwowego, określone zostało przepisami rozdziału 3 ustawy o p.p.p. Zgodnie z art. 23 tej ustawy, akcje należące do Skarbu Państwa (poza akcjami dla pracowników udostępnionych na zasadach preferencyjnych) są zbywane w drodze przetargu, na podstawie oferty ogłoszonej publicznie, lub w wyniku rokowań podjętych na podstawie publicznego zaproszenia. Art. 23 w szczególnych przypadkach zezwala Ministrowi Przekształceń Własnościowych za zgodą Rady Ministrów na inny tryb zbycia akcji jsSP. Postępowanie przygotowawcze do udostępniania akcji jsSP osobom trzecim zostało określone art. 20 ustawy o p.p.p. i w rozporządzeniu Ministra Przekształceń Własnościowych z dnia 20

listopada 1990 r. w sprawie sposobu przeprowadzania analiz prawnych i ekonomiczno-finansowych przedsiębiorstwa spółki ich finansowania oraz kwalifikacji wymaganych od osób dokonujących analiz.<sup>7</sup> Procedury zlecenia wykonywania i odbioru prac wykonywanych przez firmy konsultingowe zostały uregulowane wewnętrznymi zarządzeniami Ministra Przekształceń Własnościowych.

- Pracownikom przedsiębiorstwa państwowego przekształconego w spółkę na podstawie art. 24 ustawy o p.p.p. przysługuje prawo zakupu na zasadach preferencyjnych do 20% ogólnej liczby akcji tej spółki, należących do Skarbu Państwa. Liczbę akcji sprzedanych na zasadach preferencyjnych poszczególnym grupom pracowników oraz warunki i terminy spłaty należności ma określać statut spółki.
- Stosownie do postanowień art. 22 ustawy o p.p.p., Minister Przekształceń Własnościowych, za zgodą Ministra Finansów, może za Skarb Państwa przejąć nieodpłatnie część lub całość długów spółki.

W dniu 28 maja 1992 r. Minister Finansów p. Andrzej Olechowski, występujący w imieniu Skarbu Państwa oraz p. Ryszard Welter Dyrektor Generalny FSM SA i p. Zbigniew Piotrowski Przewodniczący Rady Nadzorczej FSM SA podpisali z FIATEM Umowę Definitywną, w wyniku której nastąpiła prywatyzacja podstawowej części majątku FSM SA. Strona rządowa wskazując na Ministra Finansów, jako właściwego do podpisania Umowy Definitywnej powołała się na art. 4 ustawy z dnia 29 grudnia 1982 r. o urzędzie Ministra Finansów oraz urzędach i izbach skarbowych<sup>8</sup> (zw. dalej ustawą o urzędzie Ministra Finansów). Uchwałami niepublikowanymi Nr 55/92 Rady Ministrów z dnia 27 maja 1992 r. w sprawie umowy z Fiat Auto S.p.A oraz Nr 101/92 Rady Ministrów z dnia 22 września 1992 r. w sprawie realizacji postanowień umowy zawartej w dniu 28 maja 1992 r. z Fiat Auto SA, Rada Ministrów potwierdziła wybór Ministra Finansów, jako działającego w imieniu Skarbu Państwa w transakcji z FIATEM.

FIAT odmówił udziału w prywatyzacji kapitałowej FSM SA, polegającej na udostępnieniu akcji na podstawie ustawy o p.p.p., na rzecz wniesienia przez Skarb Państwa, części aktywów FSM SA do spółek joint venture.

W Umowie Definitywnej przewidywano utworzenie 3 spółek NEWCO, w których kapitał akcyjny, opłacony gotówką, miał objąć Skarb Państwa (10%) i FIAT (90%). Zasady tworzenia spółek z udziałem zagranicznym zostały określone w rozdziale 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1991 r. o spółkach z udziałem zagranicznym<sup>9</sup>.

- Art. 4 ust. 1 pkt 2 ustawy stanowi, że utworzenie spółek wymaga zezwoleń, jeżeli udziały lub akcje mają być objęte przez państwowe osoby prawne, w przypadku wnoszenia przez te osoby wkładów niepieniężnych stanowiących przedsiębiorstwo, nieruchomości lub część przedsiębiorstwa zdolną do

realizacji zadań gospodarczych. W art. 6 ust. 1 pkt 4 unormowano, iż zezwolenia wymaga objęcie akcji lub udziałów w spółce z udziałem zagranicznym, w przypadku wnoszenia wkładów niepieniężnych przez państwowe osoby prawne. W tych przypadkach uprawnionym do udzielania zezwoleń jest, stosownie do art. 8 ustawy, Minister Przekształceń Własnościowych.

- Art. 10 ustawy stanowi m.in., że wkłady kapitałowe podmiotów zagranicznych mogą być wnoszone w walucie polskiej pochodzącej ze sprzedaży walut wymienialnych, w postaci wkładów niepieniężnych, a także pochodzących z dochodów z udziałów lub akcji, sprzedaży lub umorzenia akcji lub udziałów, kwot należnych podmiotowi zagranicznemu jako współnikowi z podziału majątku lub likwidacji spółki.

Rozdział 3 omawianej ustawy wyposażył Ministra Finansów w uprawnienia do przyznawania spółkom joint venture ulg i przywilejów.

- art. 23 ustawy stanowi, że Minister Finansów po uzyskaniu pozytywnej opinii właściwego ministra, może zwolnić spółkę z podatku dochodowego gdy spełniła ona wyszczególnione w tym artykule uwarunkowania zarówno, co do wniesionego wkładu kapitałowego jak i działalności gospodarczej.
- art. 25 ustawy stanowi, że podmiot zagraniczny ma prawo przekazać za granicę, bez odrębnego zezwolenia dewizowego, walutę obcą zakupioną w banku dewizowym za kwoty wypłacone mu przez spółkę z tytułu udziału w zysku.

Kapitał akcyjny 3 spółek NEWCO miał być podwyższony, a Skarb Państwa miał objąć akcje w zamian za wniesienie przez FSM SA aportu w postaci wyodrębnionych części przedsiębiorstwa FSM SA, nazwanych zbiorczo Wnoszonym Przedsiębiorstwem. Uprawnienia płynące z posiadanych akcji w spółkach NEWCO zostały przejęte przez Skarb Państwa zgodnie z umową zawartą w październiku 1992 r. pomiędzy Skarbem Państwa reprezentowanym przez Ministra Finansów p. Jerzego Osiatyńskiego a FSM SA. Uzyskanie tych uprawnień nastąpiło w zamian za przejęcie przez Skarb Państwa - jak określono w umowie - *"wszelkich długów znanych i nieznanyc"* FSM SA. Po wniesieniu przez FSM SA do spółek NEWCO ww aportu, zmieniła ona firmę i obecnie występuje jako FSM WWR SA.

Przedmiotem zawartej Umowy Definitywnej była restrukturyzacja organizacyjna, majątkowa i finansowa przedsiębiorstwa spółki FSM SA oraz realizacja warunków na jakich strony umowy zamierzały przystąpić do jej wdrożenia.

Restrukturyzacja organizacyjno-majątkowa polegała na wyodrębnieniu z przedsiębiorstwa FSM SA trzech głównych centrów produkcyjnych (zwanyc w umowie Wnoszonym Przedsiębiorstwem), związanych bezpośrednio z produkcją samochodów, stanowiących 86,6% (ok. 15 bln zł) całości majątku trwałego Spółki i wniesieniu tego majątku przez FSM SA do utworzonych spółek NEWCO. W wyniku przeprowadzonej restrukturyzacji w FSM SA pozostało tzw. Niewnoszone Przedsiębiorstwo stanowiące ok. 13% majątku trwałego FSM SA. Poza infrastrukturą socjalno-mieszkaniową (budynki mieszkalne, hotele, stadiony, sady

<sup>7</sup> Dz. U. z 1991 r. Nr 2, poz. 10.

<sup>8</sup> jedn. tekst Dz.U. z 1994 r. Nr 106, poz. 511.

<sup>9</sup> Dz. U. z 1991 r. Nr 60, poz. 253, zm. Nr 80, poz. 350, Nr 111, poz. 480, 1993 r. Nr 134, poz. 646.

owocowe) w FSM SA pozostały 3 zakłady wytwórcze (produkcji rowerów, odkuwek i obrabiarek) oraz zakład remontowo-budowlany.

Restrukturyzacja finansowa polegała na oddłużeniu FSM SA na kwotę ok. 17 bln zł przez Skarb Państwa i utworzone spółki NEWCO, przy udziale banków oraz FIATA, który przejął od Skarbu Państwa i Banku Handlowego w Warszawie SA gwarancje spłaty kredytów zagranicznych.

Jeden z załączników Umowy Definitywnej stanowił imienny wykaz pracowników przewidzianych do zatrudnienia w spółkach NEWCO. Status pracowników, po przejęciu zakładu pracy przez innego właściciela regulują przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy<sup>10</sup> (K.p.).

- Art. 23' §2 K.p. stanowi, że *"W razie przejęcia zakładu pracy w całości lub części przez inny zakład, staje się on stroną w stosunkach pracy z pracownikami przejętego zakładu"*.
- Art. 23' §4 K.p. stanowi, że *"Za zobowiązania wynikające ze stosunku pracy powstałe przed zmianami organizacyjnymi, o których mowa w § 1-3, odpowiada w razie połączenia zakładów pracy lub przejęcia zakładu w całości - nowy zakład pracy, w razie zaś podziału zakładu pracy lub przejęcia jego części - odpowiadają solidarnie zakłady pracy utworzone w wyniku podziału lub uczestniczące w przejęciu"*.

Wdrożenie Umowy Definitywnej zostało uzależnione od spełnienia warunków składających się na Datę Otwarcia. Wśród tych warunków znajdował się szeroki pakiet tzw. przywilejów i ochrony rządowej, polegających na udzieleniu spółkom NEWCO oraz spółkom afiliowanym FIATA<sup>11</sup> przez właściwe organy administracji państwowej:

- licencji importowych i zwolnień od wszystkich opłat w imporcie dla potrzeb produkcji samochodów przez NEWCO,
- 1/3 wielkości wolnoćlowego kontyngentu samochodów importowanych do Polski z EWG,
- zwolnienia od podatku dochodowego do wysokości wniesionego do końca 1993 r. wkładu kapitałowego przez FIATA, bądź jego spółki afiliowane,
- zapewnienia możliwości sprzedaży w Polsce pojazdów produkowanych i importowanych przez NEWCO z zachowaniem przewagi względem konkurencji, wyrażonej 35% stopą opłat i podatków od zadeklarowanych wartości celnych.

<sup>10</sup> Dz. U. Nr 24, poz. 141; zm.: Dz. U. z 1975 r. Nr 16, poz. 91; z 1981 r. Nr 6, poz. 23; z 1982 r. N 31, poz. 214; z 1985 r. Nr 20, poz. 85 i Nr 35, poz. 162; z 1986 r. Nr 42, poz. 201; z 1987 r. Nr 21, poz. 124; z 1988 r. Nr 20, poz. 134; z 1989 r. Nr 20, poz. 107 i Nr 35, poz. 192; z 1990 r. Nr 4, poz. 19; Nr 43, poz. 251 i Nr 55, poz. 319; z 1991 r. Nr 53, poz. 226 i Nr 55, poz. 236 i 237; z 1994 r. Nr 113, poz. 547; z 1995 r. Nr 16, poz. 77.

<sup>11</sup> Spółki afiliowane FIATA - spółki inne niż Fiat Auto Sp. A. w Turynie, w których Fiat Auto jest właścicielem (bezpośrednim lub pośrednim) ponad 50% kapitału akcyjnego i kontroluje ich zarządy.

Realizacja przyznanych przywilejów i ochrony rządowej wymagała rozstrzygnięć przez organy administracji państwowej na podstawie ustawy o spółkach z udziałem zagranicznym oraz ustawy z dnia 28 grudnia 1989 r. - Prawo celne<sup>12</sup> (zw. dalej Prawem celnym).

Zgodnie z Prawem celnym, udzielenie ulg w poborze i płatności należności celnych może nastąpić na podstawie:

- Art. 4 ust. 5 pkt 2, uprawniającego Radę Ministrów do zawieszania poboru ceł, w drodze rozporządzenia, w przypadkach uzasadnionych potrzebami gospodarczymi lub społecznymi,
- Art. 87, uprawniającego organy celne do umorzenia w całości lub w części należności celnych, jeżeli dłużnik nie posiada majątku wystarczającego na przeprowadzenie z niego egzekucji należności celnych.

W Umowie Definitywnej zawarto zobowiązanie Skarbu Państwa do uzyskiwania *"decyzji, upoważnień lub innych odpowiednich dokumentów"* zapewniających, że działalność zakładów Wnoszonego Przedsiębiorstwa nie jest i nie będzie ograniczana lub obciążana jakimikolwiek sankcjami z tytułu naruszenia przepisów o ochronie środowiska. W przypadku nałożenia grzywnien lub innych sankcji na spółki NEWCO bądź na inne spółki afiliowane FIATA, mają być one zrekompensowane przez Skarb Państwa, w takim stopniu w jakim NEWCO zrealizują działania konieczne dla spełnienia wymagań nałożonych przepisami o ochronie środowiska.

Naczelnym organem administracji państwowej w zakresie ochrony środowiska jest Minister Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa - stosownie do ustawy z dnia 20 grudnia 1989 r. o utworzeniu urzędu Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa<sup>13</sup>. Ustawa z dnia 31 stycznia 1980 r. o ochronie i kształtowaniu środowiska<sup>14</sup> (zwana dalej ustawą o ochronie i kształtowaniu środowiska) oraz ustawa z dnia 24 października 1974 r. - Prawo wodne<sup>15</sup> (zw. dalej Prawem wodnym) upoważniły wojewodów do wydawania pozwoleń na korzystanie z naturalnego środowiska oraz określania z tego tytułu opłat. Prawo nakładania kar za nieprzestrzeganie określonych norm i przepisów przysługuje wojewódzkim inspektorom ochrony środowiska.

Zgodnie z przepisami ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska:

- Wojewoda ustala w drodze decyzji administracyjnej m.in. rodzaje i ilości substancji zanieczyszczających powietrze dopuszczalne do wprowadzenia do powietrza przez jednostkę prowadzącą działalność gospodarczą (art. 30 ust. 1) oraz opłaty za wprowadzenie zanieczyszczeń do powietrza (art. 86 ust 2 pkt. 2),

<sup>12</sup> jedn. tekst Dz.U. z 1994 r. Nr 71, poz. 312; zm. Dz. U. z 1995 r. Nr 87, poz. 434.

<sup>13</sup> Dz. U. Nr 73, poz. 433; zm.: Dz. U. z 1991 r. Nr 101, poz. 444 i Nr 114, poz. 492.

<sup>14</sup> jedn. tekst Dz.U. z 1994 r. Nr 49, poz. 196.

<sup>15</sup> Dz.U. Nr 38, poz. 230; zm.: Dz. U. z 1980 r. Nr 3, poz. 6; z 1983 r. Nr 44, poz. 201; z 1989 r. Nr 26, poz. 139 i Nr 35, poz. 192; z 1990 r. Nr 34, poz. 198 i Nr 39, poz. 222; z 1991 r. Nr 32, poz. 131 i Nr 77, poz. 335 oraz z 1993 r. Nr 40, poz. 183.

- Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska wymierza jednostce organizacyjnej karę pieniężną za przekroczenie co do rodzaju lub ilości substancji dopuszczalnych do wprowadzenia do powietrza (art. 110 ust. 1 pkt 1) w przypadku naruszenia przez jednostkę organizacyjną decyzji o dopuszczalnej emisji (art. 31 ust. 1), niezależnie od zastosowanych innych środków przewidzianych prawem, może wydać decyzję o wstrzymaniu działalności powodujących naruszenie art. 31,
- Art. 106 - art. 109 wprowadzona została odpowiedzialność karna za naruszenie wymagań ochrony środowiska.

#### Stosownie do przepisów Prawa Wodnego:

- Wojewoda wydaje pozwolenia wodnoprawne na korzystanie z wody oraz wprowadzanie ścieków do wód lub ziemi (art. 55). Przypadki cofnięcia lub ograniczenia wodnoprawnego bez odszkodowania lub za odszkodowaniem zostały enumeratywnie wymienione w art. 32-33. Za pobór wody stanowiącej własność państwa oraz za wprowadzenie ścieków do wód lub ziemi wojewoda pobiera opłaty (art. 56 ust. 1). Zasady pobierania opłat za pobór wody oraz za wprowadzenia ścieków do wód lub ziemi określone zostały w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 21 grudnia 1991 r. w sprawie opłat za szczególne korzystanie z wód i urządzeń wodnych.<sup>16</sup>
- Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska wymierza karę pieniężną za wprowadzenie do wód lub ziemi ścieków nie odpowiadających wymaganym warunkom, określonym w pozwoleniu wodnoprawnym lub bez pozwolenia wodnoprawnego. Kara pieniężna może być również wymierzona za pobór wody w ilości większej niż ustalona w pozwoleniu wodnoprawnym (art. 130 ust. 4). Zasady wymierzania kar pieniężnych określone zostały w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 21 grudnia 1991 r. w sprawie kar pieniężnych za naruszenie warunków jakim powinny odpowiadać ścieki wprowadzane do wód lub do ziemi.<sup>17</sup>

Wynegocjowany i przyjęty w Umowie Definitywnej tryb prywatyzacji FSM SA zakładał wykorzystanie przez Skarb Państwa innych niż przewidziane w ustawie o p.p.p. instrumentów cywilno-prawnych i aktywny jego udział przy tworzeniu spółek NEWCO oraz zapewnieniu sobie uczestnictwa w tych spółkach po podwyższeniu kapitału akcyjnego. Rezygnując ze "ścieżek" prywatyzacji określonych w ustawie o p.p.p., nie skorzystano również z istniejącej możliwości dokonania zmian własnościowych, polegających na powiązaniu kapitałowym pomiędzy FSM SA a FIATEM, na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 czerwca 1934 r. - Kodeks Handlowy<sup>18</sup> (K.h.).

Poza omówionymi wyżej uchwałami Rady Ministrów Nr 55/92 z dnia 27 maja 1992 r. i Nr 101/92 z 22 września 1992 r., w prywatyzacji majątku FSM SA miały zastosowanie następujące niepublikowane uchwały:

- uchwała Nr 212/87 Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 1987 r. w sprawie uruchomienia i rozwoju produkcji nowego małolitrażowego samochodu osobowego w latach 1991-2001,
- uchwała Nr 91/90 Rady Ministrów z dnia 25 czerwca 1990 r. w sprawie poręczenia państwowego dla Banku Handlowego SA w Warszawie,
- uchwała Nr 115/91 Rady Ministrów z dnia 14 sierpnia 1991 r. w sprawie udzielenia gwarancji spłaty kredytów udzielonych FSM przez FIAT AUTO S.p.A. z siedzibą w Turynie oraz Bank Handlowy SA w Warszawie,
- uchwała Nr 131/91 Rady Ministrów z dnia 9 września 1991 r. w sprawie zezwolenia na szczególny tryb zbycia akcji FSM SA należących do Skarbu Państwa,
- uchwała Nr 165/91 Rady Ministrów z dnia 17 grudnia 1991 r. w sprawie udzielenia poręczenia państwowego Bankowi Handlowemu SA w Warszawie na udzielone przez ten Bank gwarancje spłaty kredytów zagranicznych zaciągniętych przez FSM SA,
- uchwała Nr 102/92 Rady Ministrów z dnia 26 września 1992 r. w sprawie udzielenia poręczenia spłaty kredytów zaciągniętych przez FSM SA.

## II. USTALENIA KONTROLI

### 1. Przekształcenie FSM w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa

W dniu 23 sierpnia 1990 r. Dyrektor FSM wspólnie z Radą Pracowniczą złożyli wniosek do Ministra Przekształceń Własnościowych o przekształcenie FSM w jsSP z dniem 1 stycznia 1991 r. w trybie art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o p.p.p. Wniosek Dyrektora i Rady Pracowniczej, po uzupełnieniach proponowanych przez MPW, spełniał wymagania określone w postanowieniach ustawy o p.p.p. Wniosek poprzedzony był pozytywną opinią Ogólnego Zebrania Delegatów i organu założycielskiego, tj. Ministra Przemysłu. Minister Przemysłu uznając przekształcenie za celowe zwrócił jednak uwagę, że realizacja inwestycji o wartości ponad 6,6 bln zł, finansowanych kredytem przewidzianym do spłacenia do 1997 r., nie gwarantuje wykupienia akcji FSM w okresie 2 lat.

<sup>16</sup> Dz. U. Nr 125, poz. 556; od stycznia 1994 r. obowiązuje w tym zakresie rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 1993 r. w sprawie opłat za szczególne korzystanie z wód i urządzeń wodnych. (Dz. U. Nr 133, poz. 637)

<sup>17</sup> Dz. U. Nr. 125, poz. 557.

<sup>18</sup> Dz.U. Nr 57, poz. 502; zm.: Dz. U. z 1946 r. Nr 57, poz. 321; z 1950 r. Nr 34, poz. 312; z 1964 r. Nr 16, poz. 94; z 1969 r. Nr 13, poz. 95; z 1988 r. Nr 41, poz. 326; z 1990 r. Nr 94, poz. 98 i Nr 51, poz. 298; z 1991 r. Nr 35, poz. 155, Nr 94, poz. 418, Nr 111, poz. 480 i Nr 121, poz. 591; z 1995 r. Nr 96, poz. 478.

W syntetycznym uzasadnieniu wniosku o przekształcenie, Dyrektor i Rada Pracownicza FSM podały m.in.:

- "...FSM posiada dobrą, na tle krajowej gospodarki, sytuację ekonomiczną (...) niewydolność działań w formule przedsiębiorstwa państwowego jest szczególnie dotkliwa jako czynnik hamujący i ograniczający bardziej efektywne działanie i intensywniejszy rozwój ..."
- "...powodem skłaniającym do pilnych zmian własnościowych jest sygnalizowane przez FIATA przygotowanie jeszcze w 1990 r., koncepcji wspólnych przedsięwzięć organizacyjno-kapitałowych ..."

W dniu 23 listopada 1990 r. Minister Przekształceń Własnościowych p. Waldemar Kuczyński na podstawie art. 5 ustawy o p.p.p. dokonał przekształcenia FSM w jsSP FSM SA. Rejestracja Spółki nastąpiła w Sądzie Rejonowym w Bielsku-Białej w dniu 30 listopada 1990 r. Kapitał akcyjny Spółki wynosił 985 mld zł i dzielił się na 9 850 tys. akcji o wartości nominalnej 100 tys. zł. każda.

Zgodnie ze Statutem Spółki osoby zatrudnione w dniu jej wpisania do rejestru handlowego uzyskały prawo do nabycia do 20% ogólnej liczby akcji spółki na zasadach preferencyjnych, za cenę obniżoną o połowę w stosunku do ceny oferowanej w pierwszym dniu sprzedaży dla osób fizycznych, obywateli polskich. Prawo nabycia akcji na zasadach preferencyjnych, dotyczące 25.381 pracowników, nie zostało dotychczas zrealizowane.

## 2. Wpływ współpracy z FIATEM na zmiany własnościowe FSM

Rozpoczęty w 1990 r. proces przekształceń własnościowych FSM SA oraz prowadzone od 1991 r. negocjacje z FIATEM na zasadach wyłączności, zdeterminowane były istniejącym "Porozumieniem Ramowym" zawartym 9 września 1987 r. pomiędzy FIATEM a POL-MOT Sp. z oo z siedzibą w Warszawie. W ramach tego porozumienia zawarty został "Kontrakt o współpracy przemysłowej i handlowej pomiędzy FIATEM AUTO a POL-MOTem i FSM", obowiązujący do 2001 r., na produkcję i sprzedaż nowego samochodu małowitrazowego o nazwie projektowej X1/79, nazwanego później Cinquecento. Uchwałą Nr 212/87 Rady Ministrów przyjęte zostały do wiadomości zobowiązania FSM, przy jednoczesnym sprecyzowaniu podstawowych zadań i warunków realizacji tego kontraktu.

Negocjacje z każdym potencjalnym inwestorem strategicznym zainteresowanym prywatyzacją FSM powinny uwzględniać obowiązki i skutki wynikające z powyższego kontraktu.

- zadłużenia kredytowego FSM, głównie u FIATA lub związanych z nim organizacji finansowych, finansujących prowadzone od 1988 r. inwestycje pod produkcję Cinquecento,

- obowiązek zaspokojenia potrzeb handlowych FIATA na jego rynkach zagranicznych. Samochód Cinquecento był jedynym nowym modelem samochodu małowitrazowego FIATA w latach 1991-1993,
- uprawnienia FIATA do wprowadzania zmian w technologii i konstrukcji oraz wyłączność do zarządzania wyrobem w zakresie jakości i przepisów o homologacji,
- sfinansowania - pokrycia strat w eksporcie samochodów do sieci FIATA prowadzonym na warunkach określonych w kontrakcie X1/79.

Powyższe obowiązki oznaczały w praktyce wiodącą rolę FIATA w produkcji i sprzedaży samochodu Cinquecento do 2001 roku.

W "Porozumieniu Ramowym" postanowiono, że wszelkie spory z niego wynikające, nie dające się rozwiązać polubownie, mogą być rozstrzygane jedynie przez Sąd Arbitrażowy z siedzibą w Wiedniu według materialnego prawa szwajcarskiego.

Przedsięwzięcie X1/79 oprócz środków własnych FSM zostało sfinansowane kredytem dewizowym w kwocie ok. 707 mln DM i 40 mln ECU oraz kredytem krajowym w kwocie 1,59 bln zł. Spłata kredytów dewizowych miała nastąpić w latach 1992-1997 eksportem samochodów i części zamiennych do sieci FIATA. Rada Ministrów udzieliła w latach 1990-1991 gwarancji spłaty kredytów dewizowych FSM (wraz z odsetkami) do kwoty 907,7 mln DM i do 40 mln ECU. Gwarancji spłaty części kredytów krajowych udzielił za Skarb Państwa występujący w Umowie Definitywnej Minister Finansów (październik 1992 r.).

Postanowieniami kontraktu X1/79, POL-MOT otrzymał od FIATA wyłączną licencję na produkcję nowego samochodu w FSM, dla zaspokojenia całkowitych potrzeb handlowych na różnych rynkach prowadzonych przez własną sieć i pod własnym znakiem licencjodawcy, a także dla potrzeb rynku polskiego, krajów b. RWPG i Jugosławii. W ramach tych postanowień FIAT zobowiązał się do zakupu za dewizy od czerwca 1991 r. do grudnia 1997 r. 400 tys. szt. samochodów i minimum 100 tys. szt. samochodów od stycznia 1998 r. do grudnia 2001 r. Dla realizacji eksportu samochodów do sieci FIATA, strony kontraktu ustaliły zasady kształtowania tzw. cen transferowych dla FSM. Ustalono konstrukcje cen transferowych nie uwzględniały ponoszonych przez FSM kosztów i polegały na odjęciu od ceny sprzedaży (bez podatku) uzyskiwanej przez organizację FIATA, ustalonych marż handlowych oraz dopłat i premii dla koncesjonariuszy. Marże handlowe dla FIATA na rynku włoskim ustalono w wysokości: 22,25% ceny sprzedaży detalicznej (bez podatku) minus rabat i odpowiednio marże handlowe oraz 33% za tzw. opcje (specjalne wyposażenie). Dla samochodów przeznaczonych na inne zagraniczne rynki FIATA, jego filii lub jego importerów marża miała wynosić 15% ceny detalicznej (bez podatku) minus rabat i premia dla koncesjonariuszy. Na rynkach obsługiwanych przez FIATA, do wyłącznych jego kompetencji należało prowadzenie strategii handlowej, w tym planowanie sprzedaży i określanie ceny detalicznej.

Poziom uzyskiwanych cen transferowych przez FSM w latach 1991-1992 stanowił ok. 50% ceny detalicznej uzyskiwanej przez importerów i tylko w ok. 70% pokrywał ponoszone przez FSM koszty. Przykładową strukturę ceny modelu samochodu 704 ECE dla rynku włoskiego obrazuje załącznik nr 2 do niniejszej informacji.

W "Memorandum"<sup>19</sup> z dnia 19 września 1992 r., w części dotyczącej kwestii renegocjacji kontraktu X1/79 p. Zbigniew Piotrowski podał m.in. że:

- *"Porozumienie ramowe Fiat Auto - Polmot i Kontrakt o Współpracy Przemysłowej i Handlowej: Fiat Auto - Polmot/FSM (X1/79) były szczegółowo analizowane podczas przygotowań do negocjacji z Fiatem w ramach auditu prawnego, a także w trakcie trwania negocjacji. Kontrakt jest, zdaniem doradców prawnych Skarbu Państwa (Skadden, Arps,...) prawnie wiążący. Przewiduje zobowiązanie strony polskiej (Polmot/FSM, obecnie - FSM) do dostarczania do sieci handlowej Fiata samochodów Cinquecento (...) według warunków dostaw, w szczególności ceny transferowej, której konstrukcja jest zapisana explicite w kontrakcie..."*
- *"Przy obecnym koszcie produkcji (1 samochodu - dop. NIK) Cinquecento oznacza to stratę w eksporcie sieci Fiata rzędu USD 2000, - (dane z czerwca 1992 r.). Strona Polska wypracowała alternatywną pozycję negocjacyjną, opartą na formule kosztowej (cena transferowa na poziomie break-ewen, bez zysku)...Reakcją Fiata było przerwanie rozmów w dniu 30.01.1992 r."*
- *"...choć z prawnego punktu widzenia istniały i istnieją podstawy do renegocjacji kontraktu z 1987 r. (klauzula rebus sic stantibus - klauzula zmiennych warunków) to wynik arbitrażu (Fiat konsekwentnie odmawiał renegocjacji Umowy z 1987 r.) nie byłby pewny, zaś efekt nie tak wielki, aby wyeliminować znaczący "badwill" FSM-u, tkwiący przede wszystkim w wysokim koszcie produkcji Cinquecento. Trzeba także mieć na uwadze, że prawdopodobnie długotrwała konfrontacja z Fiatem w ramach postępowania arbitrażowego wymagałaby dużych środków z budżetu na podtrzymanie FSM-u."*
- *"W związku z uzgodnioną ostatecznie strukturą kapitałową spółek z Fiatem, minimalizującą wyeksponowanie Skarbu Państwa istotnie spada znaczenie kontraktu z 1987 r., nawet jeśli Fiat zdecyduje się konsekwentnie go utrzymać aż do wygaśnięcia. W każdym wypadku umowa z 1987 r. znajduje się wśród kontraktów przejmowanych przez Newcos."*

Jak z powyższego wynika, negocjatorzy polscy nie podjęli próby zmian kontraktu X1/79 do Umowy Definitywnej w ewentualnym postępowaniu arbitrażowym, uznając iż straty z tytułu eksportu samochodów do sieci FIATA zostaną przeniesione na spółki utworzone z FIATEM, w których Skarb Państwa będzie miał nieznaczny udział kapitałowy. Tym samym skutki strat

FSM SA w eksporcie zostały uwzględnione w metodyce wyceny aportu wnoszonego przez Spółkę do NEWCO.

### 3. Sytuacja ekonomiczna FSM przed prywatyzacją ( do 1992 r.)

W październiku 1992 r. w tzw. Dacie Otwarcia (finalizowania przedsięwzięcia prywatyzacyjnego z FIATEM) sytuacja ekonomiczna Spółki przedstawiała się następująco:

- ewidencyjna wartość majątku FSM (aktywa ogółem) wynosiła 29,8 bln zł, w tym majątku trwałego 18,1 bln zł.
- zadłużenie Spółki wynikające głównie z programu inwestycyjnego produkcji samochodu Cinquecento (kontrakt X1/79 z 1987 r.) wynosiło - na dzień 30 czerwca 1992 r. wg MF - łącznie ponad 17,2 bln zł, przy konieczności spłat od 2 - 2,5 bln zł rocznie. Przekraczało to możliwości płatnicze FSM SA. (Skarb Państwa był gwarantem większości tych długów).
- FSM SA zatrudniała ponad 23,8 tys. pracowników, z których ponad 1,5 tys. odbywało służbę wojskową, bądź przebywało na urloпах wychowawczych i macierzyńskich. W dniu przekształcania FSM w jsSP (listopad 1990 r.) zatrudnionych było 25,1 tys. osób.
- sytuacja ekonomiczna FSM od 1992 r. ulegała systematycznemu pogorszeniu. W latach 1989 - 1990 przedsiębiorstwo osiągało zysk netto w kwocie kolejno 124,4 mld zł i 708,2 mld zł, natomiast w 1991 r. FSM SA poniosła stratę 518,3 mld zł, a do 16 października 1992 r. (na Datę Otwarcia) strata netto wyniosła już 1.545,2 mld zł i miała tendencje wzrostowe.

Decydujący wpływ na pogarszanie się wyników ekonomicznych w latach 1991-1992 miały zmiany w centralnie stosowanych instrumentach finansowych, w tym: obniżenie, a następnie likwidacja 25% dopłat do cen transferowych eksportowanych samochodów oraz szybszy wzrost cen zaopatrzeniowych materiałów i komponentów niż cen samochodów. W ocenie Zarządu FSM SA nieefektywny eksport samochodu Cinquecento do sieci FIATA, realizowany na zasadach kontraktu z 1987 r. spowodował stratę w 1992 r. ok. 1,2 bln zł. Koszty samochodów eksportowanych w ramach tego kontraktu przekraczały o ok. 30-35% poziom cen uzyskiwanych od FIATA. Powodowało to straty jednostkowe rzędu 12 - 17 mln zł, a w przypadku niektórych odbiorców sięgały ponad 30 mln zł. Niekorzystne wyniki eksportu na warunkach kontraktu z 1987 r. nie były wyłącznie skutkiem przyjętego sposobu ustalania cen transferowych dla FSM, lecz także zjawisk inflacyjnych i kursów wymiany walut.

Po zawarciu Umowy Definitywnej w okresie od 23 lipca 1992 r. do 15 września 1992 r. w FSM SA trwał ok. 55-dniowy strajk. Głównym postulatem strajkowym był 100% przyrost płac. Ekonomiczne skutki strajku wg zarządu FSM SA stanowiło niewyprodukowanie

<sup>19</sup>"Memorandum w sprawie wybranych kwestii podnoszonych w związku z Umową Definitywną Skarb Państwa/FSM - Fiat Auto z 28.05.1992 r." (poufne) skierowane do: Ministra Finansów p. Jerzego Osiatyńskiego; Podsekretarza Stanu w URM p. Tadeusza Syryjczyka i Podsekretarza Stanu: J. Zdrzałki w MF i J. Krzyżewskiego w MPW.

23.721 szt. samochodów, w tym 15.053 szt. samochodów Cinquecento i 8.668 szt. samochodów Fiat 126, o łącznej wartości ponad 1,1 bln zł. Poza ok. 20% zmniejszeniem przychodów FSM SA, w dokumentach przedstawionych kontrolerom NIK nie było informacji o wpływie skutków strajku na dalsze negocjacje, wycenę Wnoszonego Przedsiębiorstwa i warunki przystąpienia stron do Umowy Definitywnej.

#### 4. Stan dokumentacji prywatyzacyjnej i koszty jej opracowania

Opracowaniami prawno-ekonomicznymi i projektem Umowy Definitywnej zajmowało się łącznie 14 firm konsultingowych, w tym 8 firm międzynarodowych. Wykaz firm konsultingowych wraz z kwotami pobranych wynagrodzeń stanowi załącznik Nr 3 do informacji. Koszt opracowań zleconych przez Ministra Przekształceń Własnościowych, finansowanych ze środków państwowych wynosił ponad 54 mld zł. Dodatkowo, prace te zostały sfinansowane ze środków pomocowych funduszu PHARE za ponad 1,16 mln ECU. Koszty opracowań poniesionych przez FSM SA wynosiły ponad 2 mld zł. Do czasu zakończenia kontroli (czerwiec 1995 r.) do uregulowania pozostała ponadto kwota 1,7 mld zł, stanowiąca roszczenie firmy Arthur Andersen, które MPW uznało za nieuzasadnione. Powyższe kwoty zostały wypłacone firmom doradczym, bez uprzedniego dostarczenia do MPW całości opracowanej dokumentacji.

W momencie rozpoczęcia kontroli, MPW jak i MF nie było w posiadaniu większości opracowań. W MPW nie było opracowań zleconych przez Ministra Przekształceń Własnościowych za kwotę 45 mld zł, wykonanych przez firmy: "Arthur Andersen", "Andersen Consulting", "Ernst & Young Audit" oraz "Deloitte & Touche". Brakujące dokumenty (opracowania) były w posiadaniu gł. negocjatora transakcji z FIATEM p. Zbigniewa Piotrowskiego, tj. osoby prywatnej, nie związanej obecnie w przedmiotowych sprawach z MPW, MF, FSM WWR SA lub FIATEM. Dyrektor Gabinetu Ministra Przekształceń Własnościowych p. Wojciech Kruszyński (funkcję tę pełnił od 1 kwietnia 1995r.) nie znał przyczyn braku w MPW opracowanej, przez powyższe firmy, dokumentacji prywatyzacyjnej FSM SA.

Minister Finansów, pełniąc funkcje koordynacyjne całej transakcji z FIATEM, nie posiadał podstawowych dokumentów, takich jak: umowy dotyczące wniesienia aportów, wyceny aportów, protokoły wykonawczo-realizacyjne wdrażające Umowę Definitywną. Nie dysponował także jednym z ważniejszych załączników Umowy Definitywnej, tj. kontraktem X1/79 z 1987 r., który stanowił o zobowiązaniach b. FSM i POL-MOTu, przejętych przez FAP wobec FIATA, dotyczących m.in. sprzedaży i cenotwórstwa samochodów eksportowanych do sieci FIATA. Dla umożliwienia dalszego prowadzenia kontroli, kontrolerzy NIK pozyskiwali dokumenty m.in. od b. głównego negocjatora Umowy

Definitywnej z FIATEM p. Zbigniewa Piotrowskiego, z POL-MOTu, Sądu Rejestrowego i od FIATA. Dopiero w czerwcu 1995 r. (po 3 latach od zawarcia Umowy Definitywnej), po interwencji inspektorów NIK, p. Zbigniew Piotrowski już jako osoba prywatna, przekazał do MPW 53 segregatory dokumentów analityczno-negocjacyjnych.

Analiza umów zawartych przez MPW wykazała, że główne usługi doradcze przy prywatyzacji FSM SA świadczyły:

- od listopada 1991 r. firma "Andersen Consulting" w zakresie: ukierunkowania działań restrukturyzacyjnych FSM, zarządzenia, pomocy w negocjacjach z FIATEM. Potwierdzenia wykonania prac dokonywał p. Zbigniew Piotrowski, którego opinie stanowiły podstawę wypłaty wynagrodzeń. Firma pobrała wynagrodzenie w GBP, które nominowane w złotych stanowiło ponad 7,6 mld zł, w tym ponad 1,1 mld zł z FSM SA,
- od maja 1992 r. firma "Arthur Andersen" Sp. z o.o., której kolejnymi umowami o dzieło zlecano opracowania ekonomiczne dotyczące bilansów, sprawozdań finansowych i auditu. Zgodnie z upoważnieniami, całość dokumentacji przejął p. Zbigniew Piotrowski. Firma pobrała wynagrodzenie w USD, które nominowane w złotych stanowiło ponad 38,6 mld zł,
- od sierpnia 1992 r. firma "Skadden, Arps, Slate, Meagher & Flom", której Minister PW powierzył obsługę prawną przy realizacji Umowy Definitywnej. W zawartych umowach nie określono osoby upoważnionej do przejęcia prac wykonywanych przez firmę Skaden ... Wypłata wynagrodzeń następowała na podstawie opinii p. Zbigniewa Piotrowskiego. Firma pobrała wynagrodzenie w USD, które nominowane w złotych stanowiło ponad 6,0 mld zł. Zgodnie z zawartą z MPW umową, firma "Skaden ..." wynajęła jako podwykonawcę polską firmę "Sołtysiński, Kawecki & Szajkowski" Sp. z o.o.,
- od kwietnia 1992 r. do 15 września 1993 r., kolejnymi umowami, najpierw Kierownik MPW p. Tomasz Gruszecki, a następnie Minister p. Janusz Lewandowski zlecieli prywatnej firmie "Doradztwo Strategiczne", kierowanej przez p. Zbigniewa Piotrowskiego, świadczenie usług w zakresie m.in.: weryfikacji merytorycznej tłumaczenia Umowy Definitywnej, opracowania i realizacji strategii negocjacji, przesyłania okresowych sprawozdań z negocjacji wraz z rekomendacjami, nadzoru i odbioru formalnego prac firmy "Arthur Andersen". Do odbioru prac wykonywanych przez firmę "Doradztwo Strategiczne" upoważnieni byli przedstawiciele Skarbu Państwa z Komitetu Łącznikowego<sup>20</sup>. Ponadto, do odbioru niektórych prac upoważniony był dyrektor

<sup>20</sup> W art. 13.11 Umowy Definitywnej strony tej umowy wyznaczyły "Komitet Współpracy", zwany Łącznikowym, w którym ze strony polskiej powołano: Zbigniewa Piotrowskiego i Ryszarda Weltera - jako przedstawicieli FSM SA oraz Jerzego Zdrzałkę (MF) i Przemysława Blocha (MPW) - jako przedstawicieli Skarbu Państwa.

Departamentu Nadzoru Właścicielskiego MPW p. Marek Chakowski. Firma "Doradztwo Strategiczne" pobrała wynagrodzenie ponad 2,1 mld zł,

- od 16 września 1991 r. w ramach zawartego kontraktu pomiędzy Przedstawicielstwem Komisji Wspólnot Europejskich i MPW zlecono usługi doradcze przy prywatyzacji FSM na rzecz MPW firmie Credit Suisse First Boston Limited z Londynu (CSFB). Firma ta wraz z towarzyszącymi jej w konsorcjum firmami "Arthur Andersen" i "Skadden, Arps, Slate, Meagher & Flom" została wyłoniona w wyniku przetargu i sfinansowana środkami funduszu PHARE w ogólnej kwocie 1 159,9 tys. ECU. W ramach tego wynagrodzenia wypłacono: CSFB - 766 tys. ECU, "Arthur Andersen" - 61,8 tys. ECU oraz "Skadden, Arps, Slate, Meagher & Flom" - 332,1 tys. ECU.
- W ramach zawartego kontraktu powyższe konsorcjum opracowało projekt Umowy Definitywnej.

## 5. Przebieg procesu negocjacyjnego

Od rozpoczęcia negocjacji do ich zakończenia i wdrożenia Umowy Definitywnej, negocjatorem występującym w imieniu reprezentanta Skarbu Państwa był p. Zbigniew Piotrowski.<sup>21</sup> W lutym 1991 r. otrzymał on jako Prezes Agencji ds. Inwestycji Zagranicznych, polecenie od b. Prezesa Rady Ministrów p. Jana Krzysztofa Bieleckiego podjęcia rozmów z FIATEM na temat współpracy kapitałowej. Pełnomocnictwami z dnia 19 lipca 1991 r. (GM 320/91) i z dnia 2 sierpnia 1991 r. (GM3/305/91) Minister Przekształceń Własnościowych p. Janusz Lewandowski upoważnił p. Zbigniewa Piotrowskiego do działań w swoim imieniu w sprawach finansowania kontraktu X1/79, w tym zawarcia umowy z FIATEM, dotyczącej pożyczki dla FSM SA. Uchwałą Nr 131/91 Rady Ministrów, Minister Przekształceń Własnościowych otrzymał zezwolenie na podjęcie rokowań z FIATEM, bez zachowania trybu przewidzianego w art. 23 ustawy o p.p.p.

W wyjaśnieniu dla NIK, p. Zbigniew Piotrowski stwierdził, że od rozpoczęcia negocjacji - wskutek niezmiennego stanowiska FIATA - rozmowy prowadzone były w kierunku utworzenia nowych podmiotów, przy wykorzystaniu mienia FSM SA, a nie sprzedaży jej akcji. Miesiąc później od podjęcia ww uchwały Rady Ministrów, tj. w dniu 11 października 1991 r., Minister Przekształceń Własnościowych p. Janusz Lewandowski i

FSM SA, podpisali z FIATEM Memorandum of Understanding, w którym strony uzgodniły ogólne ramy działania, intencje oraz zasady negocjowania Umowy Definitywnej. Strony uzgodniły, że FSM SA, wnosząc wyodrębniony majątek, utworzy wspólnie z FIATEM spółki, w których FIAT obejmie 51% akcji, natomiast strona polska 49%, z których do 19,9% akcji zostanie udostępnione pracownikom na zasadach preferencyjnych. W dokumencie tym określone zostały przywileje i preferencje (m.in. zwolnienia celne i podatkowe) jakie Skarb Państwa przewidywał dla spółek NEWCO.

W dniu 5 grudnia 1991 r. Minister Przekształceń Własnościowych p. Janusz Lewandowski Zarządzeniem Nr 6/Org/91 powołał Zespół Negocjacyjny (pod przewodnictwem p. Zbigniewa Piotrowskiego), którego zadaniem było opracowanie i wynegocjowanie z przedstawicielami FIATA szczegółowych warunków przyszłej umowy w nawiązaniu do ww "Memorandum". Pełnomocnictwem Kierownika MPW p. Tomasza Gruszeckiego z dnia 4 lutego 1992 r. (CM3/37/92), p. Zbigniew Piotrowski został upoważniony do dalszych rokowań z FIATEM oraz zobowiązany do przedstawiania Kierownikowi MPW do akceptacji tworzonych w trakcie negocjacji dokumentów, w tym projektu umowy z FIATEM. W załączniku stanowiącym integralną część Zarządzenia Nr 6, określającym składy osobowe 5 podzespołów negocjacyjnych, nie wymieniono przedstawicieli centralnych organów administracji państwowej pomimo iż w zawartym "Memorandum" przewidywano określone zadania do wykonania przez organy państwowe. W "Raportie syntetycznym o stanie negocjacji z koncernem FIAT"<sup>22</sup>, przesłanym przy piśmie z 20 marca 1992 r., p. Zbigniew Piotrowski informował o końcowej fazie negocjacji oraz o potrzebie uzgodnienia z FIATEM przez przedstawicieli Skarbu Państwa elementów Umowy Definitywnej wykraczających poza jego kompetencje. Dotyczyło to m.in.: ustalenia wartości aportu, kapitalizacji i struktury kapitałowej NEWCO, zagadnień prawnych dotyczących zastosowania przez Skarb Państwa wobec NEWCO pakietu przywilejów i ochrony rządowej. W ocenie tego negocjatora, Umowę Definitywną z FIATEM powinni zawrzeć w imieniu Skarbu Państwa: Minister Finansów i Minister Przekształceń Własnościowych.

W ocenie NIK, FIAT wykorzystując uprzywilejowaną pozycję, wynikającą z kontraktu X1/79, dyktował przez cały okres negocjacji, warunki i rozwiązania prywatyzacyjne. Pomijając ustalenia zawarte w liście intencyjnym, FIAT odmówił utworzenia spółek NEWCO z FSM SA uznając, że przyrzeczone preferencje i przywileje może skutecznie zapewnić tylko Minister Finansów. Skutkiem tego w dniu 20 maja 1992 r. Minister Finansów p. Andrzej Olechowski<sup>23</sup> - w obecności Prezesa Rady Ministrów p. Jana Olszewskiego - podpisał z

<sup>21</sup> Zbigniew Piotrowski występował, z pełnomocnictwa Ministra Przekształceń Własnościowych, w roli głównego negocjatora transakcji z FIATEM. W czasie trwania negocjacji pełnił jednocześnie funkcje:

- Prezesa Agencji ds Inwestycji Zagranicznych (do 4 września 1991 r.),
- Pełnomocnika Prezesa Rady Ministrów ds likwidacji Agencji ds Inwestycji Zagranicznych (do 31 marca 1992 r.),
- Przewodniczącego Rady Nadzorczej FSM SA (od czerwca 1991 r. do lutego 1994 r.)
- Prezesa firmy "Doradztwo Strategiczne", świadczącej usługi na rzecz MPW (od kwietnia 1992 r. do października 1993 r.)

<sup>22</sup> Z "Raportem syntetycznym o stanie negocjacji z koncernem Fiat" zapoznani zostali: Prezes Rady Ministrów p. Jan Olszewski oraz ministrowie: CUP - p. Jerzy Eysymont, Finansów - p. Andrzej Olechowski, MWGzZ - p. Adam Głapiński, Przekształceń Własnościowych - p. Tomasz Gruszecki, Prezes NBP - p. Hanna Gronkiewicz-Waltz oraz Sekretarz Prezydenta ds Ekonomicznych - p. Andrzej Kozakiewicz.

<sup>23</sup> Rada Ministrów upoważniła Ministra Finansów do negocjacji z FIATEM w dniu 27 maja 1992 r. (uchwała Nr 55/92 RM). Do tego dnia upoważnienie do rokowań z FIATEM posiadał Minister Przekształceń Własnościowych (uchwała Nr 131/91 RM).

FIATEM "Protokół"<sup>24</sup>, w którym ustalono ostateczne główne warunki przyszłej Umowy Definitywnej, w tym wniesienie do spółek NEWCO wyodrębnionego z FSM SA Wnoszonego Przedsiębiorstwa oraz wkładu pieniężnego o równowartości 16 mln ECU, w zamian za 10% udział w kapitale akcyjnym tych spółek. Protokół został sporządzony w języku angielskim, co było niezgodne z postanowieniami dekretu z dnia 30 listopada 1945 r. o języku państwowym i języku urzędowania rządowych i samorządowych władz administracyjnych, który w art. 1 stwierdza: "Językiem państwowym Rzeczypospolitej Polskiej jest język polski. W języku państwowym urzędują wszystkie rządowe i samorządowe władze i urzędy administracyjne".<sup>25</sup> Uchwałą Nr 55/92 z dnia 27 maja 1992 r. Rada Ministrów przyjęła do wiadomości projekt Umowy Definitywnej. Umowę tę podpisał w imieniu Skarbu Państwa, w dniu 28 maja 1992 r., Minister Finansów p. Andrzej Olechowski. Umowa miała charakter warunkowy i jej wdrożenie uzależnione zostało od wykonania określonych działań i decyzji, przed tzw. Datą Otwarcia i Datą Zamknięcia.<sup>26</sup>

Strony Umowy Definitywnej postanowiły, że od zawarcia umowy do Daty Zamknięcia, Zarząd FSM SA będzie prowadzić działalność Wnoszonego Przedsiębiorstwa w trybie zwykłego zarządu. Podjęcie decyzji wykraczającej poza zwykły zarząd, będzie wymagać upoważnienia FIATA. Postanowiono również, że od Daty Otwarcia wyniki działalności Wnoszonego Przedsiębiorstwa zaliczane będą po Dacie Zamknięcia na rachunek NEWCO.

## 6. Proces zawarcia Umowy Definitywnej

### 6.1. Decyzje Rady Ministrów w sprawie Umowy Definitywnej

Zdaniem NIK decyzje Rady Ministrów w sprawie Umowy Definitywnej podejmowane były z naruszeniem prawa. Uchwała Nr 55/92 Rady Ministrów z dnia 27 maja 1992 r., podjęta została w wyniku przesłania przez MF do URM, w dniu 26 maja 1992 r., poufnego projektu Umowy Definitywnej, liczącego z załącznikami ponad 900 stron. Część załączników do projektu tej umowy sporządzona została w języku włoskim. Wnoszenie pod obrady Rządu dokumentów w języku obcym było sprzeczne z art. 1 ww dekretu z dnia 30 listopada 1945 r. Także sposób działania Rady Ministrów w tym przedmiocie nie odpowiadał jej wewnętrznemu regulaminowi, skutkiem czego członkowie Rady Ministrów podejmowali uchwałę nie mając możliwości dokonania analizy projektu Umowy Definitywnej i jej załączników. Uchwała Nr 20 Rady Ministrów z dnia 12 lutego 1991 r. w sprawie

<sup>24</sup> Protokół z dnia 20 maja 1992 r. świadczy o aktywnym włączeniu się Ministra Finansów do transakcji z FIATEM. Protokół kończył proces negocjacji wszelkich aspektów Umowy Definitywnej, potwierdzając jednocześnie gotowość stron do jej podpisania w dniu 28 maja 1992 r.

<sup>25</sup> Dz. U. Nr 57, poz. 324.

<sup>26</sup> Wdrożenie Umowy Definitywnej na podstawie warunków określonych tzw. Datą Otwarcia oraz Datą Zamknięcia omówione zostało w pkt. 6.3 i 6.4 informacji.

regulaminu prac Rady Ministrów<sup>27</sup>, w § 7 i § 16 stanowi, że projekty dokumentów rządowych przedstawianych do rozpatrzenia Radzie Ministrów:

- "...są poddawane przez organ wnioskujący uzgodnieniom z członkami Rady Ministrów (...) Postępowaniem uzgadniającym w zakresie prawnym i formalnym powinna być objęta właściwa w sprawach legislacji komórka organizacyjna Urzędu Rady Ministrów, a w odniesieniu do dokumentów rządowych w sprawach gospodarczych - Sekretarz Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów";
- "Sekretarz Rady Ministrów przekazuje członkom Rady Ministrów i stałym uczestnikom posiedzeń Rządu wniesione pod obrady projekty dokumentów rządowych w terminie nie krótszym niż 7 dni przed datą posiedzenia, przy czym skrócenie tego terminu może następować w szczególnie uzasadnionych przypadkach."

W przesłanych materiałach członkom Rady Ministrów, brak było umotywowania co do zaistnienia "szczególnie uzasadnionych przypadków", natomiast zobowiązania Skarbu Państwa, wynikające z Umowy Definitywnej, powinny być - zdaniem NIK - przedmiotem wcześniejszych uzgodnień między zainteresowanymi organami administracji. W treści tej uchwały Rada Ministrów zaleciła bowiem ministrom i kierownikom urzędów centralnych podejmowanie działań w granicach ich kompetencji, umożliwiających wykonanie umowy.

6.1.1. Ze stenogramu z posiedzenia Rady Ministrów w sprawie Umowy Definitywnej wynika, że Minister Andrzej Olechowski dokonując wprowadzenia do dyskusji m.in poinformował:

"... panie Premierze szanowni państwo. To że proponowana przez nas umowa z fiatem w sprawie sprzedaży mówiąc popularnie fabryki Samochodów Małolitrażowych ma status następujący otóż de facto została podpisana umowa końcowa (...) Nie ma w zasadzie powodu żeby minister finansów, jako reprezentant Skarbu Państwa nie podpisał tej umowy w ramach swoich własnych kompetencji, tym nie mniej występuje tutaj konieczność dość energicznych i takich no absorbujących działań nie tylko w obszarze Ministerstwa Finansów, ale również innych ministerstw, przez najbliższe trzy miesiące kiedy ma dojść już do takiej konkretnej inwentaryzacji przygotowania i utworzenia spółki ..., a stąd jest potrzeba tutaj zalecenia przez Radę Ministrów takich działań, no i również w umowie, jak mówię jest dostarczona, jest pewien pakiet zobowiązań rządu, który wyłącznie w dziedzinie celnej wykracza poza normalny pakiet przyznawany inwestorom zagranicznym, no ale w tej celnej części będzie wymagał w pewnej chwili decyzji Rady Ministrów. Więc przyjmując dzisiaj do wiadomości Rada Ministrów choć nie robi to w sposób wiążący jej ręce ostatecznie, jednakże ... jak gdyby przyjmuje czy zobowiązuje się, czy też sygnalizuje, że takie decyzje w momencie kiedy zostaną przedłożone przez ministra współpracy gospodarczej z zagranicą wówczas podejmie."

<sup>27</sup> M.P. Nr 7, poz. 47; zm.: M. P. z 1992 r. Nr 7, poz. 47 i Nr 25, poz. 180.

Z omawianego stenogramu przebiegu obrad wynikało, że poszczególni ministrowie zobowiązani Umową Definitywną do jej realizacji, nie znali szczegółowych jej postanowień. W trakcie posiedzenia uczestnicy dyskusji stwierdzili m.in.:

- Minister-Kierownik CUP p. Jerzy Eysymont zabierając głos podał: "... To jest taka dość trudna sytuacja dla Rady Ministrów, jako że jest to trochę postawienie pod ścianą, ze względu na termin. Ja się zgadzam, że właściwie my nie mamy wyjścia jak powiedzieć tak, mimo, że jak rozumiem przynajmniej dla bardzo wielu ministrów i ich urzędników przeczytanie tego tekstu było po prostu fizycznie niemożliwe. Tekst został dostarczony wczoraj po południu. Także trudno tutaj mówić o jakiegokolwiek, że tak powiem analizie. Jest to w jakimś sensie decyzja w ciemno. (...) Wydaje się, że ta umowa - mówiąc bardzo krótko jest przede wszystkim korzystna dla Fiata. Co do tego to też powiedzmy się nie czarujemy, ale być może jest to jedyna jaką w tej chwili możemy podpisać, a ponieważ faktycznie w tej sytuacji nie ma innego partnera, to tak jest jak jest."
- Minister Pracy i Polityki Socjalnej p. Jerzy Kropiwnicki informując, że w przedstawionych na posiedzenie materiałach brak było załącznika nr 1 do Umowy Definitywnej dotyczącego m.in. stanu i zwolnień pracowników, które jako takie sygnowane były w art. VI pkt 2 i art. XI Umowy Definitywnej, prosił o wyjaśnienie problematyki zwolnień pracowników,
- Wiceminister Współpracy Gospodarczej z Zagranicą Andrzej Byrt poinformował m.in., że: "... wniosek, jaki postawił Fiat o zwolnienie z ceł, jest to cała lista B-1, poszerza znacznie, wychodzi daleko poza te uzgodnienia jakie wynikły z umowy Polski z europejskimi wspólnotami gospodarczymi, które przewidują na część wyrobów zniesienia ceł z dniem 1 marca, na część natomiast ... w odpowiednich transzach aż do całkowitej redukcji tych ceł w 98 roku. Otóż wniosek Fiata postawiony w tym momencie musimy to rzecz nazwać po imieniu, rozbija polską taryfę celną(...) W załączniku C do przedłożonej nam umowy, której tekst niestety dopiero wczoraj po południu był osiągalny, jest zaproponowane, że udział Fiata w kontyngencie importowanych samochodów bezcłowo na rynek polski ma wynieść 5 tys. Tymczasem w załącznikach zrobionych przez firmę consultingową SCFB jest mowa o 10 tys. sztuk rocznie. Ponieważ za tym również kryją się konsekwencje finansowe, chciałbym prosić pana ministra Olechowskiego, stanowisko które z tych dwóch parametrów jest wiążące." Ponadto Minister A. Byrt zapytał: "...jeszcze jedno pytanie mam, chciałem postawić, a dotyczące art. 13 sprawy różne. Punkt 13.2. Uchylenie immunitetu władz zwierzchnich. On brzmi tak: Skarb Państwa uchyla niniejszym, w stosunku do niniejszej umowy oraz przewidziane z nią i skutek ... transakcji każde prawo i wszystkie prawa i zastrzeżenia, które mogą mu

przysługiwać zgodnie z zasadami władzy suwerennej. Art. 13 str. 89 pkt 13.2. uchylenie immunitetu władzy zwierzchniej. 89 sprawy różne."

- Prezes Rady Ministrów p. Jan Olszewski: "... ponieważ tutaj padło pytanie ze strony Byrta, co do wykładni tego postanowienia umownego, to czy można by było prosić może od razu o zinterpretowanie. Bo rzeczywiście tak prawniczo biorąc - to prawnicze ucho bardzo dziwnie brzmi."
- Prezes Agencji Inwestycji Zagranicznych - Z. Piotrowski "Chodzi o uchylenie immunitetu władzy zwierzchniej. Mnie prawnicy, jednoznacznie, którzy byli naszymi doradcami jednoznacznie informowali, że jest to standardowa klauzula, którą w tego typu porozumieniach się zawiera. A ona z grubsza sprowadza się do tego, że żeby wszelkie zobowiązania, jakie tutaj Skarb Państwa podejmuje w tej umowie, nie mogły być następnie odwieszane na zasadzie po prostu suwerennie, że Skarb Państwa jest suwerenny. Tego typu interpretację otrzymałem."
- Minister Finansów p. Andrzej Olechowski ustosunkowując się do pytań przedstawianych przez ministrów, a szczególnie do wypowiedzi Ministra Jerzego Eysymonta, stwierdził m.in.: "Panie Premierze gdybym mógł taką sprawę ustosunkować się do tego co Pan Minister Eysymontt powiedział. Ponieważ ja bym w żadnym wypadku nie przyjął do wiadomości takiego zarzutu, że Rada Ministrów została postawiona pod ścianą. To znaczy Rada Ministrów jako całość z tymi negocjacjami ma dzisiaj po raz pierwszy do czynienia. Ale ministrowie odpowiedzialni w ramach swoich kompetencji byli informowani, byli włączeni w proces rozmów tak jak one się toczyły.(...) Absolutnie nie przyjmuję do wiadomości tego, że Rada Ministrów staje przed - pod ścianą."

Kontrola NIK ustaliła, że zarówno w MPW jak i MF brak było opinii poszczególnych ministrów na temat projektu Umowy Definitywnej.

6.1.2. Wątpliwości co do podstaw prawnych działania w tym zakresie wyraził we wrześniu 1992 r. (w 3,5 miesiąca od zawarcia Umowy Definitywnej) p. Jerzy Osiatyński, następca p. Andrzeja Olechowskiego na stanowisku Ministra Finansów. Uznając, że powodem opóźnień we wdrażaniu umowy są m.in. zobowiązania wykraczające poza zakres jego działania, zwrócił się do Wiceprezesa Rady Ministrów p. Henryka Goryszewskiego z prośbą o skierowanie informacji o stanie realizacji Umowy Definitywnej pod obrady KERM, a następnie pod obrady Rady Ministrów. Celem tego wystąpienia było spowodowanie podjęcia przez Radę Ministrów uchwały upoważniającej Ministra Finansów do działania w sprawie realizacji umowy w imieniu i z upoważnienia Rządu. W dniu 22 września 1992 r. Rada Ministrów podjęła niepublikowaną uchwałę nr 101/92 w sprawie realizacji postanowień umowy zawartej w dniu 28 maja 1992 r. z FIAT AUTO SA, upoważniającą Ministra Finansów do działań w jej imieniu oraz zobowiązującą

właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych do realizacji wniosków Ministra Finansów, niezbędnych dla wdrożenia tej umowy.

## 6.2. Zawarcie Umowy Definitywnej

W dniu 28 maja 1992 r. reprezentujący stronę polską Minister Finansów p. Andrzej Olechowski, występujący w imieniu Skarbu Państwa, p. Ryszard Welter Dyrektor Generalny FSM SA oraz p. Zbigniew Piotrowski Przewodniczący Rady Nadzorczej FSM SA zawarli Umowę Definitywną z FIAT AUTO S.p.A., reprezentowaną przez Dyrektora Generalnego p. Paolo Cantarella.

W umowie ustalono, że prawem wyłącznie właściwym dla celów jej interpretacji będzie prawo szwajcarskie, a spory nie dające się rozwiązać polubownie mogą być rozstrzygane jedynie przez Sąd Arbitrażowy w Genewie. Skarb Państwa w stosunku do przewidzianych umową transakcji i instrumentów prawnych, zrzekł się *"...wszelkich swych uprawnień i przywilejów, które mogą mu przysługiwać zgodnie z zasadami immunitetu władzy zwierzchniej..."* Minister Finansów zawierając umowę uznał, że posiada wszelkie kompetencje do realizacji czynności prawnych i transakcji, które miały być wykonane przez Skarb Państwa oraz że wszelkie przyrzeczone elementy ochrony rządowej i przywilejów wiązały w całej rozciągłości i inne organy rządowe.

Zdaniem kancelarii "Sołtysiński, Kawecki & Szajkowski..." - występującej jako doradca prawny Skarbu Państwa i współautor Umowy Definitywnej, podstawę prawną do występowania Ministra Finansów w umowie stanowiły postanowienia art. 4 ustawy o urządzie Ministra Finansów oraz o urzędach i izbach skarbowych brzmiące: *"Minister Finansów reprezentuje Skarb Państwa w zakresie gospodarowania mieniem ogólnonarodowym, w razie gdy nie zostało ono powierzone innej państwowej jednostce organizacyjnej..."*

Pomimo zastrzeżeń dotyczących podstawy prawnej występowania Ministra Finansów w imieniu Skarbu Państwa jako strony w Umowie Definitywnej, problem ten nie był przedmiotem opinii Departamentu Prawnego MF. Obowiązek sporządzenia takiej opinii wynikał z art. 6 ust. 3 pkt 3 i art. 9 ust. 2 pkt 2 i 4 ustawy z dnia 6 lipca 1982 r. o radcach prawnych<sup>28</sup> stanowiącego, że opinii prawnej wymagają decyzje dotyczące w szczególności *"...zawarcia umowy długoterminowej lub nietypowej albo dotyczącej przedmiotu o znacznej wartości"*.

Już po zawarciu Umowy Definitywnej, we wrześniu 1992 r., opinie na temat uprawnień do jej zawarcia przez Ministra Finansów wyrażali zainteresowani realizacją Umowy

<sup>28</sup> Dz.U. Nr 19, poz. 145 i z 1989 r. Nr 33, poz. 175.

podsekretarze stanu i dyrektorzy departamentów MF. W poufnych notatkach sporządzonych dla Ministra Finansów p. Jerzego Osiatyńskiego podano m.in.:

- *"...zarówno prawna legitymacja Ministra Finansów jako reprezentanta Skarbu Państwa w tej Umowie, jak i wiele jej postanowień może budzić poważne wątpliwości (...) pragnę stwierdzić, że podtrzymuję mój krytyczny stosunek do wielu postanowień tej umowy, która układa wzajemne zobowiązania w sposób asymetryczny na korzyść strony włoskiej, co stawia w nie najlepszym świetle doradców prawnych strony polskiej ..."*<sup>29</sup>;
- *"...umowa z maja br nie powinna być prostą kontynuacją, tej z 1987 r. tzn. nie należało jej podpisywać na tak wysokim szczeblu (jest to kontynuacją starych praktyk) i bez rozeznania sytuacji. Po to m.in. podjęto proces prywatyzacji, aby kontrakty zawierały pomiędzy sobą firmy, a nie rząd, czy Skarb Państwa z firmą (...) nie należało akceptować i na obecnym etapie nie można przyjąć wszystkich żądań Fiata, zwłaszcza dotyczących rezygnacji przez Skarb Państwa z immunitetu władzy zwierzchniej ..."*<sup>30</sup>;
- *"...Zwracamy jednocześnie uwagę Pana Ministra, że nawet przyjęcie przez RM proponowanego tekstu uchwały nie eliminuje całkowicie możliwości prezentowania odrębnych poglądów w sprawie właściwości organu działającego w tym wypadku w imieniu Skarbu Państwa (...) Jednocześnie informujemy, że Departament Prawny dwukrotnie wypowiadał się co do generalnej koncepcji w toku prac Zespołu negocjacyjnego nie miał jednak możliwości jej opiniowania przed podpisaniem (...) konsekwencją tego jest także to, że próby realizacji postanowień umowy mają z konieczności charakter wymuszony i też budzą moje zastrzeżenia ..."*<sup>31</sup>.

## 6.3. Warunki Daty Otwarcia

Zrealizowanie przez strony Umowy Definitywnej wszystkich zadań poprzedzających Datę Otwarcia lub uchylenia tych z nich, które nie zostały wykonane, było warunkiem koniecznym, umożliwiającym realizację ustaleń zmierzających do wdrożenia tej umowy.

Do podstawowych zadań poprzedzających Datę Otwarcia należało m.in.:

- przeprowadzenie, w terminie 50 dni od daty zawarcia Umowy Definitywnej, restrukturyzacji przedsiębiorstwa FSM SA i zorganizowanie Wnoszonego Przedsiębiorstwa w formie 3 samodzielnych jednostek organizacyjnych FSM SA,
- nabycie na koszt Skarbu Państwa przez FSM SA prawa własności do nieruchomości i przekazanie tego prawa, wolnego od obciążeń, spółkom NEWCO,

<sup>29</sup> z poufnej notatki z dnia 9 września sporządzonej dla p. Jerzego Osiatyńskiego przez p. Witolda Modzelewskiego.

<sup>30</sup> z poufnej notatki sporządzonej w dniu 10 września 1992 r. przez Gł. Inspektora Kontroli Skarbowej p. Teresę Janiszewską dla p. Jerzego Osiatyńskiego

<sup>31</sup> z poufnej notatki sporządzonej przez Wice Dyrektora Departamentu Prawnego MF p. Andrzeja Kołonieckiego dla p. Jerzego Osiatyńskiego.

- pozyskanie nieodpłatnie przez FSM SA od POL-MOTu wszelkich praw, wierzytelności i tytułów prawnych wynikających z umów dotyczących licencji na produkcję Wyrobów Zastrzeżonych (m.in. kontraktu X1/79),
- włączenie nabytych praw do Wnoszonego Przedsiębiorstwa,
- zapewnienie spółkom NEWCO i spółkom afiliowanym FIATA określonych w Umowie Definitywnej przywilejów i ochrony rządowej,
- zawarcie umów pomiędzy FSM SA a Skarbem Państwa, dotyczących zobowiązań finansowych FSM SA powiązanych z Przedsiębiorstwem Wnoszonym, ale do niego nie włączonych,
- uzyskanie zgody wierzycieli na przejęcie przez Skarb Państwa spłaty długów FSM SA oraz udzielenia gwarancji i poręczeń, wykluczających roszczenia przeciwko NEWCO,
- zwolnienie lub przeniesienie pracowników zatrudnionych przez FSM w Przedsiębiorstwie Wnoszonym, którzy stanowią nadwyżkę ponad liczbę pracowników określonych do przejścia przez NEWCO,
- utworzenie spółek NEWCO.

Ostatni dzień miesiąca, w którym wszystkie warunki zostały spełnione (lub uchylone) miał stanowić Datę Otwarcia, tj. datę dla określenia stanu i wartości Przedsiębiorstwa Wnoszonego.

W dniu utworzenia 3 spółek NEWCO, tj. 16 października 1992 r., strony Umowy Definitywnej, pomimo niespełnienia wszystkich warunków, uznały ten dzień za Datę Otwarcia. Głównymi niespełnionymi warunkami było niezagwarantowanie FIATOWI przewidzianego umową udziału (1/3) w bezcłowym kontyngencie samochodów importowanych z EWG do Polski oraz niezyskanie zgody od wszystkich wierzycieli FSM SA na przejęcie ich wierzytelności przez Skarb Państwa. Termin i sposób zrealizowania niespełnionych warunków określono Protokółem Nr 2, podpisanym w odrębnym trybie.

#### 6.4. Warunki Daty Zamknięcia

Strony umowy ustaliły, że Datą Zamknięcia będzie dzień, w którym wszystkie warunki Daty Otwarcia zostaną spełnione lub właściwie uchylone oraz sfinalizowane zostaną wszystkie poniższe transakcje:

- wniesienie przez stronę polską do każdej ze spółek NEWCO aportu w postaci: "Przedsiębiorstwa Produkcji Samochodów" do spółki Fiat Auto Poland SA; "Przedsiębiorstwa Odlewniczego" do spółki Teksid Poland SA i "Przedsiębiorstwa Produkcji Części Samochodowych" do spółki Magneti Marelli Poland SA, których łączna wartość nominalna będzie równa 18 mln zł.,

- FIAT i Skarb Państwa wniosą odpowiednie wkłady kapitałowe dla objęcia uzgodnionej wielkości kapitału akcyjnego w spółkach NEWCO, tj. Skarb Państwa wpłaci równowartość 16,13 mln ECU, dla objęcia 10% kapitału, a FIAT 145,021 mln ECU, dla objęcia 90% kapitału,
- FIAT i Skarb Państwa spowodują, że każda ze spółek NEWCO wyemituje nowe akcje, które zostaną objęte przez Skarb Państwa i FIATA,
- FIAT uzyska zwolnienie Skarbu Państwa i Banku Handlowego z gwarancji odnoszących się do zagranicznych zobowiązań finansowych przyjętych przez NEWCO.

W dniu 15 września 1993 r. strony Umowy Definitywnej podpisały Protokół Zamknięcia, którym postanowiły wdrożyć transakcję zamknięcia.

#### 7. Wyodrębnienie i określenie wartości Wnoszonego Przedsiębiorstwa

Ewidencyjna wartość majątku FSM SA (aktywa ogółem) na Datę Otwarcia wynosiła 29,8 bln zł, w tym majątku trwałego 18,1 bln zł.

W procesie restrukturyzacji FSM SA w celu wniesienia do NEWCO zorganizowano 3 przedsiębiorstwa wyodrębnione terytorialnie, majątkowo i wartościowo. Według ewidencji FSM SA, wartość majątku wyodrębnionych przedsiębiorstw na Datę Otwarcia wynosiła łącznie 22 bln zł (74% całości FSM SA), w tym majątku trwałego 15,7 bln zł (86,7% majątku trwałego FSM SA) i 6,2 bln zł majątku obrotowego (53,4% majątku obrotowego FSM SA). Podstawę wyceny wartości Wnoszonego Przedsiębiorstwa stanowił uzgodniony przez strony Umowy Definitywnej tzw. bilans szacunkowy sporządzony według Międzynarodowych Standardów Rachunkowości na dzień 31 marca 1992 r. W porównaniu do ewidencyjnej wartości Wnoszonego Przedsiębiorstwa, bilans szacunkowy został uzupełniony m.in. o wartości niematerialne i prawne, związane z samochodem Cinquecento, na kwotę 1320,7 mld zł oraz o pełną wartość gruntów na kwotę 616,2 mld zł. Bilans ten poddawany weryfikacjom i mechanizmom dostosowawczym stanowił podstawę do ustalenia bilansu na Datę Otwarcia, który służył określeniu wartości aportu wnoszonego do NEWCO.

Sporządzony bilans Wnoszonego Przedsiębiorstwa na Datę Otwarcia zatwierdzony przez strony Umowy Definitywnej w głównych pozycjach, wynikający z przyjętych umową mechanizmów przedstawiał się następująco:

	mld zł	mln ECU
1. Wartość aktywów ogółem, z tego:	29.381,230	1.536,675
1.1 Majątek trwały	19.331,237	1.011,047
1.2 Majątek obrotowy	10.049,993	525,628
2. Zobowiązania bieżące	(-) 11.791,959	(-) 616,734

3. Rezerwy na niedobory i szkody	(-) 459,930	(-) 24,055
4. Aktywa netto (poz. 1 - 2 - 3)	17.129,341	895,886
5. Zadłużenie przejęte przez NEWCO, z tego:	(-) 11.011,380	(-) 575,909
5.1 krajowe*	(-) 3.188,719	(-) 166,774
5.2 zagraniczne	(-) 7.822,661	(-) 409,135
6. Fundusz restrukturyzacyjny	(-) 6.050,889	(-) 316,469
7. Zobowiązanie Skarbu Państwa wobec FIATA	(-) 67,054	(-) 3,507
8. Wartość netto aportu (poz. 4 - 5 - 6 - 7)	0,018	0,001

\* Realna wartość przejętego przez NEWCO zadłużenia krajowego FSM SA wynosiła 1.499,6 mld. zł. (kwestia ta została omówiona w następnym, 8 punkcie informacji)

Określenie wartości netto majątku Wnoszonego Przedsiębiorstwa na 18 mln zł było skutkiem przyjętej w negocjacjach metodyki wyceny. Przyjęta już w Memorandum of Understanding metodyka wyceny była kombinacją standardowej metody wyceny aktywów netto, skorygowanej wynikiem projekcji finansowej. Drugi element wyceny - projekcja finansowa - dotyczący utworzenia Rezerwy Restrukturyzacyjnej<sup>32</sup>, wprowadzony został pod naciskiem FIATA, świadomego konsekwencji finansowych eksportu Cinquecento na warunkach kontraktu X1/79 z 1987 r. Decydując się na obniżenie rzeczywistej wartości Wnoszonego Przedsiębiorstwa o kwotę Rezerwy Restrukturyzacyjnej na 6.050,9 mld zł, tj. 316,4 mln ECU (35% aktywów netto), która w NEWCO stanowiła jeden z kapitałów rezerwowych i nie określając sposobu dysponowania tym kapitałem, Skarb Państwa wyzył się jakiegokolwiek kontroli nad sposobem wykorzystywania tej rezerwy przez NEWCO. Nie można wykluczyć, iż Rezerwa Restrukturyzacyjna zostanie przeniesiona na kapitały własne spółek, jak zrobiła to już Teksid Poland SA. W ocenie NIK, kwota odpowiadająca utworzonej Rezerwie Restrukturyzacyjnej w formie funduszu celowego na pokrycie strat w eksporcie Cinquecento, winna być przeznaczana wyłącznie na pokrywanie tych

<sup>32</sup> Rezerwa Restrukturyzacyjna, zwana także Funduszem Restrukturyzacyjnym, stanowiła w przyjętej metodyce wyceny, element zmniejszający wartość Wnoszonego Przedsiębiorstwa i wynikała z przewidywanych skutków finansowych eksportu samochodów, na warunkach i w okresie obowiązywania kontraktu X1/79. Jednakże w dokumentach udostępnionych kontroli NIK, brak było informacji o sposobie wyliczenia tej rezerwy. Stąd też nie wiadomo czy wielkość rezerwy odpowiadała przewidywanym stratom na eksporcie samochodów w kolejnych latach określonych w kontrakcie X1/79 i czy kwota tych strat została zdyskontowana. Z wypowiedzi Ministra Finansów p. Andrzeja Olechowskiego na posiedzeniu Rady Ministrów w dniu 27 maja 1992 r. wynika, że w trakcie negocjacji z FIATEM strona polska wyraziła zgodę na przyjęcie wartości zerowej aportu w postaci Wnoszonego Przedsiębiorstwa przekazywanego do spółek NEWCO. (w rzeczywistości przyjęto symboliczną wartość aportu na kwotę 18 mln zł) Rezerwa Restrukturyzacyjna stanowiła zatem różnicę pomiędzy wartością aktywów netto Wnoszonego Przedsiębiorstwa, a kwotą długoterminowego zadłużenia FSM SA, przejmowanego przez spółki NEWCO. Dlatego też zwiększenie aktywów netto Wnoszonego Przedsiębiorstwa o 17 mln ECU w bilansie otwarcia na dzień 16 października 1992 r. w porównaniu z bilansem szacunkowym na dzień 31 marca 1992 r. nie spowodowało wzrostu wartości aportu. Z kwoty tej, 8 mln ECU przekazano na zwiększenie Rezerwy Restrukturyzacyjnej, a o pozostałe 9 mln ECU powiększono zadłużenie FSM SA, przejmowane przez NEWCO.

strat, a nie powstałych w całej działalności spółek NEWCO. Pokrywanie strat w eksporcie, przy jednoczesnej dochodowości na pozostałej działalności spowoduje, że FAP będzie osiągać dochód podlegający obowiązkowi podatkowemu.

FIAT odmówił uwzględnienia w wycenie efektów synergicznych skutkujących poprawą wyników finansowych w wyniku jego przystąpienia do spółek.

W wycenie aportu nie uwzględniono żadnej kwoty zwiększającej jego wartość, z tytułu zastosowania przez Skarb Państwa szerokiego pakietu preferencyjnego i ochronnego wobec NEWCO, obowiązującego do 2001 r. Nie uwzględniono również efektów, przeprowadzonej przez Skarb Państwa i banki polskie restrukturyzacji zadłużenia krajowego FSM SA, przejętego przez FAP, w wyniku czego odroczone o 6,5 lat spłata 166,774 mln ECU (3.188,7 mld zł) nominalnej wartości długów nastąpi w całości dopiero po ok. 17 latach.

W aspekcie wyceny należy również zaznaczyć, że już w 1994 r. (NEWCO przejęły Wnoszone Przedsiębiorstwo 15.09.1993 r.), FAP dokonał przeszacowania aktywów o 1.813,8 mld zł, wprowadzając tę wartość na kapitał zapasowy.<sup>33</sup>

## 8. Restrukturyzacja zadłużenia FSM SA

Celem restrukturyzacji zadłużenia FSM SA było ustalenie, we współpracy z bankami i wierzycielami, udziału stron Umowy Definitywnej w przejęciu zadłużenia po FSM SA.

FIAT zobowiązał się do przejęcia przez NEWCO - po Dacie Zamknięcia, lecz wg stanu na Datę Otwarcia - zadłużenia zagranicznego w kwocie 409,135 mln ECU o równowartości 7.822,7 mld zł. (wg kursu wymiany walut na Datę Otwarcia). W związku z przejęciem tego zadłużenia przez NEWCO, FIAT zobowiązał się do zwolnienia Skarbu Państwa i Banku Handlowego w Warszawie z gwarancji spłaty zagranicznych zobowiązań FSM SA. Skarb Państwa - zgodnie z umową - poniósł ponad 1.358 mld zł kosztów obsługi powyższego zadłużenia, powstałych do czasu jego przejęcia przez NEWCO.

Przedmiotem restrukturyzacji zadłużenia krajowego FSM SA były zobowiązania wobec innych podmiotów gospodarczych, długoterminowe długi krajowe wobec banków, zadłużenie banków wobec NBP (wynikające z kredytów udzielonych FSM), a także spłata długów z tytułu gwarancji udzielonych przez FSM innym podmiotom gospodarczym. Skarb Państwa zagwarantował przed Datą Otwarcia, a następnie spłacił zadłużenie krajowe w łącznej kwocie ok. 3.174 mld zł. FIAT zobowiązał się natomiast do przejęcia przez NEWCO

<sup>33</sup> Według raportu biegłego rewidenta ze sprawozdania finansowego FAP za 1994 r. W sprawozdaniu Zarządu FAP za rok obrachunkowy 1994 podano natomiast, że przeszacowując środki trwałe zwiększono ich wartość o 2.080,2 mld zł, z tego o 1.878,1 mld zł wartość maszyn i urządzeń oraz o 202,1 mld zł wartość budynków.

(w rzeczywistości przez FAP) - po Dacie Zamknięcia, lecz wg stanu na Datę Otwarcia - zadłużenia krajowego w kwocie odpowiadającej 166,774 mln ECU (3.188,7 mld zł).

#### 8.1. Zadłużenie krajowe przejęte przez Skarb Państwa

Zgodnie z Umową Definitywną, Skarb Państwa zobowiązany był do przejęcia części długów krajowych FSM SA w sposób skutecznie uwalniający NEWCO od roszczeń. Zasadnicza wielkość zadłużenia krajowego FSM SA wynikała z pobranego w 1990 r. kredytu z konsorcjum 4 banków - bankiem wiodącym był Bank Przemysłowo-Handlowy SA w Krakowie (BPH SA) - w kwocie 1,59 bln zł, z terminem spłaty do grudnia 1996 r. Na sfinansowanie tego kredytu, BPH zaciągnął kredyt refinansowy w NBP w kwocie 616 mld zł. W wyniku zawartej umowy w dniu 12 października 1992 r. z NBP oraz BPH SA, Skarb Państwa (w jego imieniu występował Minister Finansów p. Jerzy Osiatyński) przejął i następnie spłacił powyższy kredyt refinansowy w łącznej kwocie (z odsetkami) 2.067,8 mld zł. Spłata kredytu refinansowego bezpośrednio obciążała budżet państwa.

Skarb Państwa poręczył także i spłacił za FSM, konsorcjum bankowemu część z pobranego kredytu (0,5 bln zł z kredytu 1,59 bln zł), co łącznie z odsetkami stanowiło 691,6 mld zł. Zgodnie z "Umowami Poręczeń", FSM SA/FSM WWR SA zobowiązana była w zamian (za spłatę 691,6 mld zł) wnieść na rzecz Skarbu Państwa, wszystkie swoje należności z tytułu zbycia akcji i udziałów w spółkach oraz ze sprzedaży składników majątkowych. Do czasu zakończenia kontroli, FSM WWR sprzedała składniki majątkowe za kwotę ponad 81 mld zł, których nie wpłaciła na rzecz Skarbu Państwa. Minister Finansów, pomimo posiadanej wiedzy o tej sprzedaży, nie zdołał odzyskać powyższych należności.

Spłata zobowiązań wobec innych krajowych podmiotów gospodarczych została uregulowana postanowieniami umowy zawartej w październiku 1992 r. pomiędzy FSM SA, a Skarbem Państwa, reprezentowanym przez Ministra Finansów p. Jerzego Osiatyńskiego. Zgodnie z tą umową, Skarb Państwa przejął wszystkie długi znane i nieznanne, istniejące w Dacie Otwarcia, które nie były objęte "umowami o uregulowanie zadłużenia" oraz tych, które nie zostały przejęte przez NEWCO. W zamian za oddłużenie, FSM SA zrzekła się wszelkich praw związanych z Wnoszonym Przedsiębiorstwem przekazując jego nieruchomości do NEWCO, a nabyte prawa z tytułu Umów Wniesienia do NEWCO, zobowiązała się przenieść na Skarb Państwa. Przedstawiane przez FSM SA, w kolejnych załącznikach do umowy, wielkości zadłużenia od 2,5 do 2,7 bln zł nie odpowiadały rzeczywistości i obejmowały już uregulowane lub spłacone przez Skarb Państwa zadłużenie. Do czasu kontroli Skarb Państwa nie znał rzeczywistego zadłużenia objętego umową. Po blisko 3 latach od jej zawarcia, Skarb Państwa spłacił za FSM SA, w różnych formach (gotówkowo, rekompensaty z podatkami, umorzenia) ponad 265,7 mld zł, jednakże zgłaszane roszczenia nieznanymi wcześniej wierzycieli wskazywały, iż nie była to ostateczna wielkość zadłużenia.

Ponadto, z tytułu m.in. gwarancji udzielonych przez FSM SA Hucie Sendzimira w Krakowie i Fabryce Samochodów Specjalizowanych w Kielcach, Skarb Państwa spłacił za FSM SA łącznie ponad 165 mld zł (z których 124 mld zł zostały przez Hutę zwrócone na rachunek budżetu państwa).

#### 8.2. Zadłużenie FSM SA w konsorcjum banków przejęte przez FAP

Strony Umowy Definitywnej ustaliły, że pozostała część zadłużenia (z kredytu 1,59 bln zł) wobec konsorcjum banków w kwocie 166,774 mln ECU (równowartość 3.188,7 mld zł) zostanie przejęta przez FAP i spłacona w nominalnej wartości, tj. bez oprocentowania, w okresie 17 lat od Daty Otwarcia, z 6,5 letnią karencją. W celu wykonania tego postanowienia, w umowach o uregulowanie zadłużenia z dnia 12 października 1992 r., zawartych pomiędzy FSM SA, a konsorcjum banków, nominalna wartość długu (166,774 mln ECU) została najpierw zdyskontowana 7% rocznie stopą i przyjęta przez banki w kwocie 78,429 mln. ECU, a następnie kredyt ten został oprocentowany taką samą stopą odsetek. Rozpoczynając pierwszą spłatę w dniu 15 kwietnia 1999 r. (po 6,5 roku od Daty Otwarcia), FAP została zobowiązana do spłacenia, zdyskontowanego uprzednio, długu w 20 równych półrocznych ratach w wysokości 8,339 mln ECU każda. Spłata ostatniej raty nastąpi więc po 17 latach od Daty Otwarcia, tj. pod koniec 2009 r. Wierzytelności konsorcjum 4 banków, po zawarciu umów wykonawczych, przedstawiały się jak niżej:

banki wierzyciele	w tys.ECU	
	nominalne	po zdyskontowaniu na 16 X 1992 r.
1/ Bank Przemysłowo-Handlowy SA w Krakowie	49.698,7	23.372,1
2/ Bank Śląski SA w Katowicach	61.005,9	28.689,7
3/ Powszechny Bank Kredytowy SA w Warszawie	38.841,7	18.266,3
4/ Wielkopolski Bank Kredytowy SA w Poznaniu	17.227,7	8.101,8
RAZEM	166.774,0	78.429,9

W chwili podejmowania przez zarządy banków decyzji w sprawie restrukturyzacji powyższego zadłużenia, były one jednoosobowymi spółkami Skarbu Państwa. Decyzje banków poprzedzone zostały uchwałami walnych zgromadzeń. W dniu 17 czerwca 1992 r., występujący jako walne zgromadzenie, Podsekretarz Stanu w MF p. Stefan Kawalec

oświadczył, w podejmowanych uchwałach, że restrukturyzacja przez banki zadłużenia FSM SA, przejmowanego przez FAP zostanie uzupełniona decyzjami Ministra Finansów:

- przyjęciem przez Skarb Państwa zobowiązań BPH SA w Krakowie wobec NBP, z tytułu specjalnej linii kredytu refinansowego na sfinansowanie kredytu dla FSM,
- udzieleniem konsorcjum banków gwarancji na spłatę ich należności w FSM SA w kwocie 500 mld zł.

W wyniku realizacji ww decyzji Ministra Finansów, Skarb Państwa poniósł wydatek (jak podano w pkt. 8.1 informacji) w wysokości odpowiednio 2.067,8 mld zł i 691,6 mld zł.

Przejęcie przez Skarb Państwa zobowiązań BPH SA w Krakowie wobec NBP stanowiło dla banków kompensatę poniesionych kosztów restrukturyzacji zadłużenia, przejętego przez FAP. W rzeczywistości FAP przejęła zadłużenie w kwocie 78,429 mln ECU, bowiem różnica do wykazanej sumy 166,774 mln ECU - wynosząca 88,345 mln ECU (1.689,1 mld zł) - stanowiła naliczone odsetki w okresie 17 letniej spłaty zadłużenia, przy założonej 7% rocznej stopie oprocentowania.

## 9. Utworzenie spółek NEWCO

W dniu 16 października 1992 r. działający w imieniu Skarbu Państwa Minister Finansów p. Jerzy Osiatyński i występujący w imieniu Fiata p. Guglielmo Capra podpisali akty zawiązania 3 spółek NEWCO:

- Fiat Auto Poland SA (przedsiębiorstwo samochodowe) z siedzibą w Bielsku-Białej (wpis do rejestru handlowego RHB 1939 w dniu 22 października 1992 r. w Sądzie Rejonowym w Bielsku Białej),
- Teksid Poland SA (przedsiębiorstwo odlewnicze) z siedzibą w Bielsku Białej (wpis do rejestru handlowego RHB 1939 w dniu 22 października 1992 r. w Sądzie Rejonowym w Bielsku Białej).
- Magneti Marelli Poland SA (przedsiębiorstwo produkcji części samochodowych) z siedzibą w Sosnowcu (wpis do rejestru handlowego RHB 8663 w dniu 26 października 1992 r. w Sądzie Rejonowym w Katowicach).

Kapitał założycielski każdej ze spółek wynosił 1 mld zł i dzielił się na 1000 akcji o wartości nominalnej 1 mln zł każda. Skarb Państwa opłacając gotówką, objął w każdej ze spółek po 100 akcji klasy B (10% kapitału), natomiast FIAT opłacając gotówką objął po 900 akcji klasy A (90% kapitału).<sup>34</sup>

<sup>34</sup> W Umowie Definitywnej akcje imienne serii obejmowanych przez FIATA i jego spółki afiliowane, wraz z przysługującymi prawami nazwano akcjami klasy A, natomiast akcje imienne objęte przez Skarb Państwa nazwano akcjami klasy B.

Różnica pomiędzy akcjami klasy A i B polegała m.in. na:

- przyznaniu akcjom klasy A prawa 3 głosów, a akcjom klasy B 1 głosu, w głosowaniu na walnym zgromadzeniu w sprawach dotyczących nabycia nieruchomości, urządzeń trwałego użytku i podwyższania kapitału,
- ograniczeniu, na 5 lat od zarejestrowania NEWCO, prawa zbywania na rzecz osób trzecich akcji klasy A, w liczbie odpowiadającej 51% kapitału akcyjnego oraz zbywania, cesji, zastawiania i przenoszenia prawa głosu z akcji klasy B - w okresie 10 lat - na inne podmioty niż będące własnością bądź kontrolowane przez Skarb Państwa lub FIATA i jego spółki afiliowane, bez pisemnej zgody FIATA.

Strony Umowy Definitywnej postanowiły, że w Dacie Zamknięcia wniosą do NEWCO wkłady na podwyższenie kapitału akcyjnego w łącznej kwocie odpowiadającej 161,151 mln ECU, z czego FIAT wniesie kwotę odpowiadającą 145,021 mln ECU (90% kapitału) i Skarb Państwa 16,13 mln ECU (10% kapitału). Zgodnie z tym w dniu 15 września 1993 r. (Data Zamknięcia) nastąpiło podwyższenie kapitału NEWCO.

- FSM SA wniosła do NEWCO w imieniu własnym, lecz na rachunek Skarbu Państwa, aport w postaci Wnoszonego Przedsiębiorstwa (przedsiębiorstwa samochodowego, przedsiębiorstwa odlewniczego i przedsiębiorstwa produkcji części samochodowych) uzgodniony przez strony Umowy Definitywnej na wartość 18 mln zł. W zamian za aport Skarb Państwa uzyskał prawo poboru 18 akcji NEWCO. Minister Finansów dokonał wpłaty 357,6 mld zł, celem objęcia 10% ustalonego kapitału akcyjnego NEWCO,<sup>35</sup>
- FIAT i jego spółki afiliowane wniosły do kapitału akcyjnego NEWCO wpłaty gotówkowe w kwocie odpowiadającej 3.215 mld zł, obejmując 90% kapitału.

Jak już wspomniano, umowa o uregulowanie zadłużenia oraz 4 umowy wykonawcze pomiędzy FSM SA, a konsorcjum banków, w wyniku których realne (po restrukturyzacji) zadłużenie Spółki zmniejszyło się z 166,774 mln ECU do 78,4299 mln ECU (z 3.188,7 mld zł do 1.499,6 mld zł), zawarte zostały w dniu 12 października 1992 r. Wniesienie aportu przez FSM SA do FAP, nastąpiło w niespełna rok później, tj. 15 września 1993 r., w wyniku czego FAP przejęła zadłużenie po restrukturyzacji. W raporcie biegłego rewidenta - firmy Price Waterhouse - z badania sprawozdania finansowego FAP za 1993 r. stwierdzono, że w księgach Spółki jako zadłużenie zaewidencjowano 1.499,6 mld zł (równowartość 78,4299 mln ECU), natomiast pozostała część z nominalnego długu, tj. kwotę 1.689,1 mld zł (równowartość 88,344 mln ECU) zaksięgowano jako zyski nadzwyczajne. W związku z tym, faktyczne

<sup>35</sup> Wpłacona ww kwota na podwyższenie kapitału w spółkach, nie była planowana w budżecie państwa na 1993 r. W dniu 15 września 1993 r. z upoważnienia Ministra Finansów, Podsekretarz Stanu p. Wojciech Misiąg wydał decyzję AB1-433-14/93 w sprawie zmian w budżecie państwa zmniejszając o 357,6 mld zł rezerwy celowe i zwiększając o tę kwotę wydatki Ministra Finansów na objęcie akcji spółek.

wkłady (gotówkowe i niepieniężne) stron tworzących spółki NEWCO, w ocenie NIK, przedstawiały się jak niżej:

w mld. zł.

Wkłady	Skarb Państwa	FIAT	Razem
1/ Wartość aportu (WP), powiększona o kwotę umorzonego zadłużenia	1.689,1	-	1.689,1
2/ Wpłaty gotówkowe	357,6	3.215,0	3.572,6
3/ Ogółem kapitał akcyjny wniesiony	2046,7	3.215,0	5.261,7
4/ Wartość 10% kapitału akcyjnego	x	x	526,2

Jak podano wyżej, w utworzonych spółkach, Skarb Państwa objął 10% kapitału akcyjnego, zaś FIAT 90%. Z danych zamieszczonych w powyższym zestawieniu wynika natomiast, że w strukturze kapitałów Skarb Państwa uczestniczył w 38,9%.

W wyniku kolejnego podwyższania kapitału akcyjnego w NEWCO i nie korzystania przez Skarb Państwa z prawa poboru, na koniec 1994 r. struktura kapitałowa w spółkach NEWCO przedstawiała się następująco:

Nazwa spółki	udziałowcy	kapitał akcyjny (mln zł)	struktura (%)
1/ FAP		6.603.346	100,00
	Skarb Państwa	323.184	4,90
	SIFI S.p.A	5.180.381	78,45
	SIMEST S.p.A	217.861	3,30
	EBOiR	881.920	13,35
2/ Teksid Poland		280.287	100,00
	Skarb Państwa	23.827	8,50
	Teksid S.p.A	256.460	91,50
3/ Magneti Marelli Poland		105.687	100,00
	Skarb Państwa	10.568	10,00
	Magneti Marelli Partecipazioni	47.555	45,00
	Gilardini S.p.A.	47.555	45,00

Określona Umową Definitywną "Ochrona Akcjonariuszy Mniejszościowych" zastrzegala przedmiotowy zakres uchwał walnego zgromadzenia, wymagających kwalifikowanej większości 91% głosów i obejmowała:

- zmiany statutów spółek, inne niż dotyczące zwiększenia kapitału akcyjnego,
- rozwiązania, likwidacji lub zmiany przedmiotu działalności NEWCO,
- zmniejszenia kapitału, inne niż w celu pokrycia strat,
- połączenia lub fuzji z innym podmiotem.

Od grudnia 1993 r. - wskutek podwyższenia przez FIATA kapitału akcyjnego spółek NEWCO - Skarb Państwa posiadając mniej niż 9% kapitału akcyjnego w spółkach FAP i Teksid Poland SA, utracił możliwość samodzielnego wykonywania uprawnień akcjonariuszy mniejszościowych. Uprawnieniem, które nadal przysługiwało Skarbowi Państwa z tytułu posiadania akcji w NEWCO było prawo do mianowania jednego członka rad nadzorczych. W świetle tych faktów, wniesienie przez Skarb Państwa wkładów pieniężnych w kwocie 357,7 mld zł (w zamian za objęcie 10% akcji klasy B), w ocenie NIK, nie było celowe ani gospodarne.

#### 10. Zapewnienia i przyrzeczenia stron Umowy Definitywnej

Określony w Umowie Definitywnej szeroki pakiet "Ochrony Rządowej i Przywilejów" wobec spółek NEWCO i FIATA nie wynikał z realizacji postanowień kontraktu X1/79. Został on wprowadzony do Umowy Definitywnej, w której Skarb Państwa zapewnił m.in., że:

- Minister Finansów posiada wszelkie niezbędne uprawnienia do zawarcia Umowy Definitywnej, udzielania w imieniu Skarbu Państwa zapewnień i przyrzeczeń, podejmowania zobowiązań umownych, w tym także do wypłaty rekompensat objętych jej postanowieniami, a w szczególności wynikających z "Ochrony Rządowej i Przywilejów" oraz związanych z ochroną środowiska,
- wszystkie elementy wynikające ze zobowiązań strony polskiej wiążą w całej rozciągłości stosowne organy rządowe i pozostaną w mocy z korzyścią dla NEWCO i FIATA,
- podpisanie, zawarcie i realizacja Umowy Definitywnej nie będzie kolidować ani nie doprowadzi do naruszenia jakichkolwiek postanowień stosownych przepisów prawa, decyzji lub orzeczeń.

Terminy obowiązywania zapewnień i przyrzeczeń Skarbu Państwa określono na 5 lat od Daty Otwarcia, w odniesieniu do przyrzeczeń złożonych w sprawach podatkowych oraz na czas określony przy poszczególnych elementach ochrony rządowej i przywilejów, tj. od 5 do 8 lat. Wysokość rekompensat od Skarbu Państwa wobec FIATA ustalono jako nieograniczoną, w przypadku niezrealizowania zobowiązań wynikających z pakietu

ochrony rządowej i przywilejów, w tym z zakresu ochrony środowiska i przyrzeczonej przewagi względem konkurencji. Za niezrealizowanie innych zobowiązań, wysokość rekompensat określono od 2,5 mln USD do 100 mln USD. Skarb Państwa został zwolniony od zapłaty rekompensat, gdy ich ogólna kwota nie będzie wyższa od 2,5 mln USD.

Poza przywilejami ogólnie dostępnymi dla polskich spółek z udziałem kapitału zagranicznego lub dla inwestorów zagranicznych, Skarb Państwa przyznał NEWCO i podmiotom afiliowanym FIATA tzw. Przywileje Szczególne (omówione w odrębnych punktach informacji), a także przyrzeczenia, które dotychczas nie wywołały skutków finansowych, niemniej jednak wymagające stałej ingerencji przedstawicieli Rządu w bieżącą działalność tych podmiotów. W świetle postanowień umowy, Rząd RP został zobowiązany do:

- dołożenia *"...najlepszych starań, aby skłonić odpowiednie władze rządowe do wydania (...) wszelkich (...) pozwoleń niezbędnych do uruchomienia w Polsce operacji finansowania detalicznego i hurtowego handlu pojazdami... (oraz do)... świadczenia takich usług finansowania w handlu detalicznym, hurtowym i leasingu..."*, z możliwością ich kontynuowania bez ograniczeń w czasie,
- podjęcia *"...wszelkich starań, w stosunkach z odpowiednimi władzami regionalnymi i komunalnymi, dla zapewnienia dostarczenia (...) NEWCO wszelkich potrzebnych usług... (dla jej działalności), ...na warunkach niedyskryminacyjnych, chyba że w grę wchodzi wydarzenia stanowiące siłę wyższą"*,
- skłonienia swych agend do współpracy z FIATEM lub spółkami afiliowanymi oraz podjęcia starań w celu otrzymania dla NEWCO ze źródeł zagranicznych pomocy finansowej na cele przygotowania zawodowego i przekwalifikowania pracowników, a w przypadku otrzymania takich funduszy, stworzenia dla NEWCO dostępu do nich na warunkach nie mniej korzystnych niż dla innych spółek,
- spowodowania, aby jego agendy zapewniły wszelką możliwą pomoc, w zakresie ich kompetencji, w rozwoju sieci dostawców krajowych FIATOWI i spółkom afiliowanym,
- zapewnienia całkowitego poparcia, w ramach swoich kompetencji oraz uzyskania poparcia innych odpowiednich organów rządowych, dla ułatwienia dostępu do instytucji zapewniających ubezpieczenie od ryzyka politycznego i z tytułu immunitetu władzy zwierzchniej (ale nie obejmującego ryzyka handlowego NEWCO) stronom trzecim - udzielającym kredytu NEWCO,
- objęcia NEWCO, w okresie 8 lat od podpisania umowy, wszystkimi przywilejami (bardziej korzystnymi niż przyznane w niniejszej umowie), które obecnie lub w przyszłości, będą przyznane innym przedsięwzięciom nadzorowanym w Polsce w branży motoryzacyjnej,
- zapewnienia, że jeśli zmiana praw lub przepisów spowoduje, że jakkolwiek ochrona lub przywilej nie będzie mogła być dłużej zapewniona w kształcie przewidzianym w Umowie Definitywnej odpowiednia agenda rządowa prześle natychmiast zawiadomienie do NEWCO o

takiej zmianie, po czym zobowiązanie do ochrony lub przywilejów zostanie zawieszona o tyle, o ile zmiana taka ma na nie wpływ, lecz nie dłużej niż do obowiązywania zmiany. Rząd podejmie starania celem usunięcia takiej zmiany, pod warunkiem, że nie będzie wymagana rezygnacja z członkostwa w EWG, naruszenia zobowiązań wobec EWG, lub postanowień Układu Ogólnego w Sprawie Cel i Handlu (GATT). Jeśli zmiana prawa lub przepisów nastąpi przed upływem 8 lat od daty zawarcia Umowy Definitywnej, Rząd RP spowoduje przyznanie NEWCO ekwiwalentnej korzyści ekonomicznej.

Ze swej strony FIAT zapewnił, że posiada kompetencje i upoważnienia do zawarcia Umowy, dysponuje wystarczającymi funduszami do podwyższenia kapitału akcyjnego NEWCO oraz że Umowa Definitywna stanowi dla niego ważne zobowiązanie, które może być egzekwowane zgodnie z jej postanowieniami. W podobny sposób jak Skarb Państwa, FIAT zapewnił, że w odniesieniu do jakichkolwiek roszczeń, zobowiązań czynności prawnych i strat dotyczących Skarbu Państwa wypłaci rekompensatę, wystąpi w obronie lub uwolni od odpowiedzialności Skarb Państwa.

W przypadku naruszenia przyrzeczeń przez Skarb Państwa lub FSM, strony Umowy Definitywnej ustanowiły zasady postępowania "Strony Chronionej" (FIATA, NEWCO, spółek afiliowanych) do domagania się od Skarbu Państwa wypłaty rekompensat, wystąpienia w obronie NEWCO, uwolnienia NEWCO od odpowiedzialności. W umowie nie ustanowiono takich zasad w przypadku naruszenia przyrzeczeń złożonych przez FIATA. Nie określono czasu obowiązywania tych przyrzeczeń, wysokości rekompensat, jak również trybu dochodzenia od niego zobowiązań umownych. W zapewnieniach FIATA nie określono jego odpowiedzialności za realizację planu działalności gospodarczej, jakkolwiek wiąże się ona bezpośrednio z pakietem przywilejów i ochrony rządowej.

## 11. Realizacja Umowy Definitywnej

Zastosowany przy zawarciu Umowy Definitywnej tryb poufności, pominięcie etapu uzgodnień międzyresortowych i naruszenie przepisów dekretu o języku państwowym i języku urzędowania rządowych i samorządowych władz administracyjnych spowodowały, że szczegółowe jej uregulowania, wykraczające poza kompetencje Ministra Finansów i naruszające w niektórych przypadkach prawo (np. odraczenie ceł, opłaty i kary za korzystanie ze środowiska), znane były tylko nielicznym osobom w MPW i MF. Skutkiem tego stosowny aparat wykonawczy urzędów centralnych nie był przygotowany do koordynacji i kontroli realizacji zobowiązań zarówno ze strony polskiej jak i FIATA.

Brak kontroli realizacji zobowiązań FIATA, szczególnie planów działalności gospodarczej, np. restrukturyzacji przedsiębiorstw spółek, produkcji i sprzedaży samochodów na rynek polski, realizacji inwestycji technicznych i proekologicznych,

uniemożliwił korzystanie przez Rząd RP z jedynych uprawnień do zawieszenia lub ograniczenia liczących przywilejów udzielonych spółkom FIATA.

Stosownie bowiem do postanowień zawartych w Umowie Definitywnej, Rząd i inne odpowiednie władze rządowe mogą zgodnie z pkt. 21 załącznika Nr 5 do Umowy Definitywnej zawiesić, zmodyfikować lub wycofać wszystkie lub istotne części "Przywilejów Szczegółowych" o tyle o ile FIAT naruszy swoje zobowiązania wynikające z "planu działalności gospodarczej" i realizacji celów strategicznych określonych postanowieniami umowy. Dopiero w sierpniu 1994 r. w ponad 2 lata od podpisania umowy z FIATEM, Minister Finansów zobowiązał Biuro Skarbu Państwa MF do koordynacji i nadzoru prac prowadzonych dla realizacji tej umowy. Do czasu zakończenia kontroli, MF nie opracowało systemu nadzoru i kontroli realizacji Umowy Definitywnej.

FIAT zgłosił natomiast roszczenia związane z nierealizowaniem zobowiązań strony polskiej, które łącznie z odsetkami oszacował na ok. 1,4 bln zł. Do niezrealizowanych zobowiązań zaliczył m.in.: roszczenia dotyczące zwrotu cel i opłat importowych, kompensat za nieprzejęte środki trwale - udostępnione na podstawie stosownych umów innym podmiotom stanowiącym sieć dostawców b. FSM SA - i kompensat za zrealizowane roszczenia pracownicze.

Podstawę powyższych roszczeń stanowiło zobowiązanie Skarbu Państwa, że przed Datą Otwarcia uzyska wszelkie środki kompensujące i przywileje o treści określonej w załączniku Nr 5 do Umowy Definitywnej pn. "Ochrona Rządowa i Przywileje". Zapewnił bowiem, że w formie prawnie wiążącej (ustaw, rozporządzeń, dekretów i in. stosowanych w polskim prawie) stworzy możliwości ich egzekwowania przez NEWCO lub przez FIATA i jego jednostki afiliowane, mające udziały w NEWCO. Skarb Państwa zobowiązał się, że przywileje powyższe będą natychmiast skuteczne i korzystne dla Wnoszonego Przedsiębiorstwa/NEWCO, od Daty Otwarcia (niektóre od zawarcia Umowy Definitywnej) i pozostaną w mocy, bez możliwości ich uchylecia, zmiany lub modyfikacji.

#### 11.1. Oplaty podatku granicznego

Zgodnie z postanowieniami ujętymi w załączniku nr 5 do Umowy Definitywnej, import surowców, komponentów i środków trwałych - wyszczególnionych w wykazach (listach) do tego załącznika - powinien być dokonywany przez NEWCO bez "żadnych opłat celnych i innych opłat dotyczących wyłącznie towarów importowych". Ogólne sformułowanie zobowiązania, niezgodnionego uprzednio z MWGzZ i GUC spowodowało, iż wprowadzone po zawarciu Umowy Definitywnej w listopadzie 1992 r. opłaty graniczne, zwane kolejno: 6% podatkiem obrotowym, 6% clem (niezależnym od stawek w taryfach celnych) i 6%, a potem 5% podatkiem importowym były pobierane od importu

prowadzonego przez NEWCO. Roszczenia wobec Skarbu Państwa o zwrot lub rekompensatę pobranych opłat w latach 1993-1995 FIAT określił na ok. 460 mld zł.

W ocenie MF brak było podstaw do zwrotu lub rekompensat pobranych opłat. Zdaniem resortu opłata nie jest podatkiem o rozumieniu ustawy o zobowiązaniach podatkowych, a podatek graniczny nie jest opłatą w rozumieniu przywołanej klauzuli Umowy Definitywnej. Do 30 czerwca 1995 r., strony Umowy Definitywnej, utrzymując odmienne stanowiska, nie osiągnęły porozumienia w sprawie pobierania podatku importowego.

Zdaniem NIK nie można wykluczyć, że tak ustanowione zobowiązanie Skarbu Państwa może spowodować konieczność wypłaty odszkodowań spółkom FIATA za, nieodpowiadającą ich interesom, treść prawa stanowionego przez polski Parlament do 2001 r.

#### 11.2. Przyrzeczenia zwolnień z podatku dochodowego

Strona polska zobowiązała się do poparcia wniosku FIATA lub jakiegokolwiek jego spółki afiliowanej, która stanie się udziałowcem NEWCO, o uzyskanie od Ministra Finansów przyrzeczenia (promesy), a po rejestracji NEWCO decyzji administracyjnej, zwalniającej NEWCO z podatku dochodowego do wysokości wkładów kapitałowych wniesionych do 31 grudnia 1993 r. W dniu 31 lipca 1992 r. Minister Finansów wydał promesy zwolnienia NEWCO z podatku dochodowego od osób prawnych. Zwolnieniem miały być objęte dochody za okres, w którym suma całego należnego podatku dochodowego stanowić będzie równowartość wkładów FIATA lub jego spółek afiliowanych, wniesionych do dnia 31 grudnia 1993 r. Do tego czasu podmioty te objęły akcje w NEWCO o wartości nominalnej:

- Fiat Auto Poland SA	5180,4 mld zł
- Teksid Poland SA	256,4 mld zł
- Magneti Marelli Poland SA	95,1 mld zł
razem	5531,9 mld zł

W listopadzie i grudniu 1993 r., spółki NEWCO, uznając za spełnione warunki określone w promesach, złożyły wnioski do Ministra Finansów o zwolnienie z podatku dochodowego.

W styczniu 1994 r. Minister Finansów zarządził w odniesieniu do Teksid Poland SA i Magneti Marelli Poland SA zaniechanie poboru podatku dochodowego, uzależniając zwolnienia od spełnienia przez spółki dodatkowych warunków dotyczących m.in.: wdrożenia nowych rozwiązań techniczno-technologicznych oraz ograniczenia przedmiotu dochodów, poprzez wyłączenie ze zwolnień podatkowych dochodów z działalności handlowej wyrobami i towarami, które nie były produktami tych spółek. Od decyzji Ministra Finansów zainteresowane spółki wniosły odwołania o ponowne rozpatrzenie sprawy. Na skutek niedotrzymania przyrzeczeń, spółki Teksid Poland i Magneti Marelli zapłaciły podatek

dochodowy do 31 grudnia 1993 r. w kwotach odpowiednio: 1.932,7 mln zł i 585,7 mln zł, lecz domagały się jego zwrotu.

W wyniku wniosków złożonych do właściwych urzędów skarbowych, ww spółki uzyskały zgodę na zawieszenie opłat podatku dochodowego od 1994 r.

Minister Finansów nie podjął decyzji w sprawie zwolnień spółek z podatku dochodowego, pomimo upływu do czasu kontroli ponad roku od złożenia wniosków przez spółki i interwencji FIATA. Zgodnie z art. 23 ust. 4 ustawy o spółkach z udziałem zagranicznym, decyzje w sprawie podatku dochodowego winny być wydane w okresie 2 miesięcy od złożenia wniosków przez spółki. Stosownie natomiast do art. 35 § 3, w związku z art. 127 § 3 Kpa, wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy powinien być rozpatrzony w terminie 1 miesiąca od dnia jego otrzymania.

### 11.3. Zapewnienie przewagi względem konkurencji

W pakiecie "Ochrony Rządowej i Przywilejów" Skarb Państwa zobowiązał się, że pojazdy produkowane i importowane przez NEWCO "... mogą być sprzedawane w Polsce z przewagą względem konkurencji ..." w stosunku do porównywalnych nowych pojazdów, z wyjątkiem sprowadzanych w ramach bezcłowego kontyngentu z EWG oraz importowanych, całkowicie wykonanych lub używanych pojazdów. W pakiecie tym określono, że przewaga względem konkurencji obowiązywać będzie przez 8 lat i wynosić co najmniej 35% opłat i podatków od zadeklarowanych wartości celnych w okresie od stycznia 1992 r. do 31 grudnia 1993 r., a następnie będzie obniżana o 5%, z dniem 1 stycznia w latach: 1994, 1996, 1998, 2000, 2001 i zostanie całkowicie wyeliminowana z dniem 1 stycznia 2002 r. Skarb Państwa zobowiązał się, że instrumentami zapewnienia przewagi będzie nakładanie - na inne podmioty konkurujące z FIATEM - opłat celnych, podatku obrotowego, podatku od wartości dodanej lub innych metod według wyboru polskich władz rządowych.

Zobowiązanie powyższe zostało podjęte niezgodnie z celem podpisania wcześniej przez Polskę Umowy przejściowej dotyczącej handlu i spraw związanych z handlem między Rzeczpospolitą Polską a Europejską Wspólnotą Gospodarczą i Europejską Wspólnotą Węgla i Stali, sporządzoną w Brukseli dnia 16 grudnia 1991 r.<sup>36</sup>

<sup>36</sup> Umowa przejściowa dotycząca handlu i spraw związanych z handlem między Rzeczpospolitą Polską a Europejską Wspólnotą Gospodarczą i Europejską Wspólnotą Węgla i Stali, sporządzona w Brukseli dnia 16 grudnia 1991 r. (Załącznik do Dz.U. z 1992 r. Nr 17, poz. 69) Umowa stanowiła m.in. że:

- art. 33 ust. 1 (i.i.i.) wszelka pomoc publiczna, która zniekształcała lub grozi zniekształceniem konkurencji przez faworyzowanie niektórych przedsiębiorstw lub produkcji niektórych towarów jest niezgodna z właściwą realizacją umowy, o ile może mieć negatywny wpływ na handel między Polską a Wspólnotą.
- art. 33 ust. 4 (a) strony Umowy Przejściowej postanowiły, że w ciągu pierwszych 5 lat od dnia wejścia w życie umowy, wszelka pomoc publiczna udzielona przez Polskę będzie traktowana jako obszar identyczny z obszarami Wspólnoty. Wspólny Komitet, biorąc pod uwagę sytuację gospodarczą Polski, zdecyduje czy okres ten powinien być przedłużony o kolejne okresy pięcioletnie.

Postanowienia art. 33 Umowy przejściowej odpowiadają art. 63 Układu Europejskiego ustanawiającego stowarzyszenie między Rzeczpospolitą Polską z jednej strony, a Wspólnotami Europejskimi i ich Państwami Członkowskimi z drugiej strony, sporządzonym w Brukseli dnia 16 grudnia 1991 r.<sup>37</sup>

W "Uwagach" na temat skutków Umowy Definitywnej dla konkurencji na polskim rynku motoryzacyjnym przesłanych w sierpniu 1992 r. do Sekretarza Stanu Ministerstwa Finansów p. Jerzego Zdrzałki, Wiceprezes Urzędu Antymonopolowego p. Andrzej Cyłwik podał m.in., że:

- Urząd Antymonopolowy nie uczestniczył w negocjowaniu tej umowy, zatem nie jest w stanie ocenić w jakim stopniu korzyści płynące z faktu zaangażowania się FIATA w polski przemysł motoryzacyjny równoważyć będą skutki negatywne dla stanu konkurencji oraz interesów nabywców samochodów w Polsce, wynikających z przywilejów przyznanych FIATOWI,
- przyjęte przywileje przewagi względem konkurencji, kłócą się z zasadą równego dostępu do rynku polskiego innych podmiotów funkcjonujących na rynku samochodowym,
- zobowiązania Skarbu Państwa dotyczą 8 lat i zgodnie z art. 63 ust. 4 (a) Układu Europejskiego w stosunku do zobowiązań opiewających na więcej niż 5 lat należy wystąpić o zgodę Rady Stowarzyszenia na przedłużenie tego okresu. W przypadku braku odpowiedniej decyzji Rady Stowarzyszenia, konieczna będzie korekta zobowiązań Skarbu Państwa wobec FIATA, co w praktyce uniemożliwia realizację pkt 20 załącznika Nr 5 do Umowy Definitywnej.

Zdaniem Międzyresortowego Zespołu<sup>38</sup>, powołanego do oceny postanowień Umowy Definitywnej, zawartym w "Informacji na temat oceny działalności gospodarczej Fiata Auto Poland SA" z grudnia 1994 r., przyznana przewaga względem konkurencji w praktyce oznacza "... że Polska nie może przyspieszyć liberalizacji stawek celnych (...) nie może także tworzyć dodatkowych kontyngentów celnych na samochody".

Podstawę tworzenia przez Polskę bezcłowych kontyngentów na importowane samochody stanowił Załącznik IVb do Umowy Przejściowej, zawartej ze Wspólnotami Europejskimi (WE), w którym określono, że tworzone będą corocznie trzy kontyngenty na:

- samochody osobowe bez katalizatora: 25.000 szt. w 1992 r. i coroczny wzrost o 5% od poziomu bazowego,
- samochody osobowe z katalizatorami: 5.000 szt. w 1992 r. i coroczny wzrost o 10% od poziomu bazowego,

<sup>37</sup> Załącznik do Dz.U. z 1994 r. Nr 11, poz. 38.

<sup>38</sup> Międzyresortowy Zespół został powołany przez Ministra CUP, na podstawie decyzji KERM z dnia 7 września 1994 r. Zespołowi przewodniczyła p. Maria Wasilewska-Trenkner

– samochody ciężarowe: 100 szt. w 1992 r. i coroczny wzrost o 10% od poziomu bazowego.

Prawo ustanawiania kontyngentów celnych przysługuje Radzie Ministrów, zgodnie z art. 9 Prawa celnego. Zasady rozdziału tego kontyngentu, zgodnie z art. 58 Prawa celnego, ustala Minister WGzZ.

W 1993 r. uzgodniono z państwami EWG/WE, że od 1994 r. kontyngent samochodów bez katalizatorów będzie utrzymywany na poziomie bazowym 25.000 szt., natomiast wynikające z umowy coroczne przyrosty (o 1.750 szt.) liczby samochodów osobowych importowanych bez cła, będą realizowane w puli samochodów z katalizatorami. Ustalono równocześnie, że po wyczerpaniu rocznej puli samochodów z katalizatorem, dalszy import kontyngentowy tych pojazdów będzie realizowany z puli samochodów bez katalizatora.<sup>39</sup>

Zgodnie z Umową Definitywną, poczynając od daty zawarcia umowy do 31 grudnia 2001 r., liczba pojazdów wyprodukowanych przez FIATA lub jego przedsiębiorstwa afiliowane, miała być przydzielona - bez jakichkolwiek opłat celnych - FIATOWI lub wskazanemu przez niego importerowi lub dystrybutorowi na poziomie 1/3 całkowitej liczby samochodów osobowych importowanych z EWG. Przywilej ten wprowadzono do Umowy Definitywnej, pomimo protestu Komisji EWG, w ocenie której, naruszony został warunek równoprawnego traktowania podmiotów gospodarczych. NIK ustaliła, że jeszcze przed podpisaniem umowy, próba zagwarantowania FIATOWI przez MWGzZ 1/3 udziału w kontyngencie na 1992 r., spotkała się z reakcją Komisji EWG w postaci zawieszenia na 8 miesięcy (do 4 listopada 1992 r.), wejścia w życie wolnocłowego importu i eksportu samochodów - kontyngentu i bazowego plafonu taryfowego. W wyjaśnieniach dla NIK, Dyrektor Departamentu w MWGzZ tłumaczył następująco fakt niezagwarantowania FIATOWI ww przywileju: " ... Minister WGzZ nie mógł zapewnić i zrealizować przyrzeczenia przyznania Fiatowi 1/3 całości każdego kontyngentu na przywóz pojazdów samochodowych z EWG, obecnie Unii Europejskiej, gdyż byłoby to sprzeczne i naruszało postanowienie Umowy przejściowej z dnia 16 grudnia 1991 r. (...). Umowa przejściowa w części ogólnej zawiera stwierdzenie o gwarantowaniu równych szans, o zapobieganiu monopolizacji lub dyskryminujących - art. 33 ust. 1 pkt II i III oraz art. 42. Z tych względów rozporządzenia Ministra WGzZ na lata 1992-1995 w sprawie sposobu rozdysponowania kontyngentów (...) nie mogły zawierać postanowień sprzecznych z tą umową".

<sup>39</sup> W porozumieniu z WE, Rada Ministrów zmieniła - rozporządzeniem z dnia 14 grudnia 1993 r. w sprawie ustanowienia kontyngentów celnych na przywóz niektórych towarów pochodzących z państw Wspólnoty Europejskiej (Dz.U. Nr 126, poz. 577) - od 1 stycznia 1994 r. pierwotne proporcje kontyngentu samochodów importowanych z EWG. W 1994 r. wynosił on ogółem, dla samochodów z katalizatorem i bez katalizatora, odpowiednio 8.500 szt. i 25.000 szt., w tym (1/3 całego kontyngentu) dla FIATA odpowiednio 2.833 szt i 8.333 szt. Po zmianie proporcji kontyngentu, na samochody z katalizatorem i bez katalizatora, w Aneksie do Umowy Definitywnej nie dokonano stosownej korekty.

Zgodnie z powyższym wyjaśnieniem, rozdysponowanie kontyngentu polegało na zasadzie "kto pierwszy ten lepszy" aż do wyczerpania się kontyngentu. W 1992 r. rozpoczęto wydawanie pozwoleń na początku grudnia 1992 r. co uniemożliwiło importerom wykorzystania pozwoleń na pełną liczbę samochodów z kontyngentu. W 1993 r. kontyngent został wyczerpany w całości, ostatnie wnioski, na które wydane zostały pozwolenia przyjęto 5 kwietnia 1993 r. **Wszystkie firmy ubiegające się o kontyngent były traktowane na równoprawnych zasadach.** Zgodnie z danymi z tabel dołączonych do powyższego wyjaśnienia MWGzZ, udział FIATA w kontyngencie na import samochodów osobowych, w porównaniu z przyznanymi mu w Umowie Definitywnej limitami, był następujący:

samochody osobowe	rok	liczba samoch. sprowadzonych w ramach kontyngentu		Udział w % kol. 4 : 3	limit przyznany FIATOWI	Udział w % kol. 4 : 6
		ogółem	przez FIATA			
1	2	3	4	5	6	7
ogółem	1992	9.250	3.185	34,4	4.999	63,7
	1993	31.750	11.384	35,9	10.580	107,6
	1994	33.495	12.037	35,9	11.166	107,8
bez katalizatora	1993	26.250	11.381	43,4	8.749	130,1
	1994	18.785	10.904	58,0	9.166	119,0
z katalizatorem	1993	5.500	3	0,05	1.831	0,2
	1994	14.710	1.133	7,7	2.000	56,6

FIAT sprowadził w latach 1992-1994 do Polski 26.606 szt. samochodów, tj. 99,5% limitu pojazdów określonego w Umowie Definitywnej, przy czym znacznie przekroczył liczbę samochodów bez katalizatora (w 1993 r. o 30%, a w 1994 r. o 19%), natomiast nie wyczerpał limitu na import samochodów z katalizatorem.

Pomimo niezrealizowania przez FIATA postanowień Umowy Definitywnej w zakresie liczby importowanych samochodów z katalizatorem oraz uzgodnionej z EWG/WE zmiany struktury podziału kontyngentu samochodowego, zwiększającej udział samochodów z katalizatorem, a także wprowadzenie od 1 lipca 1995 r. decyzji o rejestrowaniu nowych samochodów wyłącznie z katalizatorem - nie podjęto rozmów z FIATEM dla realizacji kontyngentów zgodnie z Umową Definitywną. Tym samym nie wprowadzono stosownych zmian w Umowie Definitywnej uwzględniających preferencje dla samochodów z katalizatorem.

W maju 1995 r. FIAT wystąpił do Ministra Finansów i MWGzZ o pełną realizację kontyngentu na 1995r., informując, iż w przypadku jego niezrealizowania wystąpi o zrekompensowanie poniesionych strat, które wstępnie oszacował na 72 mld zł. Według stanu

na dzień 27 października 1995 r., do wykorzystania pełnej puli samochodów sprowadzanych w kontyngencie bezcłowym w 1995 r. przez wszystkich importerów, pozostało ok. 300 szt. Do tego dnia FIAT otrzymał zezwolenie na bezcłowy import 10.683 szt. samochodów. Niewykonanie zobowiązania Skarbu Państwa dotyczyło w związku z tym zezwoleń na bezcłowy import 1.067 szt. samochodów. **W ocenie NIK, FIAT może żądać zwrotu zapłaconego cła od 1.067 szt. samochodów, o ile zostaną one sprzedane do końca 1995 r. na warunkach kontyngentu bezcłowego.**

#### 11.4. Zwolnienia celne - kontyngent importu zaopatrzeniowego

Zgodnie z pkt 1 załącznika Nr 5 do Umowy Definitywnej (Ochrona Rządowa i Przywileje) przez okres 8 lat żadne opłaty celne, ani inne opłaty, stosowane wyłącznie do towarów importowych nie powinny być nakładane na:

- maszyny i urządzenia, narzędzia, technologie i know-how itd. związane z działalnością NEWCO,
- surowce i komponenty importowane do Polski i używane do produkcji samochodów, komponentów i części, produkowanych lub montowanych przez NEWCO.

Wykaz towarów, które winny być zwalniane z opłat celnych zawierały 4 listy w Aneksach A i B do załącznika Nr 5. Na listach wymieniono ok. 80 pozycji maszyn, urządzeń i przyrządów (m.in. obrabiarki, linie produkcyjne, wyposażenie i urządzenia do kontroli wyrobów) i ok. 115 pozycji części i komponentów. Na listach komponentów i części samochodowych umieszczono wyroby przemysłu chemicznego np.: opony, paski klinowe, uszczelki; przemysłu hutniczego np.: blachy ocynkowane, śruby, sprężyny; inne wyroby takie jak alternatory, rozruszniki, wiązki elektryczne, których produkcja - z uwagi na prowadzone procesy inwestycyjne w przedsiębiorstwach objętych uchwałą Nr 212/87 Rady Ministrów oraz rozpoczęte procesy restrukturyzacyjne w przemyśle - powinna być objęta ochroną celną, gwarantującą zbyt tych wyrobów na rynku.

Do końca 1994 r. RM wydała 9 rozporządzeń w sprawie ustalenia kontyngentów celnych na niektóre towary przywożone z zagranicy z preferencyjną zerową stawką celną. Spółki NEWCO nie w pełni wykorzystywały w 1993 r. i 1994 r. (za 1992 r. brak danych) limitów ustanowionych dla nich w kontyngentach celnych. W 1993 r. kontyngenty inwestycyjne wykorzystano w 1,7% (wykorzystanie 4 mld zł z przyznaných kontyngentów o wartości 240 mld zł), a kontyngenty produkcyjne w 26,3% (2.080 mld zł z 8.800 mld zł). W 1994 r. (11 miesięcy) wykorzystano ok. 3% kontyngentów inwestycyjnych (16,2 mld zł z 520,1 mld zł), zaś kontyngentów produkcyjnych określonych: w walucie polskiej 19,2% (314 mld zł z 1.633 mld zł), a w ECU 55,0% (91,4 mln ECU z 168,3 mln ECU). Z cytowanej informacji, opracowanej w grudniu 1994 r. przez Międzyresortowy Zespół wynika m.in., że:

- znikome wykorzystywanie ustanowionych kontyngentów i ustalona Umową Definitywną sztywna lista towarowa nie odpowiadała działalności, zarówno FAP, jak i polskich przedsiębiorstw,
- ustanawianie corocznych kontyngentów według list Umowy Definitywnej, obejmujących komponenty o wysokim stopniu przetworzenia nie służyło krajowemu przemysłowi, z uwagi na preferencje celne dla FAP i spółek afiliowanych oraz sztywne trzymanie się zapisów umowy, niekorzystnych dla strony polskiej, w tym zwłaszcza dla przedsiębiorstw krajowych uczestniczących w procesie polonizacji, ponieważ dostawy dla FAP z polskich przedsiębiorstw były w znacznym stopniu obciążone kosztami importowymi i traciły znamiona konkurencyjności,
- wykazy towarów objętych kontyngentami były uzgadniane przez MPiH z FAP, zarówno pod kątem potrzeb jak i możliwości dostaw analogicznych towarów od producentów polskich.

W listopadzie 1993 r. FAP wystąpił do MPiH z wnioskiem o utworzenie kontyngentu celnego na surowce i komponenty importowane przez polskich dostawców FAP, będących spółkami afiliowanymi FIATA. Podczas narad organizowanych przez MPiH z udziałem przedstawicieli MF i MWGzZ oraz FAP i jego dostawców, określono następujące przesłanki i uwarunkowania tworzenia takich kontyngentów:

- utrzymanie właściwego poziomu technicznego komponentów dostarczanych przez krajowy przemysł motoryzacyjny (gwarantujących wysoką jakość wyrobów finalnych) wymaga stałego dostępu do surowców i półfabrykatów z rynków europejskich;
- FAP, eksportując około 2/3 swojej produkcji, ma zapewnione odzyskanie w tejże proporcji kosztów opłat celnych importowych;
- dostawy dla FAP od producentów krajowych, których wyroby w znaczącym stopniu obciążone są kosztami opłat importowych, tracą znamiona konkurencyjności cenowej w stosunku do dostawców zagranicznych (istotne jest tu także uzgodnienie w Umowie Definitywnej listy wysoko przetworzonych komponentów, których bezcłowy import zagwarantowała strona polska);
- brak racjonalnych przesłanek do prowadzenia polityki celnej faworyzującej, z jednej strony spółki afiliowane FIATA - w stosunku do pozostałych polskich dostawców FAP, z drugiej zaś krajową produkcję komponentów dla FAP w stosunku do produkcji dla innych polskich finalnych producentów samochodów (taki sam wyrób, w zależności od przeznaczenia: dla FAP lub innego producenta samochodów, byłby obciążony opłatami celnymi za importowane surowce i półfabrykaty bądź z nich zwolniony).

W wyniku podjęcia prac przez MPiH i MWGzZ nad kontyngentem celnym na surowce i komponenty dla wszystkich producentów krajowych, w marcu 1995 r. MPiH przekazało do MWGzZ wnioski o utworzenie kontyngentów celnych na surowce i komponenty importowane przez polskich producentów - dostawców FAP. Do czasu zakończenia kontroli NIK (czerwiec 1995 r.) Rada Ministrów nie podjęła w tej sprawie stosownych decyzji.

Projekt Umowy Definitywnej i wszystkie postanowienia dotyczące cel poprzedzające zawarcie Umowy Definitywnej nie były opiniowane przez GUC i MWGzZ, a zobowiązania podjęte przez Skarb Państwa naruszały obowiązujące przepisy.

Minister Finansów zobowiązał się w imieniu Skarbu Państwa do odroczenia wszelkich cel należnych od importu realizowanego przez zakłady Wnoszonego Przedsiębiorstwa, w okresie do Dacie Zamknięcia, uwzględniając jednocześnie zapłatę odroczonego cel w terminie na 20 dni po Dacie Zamknięcia. Prawo celne nie przewiduje ulg polegających na odroczeniu cel (płatności należności celnych) i kompetencji w takim zakresie dla Ministra Finansów. Zgodnie z Prawem celnym, zawieszanie poboru cel w drodze rozporządzenia leży w kompetencji Rady Ministrów (art. 4), natomiast umorzenia w całości lub w części należności celnych, jeżeli dłużnik nie posiada majątku wystarczającego na przeprowadzenie z niego egzekucji należności celnych, może dokonać organ celny (art. 87).

Przesłanki wynikające z ww przepisów nie zachodziły. Skutkiem tego urzędy celne, uznając iż Minister Finansów nie jest właściwym organem w sprawie cel, ani nie sprawuje nadzoru nad organami celnymi, a Umowa Definitywna nie może modyfikować powszechnie obowiązujących przepisów, pobierały opłaty celne, co w ocenie FIATA stanowiło naruszenie ustaleń i nie wywiązywanie się przez Skarb Państwa z przyjętych zobowiązań.

Podjęcie zobowiązań celnych, dotyczących Wnoszonego Przedsiębiorstwa oraz nieprecyzyjne uregulowanie tych kwestii w umowie z FIATEM spowodowały w konsekwencji jego wystąpienie z roszczeniami wobec Skarbu Państwa o zwrot opłaconych cel, naliczonych kar z tytułu cel oraz o opłacenie odsetek za niezrealizowane przez Skarb Państwa zobowiązanie. W dniu 29 czerwca 1994 r. przedstawiciel FIATA, Dyrektor p. G. Capra, wystąpił do Skarbu Państwa o zwrot opłaconych cel i kar naliczonych przez Urzędy Celne z Cieszyna, Poznania, Rzepina i Wrocławia. Rok później, tj. 14 czerwca 1995 r., FIAT oszacował swoje roszczenia z tego tytułu na kwotę podstawową 135 mld zł, plus 113,7 mld zł odsetek.

#### 11.5. Produkcja i sprzedaż samochodów

Inkorporowany do Umowy Definitywnej kontrakt X1/79 z 1987 r. zobowiązywał FIATA do zakupu od czerwca 1991 r. do grudnia 1997 r. 400 tys. szt. samochodów i minimum 100 tys. szt. samochodów od stycznia 1998 r. do grudnia 2001 r. Zgodnie z kontraktem, decyzja co do liczby sprzedawanych FIATOWI samochodów w poszczególnych latach, należała do POL-MOTu i bez jego zgody nie mogła przekraczać rocznej maksymalnej zdolności produkcyjnej, zarezerwowanej dla FIATA, w liczbie 110 tys. szt. samochodów. Było to istotne dwustronne zobowiązanie, powodujące - jak już wspomniano - skutki finansowe dla wyceny aportu Wnoszonego Przedsiębiorstwa.

W załączniku nr 12 do Umowy Definitywnej, stanowiącym business plan FAP, założono produkcję 2607,3 tys. szt. samochodów w latach 1992-2001. Plan produkcji na lata 1992-1997 zakładał wykonanie 1417,3 tys. szt. samochodów, z tego 821,8 tys. szt. dla potrzeb FIATA, tj. o 421,8 tys. szt. więcej od postanowień kontraktu X1/79.

Analiza sprzedaży samochodów w aspekcie realizacji kontraktu X1/79 wskazuje, że w okresie od 1991 r. do końca 1994 r. FIAT zakupił 358,9 tys. szt. samochodów. Wobec nieokreślenia liczby samochodów zbywanych FIATOWI w poszczególnych latach, można by przyjąć równomierną realizację tych zobowiązań. Przy takim założeniu, FIAT zakupił, w relacji do upływu czasu, o 141,2 tys. szt. samochodów więcej od zobowiązań kontraktowych. Skutkiem tego było nie tylko niezaspokojenie potrzeb rynku krajowego, co umożliwiło FAP wprowadzenie przedpłat na samochody, lecz także uszczuplenie dochodów budżetowych z tytułu podatku obrotowego/VAT, szacowane przez NIK, na ok 2.600 mld zł.

W lutym 1994 r., na podstawie uchwały Rady Nadzorczej FAP, zmniejszono plan produkcji i sprzedaży samochodów. Decyzję tę podjęto bez zmiany treści załącznika Nr 12 do Umowy Definitywnej<sup>40</sup>. Zdaniem władz FAP, podstawę zmniejszenia tego planu stanowiły postanowienia "Protokołu Zamknięcia", który upoważniał Zarząd Spółki do uaktualnienia planu inwestycji, w okresie 3 miesięcy od Dacie Zamknięcia. Struktura dokonanych zmian uprzywilejowała sprzedaż na eksport kosztem rynku krajowego, na co przedstawiciel Skarbu Państwa, jako akcjonariusz mniejszościowy, nie miał wpływu. Realizację zobowiązań produkcyjnych w latach 1992-1995 obrazuje poniższe zestawienie:

	<u>w tys. szt.</u>			
	1992 r.	1993 r.	1994 r.	1995 r.
Produkcja samochodów				
1. Plan produkcji i montażu ogółem, z tego:	201,7	291,2	308,2	354,5
dla sieci FIATA	102,7	146,2	154,7	153,0
dla kraju	99,0	145,0	153,5	201,5
a) plan ogółem po korekcie, z tego:	143,0	272,6	278,0	294,2
dla sieci FIATA	72,4	159,5	150,0	160,2
dla kraju	70,6	113,1	128,0	134,2
b) sprzedaż, z tego:	142,6	260,3	248,8	
do sieci FIATA	72,3	151,7	133,0	
na rynek krajowy	70,3	108,6	115,8	
Z poz. 1 podstawowe modele produkowane przez FAP:				

<sup>40</sup> Art. 13.7 Umowy Definitywnej stanowi m.in., że wszelkie zmiany postanowień tej umowy mogą być dokonywane wyłącznie w formie pisemnej, przez umocowanego przedstawiciela każdej ze stron.

	1992 r.	1993 r.	1994 r.	1995 r.
1.1. plan produkcji Cinquecento, z tego:	117,7	206,7	237,7	269,5
dla sieci FIATA	102,7	146,2	154,7	153,0
dla kraju	15,0	60,0	83,0	116,5
a) plan produkcji po korekcie, z tego:	82,7	197,2	200,0	222,2
dla sieci FIAT	72,4	159,5	150,0	160,2
dla kraju	10,3	37,7	50,0	62,0
b) sprzedaż, z tego:	82,6	193,5	187,7	
dla FIATA	72,3	151,7	132,6	
na rynek krajowy	10,3	41,8	55,1	
1.2. plan produkcji modelu 126	84,0	65,0	42,5	15,0
a) plan po korekcie	60,3	75,4	70,0	57,0
b) sprzedaż	60,4	66,8	52,5	

Ogółem w latach 1992-1994 sprzedano o 149,1 tys. szt. samochodów mniej od założeń business planu, stanowiącego integralną część Umowy Definitywnej i o 41,6 tys. szt. od wersji skorygowanej, przyjętej przez Radę Nadzorczą. W przypadku samochodów Cinquecento, sprzedaż była mniejsza od pierwotnego planu i jego korekty odpowiednio o 98,3 tys. szt. i o 16,1 tys. szt. Samochód Cinquecento był wyłącznym produktem eksportowanym do sieci FIATA. W ww 3 latach eksport Cinquecento wyniósł 356,6 tys. szt. (76,9% jego produkcji) i stanowił 54,7 % ogólnej liczby wyprodukowanych samochodów. Zgodnie z business planem FAP zobowiązany był do produkcji w latach 1993 -1994 48 tys. szt. samochodów Uno. W lutym 1994 r. plan produkcji Uno został skorygowany do 8 tys. szt. Do końca 1994 r. produkcja Uno wyniosła 9.106 szt., zaś sprzedaż 8.555 szt.

W punkcie 5 "Ustalanie cen" Załącznika Nr 5 do Umowy Definitywnej, strony postanowiły, że z wyjątkiem praw i przepisów antydumpingowych, przepisów redukujących opłaty wyrównawcze oraz przepisów dotyczących oszustw podatkowych, polskie władze nie będą ustalały i w inny sposób kontrolowały lub wywierały wpływu na ceny produktów NEWCO. Zgodnie z ustaleniami stron Umowy Definitywnej, NEWCO mogą swobodnie negocjować i ustalać ceny według zasad rynkowych.

Analiza dokumentów FAP, przedstawionych MF i Urzędowi Antymonopolowemu wskazuje, iż wzrost cen sprzedaży na rynku krajowym, samochodów malolitrażowych produkowanych przez FAP, był zbliżony do wzrostu cen produkcji sprzedanej przemysłu i kształtował się poniżej wskaźników inflacji. W analizowanym okresie grudzień 1992 - sierpień 1994 r. przy inflacji ok. 59%, ceny samochodu 126 standard wzrosły o 49,6% (bez podatku VAT -35,2%), samochodu Cinquecento 899 EM05 o 52% (bez podatku VAT o 30,9%).

Polityka cenowa FSM SA, a następnie, po Dacie Zamknięcia, FAP determinowana była ustaleniami kontraktu X1/79 z 1987 r. Skutkiem tego, na samochód Cinquecento stosowano różne formuły cenowe: formułę kosztową dla niezrównoważonego rynku krajowego i ściśle określona formułę w eksporcie do sieci FIATA. Stąd też np. w sierpniu 1994 r. cena Cinquecento 899 na rynku krajowym wynosiła 151,7 mln zł (bez podatku VAT 124,4 mln zł), a w eksporcie do sieci FIATA na rynku włoskim 82,5 mln zł, niemieckim 94,2 mln zł, francuskim 98,4 mln zł, angielskim 81,3 mln zł.

W 1993 r. oraz w okresie 3 kwartałów 1994 r. FAP osiągnął w sprzedaży na rynku krajowym samochodów i części zamiennych zysk operacyjny w kwocie odpowiednio 2.534,6 mld zł i 1.366,8 mld zł, natomiast w sprzedaży samochodów na eksport, poniósł stratę w wysokości kolejno 2.515,4 mld zł i 1.673,7 mld zł.<sup>41</sup>

Z informacji FAP, przedstawionych Urzędowi Antymonopolowemu w listopadzie 1994 r. wynika, że poziom uzyskiwanej rentowności mierzonej jednostkową marżą (rozumianą jako różnica pomiędzy ceną netto a kosztami zmiennymi) do ceny stanowiącej przychód netto na powyższych wybranych rynkach przedstawiał się następująco:

rynek/kraj	Cinquecento 704 cm <sup>3</sup>	Cinquecento 899 cm <sup>3</sup>	Fiat 126
- polski	+ 35,8%	+ 33,1%	+ 31,9%
- włoski	+ 2,1%	+ 3,6%	x
- niemiecki	x	+ 13,7%	x
- francuski	x	+ 15,4%	x
- angielski	x	- 6,0%	x

W wyjaśnieniach FAP podał, że różnica w poziomach rentowności spowodowana jest nie odjęciem z marży na rynku polskim kosztów: handlowych, obsługi gwarancyjnej oraz reklam, które w przypadku samochodów eksportowanych, pokrywane są przez importera. FAP nie podał jednak w tym wyjaśnieniu kwoty ww kosztów, o które należałoby pomniejszyć marże osiągnięte na rynku polskim, co doprowadzałoby je do porównywalności. Danymi takimi nie dysponowało także MF.

Prezes Urzędu Antymonopolowego p. Anna Fornalczyk zwróciła się w sierpniu 1994 r. do Ministra Finansów o wpisanie FAP na listę podmiotów gospodarczych objętych obowiązkiem informowania o zamiarze podwyższenia ceny, uzasadniając swój wniosek częstym i nieuzasadnionym podwyższeniem cen przez tego producenta. Minister Finansów nie przychylił się do tego wniosku odpowiadając, iż nałożenie na FAP obowiązku informowania o

<sup>41</sup> Źródło: Informacja (poufna) Departamentu Kontroli Skarbowej MF, z dnia 8 marca 1995 r. o ustaleniach kontroli FAP, przeprowadzonej w IV kwartale 1994 r. przez Urząd Kontroli Skarbowej w Bielsku Białej.

podwyżkach cen samochodów stanowiłoby naruszenie zobowiązań przyjętych przez stronę polską w Umowie Definitywnej. W 3 miesiące później Prezes tego Urzędu poinformowała Sekretarza Rady Ministrów p. Kazimierza Koronę o przygotowywanym wniosku w sprawie obniżenia do wysokości 10%, na okres jednego roku, stawki celnej na samochody osobowe o pojemności skokowej do 1100 cm<sup>3</sup>. W uzasadnieniach wniosku podano m.in. że FAP:

- *"...różnicuje ceny produkowanych w kraju samochodów osobowych w zależności od kierunku ich sprzedaży. Generalnie oznacza to sprzedaż samochodów na rynku krajowym po cenach znacznie wyższych w porównaniu z cenami na tego rodzaju pojazdy sprzedawane na rynkach zagranicznych",*
- *"...wykorzystując swoją władzę rynkową narzucił polskim klientom możliwość nabywania samochodów w systemie tzw. przedpłat polegającym na tym, że klient wpłaca pełną cenę samochodu, w zamian za co ma zapewnioną (teoretycznie) możliwość jego odbioru po ok. 3 miesiącach, po cenie z dnia dokonania wpłaty. Warunki narzuconej przez Fiat Auto Poland SA umowy są ewidentnie nierównoprawne, a z informacji zebranych przez Urząd (...) wynika, że taka metoda sprzedaży jest stosowana tylko na polskim rynku, na którym klienci nie mając możliwości wyboru nie mogą nabyć samochodu porównywalnej klasy w konkurencyjnej cenie"*

W uzasadnieniu wniosku o obniżenie stawki celnej, przesłanym do Wiceprezesa Rady Ministrów p. Grzegorza Kołodki w piśmie z 30 listopada 1994 r., Wiceprezes Urzędu Antymonopolowego p. Andrzej Cylwik informując o zainteresowaniu Urzędu działalnością FAP po piątej podwyżce cen jej wyrobów oraz o braku wystarczającego materiału dowodowego na postawienie zarzutu "wysuszenia rynku" podał m.in. że:

- *"... ceny samochodów eksportowanych, nawet z dodatkowym wyposażeniem są około 30-40% niższe od cen tych samych samochodów sprzedawanych w kraju. Nasunęło to podejrzenie, iż mamy do czynienia z nielegalnym transferem zysku ...",*
- *"... nadal obowiązują postanowienia Umowy między rządem PRL a Fiatem z 1987 r., co oznacza, że Fiat odlicza od krajowej ceny samochodu wyprodukowanego w Polsce swoją marżę i inne składniki kosztów wyszczególnionych w Umowie i w rezultacie może eksportować swoje wyroby przynajmniej około 30% taniej, niż sprzedawać je na rynku krajowym ...",*
- *"... Fiat Auto Poland SA udzielił wyjaśnień na stawiane mu zarzuty i stwierdził, że nie jest w stanie podołać obserwowanemu wzrostowi popytu na samochody. Te jednoznaczne opinie producenta zmobilizowały Urząd do poszukiwania innych możliwości zdemonopolizowania rynku samochodów małolitrażowych. W rezultacie Urząd zaproponował częściowe otwarcie tego rynku za pomocą obniżenia bariery celnej ..."*

**Do czasu zakończenia kontroli (czerwiec 1995 r.), stawka celna na samochody małolitrażowe nie została obniżona.**

Problemy dotyczące określenia ceny w eksporcie samochodów produkowanych przez FAP przedstawił także Dyrektor Biura Skarbu Państwa w MF p. Janusz Ostaszewski, w poufnej notatce do Ministra Finansów p. Grzegorza Kołodki z 21 listopada 1994 r. Zdaniem Biura:

- trudno udowodnić, czy wskazana metodologia ustalania ceny przypomina metodę ceny transferowej, ponieważ nie wiadomo, ile w tej cenie jest zysku dla FIATA. Strona włoska sugeruje, iż marża pokrywa jedynie koszty poniesione przez FIATA na terenie Włoch,
- zgodnie z informacją zawartą w piśmie z dnia 15 listopada 1994 r., skierowanym przez FAP do Urzędu Antymonopolowego, marża pokrycia kosztów osiągnięta przez spółkę ze sprzedaży Cinquecento o pojemności silnika 900 centymetrów sześciennych, przewyższa analogiczną wartość na rynku włoskim ponad dziewięciokrotnie,
- określone w kontrakcie warunki ustalania ceny nie uzasadniają aż tak drastycznej różnicy cen. Istnieje domniemanie, iż tak znaczna rozbieżność cen może być efektem transferu zysku poza granice Polski, jednakże udowodnienie tego, ze względu na zawarte w kontrakcie zasady ustalania ceny, jest praktycznie niemożliwe.

Przeprowadzony przez NIK szacunkowy rachunek dla określenia marży realizowanej przez FIATA z tytułu importu samochodów Cinquecento na warunkach kontraktu X1/79 wskazuje, że łączne jego przychody z tego tytułu, w okresie od 16 października 1992 r. do końca 1993 r. wyniosły ok. 150 mln USD (2,7 bln zł), a za 1994 r. 120 mln USD (2,7 bln zł)<sup>42</sup>

W wyniku zakończenia postępowania administracyjnego, w dniu 21 grudnia 1994 r. Prezes Urzędu Antymonopolowego p. Anna Fornalczyk wydała decyzję nakazującą zaniechanie stosowania przez FAP praktyk monopolistycznych, polegających na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku zbytu samochodów małolitrażowych, poprzez narzucenie systemu sprzedaży w trybie przedpłat i tym samym nierównoprawne ukształtowanie warunków umowy sprzedaży samochodów, wyzyskujące przymusową sytuację klienta. W decyzji tej ustanowiono karę pieniężną dla FAP w kwocie 30 mld zł. Od powyższej decyzji, FAP wniósł 5 stycznia 1995 r. odwołanie do Sądu Wojewódzkiego - Sądu Antymonopolowego w Warszawie. W dniu 31 maja 1995 r. Sąd Wojewódzki w Warszawie - Sąd Antymonopolowy, oddalił odwołanie FAP. W uzasadnieniu wyroku Sąd m.in. podał: *"...w ocenie Sądu Antymonopolowego wprowadzenie sprzedaży samochodów na przedpłaty miało charakter przymusowy, narzucony nabywcom, którzy zdecydowali się na tę formę nabycia pojazdu. O narzuceniu tej formy sprzedaży świadczy posiadanie przez FAP znacznej siły*

<sup>42</sup> Rachunek szacunkowy przeprowadzono na podstawie: liczby eksportowanych samochodów do sieci FIATA, wniosków cennikowych opracowanych dla rynku włoskiego, hiszpańskiego, austriackiego i francuskiego w latach 1992-1993 (wobec braku danych za 1994 r., założono niezmienną strukturę elementów ceny w tym roku) oraz średnich kursów 1 USD, wynoszących, wg GUS, 18.145 zł w 1993 r. i 22.725 zł w 1994 r.

rynkowej, po drugie zaś istnienie niezaspokojonego popytu, który nie został rozładowany w inny sposób, chociażby poprzez podniesienie ceny, która w warunkach gospodarki rynkowej jest podstawowym regulatorem podaży-popytu...".

#### 11.6. Przywileje w zakresie ochrony środowiska

Zapewnienia Skarbu Państwa wobec FIATA, dotyczące problematyki ochrony środowiska, które w następstwie miał realizować Minister OŚZNiL i inne stosowne organy, nie były uzgodnione i opiniowane przez MOŚZNiL.

W pracach nad projektem Umowy Definitywnej, dotyczących tych zagadnień nie brali udziału przedstawiciele MOŚZNiL, sprawującego nadzór nad wojewodami w zakresie ochrony środowiska, do kompetencji których należało wydawanie pozwoleń i ustalanie opłat za korzystanie ze środowiska naturalnego oraz nadzór i wymierzanie ewentualnych kar za nieprzestrzeganie określonych zasad. Projekt uchwały Nr 55/92 Rady Ministrów wraz z projektem Umowy Definitywnej, w tym załącznik Nr 8 (Problemy środowiska naturalnego) w języku włoskim, wpłynął do MOŚZNiL, w przedzień posiedzenia Rządu.

W przesłanym w dniu 6 lipca 1992 r. stanowisku w sprawie Umowy Definitywnej, Minister OŚZNiL p. Stefan Kozłowski zwrócił się do Ministra Finansów p. Jerzego Osiatyńskiego (stanowisko MOŚZNiL skierowano również do wiadomości Ministra Przekształceń Własnościowych i Sekretarza Stanu URM) o potwierdzenie zobowiązania się Ministra Finansów do pokrywania opłat i kar ekologicznych nakładanych na Wnoszone Przedsiębiorstwo oraz w przyszłości na spółki NEWCO. Minister p. Stefan Kozłowski wskazał na zawarte w umowie zobowiązania Skarbu Państwa dotyczące ochrony środowiska naruszające polskie ustawodawstwo:

- art. 106-110 ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska oraz art. 126 i art. 130 ustawy Prawo wodne, poprzez bezprawne zagwarantowanie zwolnień NEWCO z opłat, kar i innych sankcji za niespełnianie przepisów o kształtowaniu środowiska.
- art. 7, art. 9, art. 15 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego<sup>43</sup>, poprzez zapewnienie wydania dokumentu poświadczającego, że decyzja administracyjna będzie wydana w przyszłości "ku rozsądnemu zadowoleniu Fiata", a także postanowień art. 31 K.p.a. i art. 39 ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska, które określają, że organizacje społeczne mogą występować jako strona z żądaniem wszczęcia postępowania i/lub dopuszczenia ich do udziału w postępowaniu m.in. zaskarżającym decyzję administracyjną przez wojewodę.

<sup>43</sup> jedn. tekst w Dz.U. z 1980 r. Nr 9, poz. 26, zm.: Dz. U. z 1980 r. Nr 27, poz. 111; z 1982 r. Nr 7, poz. 55 i Nr 45, poz. 289; z 1983 r. Nr 41, poz. 185; z 1984 r. Nr 34, poz. 183; z 1986 r. Nr 47, poz. 228; z 1987 r. Nr 21, poz. 123 i Nr 33, poz. 186; z 1989 r. Nr 20, poz. 107; z 1990 r. Nr 34, poz. 201; z 1991 r. Nr 100, poz. 442 i Nr 119, poz. 513 oraz z 1994 r. Nr 122, poz. 593.

Zdaniem Ministra OŚZNiL stwierdzono nieprawdę w zapewnieniach Skarbu Państwa, stanowiących istotny element Umowy Definitywnej, że działalność Wnoszonego Przedsiębiorstwa nie powoduje naruszenia przepisów o ochronie środowiska. Część zakładów wchodzących w skład Wnoszonego Przedsiębiorstwa naruszała te przepisy:

- zakłady nr 1 i 14 nie posiadając wszystkich wymaganych pozwoleń wodno-prawnych na odprowadzenie ścieków, pomimo naliczanych kar, odprowadzały ścieki niedostatecznie oczyszczone,
- zakład nr 5 przekraczał warunki pozwolenia wodno-prawnego, miał naliczone kary,
- zakład nr 6 magazynował osady pogalwaniczne w sposób niewłaściwy, na tymczasowym składowisku,
- zakład nr 5 gromadził odpady stałe (pyły z pieców, masy formiarskie, żużel) w miejscu nie przeznaczonym na ten cel.

W ocenie MOŚZNiL, zobowiązania Skarbu Państwa zawarte w Umowie Definitywnej:

- stwarzają "... niebezpieczny precedens całkowitego zwolnienia inwestora zagranicznego z podlegania polskiemu prawu ekologicznemu. Już obecnie następni inwestorzy np. Volkswagen domagają się niezgodnej z prawem klauzuli "unlimited ecological indemnity", tj. całkowitego zwolnienia z wszelkiego podlegania temu prawu. Dodatkowo, na niższe szczeble administracji rządowej odpowiedzialnej za sprawy ochrony środowiska próbuje się wywierać nacisk na wydanie dokumentów niezgodnych z prawem..."
- "... umowa w obecnej swojej postaci gwarantuje większą eksterytorialność powstających spółek (NEWCO) niż to ma miejsce w wolnych strefach celnych, gdzie też obowiązują normalne przepisy ochrony środowiska ..."
- "...Umowa w swojej obecnej wersji, niezgodnej z szeregiem ustaw, nie jest możliwa do zaakceptowania ..."

Zdaniem MOŚZNiL należało dokonać modyfikacji kilku jej artykułów w celu poddania działania nowych spółek przepisom ochrony środowiska, a także usunięcia postanowień umowy stanowiących poświadczenie nieprawdy.

Minister Finansów p. Jerzy Osiatyński nie ustosunkował się do stanowiska przedstawionego przez Ministra p. Stefana Kozłowskiego, jak również nie podjął działań uwzględniających wnioski MOŚZNiL. Z badań NIK wynika, że pomimo zapewnień Skarbu Państwa, zawartych w Umowie Definitywnej, decyzjami wojewodów bielskiego i katowickiego oraz wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska, stosowano wobec spółek NEWCO opłaty za korzystanie ze środowiska naturalnego oraz orzekano kary za nieprzestrzeganie przepisów.

W latach 1992-1994 opłaty spółek NEWCO (w 1992 - FSM SA) za korzystanie ze środowiska naturalnego wyniosły łącznie ponad 50,1 mld zł, z czego: za pobór wody i odprowadzenie ścieków 24,8 mld zł, za wprowadzenie zanieczyszczeń do powietrza 20,1 mld zł i za składowanie odpadów 5,2 mld zł.

**Prowadzone systematycznie kontrole przez wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska, wykazały naruszenie przepisów zarówno przez FSM SA (do 1992 r.) jak i przez NEWCO.** Naruszenia te polegały m.in. na: ponadnormatywnej emisji do środowiska hałasu i pyłów, na składowaniu odpadów poodlewniczych i pogalwanicznych w miejscach do tego nie przeznaczonych, na przekraczaniu dopuszczalnych rodzajów i ilości substancji wprowadzanych do powietrza.

- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska (WIOŚ) w Katowicach ujawnił na terenie Magneti Marelli Poland SA (filia w Sosnowcu) zgromadzenie ponad 2000 ton odpadów pogalwanicznych o najwyższym I stopniu uciążliwości z dużym ładunkiem cyjanków, chromu, niklu i innych składników uciążliwych dla środowiska i niebezpiecznych dla ludzi. Odpady powstały w okresie ok. 20-letniej działalności FSM, lecz także - w niewielkiej ilości - w okresie działalności Magneti Marelli Poland SA. Spółka ta nie wykonała zaleceń WIOŚ dotyczących zabezpieczenia składowiska i uzgodnienia ze stosownymi organami bezpiecznego sposobu usunięcia odpadów. Odpady zostały sprzedane prywatnej spółce UTY-CARBON z Katowic, nie przygotowanej do transportu, składowania i utylizacji tego typu odpadów. W związku z zaistniałą sytuacją WIOŚ w dniu 11 listopada 1994 r. zawiadomił Prokuraturę Rejonową w Katowicach o popełnieniu przestępstwa. Do czasu zakończenia kontroli NIK m.in. ze względu na spory kompetencyjne między prokuratorami rejonowymi Katowic i Sosnowca postępowanie przygotowawcze nie zostało zakończone. O powyższym fakcie Najwyższa Izba Kontroli powiadomiła w dniu 13 lutego 1995 r. Ministra Sprawiedliwości - Prokuratora Generalnego. **W świetle zgromadzonych dokumentów oraz otrzymanych wyjaśnień, nie było znane miejsce składowania tych niebezpiecznych odpadów.**

W ocenie NIK, z uwagi na gwarancje i zapewnienia wynikające z Umowy Definitywnej skutki finansowe powyższego zdarzenia mogą obciążać Skarb Państwa.

- WIOŚ w Bielsku-Białej w dniu 28 października 1992 r. stwierdził na terenie Rolniczej Spółdzielni Produkcyjnej w Wilamowicach (gm. Skoczów) składowanie odpadów odlewniczych przez FSM SA (Zakład Skoczów - obecnie Teksid Poland SA) w ilości ponad 10,6 tys. ton. Odpady były składowane niezgodnie z decyzją określającą warunki i miejsce składowania.
- Kontrole gospodarki wodno-ściekowej przeprowadzone przez WIOŚ w Bielsku-Białej w dniach 21 maja 1992 r. i 17 października 1994 r. wykazały odprowadzenie ścieków przez FAP, nie odpowiadających wymaganym warunkom.

Poza opłatami za korzystanie ze środowiska naturalnego, wojewódzcy inspektorzy ochrony środowiska w Katowicach i Bielsku-Białej orzekli w latach 1992-1994 wobec NEWCO kary za nieprzestrzeganie przepisów o ochronie środowiska w łącznej kwocie ponad 14,5 mld zł, z

czego ponad 10,4 mld zł za składowanie odpadów w nieodpowiednich miejscach oraz ponad 4,1 mld zł za przekroczenie norm dotyczących ochrony powietrza i wody.

Odpowiednimi decyzjami tychże inspektorów, uzasadnianymi realizacją przez ukarane zakłady inwestycji proekologicznych, odroczone płatności wymierzonych kar na lata następne (np. nałożone niektóre kary na Teksid Poland SA odroczone do 31 grudnia 1999 r., na FAP odroczone do 31 grudnia 1995 r.).

Na realizację zadań w zakresie ekologii i bezpieczeństwa, ujętych w załączniku Nr 12 do Umowy Definitywnej, planowano nakłady inwestycyjne do 1999 r. w kwocie 141 mld lirów. W planie spłat nowych inwestycji w tym zakresie, przewidziano do końca 1994 r. kwotę 84 mld lirów. Z informacji MF wynika, że w ww okresie zrealizowano inwestycje na kwotę 22,3 mld lirów. Ministerstwo nie opracowało jednak systemu kontroli i nadzoru nad realizacją rzeczowych inwestycji, w tym proekologicznych, stąd przedstawione wielkości nakładów inwestycyjnych, mogą - zdaniem NIK - nie odzwierciedlać stopnia zaawansowania i zasadności realizowanych zadań.

#### 11.7. Wykonanie zobowiązań wobec pracowników FSM SA

**W przeprowadzonych procesach prywatyzacyjnych majątku FSM SA, zakończonych zawarciem Umowy Definitywnej, sprawy pracownicze nie zostały w sposób właściwy uregulowane. Pozostawienie ponad 1.500 b. pracowników FSM SA poza obszarem zainteresowania postanowień Umowy Definitywnej, stało się w latach 1992-1994 powodem licznych wystąpień tych osób oraz organizacji związkowych funkcjonujących w b. FSM SA i NEWCO, ze skargami do Rzecznika Praw Obywatelskich i naczelnych organów administracji państwowej, a także dochodzenia swoich praw na drodze sądowej. Zarówno FSM WWR SA, jak i spółki NEWCO nie chciały przyjąć do pracy osób zatrudnionych w zakładach Wnoszonego Przedsiębiorstwa, tj. pracowników powracających z urlopów wychowawczych i macierzyńskich oraz pracowników powracających do pracy po odbyciu służby wojskowej, a także odmawiały wypłacenia rent wyrównawczych od 1 stycznia 1994 r., dla osób przebywających na rentach inwalidzkich z powodu chorób zawodowych. Krytycznie należy ocenić brak jednoznacznych rozstrzygnięć kwestii udziału załogi w prywatyzacji podstawowej części majątku FSM SA. Brak koncepcji w rozwiązywaniu tego problemu nie może - w ocenie NIK - zostać zastąpiony deklaracją przekazania pracownikom, na zasadach preferencyjnych, akcji FSM WWR SA.**

- Strony Umowy Definitywnej ustaliły, że liczba zatrudnionych w Dacie Otwarcia i w Dacie Zamknięcia wynosić będzie w trzech spółkach NEWCO łącznie nie mniej niż 18.426 pracowników. Imienny spis pracowników przewidzianych do przejęcia przez NEWCO

sporządzony został według wskazówek FIATA, łącznie z przypadającymi funduszami zgodnymi z odnośnymi zapisami w bilansie Wnoszonego Przedsiębiorstwa. W umowie ustalono, że "... żadna osoba nie wymieniona w spisie w powyższym charakterze w Dacie Otwarcia i okresie późniejszym nie będzie upoważniona do zatrudnienia we Wnoszonym Przedsiębiorstwie lub NEWCO. Oprócz zobowiązań wynikających z polskiego prawa, wszystkie zobowiązania Wnoszonego Przedsiębiorstwa, względem pracowników są określone w Spisie Pracowników w sposób wyczerpujący i dokładny". Wszystkie zobowiązania i postanowienia dotyczące pracowników Wnoszonego Przedsiębiorstwa lub ich roszczenia w zakresie zatrudnienia przed Datą Otwarcia, niezależnie od podstawy (w tym w szczególności z tytułu emerytur, zwolnień, śmierci lub innych przyczyn ustania zatrudnienia ...), będą uwidocznione w bilansie WP w postaci odpowiednich rezerw. Strony uzgodniły również, iż zatrudnienie na 31 grudnia 1997 r. w spółkach NEWCO oraz organizacjach na ich bazie utworzonych nie będzie niższe niż 15.000 osób. NIK nie stwierdziła niewypelnienia zobowiązań umownych w zakresie liczby zatrudnionych pracowników. W spółkach NEWCO oraz utworzonych na ich bazie podmiotach gospodarczych, zatrudnienie wg stanu na dzień 16 października 1992 r. (Data Otwarcia) wynosiło 18.740 osób i wzrosło na koniec 1993 r. do 18.909 osób, a w rok później zmniejszyło się do poziomu 17.709 osób, jednakże ukształtowało się powyżej dolnego progu zatrudnienia.

- W tzw. Liście Ujawniającym, stanowiącym załącznik do Umowy Definitywnej, zawarto wykaz pracowników (nie ujętych w spisie osób przewidzianych do przejęcia przez NEWCO), czasowo nie pracujących, a posiadających prawa do ponownego zatrudnienia w FSM SA. Wykaz obejmował 1.729 pracowników (skorygowany następnie do 1.573 pracowników), z których: 1.173 osoby przebywało na urloпах wychowawczych i macierzyńskich, 434 odbywały służbę wojskową, a 122 korzystały z urloпов bezpłatnych. **Osoby powracające do pracy, spotkały się z odmową zatrudnienia zarówno w NEWCO jak i w FSM WWR SA.** W odmowie FIAT uzasadniał, że przypadki takiego stosunku pracy nie zostały uwzględnione we Wnoszonym Przedsiębiorstwie, a pracownicy ci byli dla nadzorowanych przez niego spółek zbędni i jako tacy zgodnie z Umową powinni być zatrudnieni lub zwolnieni przez FSM WWR SA. Z kolei FSM WWR SA w swojej odmowie twierdziła, że pracownicy ci byli zatrudnieni w części Wnoszonego Przedsiębiorstwa i zgodnie z przepisami powinni zostać tam zatrudnieni. Analiza Umowy Definitywnej wykazała, że zawarte w niej uregulowania, dotyczące tej problematyki, skoncentrowane były na skutkach ekonomicznych wynikających z zatrudnienia, a nie na rozwiązywaniu spraw pracowniczych. Zawarte w Umowie uregulowania nie uwzględniały wspomnianych we wstępie niniejszej informacji postanowień art. 23<sup>1</sup> K.p.

Spośród ww liczby 1.573 pracowników, do dnia 15 września 1993 r. (Daty Zamknięcia) przyjęto do pracy 321 pracowników, zwolniono natomiast 644 osoby.

Z pozostałych 608 pracowników zgłaszających roszczenia, 261 wniosło pozwy do sądu, m.in. o ustalenie pracodawcy, dopuszczenie do pracy i odszkodowanie za okres pozostawania bez pracy.

Do czasu zakończenia kontroli (czerwiec 1995 r.), w wyniku realizacji orzeczeń sądów pracy oraz polubownego rozwiązania sporów pomiędzy zainteresowanymi pracownikami a spółkami NEWCO, niezrealizowanymi pozostały roszczenia 12 pracowników, którzy nie wyrazili zgody na rozwiązanie stosunku pracy za porozumieniem stron.

W październiku 1994 r. FAP wystąpił do Ministra Finansów o rekompensatę w łącznej kwocie 14,4 mld zł., z tytułu poniesionych kosztów zaspokojenia roszczeń pracowników. Do końca czerwca 1995 r. nie otrzymał on refundacji poniesionych kosztów.

- Problemy związane z realizacją przez zakład pracy świadczeń przysługujących pracownikom, którzy doznali uszczerbku na zdrowiu, w wyniku wypadku przy pracy lub choroby zawodowej także nie zostały wyraźnie uregulowane w Umowie Definitywnej. Na tej podstawie FIAT szacował, iż kwoty z tego tytułu, określone na ok. 220 mld. zł. będą, zgodnie z postanowieniami Umowy Definitywnej, jego roszczeniem wobec Skarbu Państwa.

W latach 1976-1993 - 140 byłych pracowników FSM i FSM SA uzyskało renty inwalidzkie wskutek wypadków przy pracy i chorób zawodowych, tj. tytułów będących potencjalnym źródłem wypłacania rent wyrównawczych. W Umowie Definitywnej i w bilansie otwarcia na 16.10.1992 r. nie ustalono na ten cel odpowiedniej rezerwy. Wykorzystując tę sytuację, jak również nieprecyzyjne w tym zakresie sformułowania umowy, FIAT skierował w czerwcu 1994 r. do MF i MPW wystąpienie, w którym sygnalizował adresatom niedotrzymanie gwarancji i obowiązków ustalonych w Umowie Definitywnej.

- Zgodnie z art. 24 ustawy o p.p.p., 25,1 tys. b. pracownikom zatrudnionym w FSM w dniu jej zarejestrowania jako jsSP przysługiwało prawo zakupu, na zasadach preferencyjnych, do 20% ogólnej liczby akcji tej Spółki. Prywatyzacja kapitałowa spółki FSM SA (FSM WWR SA) nie nastąpiła. Kapitał akcyjny FSM WWR SA został zmniejszony z 985 mld zł do 197 mld zł poprzez obniżenie ceny nominalnej akcji ze 100 tys. do 20 tys. zł. Ze względu na niską atrakcyjność Spółki, udostępnianie jej akcji zostało przedłużone przez Radę Ministrów do 31 grudnia 1996 r. Sposób prywatyzacji części mienia FSM SA, uniemożliwił objęcie akcji NEWCO na zasadach preferencyjnych, ponieważ **utworzenie spółek NEWCO nie nastąpiło na podstawie przepisów ustawy o p.p.p., a na podstawie przepisów ustawy o spółkach z udziałem zagranicznym, która nie przewiduje uprawnień pracowników do nabywania akcji na zasadach preferencyjnych.**

NIK ustaliła, że niemal do końca negocjacji (marzec 1992 r.) przewidywano jednak akcje dla pracowników na zasadach preferencyjnych i dopiero w ostatnim okresie negocjacji, uzgodniono zmniejszenie udziałów strony polskiej w kapitale akcyjnym NEWCO z 49% (w ramach których 19,9% miało zostać przeznaczonych dla pracowników) do 10% i bez udziału pracowników w kapitałach akcyjnych tworzonych spółek. Fakt ten b. Minister Finansów p. Andrzej Olechowski tłumaczył złym stanem budżetu i trudnościami zgromadzenia ok. 100 mln USD, niezbędnych do objęcia 49% akcji NEWCO. W jego ocenie "ewentualne uprzywilejowanie pracowników FSM SA i sfinansowanie przez Skarb Państwa części lub całości

*kosztów zakupów udziałów nie wchodziło w rachubę, gdyż po pierwsze FSM był w szczególnie złej sytuacji finansowej, jego wartość była ujemna i Skarb Państwa (tj. podatnicy) ponosił w związku z tym przedsiębiorstwem ogromne straty oraz po drugie, brak było oczywistej, społecznie akceptowanej podstawy prawnej dla takich decyzji ..."*

Przed zawarciem Umowy Definitywnej (w kwietniu 1992 r.) poinformowano organizacje związkowe funkcjonujące w b. FSM SA, że w umowie tej nie przewidziano udostępnienia pracownikom akcji tworzonych spółek. Minister Przekształceń Własnościowych p. Wiesław Kaczmarek zapewnił w kwietniu 1995 r. Sejmową Komisję Przekształceń Własnościowych, że b. pracownikom FSM SA zostaną na zasadach preferencyjnych udostępnione akcje FSM WWR SA. W ocenie NIK, obowiązek odprowadzania do budżetu państwa środków uzyskanych ze sprzedaży majątku FSM WWR SA, wynikający z (omawianej wcześniej) umowy poręczenia spowoduje dalsze obniżenie wartości akcji tej Spółki i tym samym sprawi, że udostępnione akcje na zasadach preferencyjnych ponad 25.000 pracownikom, będą miały symboliczną wartość.

- Nierozwiązany do czasu zakończenia kontroli sporem pomiędzy spółkami NEWCO a FSM WWR SA, prowadzonym przy udziale MF i MPW, była problematyka przechowywania w NEWCO dokumentów archiwalnych, tj. ponad 83.000 akt b. pracowników FSM SA oraz obsługa tych osób, wynikająca z obowiązków zakładów pracy wobec b. pracowników. Zagadnienie to nie zostało uregulowane w Umowie Definitywnej. FIAT uznając, iż przechowywane w NEWCO dokumenty nie były włączone do Bilansów Wniesienia, pozostają własnością FSM i ich nieprzejęcie z NEWCO stanowi naruszenie przez Skarb Państwa Umowy Definitywnej. W związku z tym żądał przejęcia tych akt, zrekompensowania poniesionych kosztów (nie podał ich wielkości), ustalenia rekompensat oraz zabezpieczenia przed znanymi i nieznanymi zobowiązaniami, które mogą być kierowane pod adresem spółek NEWCO. Pomimo upływu deklarowanych terminów, MPW dotychczas nie rozwiązało tej sprawy, a prowadzona restrukturyzacja FSM WWR SA może spowodować, iż dla przechowywania i obsługi dokumentacji po b. zakładach zlokalizowanych w czterech województwach konieczne będzie powołanie odrębnej jednostki.
- W czerwcu 1995 r. FAP wystąpiła do MF o zwrot przez Oddziały ZUS w Bielsku Białej i Rybniku łącznej kwoty 1,7 mld zł z tytułu wypłaconych przez FSM SA "Wnoszone Przedsiębiorstwo" zasiłków chorobowych w okresie od 1 listopada 1992 r. do 30 września 1993 r. (między Datą Otwarcia a Datą Zamknięcia).

Argumentację FAP stanowiły stosowne zapisy Umowy Definitywnej o przejęciu przez NEWCO skutków działalności Wnoszonego Przedsiębiorstwa z Datą Otwarcia. W jego ocenie opłata zasiłków chorobowych przez FSM SA faktycznie obciążała działalność FAP, a więc spółki nie uspołecznionej, a zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 6 czerwca 1983 r. w sprawie

zasad obliczania zasiłków z ubezpieczenia społecznego oraz pokrywania wydatków na te zasiłki<sup>44</sup>, wydatki na zasiłki chorobowe dla pracowników jednostek nie uspołecznionych powinny być zapłacone przez ZUS. Argumentację tę podzieliły oddziały ZUS w Oleśnicy i Grudziądzu refundując kwotę w łącznej wysokości 1,4 mld zł. Odmiennego zdania były oddziały ZUS w Bielsku Białej i Rybniku, co spowodowało omawiane roszczenie. W ocenie NIK, roszczenie to nie jest zasadne, bowiem w okresie między Datą Otwarcia a Datą Zamknięcia Wnoszone Przedsiębiorstwo nie było podmiotem prywatnym. Zgodnie natomiast z umową, NEWCO przejmowało skutki jego działalności, w tym także związane z należnymi opłatami ZUS.

#### 11.8. Wykonywanie przyrzeczeń w zakresie tzw. polonizacji produkcji.

W art. XII Umowy Definitywnej strony ustaliły, że NEWCO będzie zaopatrywać się w środki do produkcji, przede wszystkim na rynku krajowym. Dla osiągnięcia tego celu Skarb Państwa i FIAT miały wyznaczyć w ciągu miesiąca od Daty Zamknięcia grupę badawczą do zbadania pomocniczego przemysłu motoryzacyjnego w Polsce. Grupa ta miała, w okresie 6 miesięcy od Daty Zamknięcia, sporządzić sprawozdanie i szczegółowe zalecenia wynikające z przedmiotu swoich badań.

NIK ustaliła, że postanowień tych nie wykonano. Nie powołano grupy badawczej, nie ustalono kierunków działań np. w zakresie aktywizacji dawnej sieci kooperantów FSM wynikającej m.in. z uchwały Nr 212/87 RM. Z informacji Sekretarza Stanu w MPiH p. Edwarda Nowaka wynika, że przyczyną niezrealizowania postanowień art. XII Umowy Definitywnej był brak wiedzy o takich ustaleniach umownych. Poinformował on, że MPiH otrzymało pełny tekst Umowy Definitywnej dopiero 10 stycznia 1994 r., tj. ponad półtora roku od jej zawarcia i nie było wcześniej powiadomione przez reprezentującego Skarb Państwa Ministra Finansów o zamiarze powołania takiej grupy. Umowa Definitywna nie określa wymagań odnośnie udziału produkcji polskiej w samochodach wytwarzanych przez FAP, w tej sytuacji zobowiązania FIATA w sprawie dokonywania zakupów komponentów do produkcji samochodów przede wszystkim od producentów polskich mają charakter deklaracyjny. NIK ustaliła, że w MF pełniącym ze strony polskiej, zgodnie z Umową Definitywną, funkcje koordynacyjne, brak było informacji o skutkach przejęcia FSM przez Fiata dla 65 przedsiębiorstw zobowiązanych uchwałą Nr 212/87 RM do realizacji inwestycji związanych z uruchomieniem produkcji X1/79.

Z przesłanych przez FIATA do MF i MPiH dokumentów wynikało, że sieć dostawców FAP stanowiły w 1994 r. 464 przedsiębiorstwa, z tego 273 krajowe (w tym 18 utworzonych spółek z kapitałem zagranicznym) i 191 zagraniczne. Sieć dostawców FAP w porównaniu do liczby kooperantów FSM w 1992 r. zmniejszyła się o 156 przedsiębiorstw, w tym o 97

<sup>44</sup> Dz.U. Nr 33, poz. 157; zm.: Dz. U. z 1985 r. Nr 35, poz. 165; z 1986 r. Nr 15, poz. 84; z 1988 r. Nr 3, poz. 16 oraz z 1989 r. Nr 8, poz. 49 i Nr 41, poz. 226.

przedsiębiorstw krajowych. Według informacji FAP wartość rocznych zakupów od dostawców krajowych w latach 1992-1995 wzrosła z 11,1 bln zł. do 15,2 bln zł., tj. z 55% do 73% całości zakupów - jednakże z wyłączeniem wartości silników 4-cylindrowych sprowadzonych od FIATA - przy wzroście produkcji samochodów odpowiednio ze 144,2 tys. szt. do 288,4 tys. szt. Według tych samych informacji, przeciętna wartość dostaw dla FAP nowo powstałych przedsiębiorstw krajowych z kapitałem zagranicznym wynosi 0,3 bln zł., natomiast pozostałych przedsiębiorstw krajowych 0,03 bln zł., tj. dziesięciokrotnie mniej.

Według oświadczeń FAP, w doborze i selekcji swoich dostawców kieruje się on dwoma kryteriami: jakościowym (w tym zdolnością do rozwijania nowych wyrobów) oraz ekonomicznym, wynikającym z poziomu cen. Inspektorat Jakości Dostawców FIATA poddał ocenie 215 krajowych przedsiębiorstw, z których tylko 47 (22%) spełniało w pełni wymagania jakościowe.

Zagwarantowanie stosowania, przez okres ponad 8 lat, zwolnień z opłat celnych i innych opłat importowych na surowce i komponenty motoryzacyjne związane z działalnością NEWCO spowodowało, że dostawy od producentów krajowych, których wyroby w znacznym stopniu obciążone są tymi kosztami, tracą znamiona konkurencyjności cenowej. Zdaniem NIK, brak jest racjonalnych przesłanek do prowadzenia polityki celnej faworyzującej spółki NEWCO kosztem pozostałych polskich dostawców. Analiza dostaw 12 głównych kooperantów b. FSM SA, a następnie FAP wskazała na fakty eliminowania ich wyrobów.

- Wyroby Zakładów Elektrotechniki Motoryzacyjnej "Elmot" SA w Świdnicy (alternatory, rozruszniki i przekładniki), Zakładów Sprzętu Motoryzacyjnego "Polmo" w Brodnicy (układy wydechowe do Cinquecento - typ 704 i 903 - w wersji podstawowej oraz z katalizatorem) oraz Spółdzielni Kółek Rolniczych w Libiążu (2 rodzaje fartuchów przeciwbłotnych przednich i tylnych) zostały zastąpione dostawami Magneti Marelli Poland w Sosnowcu, Giral dini Poland w Dąbrowie Górniczej i Gajer-Hosaja k/Dębicy. Powodem tej zamiany był brak konkurencyjności cenowej producentów polskich, spowodowany sprowadzaniem przez te spółki z zagranicy detali i komponentów bez cła.
- Serwomechanizmy produkowane w Zakładach Metalowych "Mesko" w Skarżysku Kamiennym, szyby klejone przednie wytwarzane w Hucie Szkła Okiennego w Sandomierzu (obecnie PILKINGTON SANDOGLASS Sp. z o.o.) oraz blachy karoseryjne z taśm cynkowanych elektrolitycznie z Huty im. Tadeusza Sendzimira w Krakowie, zastąpiono dostawami zagranicznymi z powodu niekonkurencyjności cenowej.

W przypadku Huty Sendzimira, prowadzącej inwestycje pod potrzeby b. FSM, zastępowanie jej wyrobów produkcją firm ILVA Włochy (w 1994 r. - 48% dostaw) i VOEST-A Austria (19% dostaw) spowodowane było opóźnionym oddaniem do eksploatacji linii elektrolitycznego cynkowania blach, co nastąpiło dopiero w lutym 1994 r. (udział Huty w 1994 r. całości dostaw blach dla FAP stanowił 33%), a następnie nieosiągnięciem przez Hutę parametrów jakościowych,

brakiem terminowości dostaw oraz niekonkurencyjną ceną. Z informacji FAP wynika, że w 1995 r. Huta zwiększyła swoje dostawy o ok. 95%, tj. do poziomu 54,7 tys. ton.

- W Fabryce Amortyzatorów SA w Krośnie, produkującej amortyzatory i tzw. sprężyny gazowe oraz w Sanockich Zakładach Przemysłu Gumowego "Stomil- Sanok" SA w Sanoku, produkujących uszczelki drzwi tylnych i bocznych, wystąpiło okresowe zdublowanie ich dobrej i tańszej produkcji, znacznie droższymi dostawami z sieci Fiata. Zjawisko to - wg wyjaśnień FAP - spowodowane było głównie opóźnieniami ok. 2-3 miesięcy w dostarczaniu elementów do opracowywanych, we współpracy z FIATEM, zmian konstrukcji.
- Wyroby Fabryki Aparatury Pomiarowej "PAFAL" SA w Świdnicy (2 zestawy wskaźników oraz czujnik poziomu paliwa), Zakładów Elektrotechniki Motoryzacyjnej "Zelmo" SA w Warszawie (6 rodzajów reflektorów typu CR i HCR), Zakładów Sprzętu Motoryzacyjnego "Polmo" w Kaliszu (kompletna nagrzewnica i zestaw pedałów) oraz Zakładów Elektrotechniki Motoryzacyjnej "Zem" w Ełku (24 rodzaje wiązek przewodów niskiego i wysokiego napięcia) zostały zastąpione produktami włoskich spółek ulokowanych w Polsce, przede wszystkim Magneti Marelli Poland w Sosnowcu i "Icem-Pol" w Czechowicach Dziedzicach. Jako powód podano brak odpowiedniej jakości wyrobów produkowanych przez polskich dostawców.

Z informacji ankietowych, uzyskanych przez NIK od 45 przedsiębiorstw współpracujących z FAP, w tym od 43 spośród 65 ujętych w ww. uchwale Nr 212/87 RM wynika, że wartość ich rocznych dostaw dla FSM SA/FAP w latach 1990-1994, w cenach realizacji, wzrosła łącznie z 482 mld zł do 1606,6 mld zł. W ponad połowie ankietowanych przedsiębiorstw (26), inwestycje do produkcji kooperacyjnej dla FSM prowadzone były ze środków własnych. Od 1987 r. wydatkowano (w cenach realizacji) łącznie 306 mld zł. W 11 przedsiębiorstwach sfinansowano inwestycje o wartości 210 mld zł, 800 mln lirów i 7,2 mln USD ze środków FSM oraz 180 mld zł z innych źródeł. W 8 przedsiębiorstwach nie prowadzono dodatkowych inwestycji.

W 1994 r. w porównaniu z 1992 r. w 12 ankietowanych przedsiębiorstwach wzrósł udział sprzedaży dla FAP w ich sprzedaży ogółem. Np.: w Fabryce Amortyzatorów Krosno SA udział ten zwiększył się z 7,7% do 24%. (Fabryka poniosła nakłady na inwestycje kooperacyjne ze środków własnych 21,2 mld zł i środków FSM 7,2 mln USD, wykorzystując zdolności produkcyjne w 90%). Z kolei w 10 przedsiębiorstwach udział ten uległ zmniejszeniu. Np.: w FSO ZEM Ełk odpowiednio z 28,2% do 13,5%. (poniesiono nakłady na inwestycje ok. 1 mld zł, zaś zdolność produkcyjna była wykorzystana na poziomie ok. 50%). W pozostałych przedsiębiorstwach udziały te kształtowały się na zbliżonym poziomie.

Poza przedstawianymi przez ankietowane przedsiębiorstwa problemami ekonomicznymi wynikającymi z ochrony rządowej dla NEWCO w zakresie ich importu zaopatrzeniowego, ważnym elementem utrudniającym aktywną politykę inwestycyjną było zastąpienie długoterminowych umów kooperacyjnych we współpracy z FSM otwartymi

zamówieniami z FIATEM o cyklu 3 miesięcznym. Niektóre przedsiębiorstwa objęte uchwałą Nr 212/87 RM, pomimo ponoszonych dużych nakładów inwestycyjnych, w niewielkim stopniu wykorzystywały zdolności produkcyjne dla potrzeb FAP.

- Huta Szkła PILKINGTON-SANDOGLOSS poniosła, w związku z umowami kooperacyjnymi z FSM, nakłady inwestycyjne ze środków własnych w wysokości ponad 40 mld zł oraz 502 tys. DEM udostępnionych przez FSM. Udział w dostawach dla FAP stanowił 10,6% wielkości sprzedaży huty, przy ok. 30% wykorzystaniu zdolności produkcyjnych. Niekonkurencyjność cenowa wyrobów huty wynikała z opłat celnych przy imporcie folii PVB i szkła float.
- TC Dębica SA poniosła nakłady inwestycyjne 416 mld zł m.in. dla pełnego zabezpieczenia dostaw opon dla FSM. Dostawy dla FAP stanowią tylko 4,8% udziału w sprzedaży wyrobów Spółki, przy ok. 20% wykorzystaniu zdolności produkcyjnej dla tego odbiorcy.
- Niekorzystny wpływ na bieżącą i przyszłą sytuację ekonomiczną Spółki ELMOT ze Świdnicy miała zawarta w 1990 r. z FSM umowa na uruchomienie produkcji i dostaw rozruszników i alternatorów do samochodu X1/79. Na sfinansowanie zakupów maszyn i urządzeń pobrano kredyt dewizowy, który nominowany na złote polskie i nie spłacany stanowił na koniec 1994 r. ponad 221,5 mld zł. W wyniku redukcji w 1994 r. zamówień na dostawy tych części o ok. 66% (z 460 tys. szt. do 155,4 tys. szt.) - zdaniem Zarządu Spółki - nie będzie ona w stanie spłacić powyższego zadłużenia. Przy wsadzie importowym, wynoszącym ok. 40% ceny tych wyrobów Elmotu, nie są one konkurencyjne z produktami Magneti Marelli, zwolnionej z opłat importowych.

## 12. FSM Wytwórnia Wyrobów Różnych SA (FSM WWR SA)

W dniu 16 grudnia 1991 r. Walne Zgromadzenie FSM SA wyraziło pozytywną opinię dla przedsięwzięć restrukturyzacyjnych określonych "Głęboką restrukturyzacją" podjętych przez Zarząd i Radę Nadzorczą FSM SA.

Faza I restrukturyzacji polegała na wnoszeniu do spółek NEWCO trzech wydzielonych przedsiębiorstw (w rozumieniu art. 55<sup>1</sup> K.c.)

Faza II restrukturyzacji dotyczyła pozostałej części FSM SA, tzw. Niewnoszonego Przedsiębiorstwa i określona została Programem Restrukturyzacji II.

W wyniku przeprowadzonej Fazy I restrukturyzacji, w FSM SA pozostało Niewnoszone Przedsiębiorstwo o wartości ewidencyjnej majątku trwałego 2,4 bln zł, tj. 13,3% całości majątku trwałego FSM SA przed restrukturyzacją. W skład pozostawionego w FSM SA majątku wchodził:

- zorganizowany majątek produkcyjny, tj.: Zakłady Kuźnicze w Skoczowie, Zakłady Rowerowe w Czechowicach Dziedzicach, Zakłady Produkcji Obrabiarek w Bielsku-Białej oraz Zakład Remontowo-Budowlany w Bielsku-Białej.

- niezorganizowany majątek produkcyjny uprzednio wchodzący w skład centrów produkcyjnych Wnoszonego Przedsiębiorstwa, który jako nieprzydatny nie został przejęty przez NEWCO stanowiący: maszyny, urządzenia, budynki i budowle, drogi publiczne, bocznice, ciepłociągi itp.

W ocenie Kancelarii Prawniczej K & T, dokonującej oceny sytuacji prawnej FSM SA po Dacie Zamknięcia, majątek produkcyjny po Wnoszonym Przedsiębiorstwie, nie związany terytorialnie, organizacyjnie i technologicznie z Niewnoszonym Przedsiębiorstwem, stanowił "balast generujący koszty", nie przedstawiający wartości rynkowej odpowiadającej wartości ewidencyjnej. Większość maszyn powinna być złomowana, ponieważ koszty ich sprzedaży mogły być wyższe od uzyskanych przychodów.

- cały majątek socjalno-mieszkaniowy FSM, tj. mieszkania, ośrodki wczasowe, obiekty sportowe, sady owocowe, stawy hodowli ryb. Potencjał socjalno-mieszkaniowy nie odpowiadał zarówno potrzebom FSM SA jak i możliwościom jego utrzymania.

Łącznie z pozostawionym majątkiem, w Niewnoszonym Przedsiębiorstwie pozostało 2517 pracowników, tj. 11,8% zatrudnionych uprzednio w FSM.

W dniu 30 listopada 1993 r. Walne Zgromadzenie FSM SA dokonało zmiany w statucie Spółki nadając nowe brzmienie firmie: FSM Wytwórnia Wyrobów Różnych. Każdy z zakładów produkcyjnych pozostających w FSM WWR SA stanowił wydzieloną organizacyjnie, bilansowo i terytorialnie całość i mógł zostać usamodzielniony jako odrębny podmiot prawa. Pozostając w całości Niewnoszone Przedsiębiorstwo, obciążone niezorganizowanym majątkiem produkcyjnym i socjalno-mieszkaniowym, nie było zdolne do efektywnej działalności gospodarczej. Skutkiem tego za 1993 poniosło ono stratę netto w kwocie 39,3 mld zł. Po przeprowadzonej restrukturyzacji, FSM WWR SA osiągnęła w 1994 r. zysk netto 0,5 mld zł.

Program Restrukturyzacji II, został zaaprobowany do realizacji przez Radę Nadzorczą w październiku 1993 r. Stosownie do przyjętych założeń, do końca 1993 r. planowano utworzenie 3 jednoosobowych spółek FSM WWR SA, na bazie majątku Zakładów Kuźniczych, Zakładów Rowerowych i Zakładu Obrabiarek, a następnie, tj. do 30 czerwca 1994 r., przewidywano podwyższenie kapitałów w utworzonych spółkach i objęcie ich udziałów przez osoby trzecie. Pozostałe składniki aktywów zamierzano sprzedać, udostępnić innym podmiotom, lub przekazać na rzecz gmin, a w przypadku majątku socjalno-mieszkaniowego oddać w użytkowanie, utworzonej przez FSM w 1990 r. Fundacji Eureka.

Przeprowadzone przez NIK badania wykazały, że terminy przyjęte w Programie Restrukturyzacji II, nie we wszystkich przypadkach zostały dotrzymane. Realizacja Programu wg stanu na koniec I półrocza 1995 r. przebiegała następująco:

- w grudniu 1994 r., a więc niespełna rok później od założeń, utworzono dwie jednoosobowe spółki FSM WWR SA, tj. Zakłady Kuźnicze Sp. z o o w Skoczowie i Fabrykę Rowerów Apollo Sp. z o o w Czechowicach Dziedzicach,

- nieodpłatnie przekazano na rzecz gmin majątek trwały o wartości netto 62,7 mld zł (wartość początkowa 119,4 mld zł),
- sprzedano majątek trwały w tym: Zakład Remontowo-Budowlany za ok. 81 mld zł,
- pozostawiono w administrowaniu fundacji Eureka majątek socjalno-mieszkaniowy o wartości ponad 162 mld zł.

W wyniku przeprowadzonej restrukturyzacji, wartość majątku trwałego FSM WWR SA na koniec lat 1993 i 1994 wynosiła odpowiednio 604 mld zł i 566 mld zł, tj. kolejno 3,3% i 3,1% majątku FSM SA przed Datą Otwarcia. Kapitał akcyjny po byłej FSM SA, pomimo tak znacznych zmian pozostał na tym samym poziomie. Dopiero w dniu 31 sierpnia 1994 r. Walne Zgromadzenie FSM WWR SA podjęło decyzję o obniżeniu kapitału akcyjnego o 788 mld zł, tj. do kwoty 197 mld zł.

### 13. Skutki finansowe przekształceń własnościowych FSM SA

Przed zawarciem Umowy Definitywnej z FIATEM nie określono efektywności ekonomicznej tej transakcji. Nie przeprowadzono rachunków symulacyjnych dla alternatywnych rozwiązań prywatyzacyjnych FSM SA (rozpoczęcie procesów upadłościowych było rozpatrywane przez władze Spółki), w tym określających skutki długookresowe, uzasadniające jej prywatyzację przy udziale FIATA. Ministerstwo Finansów mające pełnić funkcje koordynacyjne, nie dysponowało informacjami o skutkach finansowych realizacji umowy po 3 latach od jej zawarcia.

Przeprowadzony przez NIK uproszczony rachunek, aczkolwiek z powodu braku części informacji niepełny, przedstawia zaangażowanie finansowo-majątkowe Skarbu Państwa, wynikające z prywatyzacji podstawowej części majątku FSM SA i utworzenia 3 spółek NEWCO, w których FIAT objął 90%, a Skarb Państwa 10% akcji:

	<u>w mld zł</u>
1/ Kwota przejętego przez Skarb Państwa i uregulowanego zadłużenia ogółem, z tego:	4.532,1
- konsorcjum bankowego wobec NBP	2.067,8
- FSM SA wobec Banku Handlowego SA w Warszawie	1.358,5
- FSM SA wobec konsorcjum bankowego	691,6
- FSM SA wobec spółek NEWCO	99,6
- FSM SA wobec innych wierzycieli	314,6
2/ Wkład pieniężny Skarbu Państwa do spółek NEWCO	357,6
3/ Kwota Rezerwy Restrukturyzacyjnej obniżająca wartość aportu	6.050,9
4/ Promesa dotycząca kwoty zwolnień NEWCO z wpłat podatku dochodowego	5.531,9

5/ Kwota zwolnień celnych, wg szacunku GUC, z tytułu importu przez NEWCO surowców i komponentów do produkcji samochodów	1.200,0
6/ Uszczuplenie dochodów budżetowych, w latach 1993-1994, z tytułu podatku obrotowego/VAT, wynikające z preferencji eksportu samochodów	2.600
7/ Koszty działalności firm konsultingowych (poniesione przez MPW)	54,0
<b>Razem zaangażowanie finansowo-majątkowe Skarbu Państwa</b>	<b>20.326,5</b>

Minister Finansów otrzymał (w czerwcu 1995 r.) listę niezrealizowanych dotychczas zobowiązań Skarbu Państwa na sumę, wg szacunków FIATA, ok. 1,4 bln zł. Do niezrealizowanych zobowiązań Skarbu Państwa, zdaniem FIATA, należą wydatki spółek NEWCO z tytułu dokonanych opłat 6% podatku importowego, ceł, składek na ZUS, a także kompensaty za nieprzekazane środki trwałe i za zrealizowane roszczenia pracownicze. Z powodu braku informacji w powyższym zestawieniu nie określono kosztów lub utraconych przychodów Skarbu Państwa m.in.:

- utraconych przychodów z zastosowania wobec NEWCO pakietu ochrony rządowej i przywilejów (poza wymienionymi w zestawieniu),
- utraconych przychodów wynikających z kompensacji zobowiązań FSM SA z podatkami jej wierzycieli.

Zaangażowanie finansowe FIATA w utworzonych 3 spółkach NEWCO dotyczyło wpłaty 3.215 mld zł (tytułem pierwszego podwyższenia we wrześniu 1993 r. - wspólnie ze Skarbem Państwa - kapitału akcyjnego tych spółek) oraz kolejnych wpłat na podwyższenie kapitału, wynoszących na koniec 1994 r. 2.534,8 mld zł, tj. łącznie 5.749,8 mld zł. FIAT przejął również od Skarbu Państwa gwarancje kredytów zagranicznych, wniesionych wraz z majątkiem (Wnoszonym Przedsiębiorstwem) do spółek NEWCO.

Spółki NEWCO przejęły po FSM SA zadłużenie zagraniczne w kwocie 7.822,6 mld zł oraz zadłużenie krajowe w kwocie 1.499,6 mld zł. Przejęły one także skutki ekonomiczne wynikające z kontraktu X1/79.

### 14. Wyniki ekonomiczne spółek NEWCO

Prognoza wyniku finansowego do 1999 r. określona w business planie, stanowiącym integralną część Umowy Definitywnej, przewidywała do 1996 r. działalność NEWCO ze stratami na poziomie 5-6% w stosunku do wielkości przychodów i od 1997 r. do 1999 r. działalności z zyskiem na poziomie 1-2%.

Za I okres obrachunkowy (X 1992 - 31.XII 1993 r.) spółki NEWCO poniosły straty na działalności gospodarczej odpowiednio: FAP - 4,2 bln zł (-19,6% zyskowności przychodów); Teksid Poland SA - 0,2 bln zł (-15,1%) i Magneti Marelli Poland SA - 0,079 bln zł (-0,9%).

W 1994 r. nastąpiła poprawa efektywności ekonomicznej funkcjonowania NEWCO: Teksid Poland SA i Magneti Marelli Poland SA osiągnęły zysk odpowiednio 72,4 mld zł (3,6%) i 83,0 mld zł (8,2%). W Teksid Poland SA w 1994 r. w stosunku do 1992 r. nastąpił ponad dwukrotny przyrost produkcji: w produkcji żeliw nastąpił wzrost z 18763 Mg do 38541 Mg, a w produkcji stopów aluminium z 4925 Mg do 9615 Mg. W okresie tym Spółka osiągnęła ponad czterokrotny wzrost eksportu.

W Magneti Marelli Poland SA w 1994 r. w wyniku restrukturyzacji produkcji obniżono koszty o 9 pkt procentowych. Restrukturyzacja polegała na przeniesieniu części produkcji (np.: lusterek, zamków, podnośników) do innych spółek FIATA oraz na przejęciu produkcji m.in. lamp, reflektorów, nagrzewnic, wytwarzanych dotychczas przez polskich dostawców FSM SA.

FAP, pomimo zwiększenia produkcji samochodów ze 142,9 tys. szt. w 1992 r. do 249,1 tys. szt. w 1994 r. (o ok. 75%) prowadził w 1994 r. swoją działalność ze stratami 2,7 bln zł (-10% zyskowności przychodów). Decydujący wpływ na te wyniki, w ocenie Zarządu Spółki, miała obsługa zadłużenia zagranicznego oraz zróżnicowany poziom rentowności w eksporcie samochodów, wynikający z barier cenowych na poszczególnych rynkach.

Z tytułu działalności spółek NEWCO i uzyskiwanych dochodów przez pracowników, w okresie funkcjonowania spółek, wpłacono do budżetu państwa, budżetów terenowych i ZUS w formie podatków i opłat ponad 8,3 bln zł.

Urzędy skarbowe i celne dokonały zwrotu spółce FAP, z tytułu eksportu samochodów do końca 1994 r., ok. 2,2 bln zł, z czego 1,6 bln zł VAT-u i 588 mld zł uiszczanego cla.

Na tle wyników ekonomicznych NEWCO ważnym elementem, w ocenie NIK, jest sposób wykorzystania Rezerwy Restrukturyzacyjnej.

Dla potrzeb ustalenia wartości kapitału akcyjnego NEWCO, Rezerwa Restrukturyzacyjna miała być umarzana według degresywnej stopy amortyzacji, nie mniejszej niż 20% rocznie, w okresie pierwszych 4 lat i czterech miesięcy, a pozostała część amortyzowana według formuły liniowej w okresie 2 lat i 8 miesięcy.

Zgodnie z prognozą wykorzystywania Rezerwy Restrukturyzacyjnej, określoną w business planie do końca 1994 r. przewidywano jej umorzenie na poziomie ok. 49%. Z bilansów spółek NEWCO wynika, że rezerwę tę wykorzystano w tym okresie ogółem w 14,9%, a w poszczególnych spółkach, w następujący sposób:

Spółka	ustalona wielkość rezerwy (mld zł)	wykorzystanie do końca 1994r.(mld zł)	% wykorzystania
FAP	5471,9	500,0	9,1
Teksid Poland SA	401,8	401,8	100,0
Magneti Marelli Poland SA	177,1	0	0
Razem	6050,8	901,8	14,9

FAP wykorzystał Rezerwę Restrukturyzacyjną w kwocie 500 mld zł na pokrycie straty za 1993 r. Z rozwiązanej rezerwy w Teksid Poland SA, 211,7 mld zł przeznaczono na pokrycie strat za 1993 r., pozostałe 190,1 mld zł przeniesiono na kapitał rezerwowy Spółki.

### III. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Proces negocjacji prywatyzacyjnych, a w jego następstwie wybór inwestora strategicznego (koncernu FIATA), zdeterminowany był trudną sytuacją ekonomiczną i wcześniejszymi powiązaniem inwestycyjnymi, licencyjnymi i handlowymi FSM z FIATEM, trwającymi od 1971 r. i obowiązującymi do 2001 r. Proces zmian własnościowych FSM trwał od 23 sierpnia 1990 r. do 15 września 1993 r. i przebiegał według kalendarium przedstawionego w rozdziale I pkt 2 niniejszej informacji (por. s. 3-5).

Wysokie zadłużenie Przedsiębiorstwa, prowadzenie działalności z narastającymi stratami, brak środków na sfinansowanie bieżącej działalności powodowały, iż nie było ono zdolne do samodzielnego funkcjonowania w warunkach gospodarki rynkowej. Rozwiązanie problemów ekonomicznych Przedsiębiorstwa, mogło nastąpić jedynie w wyniku dopływu środków zewnętrznych pochodzących m.in. od inwestorów strategicznych zainteresowanych prywatyzacją FSM SA.

Sytuacja finansowa FSM SA w powiązaniu z koniecznością realizacji kontraktu X1/79 z 1987 r. powodowała, że poza FIATEM, udział w prywatyzacji FSM nie był atrakcyjny dla innych inwestorów branży samochodowej. Pełną świadomość tego stanu posiadali zarówno polscy negocjatorzy jak i FIAT. Stosownie do swoich uprawnień wynikających z art. 23 ust. 2 ustawy o p.p.p., Rada Ministrów zezwoliła Ministrowi Przekształceń Własnościowych na zbycie akcji FSM SA w drodze rokowań z FIATEM, a więc bez trybu przewidzianego w art. 23 ust.1 tej ustawy, tj. bez przetargu, bez oferty publicznej oraz bez rokowań na podstawie publicznego zaproszenia do składania ofert. Wykorzystując trudną sytuację FSM SA i istniejące zobowiązania przyjęte w przeszłości przez rząd polski, FIAT nie wyraził zainteresowania nabyciem akcji FSM SA, ani utworzeniem z FSM spółek. W wyniku takiego stanowiska, Minister Przekształceń Własnościowych p. Janusz Lewandowski, podpisując z FIATEM w dniu 11 października 1991 r. Memorandum of Understanding

(w języku angielskim), przesądził o wyborze drogi przekształceń własnościowych FSM SA, poprzez tworzenie spółek na jej majątku z udziałem FIATA, a także wyraził zgodę na zawarcie w przyszłej Umowie Definitywnej postanowień z zakresu ochrony rządowej, nie leżących w jego kompetencjach i wykraczających poza preferencje dla spółek joint-venture, określone w ustawie o spółkach z udziałem zagranicznym.

Konsekwencją stanowiska FIATA było, iż Rada Ministrów swoimi uchwałami upoważniała najpierw Ministra Przekształceń Własnościowych (uchwała Nr 131/91 RM z dnia 9 września 1991 r.), a następnie Ministra Finansów (uchwała Nr 55/92 RM z dnia 27 maja 1992 r.) do odmiennego trybu prywatyzacji FSM SA. Podjęcie tej decyzji może - zdaniem NIK - świadczyć, że Rada Ministrów nie została poinformowana o zaawansowaniu negocjacji. Prowadzone z FIATEM rozmowy, od początku ukierunkowane były na prywatyzację wyodrębnionych, zorganizowanych części FSM SA, związanych bezpośrednio z produkcją samochodów, ponieważ nie wyrażał on zgody na nabycie akcji tej Spółki.

Zawarcie i sfinalizowanie transakcji określonych w Umowie Definitywnej nie było zatem prywatyzacją FSM SA w rozumieniu ustawy o p.p.p., lecz restrukturyzacją spółki FSM SA, polegającą na utworzeniu przez Skarb Państwa i FIATA 3 spółek na podstawie ustawy o spółkach z udziałem zagranicznym i Kodeksu handlowego. Prywatyzacja kapitałowa spółki FSM SA, przemianowanej następnie na FSM WWR SA nie nastąpiła. Udostępnianie jej akcji, ze względu na niską atrakcyjność zostało przedłużone przez Radę Ministrów do 31 grudnia 1996 r.

\*

\*

\*

Badania kontrolne, którymi objęto przygotowanie decyzji przez Ministra Przekształceń Własnościowych i Ministra Finansów, ich wykonanie, a następnie nadzór nad realizacją przedsięwzięć, ustalonych Umową Definitywną, prowadzone były z punktu widzenia ich legalności, rzetelności, celowości i gospodarności.

A. Ocena procesów prywatyzacyjnych pod względem legalności przeprowadzona została w dwóch płaszczyznach. Po pierwsze, z punktu widzenia kryterium legalności oceniono sposób działania naczelnych organów administracji państwowej poprzedzający zawarcie Umowy Definitywnej, jak również jej realizację. Druga natomiast płaszczyzną oceny była zgodność postanowień Umowy Definitywnej z obowiązującym w czasie jej zawierania prawem polskim.

1. Ocena legalności działania naczelnych organów administracji państwowej dotyczyła aspektów formalno-prawnych, związanych ze sposobem ich procedowania. Jak wykazano w ustaleniach kontroli, naruszenia przepisów formalnych, skutkowały w efekcie

przyjęciem postanowień, niekorzystnych dla Skarbu Państwa, naruszających zasadę równości stron i ekwiwalentności świadczeń, niezgodnych z polskim ustawodawstwem oraz międzynarodowymi zobowiązaniami Polski. Wprawdzie przepisy naruszone w postępowaniu naczelnych organów administracji państwowej - Prezesa Rady Ministrów i Ministra Finansów - przed zawarciem Umowy Definitywnej dotyczą takich aktów jak dekret o języku urzędowania rządowych i samorządowych władz administracyjnych (art. 1 i 2) oraz ustawa o radcach prawnych (art.6 ust.3, pkt 3 i art. 9 ust. 2, pkt 2 i 4), ale skutki tego naruszenia wywołały poważne konsekwencje, co szczegółowo przedstawiono w ustaleniach kontroli. Sposób działania Rady Ministrów przy podejmowaniu uchwały Nr 55/92 z dnia 27 maja 1992 r., w której zaakceptowano projekt Umowy Definitywnej, naruszał również przepisy regulaminowe zawarte w wewnętrznej uchwale Nr 20 Rady Ministrów z dnia 12 lutego 1991 r. w sprawie regulaminu prac Rady Ministrów (por. s. 21). Świadczy to dodatkowo o braku rzetelności w działaniu Sekretarza i Prezesa Rady Ministrów, tj. osób odpowiedzialnych za wnoszenie pod obrady Rady Ministrów dokumentów rządowych.

1.1. W przypadku tej prywatyzacji uwidoczniły się negatywne skutki złamania przez naczelne organy administracji państwowej przepisów o formalnym charakterze. Przygotowany w toku negocjacji projekt Umowy Definitywnej, liczący wraz z załącznikami ponad 900 stron przed wniesieniem pod obrady Rady Ministrów i podpisaniem przez Ministra Finansów, nie był oceniany przez komórki obsługi prawnej właściwych organów administracji państwowej, w szczególności przez departament prawny Ministerstwa Finansów. Fakt, iż w toku negocjacji i przy przygotowaniu projektu uczestniczyły firmy doradcze nie zwalniał ministrów od poddania ostatecznych efektów ich pracy analizie i ocenie własnej obsługi prawnej. Obowiązek taki wynikał zarówno z przepisów ustawy o radcach prawnych, jak i regulaminu prac Rady Ministrów. Dodatkowo można podkreślić, że z uwagi na stopień skomplikowania zawartej w Umowie Definitywnej materii, wątpliwości związane z brakiem jednoznacznej regulacji prawnej dotyczącej reprezentowania Skarbu Państwa, jak również skutki finansowe przyjmowanych zobowiązań dla Skarbu Państwa, ominięcie postępowania uzgodnieniowego, w tym etapu analizowania dokumentów przez prawników zatrudnionych w organach państwowych, należy uznać za nierzetelne.

1.2. Podobna jak wyżej ocena dotyczy zarówno podpisania przez Ministra Finansów, w obecności Prezesa Rady Ministrów, "Protokołu" uzgodnień w języku angielskim (por. s. 20) jak też faktu przedstawienia członkom Rady Ministrów w przeddzień jej obrad ponad 900-stronicowego dokumentu nie przetłumaczonego w całości na język polski (np w języku włoskim był opracowany zał. nr 8 dot. problemów ochrony środowiska, który

zawierał zobowiązania naruszające polskie ustawodawstwo). Trzeba podkreślić, że zgodnie z art. 2 wymienionego dekretu o języku urzędowania rządowych i samorządowych władz administracyjnych jego wykonanie poruczono Prezesowi Rady Ministrów i zainteresowanym ministrom. W efekcie przedstawionego wyżej procedowania, Rada Ministrów w uchwale Nr 55/92 przyjęła do wiadomości projekt Umowy Definitywnej i zaciągnięcie przez Ministra Finansów, w imieniu Skarbu Państwa, zobowiązań i gwarancji o treści faktycznie nieznaną członkom Rady Ministrów i podległemu im aparatowi. Ponadto zaleciła naczelnym i centralnym organom państwowym podejmowanie działań umożliwiających wykonanie umowy, nie wiedząc dokładnie o jakie działania chodzi. (por. s. 21-23)

1.3. Skutki przedstawionych wyżej naruszeń prawa i nierzetelnego postępowania, przede wszystkim Ministra Finansów i Prezesa Rady Ministrów, jak również innych członków Rady Ministrów, którzy podejmowali uchwałę, bez dokonania przez podległy im aparat analizy treści dokumentu, którego dotyczyła ta uchwała, nie zostały usunięte przez kolejny rząd. Mimo analizowania sprawy prywatyzacji we wrześniu 1992 r. przez KERM, jak i ponownego potwierdzenia upoważnienia do działania Ministra Finansów przez Radę Ministrów w uchwale Nr 101/92 nadal niektóre naczelne organy państwowe nie znały dotyczącej ich zakresu działania treści Umowy Definitywnej (por. wypowiedź Sekretarza Stanu w Ministerstwie Przemysłu i Handlu s. 59). Minister Finansów, odpowiedzialny za realizację postanowień Umowy, nie zapewnił także zgromadzenia całości kompletu dokumentacji obrazującej proces prywatyzacyjny w podległym sobie urzędzie (por. s. 16). Oczywistym jest, że bez analizy polskiego tekstu całości tej dokumentacji przez aparat podległy Ministrowi, nie mógł on w sposób właściwy pełnić funkcji koordynacyjnych, do czego zobowiązywały go uchwały Rady Ministrów Nr 55/92 i 101/92.

2. Punktem wyjścia do przeprowadzenia oceny legalności działania naczelných organów administracji państwowej odnoszących się do materii zawartej w Umowie Definitywnej jest podkreślenie, o czym była już mowa, że przekształcenia własnościowe FSM SA były przeprowadzane na podstawie ustawy z dnia 14 czerwca 1991 r. o spółkach z udziałem zagranicznym. W związku z tym warunki dopuszczenia podmiotu zagranicznego do uczestniczenia w dochodach z prowadzenia przedsiębiorstwa na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym zakres przywilejów i ochrony gwarantowanej przez stronę polską, został określony w tej ustawie. Ustawa ta nie zawierała postanowień umożliwiających dokonywanie odstępstw od zawartej w niej regulacji i rozszerzania sfery ochronnej z uwagi, na przykład, na wartość wnoszonego kapitału zagranicznego czy wcześniejsze zobowiązania państwa polskiego.

Zdaniem NIK, część postanowień Umowy Definitywnej, sformułowana została w sposób daleko wykraczający poza przywileje, które mogą być przyznane podmiotom zagranicznym na podstawie jej rozdziału 3. Do postanowień tych należą:

- Odraczanie ceł, udzielanie ulg w poborze i płatnościach, które zgodnie z prawem polskim w praktyce nie mogły być zastosowane wobec NEWCO, bowiem jedynymi instrumentami w tym zakresie są zawieszenie poboru ceł w drodze aktu powszechnie obowiązującego Rady Ministrów bądź umorzenie należności przez organ celny w przypadku braku wystarczającego majątku dłużnika.
- Przyznanie FIATOWI i jego spółkom afiliowanym 1/3 liczby samochodów osobowych importowanych z EWG/WE do 2001 r., w ramach kontyngentu bezcłowego, stanowiące naruszenie zasad, gwarantujących równość szans i zapobiegających monopolizacji, określonych w art. 33 i art. 42 Umowy Przejściowej zawartej z EWG oraz art. 63 Układu Europejskiego ustanawiającego stowarzyszenie między Polską a Wspólnotami Europejskimi.
- Zapewnienie FIATOWI i jego spółkom afiliowanym przewagi względem konkurencji w sprzedaży importowanych i produkowanych samochodów poprzez zwolnienia celne i inne ulgi, a także stosowanie wobec potencjalnych jego konkurentów m.in. opłat celnych i podatków, stanowiące zobowiązanie Rady Ministrów, MWGzZ oraz MPiH do realizacji tej przewagi. Kłóciło się to z zasadami równości szans dostępu do polskiego rynku i jego demonopolizacji, określonymi m.in. ww. ustaleniami umów ze Wspólnotami Europejskimi. Skutkiem złożonych przyrzeczeń o zastosowaniu przewagi miało być zapewnienie FIATOWI i spółkom NEWCO monopolistycznej pozycji na polskim rynku.
- Złożenie zapewnień i przyrzeczeń w sprawach dotyczących ochrony środowiska. Zdaniem NIK, obowiązek "zrekompensowania grzywien i innych sankcji" nałożonych na spółki NEWCO z tytułu naruszenia przepisów o ochronie środowiska w takim stopniu, w jakim NEWCO zrealizują działania konieczne dla spełnienia obowiązków nałożonych tymi przepisami, stanowi w istocie zobowiązanie Skarbu Państwa do wypłaty odszkodowania w razie pociągnięcia spółek NEWCO do odpowiedzialności karnej lub administracyjnej za naruszenie wymagań ochrony środowiska.
- Zobowiązanie do zwolnienia spółek NEWCO od obowiązku zatrudnienia osób odbywających zasadniczą służbę wojskową i przebywających na urlopach macierzyńskich i wychowawczych, nie wymienionych w załączniku do Umowy Definitywnej.

**2.1. Wyłączenie stosowania prawa polskiego i jurysdykcji krajowej względem uregulowań zawartych w Umowie Definitywnej** poprzez stwierdzenie, że "Pod każdym względem, prawem wyłącznie właściwym do niniejszej Umowy jest prawo szwajcarskie (...)" było niezgodne z ustawą z dnia 12 listopada 1965 r. Prawo prywatne międzynarodowe. W sferze stosunków zobowiązaniowych (w których strony, co do zasady zgodnie z art. 25 § 1, mogą same decydować o wyborze prawa, jeżeli pozostaje ono w związku z zobowiązaniem) art. 25 § 2 tej ustawy rozstrzyga, że "... gdy zobowiązanie dotyczy nieruchomości, podlega ono prawu państwu, w którym nieruchomość jest położona". Także w pozostałym zakresie zasadność wyboru prawa szwajcarskiego jest co najmniej wątpliwa, nie wykazano bowiem istnienia związku tego prawa z zobowiązaniami przyjętymi w Umowie Definitywnej. Ponadto wcześniejsza współpraca z FIATEM dowiodła, że takie postanowienia utrudniały (w konsekwencjach uniemożliwiały) rozstrzygnięcie sporów lub podejmowanie renegocjacji warunków kontraktu X1/79 z 1987 r.

**2.2. Umowa Definitywna nie miała charakteru umowy międzynarodowej w rozumieniu prawa międzynarodowego publicznego.**

Jej treść winna być zgodna z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa polskiego, zaś zawierające ją podmioty powinny być do tego odpowiednio upoważnione. W związku z tym, że przy zawieraniu tej umowy Minister Finansów występował jako reprezentant Skarbu Państwa rozważano także i tę kwestię czy działał on w granicach upoważnienia, do reprezentowania Skarbu Państwa, określonych w art. 4 ustawy z dnia 29 grudnia 1982 r. o urzędzie Ministra Finansów oraz urzędach i izbach skarbowych. Przeanalizowano również, czy materia zawarta w umowie mogła być poddana regulacji cywilno-prawnej.

Ustalenia kontroli dowodzą, że prawidłowość upoważnienia Ministra Finansów do zawarcia Umowy Definitywnej, budziła zastrzeżenia bezpośrednio po jej zawarciu, u ówczesnego Ministra Finansów p. Jerzego Osiatyńskiego (por. s. 23). Umowa Definitywna w swoim ostatecznym brzmieniu obejmuje - ujmując generalnie - trzy grupy zobowiązań Skarbu Państwa. Pierwsza z nich dotyczy zawiązania trzech spółek akcyjnych NEWCO i objęcia w nich 10% akcji, pokrywanych wyłącznie wkładami pieniężnymi. Ponadto Skarb Państwa zobowiązał się, że FSM SA wniesie do spółek NEWCO aport w postaci Wnoszonego Przedsiębiorstwa, przy czym akcje wyemitowane wskutek podwyższenia kapitału akcyjnego miał z tego tytułu objąć Skarb Państwa (w celu objęcia tych akcji Skarb Państwa przejął długi FSM SA). Na ostatnią grupę zobowiązań Skarbu Państwa składały się zapewnienia "ochrony rządowej i przywilejów", zagwarantowane odpowiedzialnością odszkodowawczą. Biorąc pod uwagę ostateczną treść Umowy Definitywnej nie można zdecydowanie wskazać organu uprawnionego do występowania w imieniu Skarbu Państwa przy jej zawieraniu. Przyjmując nawet, że art. 4 ustawy o urzędzie Ministra Finansów oraz urzędach i izbach skarbowych zawiera domniemanie kompetencji Ministra

Finansów w tych sprawach, w których nie można wskazać jednostki organizacyjnej władnej do gospodarowania określonym mieniem ogólnonarodowym oraz, że część zaciągniętych zobowiązań należeć będzie wprost do kompetencji Ministra Finansów - i tak istnieją uzasadnione wątpliwości co do jego uprawnienia do przyjęcia poszczególnych postanowień Umowy Definitywnej w imieniu Skarbu Państwa.

Wśród tych postanowień znajdują się bowiem wskazane wyżej zobowiązania Skarbu Państwa, dotyczące "ochrony rządowej i przywilejów", do zapewnienia spółkom NEWCO takich warunków prowadzenia działalności gospodarczej, które uzależnione są od rozstrzygnięć organów administracji państwowej, dokonywanych w formie władczej. W przypadku nie uzyskania przyrzeczonych przywilejów przewidziano uprawnienie dla spółek NEWCO do żądania wypłaty rekompensaty od Skarbu Państwa lub zwolnienia ich od odpowiedzialności. Rodzi się wobec tego wątpliwość czy Skarb Państwa mógł zaciągnąć takie zobowiązania - czy Państwo występując w obrocie prywatnoprawnym mogło przyjąć na siebie obowiązki ze sfery prawa publicznego, z zakresu imperium.

**2.3. Oceniając z ww punktu widzenia Umowę Definitywną** trzeba podkreślić, że swoboda stron stosunku obligacyjnego wynikająca z art. 353<sup>1</sup> Kc nie ma charakteru absolutnego i zgodnie z tym przepisem jest ograniczona właściwością (naturą) stosunku prawnego, ustawą oraz zasadami współżycia społecznego. Minister Finansów w imieniu Skarbu Państwa udzielił firmie włoskiej gwarancji dotyczących działań organów państwowych uregulowanych bezwzględnie obowiązującymi przepisami prawa publicznego. Działania te miały polegać na wydawaniu korzystnych dla włoskiego podmiotu gospodarczego decyzji, na powstrzymaniu się od wydawania decyzji nakładających obowiązki lub kary przewidziane przepisami powszechnie obowiązującymi, a także na stanowieniu przez uprawnione organy (nie wyłączając Sejmu) aktów normatywnych o treści odpowiadającej firmie włoskiej lub też nie ograniczających jej ochrony i przywilejów zawartych w Umowie Definitywnej. Na wypadek niedokonania przyrzeczonych działań zgodnie z tą Umową, spółki NEWCO były uprawnione do uzyskania odszkodowania lub zwolnienia ich z odpowiedzialności.

Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli, Minister Finansów przekroczył granicę swobody umów, gdyż przyjął w imieniu Skarbu Państwa zobowiązania za organy państwowe dotyczące ich kompetencji uregulowanych w przepisach bezwzględnie obowiązujących. Udzielił bowiem gwarancji przewidujących wypłatę odszkodowań za legalne działania organów administracji państwowej podejmowane w ramach ich administracyjnoprawnych kompetencji. W tej sytuacji oczywiste stało się, że budżet państwa będzie obciążony świadczeniami odszkodowawczymi. W państwie prawa,

zgodnie z art. 1 i 3 ówczesnej Konstytucji,<sup>45</sup> niedopuszczalne było samo przyjęcie, że organy państwa nie będą wykonywały swoich konstytucyjnych i ustawowych obowiązków. W świetle wymienionych przepisów konstytucyjnych, a także obowiązującego wówczas art. 41 pkt 4 i 8 oraz art. 42 ust. 1 Konstytucji zobowiązanie się przez Ministra Finansów w imieniu Rządu (Skarbu Państwa) do wypłacania włoskiej firmie odszkodowań za nie odpowiadającą interesom tej firmy zagranicznej - treść prawa stanowionego przez polski Parlament było działaniem niezgodnym z Konstytucją. (por. s. 35-37) Sytuacja, w której Minister Finansów, za zgodą rządu, zaciąga jako reprezentant Skarbu Państwa cywilnoprawne zobowiązania na przyszłość w stosunku do jakiegokolwiek firmy, a tym bardziej zagranicznej, w wyniku których będą płacone odszkodowania z budżetu państwa za treść wewnętrznego prawa lub legalne czynności organów państwowych, daleko wykracza poza granice swobody umów.

2.4. Oceniając legalność działania Ministra Finansów jako reprezentanta Skarbu Państwa przy zawieraniu Umowy Definitywnej zasadniczą kwestią jest nie tyle sam fakt posiadania przez niego upoważnienia na podstawie art. 4 ustawy o urzędzie Ministra Finansów oraz urzędach i izbach skarbowych do podpisania umowy obok reprezentującego państwową osobę prawną - FSM SA - jej dyrektora generalnego, co kwestia wyjścia poza treść tego upoważnienia. Art. 4 ww ustawy daje bowiem Ministrowi Finansów prawo do reprezentowania Skarbu Państwa tylko w zakresie gospodarowania mieniem ogólnonarodowym w razie, gdy nie zostało ono powierzone innej państwowej jednostce organizacyjnej. Postanowienia Umowy Definitywnej dotyczące "ochrony rządowej i przywilejów" związane są natomiast z uregulowaną w drodze przepisów powszechnie obowiązujących sferą władztwa państwowego. Dlatego też przyrzeczenie przez Ministra Finansów określonych publicznoprawnych zachowań organów państwowych lub rekompensaty ze środków Skarbu Państwa, gdy te zachowania nie nastąpią, nie mieści się w granicach działania Skarbu Państwa w obrocie cywilnoprawnym. Przyjęcie odmiennego założenia prowadzi do złamania zasad państwa prawa i praworządności wynikających z Konstytucji, gdyż dopuszcza niezgodne z prawem działanie organów państwa albo też uruchomienie środków budżetowych na odszkodowania za legalne czynności organów państwowych.

2.5. Najwyższa Izba Kontroli dostrzega możliwość pojawienia się także innej oceny swobody działania Ministra Finansów jako reprezentanta Skarbu Państwa w obrocie cywilnoprawnym - szczególnie w świetle postanowienia Sądu Najwyższego z dnia

<sup>45</sup> jedn. tekst Dz. U. z 1976 r. Nr 7, poz. 36; zm.: Dz. U. z 1980 r. Nr 22, poz. 81; z 1982 r. Nr 11, poz. 83; z 1983 r. Nr 39, poz. 175; z 1987 r. Nr 14, poz. 82; z 1988 r. Nr 19, poz. 129; z 1989 r. Nr 19, poz. 101 i Nr 75, poz. 444; z 1990 r. Nr 16, poz. 94; Nr 29, poz. 171 i Nr 67, poz. 397; z 1991 r. Nr 41, poz. 176 i Nr 119, poz. 514; z 1992 r. Nr 75, poz. 367; z 1993 r. Nr 7, poz. 33; uchylona z wyjątkiem rozdziału 1, 4, 7 [z wyj. art. 60 ust. 1], 8, 9 [z wyj. art. 94] oraz 10 i 11.

28.03.1995 r. sygn. akt I CRN 24/95 (OSN z 1995 r. Nr 7-8 poz. 117). Sprowadza się ona do uznania, że skutkiem zamieszczenia postanowień dotyczących "ochrony rządowej i przywilejów" w Umowie Definitywnej będzie jedynie powstanie odszkodowawczej odpowiedzialności Skarbu Państwa o charakterze gwarancyjnym, w przypadku gdyby właściwe organy administracji państwowej nie zachowały się w sposób określony w umowie. Ponieważ Skarb Państwa występuje w obrocie cywilnoprawnym jako państwowa osoba prawna na takich samych zasadach jak inne podmioty, należy przyjąć, "że organ działający w imieniu Skarbu Państwa może korzystać ze wszelkich form i instytucji cywilnoprawnych, chyba że przepisy szczególne stanowią odmiennie". Przy takim rozumieniu postanowień Umowy Definitywnej można przyznać Skarbowi Państwa uprawnienie do zaciągnięcia zobowiązań w zakresie "ochrony rządowej i przywilejów", nie istnieją bowiem przepisy ograniczające zdolność Skarbu Państwa (reprezentowanego przez Ministra Finansów) do dokonywania czynności prawnych rodzących jego gwarancyjną odpowiedzialność. Należy jednak wyraźnie zaznaczyć, iż formułując powyższe stanowisko Sąd Najwyższy podniósł również że "Organy państwowe działające w granicach swoich kompetencji w obszarze prawa cywilnego obowiązują, oczywiście, reguły tego prawa".

Mając na uwadze powyższe uwarunkowania, zdaniem NIK, ze względu na niezgodność treści Umowy Definitywnej z przepisami powszechnie obowiązującymi należy negatywnie ocenić działalność Ministra Finansów z punktu widzenia kryterium legalności. Przyjęcie tej oceny musi również prowadzić do uznania postanowień uchwał Rady Ministrów Nr 55/92 i 101/92 za niezgodne z prawem, niezależnie od przedstawionej wcześniej negatywnej oceny postępowania organów państwowych przy ich podejmowaniu. Rada Ministrów nie posiadała uprawnień do wydawania uchwał rozszerzających ustawowe kompetencje Ministra Finansów, jak również do zobowiązywania innych organów Państwa do realizacji zadań modyfikujących ich ustawowe obowiązki. Obowiązujące w dniu zawarcia Umowy Definitywnej przepisy Konstytucji stanowiły w art. 42 m.in., że ministrowie kierują określonymi działami administracji państwowej. Z kolei art. 41 pkt 4 i 8 Konstytucji stanowił, że Rada Ministrów "... zapewnia wykonanie ustaw ... (oraz) ... na podstawie ustaw i w celu ich wykonania wydaje rozporządzenia, podejmuje uchwały oraz czuwa nad ich wykonaniem". Dodatkowo, na mocy art. 41 pkt 7 tej Konstytucji, Rada Ministrów była zobowiązana do zapewnienia ochrony ... interesów państwa ...

Wewnętrzne akty Rady Ministrów - a takimi były uchwały Nr 55/92 i Nr 101/92 - nie mogły wkraczać w sferę uregulowaną ustawowo. Podejmując je Rada Ministrów naruszyła zawartą w ówczesnym art. 3 Konstytucji zasadę praworządności, zgodnie z którą: przestrzeganie praw Rzeczypospolitej Polskiej jest podstawowym obowiązkiem każdego organu władzy, a wszystkie organy władzy i administracji państwowej działają na podstawie przepisów prawa. Należy przy tym dodać, że w toku dyskusji na posiedzeniu

Rady Ministrów przy przyjmowaniu uchwały Nr 55/92 były podnoszone niektóre wątpliwości prawne, w szczególności dotyczące skali zobowiązań odszkodowawczych, a także gwarancji wypłaty odszkodowania za niekorzystną dla firmy włoskiej treść prawa polskiego. Nie zostały one jednak szczegółowo wyjaśnione, ani poddane analizie rządowych służb prawnych. Członkowie Rady Ministrów w wypowiedziach sygnalizowali brak dokładnej znajomości tekstu Umowy, znaczenia zawartych w niej postanowień i przyjmowanych zobowiązań. Mimo to, podjęli uchwałę (por. s. 21-23).

Przy podejmowaniu drugiej uchwały Nr 101/92 przynajmniej niektórzy członkowie Rady Ministrów (por. korespondencję pomiędzy Ministrem Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa a Ministrem Finansów (por. s. 52 - 54) posiadali już wiedzę o niezgodności postanowień Umowy Definitywnej z polskim ustawodawstwem.

W ocenie NIK, przykład przekształceń własnościowych FSM wskazuje, że unormowania prawne procesów prywatyzacyjnych prowadzonych w wielkich przedsiębiorstwach, nie odpowiadały potrzebom gospodarczym. Dalsze trudności spowodowane były brakiem przepisów o instytucji Skarbu Państwa, określających zasady gospodarowania jego mieniem oraz właściwe organy do występowania w imieniu Skarbu Państwa.

B. Na ocenę skutków ekonomicznych prywatyzacji głównej części przedsiębiorstwa FSM SA, wpływu prywatyzacji FSM na sieć polskich dostawców oraz stanu realizacji zobowiązań stron Umowy Definitywnej po 3 latach od jej zawarcia składają się ustalenia kontroli przedstawiające działania niegospodarne, nierzetelne lub zaniechania działań mogących wyeliminować niekorzystne skutki dla Skarbu Państwa.

1. Ogólna ocena tych zjawisk wskazuje, że zastosowany przy zawarciu Umowy Definitywnej tryb poufności, przy jednoczesnym braku opinii i uzgodnień z przedstawicielami organów państwa występującymi w Umowie Definitywnej spowodował, że szczegółowe jej uregulowania wykraczające poza kompetencje Ministra Finansów i naruszające częstokroć prawo, znane były tylko pojedynczym osobom z MPW i MF. Na ten stan miał wpływ również fakt, że dokumentacja dotycząca przedsięwzięcia prywatyzacyjnego FSM, w większości poufna, pozostawała poza MPW (u p. Zbigniewa Piotrowskiego, jako osoby prywatnej) jeszcze przez 3 lata od zawarcia Umowy Definitywnej. Niewyegzekwowanie przez kolejnych ministrów przekształceń własnościowych pełnej dokumentacji, za wykonanie której wypłacono z budżetu państwa ponad 54 mld zł, a tym samym nie przekazanie jej do MF - w ocenie NIK - utrudniało Ministrowi Finansów pełnienie funkcji koordynacyjnych, związanych z realizacją tej umowy. Aparat wykonawczy tych organów Państwa nie był w związku z tym przygotowany do koordynacji realizacji zobowiązań zarówno ze strony polskiej jak i FIATA. Skutkiem tego

FIAT zgłosił roszczenia wobec Skarbu Państwa na ok. 1,4 bln zł, z tytułu braku realizacji zobowiązań lub naruszenia przyrzeczeń. Brak ze strony polskiej koordynacji i systemu kontroli zobowiązań FIATA, szczególnie wynikających z planów działalności gospodarczej (np. sprzedaży samochodów na rynek krajowy, realizacji inwestycji technicznych i proekologicznych) uniemożliwiał korzystanie przez Rząd RP, w przypadku niezrealizowania tych planów, z jedynych uprawnień do zawieszania lub ograniczenia licznych przywilejów udzielonych spółkom z FIATEM. Dopiero w sierpniu 1994 r., tj. ponad 2 lata od podpisania umowy, Minister Finansów zobowiązał Biuro Skarbu Państwa MF do koordynacji i nadzoru prac związanych z realizacją tej umowy.

2. Określenie wartości aportu wnoszonego przez Skarb Państwa do NEWCO, w postaci głównych i nowoczesnych, licencjonowanych przez FIATA centrów produkcyjnych b. FSM na symboliczną kwotę 18 mln zł, przy jednoczesnym ustaleniu Rezerwy Restrukturyzacyjnej w wysokości 6.050,9 mld zł, rezerwy na niedobory i szkody w kwocie 459,9 mld zł oraz rezerw na niektórych aktywach bieżących nawet do 100% ich wartości księgowej, wskazuje na brak należytej staranności w działaniach negocjatorów strony polskiej, jak również świadczy - zdaniem NIK - o nieprzestrzeganiu zasad gospodarności i rzetelności (por. s. 27 - 29). Zdecydowano się bowiem na obniżenie rzeczywistej wartości Wnoszonego Przedsiębiorstwa o umowną kwotę Rezerwy Restrukturyzacyjnej, nie określając sposobu dysponowania tym funduszem. Skarb Państwa wyżył się kontroli wykorzystywania tej rezerwy, jakkolwiek - w ocenie NIK - winna być ona przeznaczana wyłącznie na pokrywanie strat w eksporcie Cinquecento, a nie strat powstałych w całej działalności spółek. Stosując szeroki system rezerw w ustaleniu wartości aportu wnoszonego przez Skarb Państwa, nie uwzględniono jednocześnie ważnych elementów całego przedsięwzięcia, korzystnych dla FIATA. I tak m.in.:

- szerokiego pakietu ochrony rządowej i przywilejów zastosowanych wobec NEWCO, skutkujących zmniejszeniem wpływów dla budżetu państwa do 2001 r.,
- korzyści strategicznych dla FIATA, wynikających z opanowania części polskiego rynku,
- utraty korzyści finansowych i handlowych dla FIATA wskutek ewentualnego upadku FSM, a w konsekwencji uniemożliwienia planowanej sprzedaży w ponad 30 krajach, samochodu małolitrażowego Cinquecento, tj. jedyne nowego modelu którym w tym czasie dysponował.
- ograniczenia ryzyka FIATA wynikającego z wielu gwarancji i przyrzeczeń Skarbu Państwa udzielonych NEWCO.

3. Działaniem nierzetelnym i niegospodarnym, świadczącym o nienależytym zabezpieczeniu interesów Skarbu Państwa, było nieuwzględnienie w aporcje wielkości rzeczywiście przejętego przez NEWCO długu krajowego FSM SA. W wycenie aportu wykazano bowiem przejęcie przez FAP zadłużenia krajowego w kwocie 3.188,7 mld zł, podczas gdy jego rzeczywista wartość, w dniu przejęcia, wynosiła 1.499,6 mld zł, była więc mniejsza o 1.689,1 mld zł (por. s. 31 - 35).
4. Zakładając a priori, że stroną chronioną postanowieniami Umowy Definitywnej jest FIAT oraz NEWCO i spółki afiliowane FIATA, ustalono asymetrycznie zapewnienia gwarancyjne i przyrzeczenia stron, zarówno co do czasu ich obowiązywania jak i wielkości rekompensat oraz odszkodowań. Za niezrealizowanie zobowiązań wynikających z pakietu ochrony rządowej i przywilejów, problematyki związanej z ochroną środowiska i przyrzeczonej przewagi względem konkurencji, wysokość rekompensat od Skarbu Państwa dla FIATA nie podlegała ograniczeniom. W przypadku naruszenia przyrzeczeń przez Skarb Państwa lub FSM, strony Umowy Definitywnej ustanowiły zasady postępowania "Strony Chronionej" (FIATA, NEWCO, spółek afiliowanych), w tym prawo do domagania się od Skarbu Państwa wypłaty rekompensat, wystąpienia w obronie NEWCO, uwolnienia NEWCO od odpowiedzialności. W umowie nie ustanowiono jednak podobnych zasad dla FIATA, nie ustanowiono czasu obowiązywania zapewnień i przyrzeczeń FIATA i wysokości rekompensat, jak również trybu dochodzenia od niego zobowiązań umownych. W zapewnieniach FIATA nie określono jego odpowiedzialności za niewykonanie planu działalności gospodarczej, mimo, iż realizacja tego planu jest bezpośrednio powiązana z pakietem przywilejów i ochrony rządowej. Inkorporując do Umowy Definitywnej kontrakt X1/79 z 1987 r. zobowiązujący FIATA do zakupu do grudnia 1997 r. 400 tys. szt. samochodów, nie zapewniono jednocześnie zaspokojenia potrzeb rynku krajowego. Skutkiem tego FIAT zakupił o 141,2 tys. szt. samochodów więcej niż w przypadku równomiernej realizacji zobowiązań kontraktowych, co umożliwiło FAP wprowadzenie przedpłat na samochody i spowodowało także uszczuplenie dochodów budżetowych z tytułu podatku obrotowego/VAT, szacowane przez NIK, na ok 2.600 mld zł (por. s. 46 - 48).
5. Zapewnienia i przyrzeczenia Skarbu Państwa, że zawarcie i realizacja Umowy Definitywnej *"...nie będzie kolidować ani nie doprowadzi, (...) do naruszenia jakichkolwiek postanowień stosownych ustaw, przepisów, regulaminów, rozporządzeń, dekretów, decyzji lub orzeczeń..."*, pomijając już kompletne pomieszczenie terminów w określaniu hierarchii aktów prawnych, nie odpowiadało rzeczywistości. Przykłady naruszenia przepisów wskazane zostały w części informacji dotyczącej zastosowanych w umowie rozwiązań m.in. w zakresie opłat celnych, podatków oraz za korzystanie ze środowiska naturalnego. Jak wynika z opinii Międzyresortowego Zespołu dokonującego oceny efektów przedsięwzięcia z FIATEM, przyznanie mu 1/3 puli w bezcłowym imporcie

samochodów osobowych, w powiązaniu z przyrzeczoną przewagą względem konkurencji, uniemożliwia w praktyce liberalizację stawek celnych i tworzenie dodatkowych kontyngentów.

6. Umowa Definitywna nie chroniła w należyty sposób interesów polskich dostawców b. FSM którzy, ponosząc duże nakłady na inwestycje związane z programem X1/79, są eliminowani przez FIATA. Zastosowanie zwolnień, przez okres ponad 8 lat, z opłat celnych i innych opłat importowych od surowców i komponentów motoryzacyjnych sprowadzanych przez NEWCO, przy równoczesnym obciążaniu tymi kosztami wyrobów producentów krajowych stworzyło nierównowagę w zakresie konkurencyjności cenowej. Zdaniem NIK, brak jest racjonalnych przesłanek do prowadzenia polityki celnej faworyzującej spółki NEWCO kosztem polskich dostawców.
- C. Ocena celowości przeprowadzonych przekształceń własnościowych FSM przy udziale FIATA wskazuje, iż efektem sprywatyzowania głównej części wytwórczej FSM jest utworzenie 3 samodzielnych podmiotów gospodarczych, w tym jednego z największych przedsiębiorstw w kraju (FAP), zdolnych do funkcjonowania w warunkach gospodarki rynkowej, będących jednocześnie - pomimo występujących trudności - katalizatorem rozwoju branż komplementarnych dla przemysłu samochodowego.
1. Efektem prywatyzacyjnym FSM, poza zwolnieniem Skarbu Państwa z gwarancji kredytów zagranicznych FSM, na kwotę 7.822,7 mld zł i przeniesieniem ich na FIATA, są również przychody i korzyści ekonomiczne i społeczne z inwestycji prowadzonych przez FIATA i jego spółki w Polsce. Do końca 1994 r. inwestycje kapitałowe w spółkach NEWCO, ze źródeł zagranicznych, wynosiły ogółem 6.631,7 mld zł, w tym FIATA w kwocie 5.749,8 mld zł. Wpływy do budżetu w postaci podatków i opłat, z tytułu działalności gospodarczej spółek NEWCO wyniosły w tym okresie ponad 8.300 mld zł. Spółki NEWCO zapewniły pracę ponad 17.700 pracownikom. Niemniej jednak sposób prywatyzacji FSM SA zaprzecza idei przekształceń własnościowych przedsiębiorstw państwowych, której celem winny być bezpośrednie powiązania kapitałowe podmiotów gospodarczych. W ocenie NIK, nie było właściwe bezpośrednie angażowanie się Skarbu Państwa i Rządu RP w bieżącą działalność spółek NEWCO. Stworzony został bowiem precedens do występowania z podobnymi żądaniami innych potencjalnych inwestorów zagranicznych, zainteresowanych udziałem w prywatyzacji polskich przedsiębiorstw. W przypadku prywatyzacji majątku FSM SA, finansowo-majątkowe skutki dotychczasowego zaangażowania się Skarbu Państwa można oszacować na kwotę ponad 20.326 mld zł, z czego bezpośrednie wydatki z budżetu państwa, związane z utworzeniem spółek NEWCO i przejętym zadłużeniem, wyniosły 4.944 mld zł (por. s. 64 - 65).

2. Niecelowe i nieuzasadnione gospodarczo było wniesienie przez Skarb Państwa wkładu gotówkowego w kwocie 357,6 mld zł dla objęcia 10% kapitału w NEWCO. Wniesienie tej kwoty, nie planowanej w budżecie państwa na 1993 r., nie zmieniało uprawnień decyzyjnych Skarbu Państwa we władzach NEWCO. W Umowie Definitywnej zastrzeżono wprawdzie, że uchwały walnego zgromadzenia dotyczące m.in. rozwiązania, likwidacji lub zmiany przedmiotu działalności NEWCO wymagają większości 91% głosów, jednakże już w grudniu 1993 r. Skarb Państwa posiadał mniej niż 10% akcji w FAP i Teksid Poland, wskutek podwyższenia kapitału przez FIATA i utracił te uprawnienia.

\*

\* \*

Główne decyzje w procesie prywatyzacji FSM SA przy udziale FIATA podejmowane były przez następujące organy:

- Radę Ministrów, która podejmując kolejne uchwały nr 55/92 pod przewodnictwem p. Jana Olszewskiego i nr 101/92 pod przewodnictwem p. Hanny Suchockiej zaakceptowała Umowę Definitywną, upoważniając jednocześnie Ministra Finansów do jej zawarcia i występowania w imieniu Skarbu Państwa oraz zobowiązując poszczególnych ministrów do jej realizacji.
- Ministra Finansów:
  - p. Andrzeja Olechowskiego, który w obecności Prezesa Rady Ministrów p. Jana Olszewskiego ustalił z FIATEM ostateczną formę przekształceń własnościowych FSM SA, a następnie zawarł w imieniu Skarbu Państwa Umowę Definitywną regulującą całość przedsięwzięcia prywatyzacyjnego FSM SA.
  - p. Jerzego Osiatyńskiego, który jako następcą p. Andrzeja Olechowskiego, podejmował wszystkie decyzje za Skarb Państwa i wdrażał do stosowania Umowę Definitywną.
- Ministra Przekształceń Własnościowych:
  - p. Janusza Lewandowskiego zawierającego wspólnie z FSM SA umowę przedwstępną z FIATEM, tj. Memorandum of Understanding, określającego sposób prywatyzacji majątku FSM SA oraz przyrzekającego zastosowanie w imieniu rządu pakietu preferencji i ochrony rządowej, który następnie realizowany był Umową Definitywną. P. Janusz Lewandowski kierował również negocjacjami, poprzez ustanowionego pełnomocnika (gł. negocjatora) p. Zbigniewa Piotrowskiego oraz zaangażowane na koszt MPW firmy doradcze.
  - p. Tomasza Gruszeckiego, pełniącego obowiązki Kierownika Ministerstwa, który udzielił dalszego pełnomocnictwa p. Zbigniewowi Piotrowskiemu do występowania w

imieniu Ministra Przekształceń Własnościowych oraz, za jego pośrednictwem i firm doradczych, kierował okresowo negocjacjami.

Ponadto, ważną rolę w procesach prywatyzacyjnych FSM SA pełnił p. Zbigniew Piotrowski, który jako pełnomocnik Ministra Przekształceń Własnościowych w rozmowach z FIATEM, a także jako Przewodniczący Rady Nadzorczej FSM SA oraz Prezes firmy "Doradztwo Strategiczne - ZP", świadczącej usługi doradcze za odrębnym wynagrodzeniem (2.168 mln zł), opiniował stan i efekty pracy firm doradczych zatrudnionych przez MPW, a opiniując poszczególne etapy negocjacji z FIATEM, miał wpływ na decyzje podejmowane przez władze FSM SA.

\*

\* \*

Wyniki kontroli zostały omówione na naradach pokontrolnych w MF z udziałem przedstawicieli MPW i MPiH oraz w FSM WWR SA. Podjęte na tych naradach wnioski dotyczyły wyeliminowania stwierdzonych nieprawidłowości w bieżącej działalności kontrolowanych jednostek oraz doprowadzenia wzajemnych roszczeń między stronami Umowy Definitywnej do stanu umożliwiającego koordynację i kontrolę jej realizacji. Wyniki kontroli dotyczące problematyki zawartej w skargach organizacji związkowych, zostały przedstawione tym organizacjom w odrębnym opracowaniu.

W ocenie Izby, ustalenia kontroli prywatyzacji podstawowej części majątku FSM SA oraz stan realizacji Umowy Definitywnej wskazują na potrzebę podjęcia wielu działań, w tym:

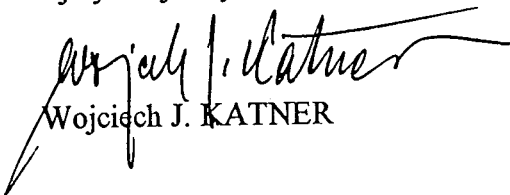
- ustalenia przez Ministra Finansów rzeczywistych zobowiązań b. FSM SA, przejętych przez Skarb Państwa i określenie sposobu ich uregulowania, ✓
- dokonania przez Ministra Finansów, jako koordynatora realizacji Umowy Definitywnej ze strony polskiej, uzgodnień z FIATEM w sprawie rozstrzygnięcia kwestii zaległych zobowiązań i roszczeń FIATA wobec Skarbu Państwa, ✓
- opracowania przez Ministra Przekształceń Własnościowych koncepcji dalszych przekształceń własnościowych FSM WWR SA,
- rozstrzygnięcia przez FSM WWR SA i Ministra Finansów, przy udziale Ministra Przekształceń Własnościowych spraw dotyczących realizacji zobowiązań FSM WWR SA względem Skarbu Państwa, wynikających z Umów Poręczenia, ✓

- wyjaśnienia i rozwiązania przez Ministra Przekształceń Własnościowych i Ministra Finansów uprawnień pracowniczych do udziału w prywatyzacji,
- rozwiązania przez Ministra Przekształceń Własnościowych, przy udziale FSM WWR SA oraz spółek NEWCO, kwestii obsługi archiwizowanych ponad 83.000 akt pracowniczych oraz dokumentacji po b. FSM SA,
- stworzenia przez Ministra Finansów systemu monitoringu realizacji Umowy Definitywnej, a zwłaszcza dokonywania analizy realizacji przez spółki NEWCO "Business Planu", będącego integralną częścią Umowy Definitywnej, szczególnie w zakresie produkcji i sprzedaży samochodów na rynku krajowym, inwestycji, ochrony środowiska naturalnego, z wykorzystaniem ustalonego w umowie systemu kontroli w zakresie uprawnień Skarbu Państwa wynikających z zastosowanego pakietu przywilejów i ochrony rządowej,
- rozważenie przez Ministra Finansów, przy udziale Ministra Przemysłu i Handlu, możliwości wprowadzenia uregulowań prawnych, traktujących import dla polskich dostawców FIATA na tych samych warunkach, jak dla jego spółek,
- podjęcia przez Ministra Finansów inicjatywy rozmów z FIATEM w sprawie dostosowania treści Umowy Definitywnej do przepisów prawa polskiego oraz postanowień umów międzynarodowych, których państwem - stroną Polska jest lub będzie w najbliższej przyszłości.

akceptuję:

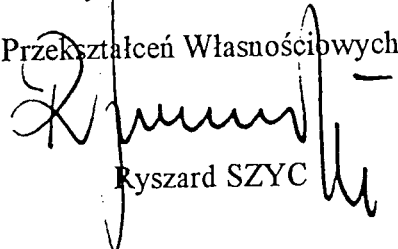
Wiceprezes

Najwyższej Izby Kontroli

  
Wojciech J. KATNER

Dyrektor Departamentu

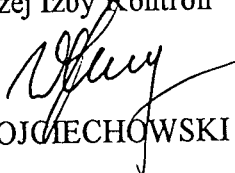
Przekształceń Własnościowych

  
Ryszard SZYC

zatwierdzam:

Prezes

Najwyższej Izby Kontroli

  
Janusz WOJCIECHOWSKI

Warszawa, dnia 30 stycznia 1996 r.

**W Y K A Z**  
przedsiębiorstw, od których zebrano informacje ankietowe w zakresie  
kooperacji z FSM lub FAP SA

Lp.	Nazwa przedsiębiorstwa kooperującego
1	2
1.	POLMO PRASZKA SA w Praszce
2.	FSO - Zakład Sprężyn Motoryzacyjnych w Warszawie
3.	FSO - Zakład Wykładzin Samochodowych w Płocku
4.	Fabryka Amortyzatorów SA w Krośnie
5.	Fabryka Osprzętu Samochodowego POLMO w Łodzi
6.	Fabryka Mechanizmów Samochodowych POLMO SA w Szczecinie
7.	Zakłady Sprzętu Motoryzacyjnego POLMO w Brodnicy
8.	Zakłady Sprzętu Motoryzacyjnego POLMO w Kaliszu
9.	Fabryka Wyrobów z Proszków Spiekanych w Łomiankach
10.	Fabryka Okładzin Ciernych SA w Markach
11.	Zakłady Elektrotechniki Motoryzacyjnej ZELMOT SA w Warszawie
12.	Zakłady Elektrotechniki Motoryzacyjnej ELMOT SA w Świdnicy
13.	Zakłady Elektrotechniki Motoryzacyjnej SA w Rzeszowie
14.	FSO - Zakład Elektrotechniki Motoryzacyjnej w Elku
15.	Fabryka Aparatury Pomiarowej PAFAL SA w Świdnicy
16.	Fabryka Sprzętu Elektrogrzejnego TERMIKA-DOMGOS w Cieszynie
17.	CENTRA SA w Poznaniu
18.	Wytwórnia Sprzętu Mechanicznego "Krotoszyn" SA w Krotoszynie
19.	Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego "Gorzyce" w Gorzycach
20.	Fabryka Pierścieni Tłokowych "Prima" w Łodzi
21.	Wytwórnia Hidrauliki Motoryzacyjnej PZL "Hydrol" w Twardogórze
22.	Zakłady Zmechanizowanego Sprzętu Domowego PREDOM-TERMET w Świebodzicach
23.	Wytwórnia Łożysk Ślizgowych BIMET SA w Gdańsku-Oliwie
24.	Wytwórnia Uszczelek MORPAK Sp. z o.o. w Gdańsku
25.	Zakłady Rowerowe ROMET SA w Poznaniu
26.	Fabryka Drutu i Wyrobów z Drutu w Gliwicach
27.	Sanockie Zakłady Przemysłu Gumowego STOMIL SANOK SA w Sanoku

28. Piastowskie Zakłady Przemysłu Gumowego "STOMIL" w Pistowie
29. Przedsiębiorstwo Produkcyjne Wyrobów Gumowych WOLMOT Sp. z o.o. w Wolbroniczu
30. STOMIL Sp. z o.o. w Środzie Wielkopolskiej
31. Firma Oponiarska DEBICA SA w Dębicy
32. Warszawska Fabryka Tworzyw Sztucznych POLLENA w Warszawie
33. Przedsiębiorstwo Tworzyw Sztucznych ERG w Kłobucku
34. Zakłady Tworzyw Sztucznych NITRON SA w Krupskim Młynie
35. "Polopren" Sp. z o.o. w Zgierzu
36. Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowe "Polkork" SA w Poznaniu
37. Bielskie Zakłady Wyrobów Filcowych SA w Bielsku-Białej
38. Skoczowska Fabryka Kapeluszy POLKAP w Skoczowie
39. Wytwórnia Galanterii Metalowej METALPLAST w Krakowie
40. PILKINGTON SANDOGLASS Sp. z o.o. w Sandomierzu
41. Bystrzyckie Zakłady Wyrobów Papierowych w Bystrzycy Kłodzkiej
42. Zakłady Chemiczne ERG w Częstochowie
43. Zakłady Wytwórczo-Uslugowe Przemysłu Terenowego "Prumel" w Pruszkowie
44. Zakłady Metalowe "MESKO" SA w Skarżysku-Kamiennej
45. Huta im. Tadeusza Sendzimira w Krakowie

Załącznik Nr 2  
do informacji NIK

### Struktura ceny samochodów Cinquecento eksportowych na rynek włoski w 1992 r.

Lp.	Model 704 ECE (Dane cenowo-kosztowe za 1992 r. Rynek włoski)	PZL (miliony)	LIT (miliony)	%
1.	Cena detaliczna	74,962	7,400	119,0
2.	Podatek od wartości dodanej	(11,969)	(1,182)	-19,0
3.	Cena bez podatku	62,994	6,218	100,0
4.	Zachęty i marża dealera	(11,147)	1,100	-17,7
5.	Cena netto	51,847	5,118	82,3
6.	Marża handlowa (22,25% ceny netto)	(11,536)	(1,139)	-18,3
7.	Gwarancje	(2,522)	(0,249)	-4,0
8.	Cło	(1,622)	(0,160)	-2,6
9.	Cena transferowa	36,167	3,570	57,4
10.	Koszty materiałowe	30,888	3,049	49,0
11.	Szacowane koszty robocizny	3,631	0,358	5,8
12.	Szacowane pozostałe koszty	14,531	1,434	23,1
13.	Koszty ogółem	49,051	4,842	77,9
14.	Zysk (strata)	(12,884)	(1,272)	-20,5

Źródło: opracowanie firmy Credit Suisse First Boston - marzec 1992 r., wykonane na zlecenie MPW

**W Y K A Z**  
firm doradczych, uczestniczących w prywatyzacji FSM SA

Lp.	Nazwa firmy doradczej	Adres firmy	Rodzaj doradztwa	Przedmiot umowy	Wypłacone wynagrodzenie
1	2	3	4	5	6
I A 1.	po stronie polskiej na zlecenie <u>MPW</u> Credit Suisse First Boston Limited	London E 144QJ One Cabot Square	firma wiodąca - doradca MPW ds. pryw.polsk.przem.sam.osob.		766 tys. ECU z PHARE
2.	Andersen Consulting	London WC 2R 3LT 2 Arcendel Street	doradztwo techniczne	konsultacje w zakresie doradztwa technicznego	MPW - 6.515,5 mln zł FSM SA - 1.143,2 mln zł
3.	Artur Andersen Sp. z o.o.	00-400 Warszawa ul. Nowy Świat 6/12	audyt bilansu - wspomaganie CSFB (Lp.1)	doradztwo przy prywatyzacji FSM SA - 5 umów	38.671,1 mln zł plus 61,8 tys. ECU z PHARE
4.	Skadden Arps, Slate, Meagher & Flom	London EC 4N 8 DA 25 Bucklersbury	doradztwo prawne - wspomaganie CSFB (Lp.1)	doradztwo prawne MPW przy przywa- tyzacji FSM SA	6.033,3 mln zł plus 332 tys ECU z PHARE
5.	Softyński, Kawecki & Szajkowski Doradcy Prawni Sp. z o.o. LEGAL ADVISORS	02-673 Warszawa ul. Konstruktorska 1A	doradztwo prawne - wspomaganie Skadden Arps	doradztwo prawne na rzecz MPW przy prywatyzacji FSM SA - podwy- konawca Skadden Arps... (Lp.4)	wynagrodzenie w ramach Skadden Arps...

1	2	3	4	5	6
6.	Przemysław Błoch - asystent Ministra Przekształceń Własnościowych		nadzór administracyjny	nadzór nad pracami związanymi z realizacją Umowy Definitywnej leżącymi w kompetencjach MPW	56,8 mln zł z funduszu bezosob. MPW
7.	Zespół negocjacyjny ds. FSM SA Zbigniew Piotrowski - przew. Zespołu		usługi różne	umowy-zlecenia zawieral i przyjęcia pracy dokonywał Zb. Piotrowski - przew. Zespołu przew.Rady Nadzorczej FSM SA	36,7 mln zł z funduszu bezosob. MPW
8.	Doradztwo Strategiczne - ZP Zbigniew Piotrowski - Prezes firmy.	02-611 Warszawa ul. I. Krasickiego 43A/1	usługi doradcze	wykonanie szczegółowej weryfikacji merytorycznej tłumaczenia Umowy Definitywnej prowadzenie negocjacji z koncernem Fiat-Auto w sprawie zawiązania spółki na bazie wybranych aktywów i pasywów FSM SA koordynacja prac związanych z wdrażaniem Umowy Definitywnej etap prac "Otwarcie" - "Zamknięcie" usługi notarialne	2.168,1 mln zł
9	Paweł Blaszczyk	Warszawa ul. Długa 29	usługi notarialne	przeprowadzenie przekształcenia FSM w jsSP	395,4 mln zł
B	na zlecenie FSM/FSM SA	Warszawa	doradztwo prawno-organizacyjne	opracowanie regulaminu organizacyjnego FSM SA	196,4 mln zł
1.	Twigger SA				10,8 mln zł
2.	"Inter-Partner" Sp. z o.o.	Warszawa	doradztwo prawne	wykonanie pełnego zakresu doradztwa prawnego - prof.dr hab. Grzegorz Domański	190 mln zł

2

1	2	3	4	5	6
3.	Masłankiewicz-Consulting J. Masłankiewicz	Warszawa	doradztwo prawno-ekonomiczne	weryfikacja wyceny FSM SA, sporządzonej przez firmę Credit Suisse First Boston Limited	200 mln zł
4.	PSI - Property Service International Ltd. Międzynarodowe Usługi Majątkowe Sp. z o.o.	00-020 Warszawa ul. Chmielna 4/8	wycena nieruchomości FSM SA dla potrzeb Ministerstwa Spraw Wewnętrznych	inspekcja i wycena gruntu negocjacje wartości gruntu z Fiatem i Agencją Inwestycji Zagranicznych	160,8 mln zł 192,4 mln zł
II	po stronie włoskiej				
I.	Price Waterhouse Sp. z o.o.	00-688 Warszawa ul. Emilii Plater 28	audit bilansu	wycena majątku FSM SA do prywatyzacji i przekształcenia w spółki NEWCO doradztwo prawno-ekonomiczne	brak danych
III	dla obu stron				
I.	Deloitte & Touche Audit Services Sp. z o.o.	00-844 Warszawa ul. Szybowska 80/82	opinia biegłych rewidentów	opinia w przedmiocie prawdziwości i dokładności sprawozdań zarządów spółek NEWCO oraz wycen wkładu niepieniężnego do tych spółek	192,4 mln zł
2.	Ernst & Young Audit Sp. z o.o.	00-684 Warszawa ul. Wspólna 62		przygotowanie szczegółowego przeglądu całej dokumentacji w celu sporządzenia raportu i opinii dla sądu rejestrowego o rzetelności raportów zarządów spółek NEWCO.	226,7 mln zł

3

1	2	3	4	5	6
	Razem koszty poniesione				
1.	- MPW				54.296 mln zł
2	- FSM/FSM SA				2.093,7 mln zł
3	- z funduszu PHARE				1.160 tys ECU