

**NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI**  
**Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji**

**I N F O R M A C J A**

**o wynikach kontroli wykonania zobowiązań umownych przez inwestorów  
strategicznym w sprywatyzowanych przedsiębiorstwach produkujących samochody  
osobowe, ciężarowe oraz autobusy**

## Spis Treści

I. CZĘŚĆ OGÓLNA .....	5
1. CHARAKTERYSTYKA KONTROLI .....	5
2. SYNTEZA WYNIKÓW KONTROLI I OCENA KONTROLOWANEJ DZIAŁALNOŚCI .....	5
3. WNIOSKI .....	9
II. CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA .....	9
1. CHARAKTERYSTYKA STANU PRAWNEGO .....	9
2. CHARAKTERYSTYKA BRANŻY MOTORYZACYJNEJ .....	15
2.1. RYNEK .....	15
2.2. RESTRUKTURYZACJA PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO .....	19
2.3. INWESTORZY W PRYWATYZOWANYCH PRZEDSIĘBIORSTWACH .....	20
2.4. USTALENIA POPRZEDNICH KONTROLI NIK ORAZ WYKONANIE WNIOSKÓW POKONTROLNYCH.....	25
2.4.1. KONTROLA RESTRUKTURYZACJI PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO .....	26
2.4.2. KONTROLA PRZEKSZTAŁCEN WŁASNOŚCIOWYCH FSM .....	27
2.4.3. PRZEKSZTAŁCENIA WŁASNOŚCIOWE FSO .....	30
2.4.4. PRYWATYZACJA ZS JELCZ SA .....	33
3. ZOBOWIĄZANIA INWESTORSKIE .....	33
3.1. ZOBOWIĄZANIA INWESTYCYJNE I KAPITAŁOWE.....	34
3.2. ŹRÓDŁA ZOBOWIĄZAŃ INWESTORSKICH.....	34
3.2.1. ZOBOWIĄZANIA OKREŚLONE W UMOWIE SPRZEDAŻY AKCJI.....	35
3.2.2. ZOBOWIĄZANIA OKREŚLONE W UMOWACH SPÓŁEK Z UDZIAŁEM ZAGRANICZNYM ....	36
3.2.3. ZOBOWIĄZANIA WYNIKAJĄCE Z UMOWY CYWILNOPRAWNEJ .....	40
4. WYKONANIE ZOBOWIĄZAŃ .....	42
4.1. PODWYŻSZENIE KAPITAŁÓW SPÓŁEK I INWESTYCJE .....	42
4.1.1. FIAT 43 .....	
4.1.2. DAEWOO.....	43
4.1.2.1. Daewoo Motor Polska Sp. z o.o. w Lublinie .....	44
4.1.2.2. Daewoo-FSO Motor SA.....	46
4.1.3. SOBIESŁAW ZASADA CENTRUM SA.....	47
4.1.3.1. Autosan SA .....	49
4.1.3.2. ZS STAR SA.....	50
4.1.3.3. ZS „Jelcz” SA.....	50
4.1.4. VOLKSWAGEN AG.....	55
4.2. WYKONANIE ZOBOWIĄZAŃ DOTYCZĄCYCH WIELKOŚCI, UNOWOCZEŚNIENIA I POLONIZACJI PRODUKCJI .....	56
4.3. WYKONANIE TZW. ZOBOWIĄZAŃ PRACOWNICZYCH.....	58
4.4. NIEPRAWIDŁOWOŚCI W STOSUNKACH POMIĘDZY INWESTORAMI I SPÓŁKAMI .....	60
4.4.1. DAEWOO-FSO MOTOR SA.....	60
4.4.2. DAEWOO MOTOR POLAND SP. Z O.O. W LUBLINIE .....	61
4.4.3. ZS JELCZ SA.....	65
4.4.4. AUTOSAN SA.....	66
5. ULGI DLA INWESTORÓW .....	67
5.1. KONTYNGENTY CELNE .....	67
5.2. ULGI W PODATKU DOCHODOWYM .....	69
6. NADZÓR REPREZENTANTÓW SP.....	73
NAD WYKONANIEM ZOBOWIĄZAŃ .....	73
7. FINANSOWY WYMIAR USTALEŃ KONTROLI .....	76
III. POSTĘPOWANIE KONTROLNE I DZIAŁANIA PODJĘTE PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI .....	78

## Wykaz skrótów

W niniejszej informacji użyto następujących skrótów i wyrażeń:

<b>CKD</b>	proces produkcyjno-montażowy z detali i podzespołów o rozszerzonym stopniu rozłożenia części (ang. Completely Knocked Down),
<b>DC</b>	Daewoo Corporation,
<b>DHI</b>	Daewoo Heavy Industries Ltd,
<b>DMP</b>	Daewoo Motor Polska Sp. z o.o.,
<b>DWMC</b>	Daewoo Motor Company Ltd
<b>FSO</b>	Fabryka Samochodów Osobowych w Warszawie,
<b>FS</b>	Fabryka Samochodów w Lublinie,
<b>FSM SA</b>	Fabryka Samochodów Małolitrażowych SA w Bielsku Białej,
<b>FSM WWR SA</b>	Fabryka Samochodów Małolitrażowych Wytwórnia Wyrobów Różnych SA – następcą prawną Fabryki Samochodów Małolitrażowych,
<b>GUS</b>	Główny Urząd Statystyczny,
<b>j-v</b>	joint venture; spółka handlowa zawiązana przez firmę krajową z firmą zagraniczną lub przez firmy zagraniczne (ang., dosł. wspólne przedsięwzięcie),
<b>jsSP</b>	jednoosobowa spółka Skarbu Państwa,
<b>Know-how</b>	jedna z form międzynarodowego transferu wiedzy technicznej dot. innowacji technicznych, zwłaszcza nie opatentowanych technologii produkcji,
<b>KERM</b>	Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów,
<b>MF</b>	Ministerstwo Finansów,
<b>MG</b>	Ministerstwo Gospodarki,
<b>MPiH</b>	Ministerstwo Przemysłu i Handlu,
<b>MPW</b>	Ministerstwo Przekształceń Własnościowych,
<b>MSP</b>	Ministerstwo Skarbu Państwa,
<b>NEWCO</b>	spółki utworzone przy udziale Fiata : Fiat Auto Poland SA Teksid Poland SA Magneti Marelli Poland SA,
<b>NWZA</b>	Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy,
<b>NBP</b>	Narodowy Bank Polski,
<b>PKB</b>	produkt krajowy brutto,
<b>RM</b>	Rada Ministrów,
<b>RP</b>	Rzeczpospolita Polska,
<b>SA</b>	spółka akcyjna,
<b>Sp. z o.o.</b>	spółka z ograniczoną odpowiedzialnością,
<b>SP</b>	Skarb Państwa,
<b>SZC SA</b>	Sobiesław Zasada Centrum SA,
<b>SKD</b>	montaż pojazdów z podzespołów o ograniczonym stopniu rozłożenia części (ang. Semi Knocked Down).
<b>ZS Jelcz SA</b>	Zakłady Samochodowe Jelcz SA,
<b>ZS STAR SA</b>	Zakłady Starachowickie STAR SA,
<b>ZFSS</b>	Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych,
<b>Umowa Definitywna</b>	umowa z 28 maja 1992 r. podpisana pomiędzy: SP, FSM SA i Fiat Auto S.p.A.,

<b>UWP</b>	Umowa Wspólnego Przedsięwzięcia z 14 listopada 1995 r. zawarta przez SP i kierownictwo FSO z Daewoo Corporation i Daewoo Heavy Industries,
<b>Umowa o inwestycje</b>	umowa z 19 maja 1993 r. podpisana pomiędzy SP a Volkswagen AG
<b>WZ</b>	Walne Zgromadzenie
<b>WZA</b>	Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy

## I. CZĘŚĆ OGÓLNA

### 1. Charakterystyka kontroli

**Temat, okres objęty kontrolą oraz czas jej przeprowadzenia**

Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła od września 2001 r. do lutego 2002 r. kontrolę planową P/01/120 „Wykonanie zobowiązań umownych przez inwestorów strategicznych w sprywatyzowanych przedsiębiorstwach produkujących samochody osobowe, ciężarowe oraz autobusy”.

**Cel i zakres kontroli**

Celem kontroli była ocena :

- wykonania przez inwestorów zobowiązań wynikających z umów prywatyzacyjnych,
- nadzoru przedstawicieli Skarbu Państwa nad wykonaniem umów,
- wpływu wykonania zobowiązań inwestorskich na sytuację spółek i ich załóg oraz na rozwój rynku motoryzacyjnego,
- skutków zobowiązań zaciąganych przez Skarb Państwa w umowach prywatyzacyjnych w zestawieniu z efektami realizacji zobowiązań inwestorów strategicznych.

**Jednostki kontrolowane**

Badaniami kontrolnymi objęto Ministerstwo Skarbu Państwa, InwestStar SA w Starachowicach, Autosan SA w Sanoku, Daewoo-FSO Motor SA w Warszawie, Daewoo Motor Polska Sp. z o.o. w Lublinie w upadłości, Zakłady Samochodowe JELCZ SA w Jelczu-Laskowicach. Skontrolowano także Ministerstwo Gospodarki i Ministerstwo Finansów, w ramach kontroli rozpoznawczej R/01/003.

**Uczestnicy kontroli**

Badania kontrolne przeprowadził Departament Gospodarki Skarbu Państwa i Prywatyzacji NIK oraz Delegatury NIK w Lublinie, Wrocławiu i w Rzeszowie.

### 2. Synteza wyników kontroli i ocena kontrolowanej działalności

**Efekty restrukturyzacji przemysłu motoryzacyjnego**

Ministerstwo Przemysłu i Handlu opracowało w lipcu 1993 r. *program restrukturyzacji przemysłu motoryzacyjnego*, który był podstawą przyjęcia przez Radę Ministrów *polityki względem przemysłu motoryzacyjnego*. Pierwszy etap realizacji polityki przemysłowej wobec sektora motoryzacyjnego zakończył się znalezieniem inwestorów dla wszystkich przedsiębiorstw motoryzacyjnych i ich prywatyzacją. Prywatyzacji polskich przedsiębiorstw produkujących samochody osobowe, ciężarowe i autobusy towarzyszyły procesy restrukturyzacyjne, w których uczestniczyli inwestorzy zagraniczni i krajowi: Fiat, Volkswagen, Daewoo, Sobiesław Zasada Centrum SA. Poza koncernami motoryzacyjnymi uczestniczącymi w prywatyzacji i restrukturyzacji polskiego przemysłu motoryzacyjnego, w Polsce inwestowały światowe koncerny motoryzacyjne: Opel, Scania, Volvo, Ford, Man, Neoplan. Efektem realizacji drugiego etapu polityki przemysłowej był zwiększony napływ do Polski inwestorów produkujących komponenty dla przemysłu motoryzacyjnego (Teksid, Magnetti Marelli, Delphi Automotive

System, Michelin, Isuzu, Goodyear, Bridgestone, Visteon, GKN, Eaton, Valeo, Bosch, Toyota). (str. 19-25).

**Zmiana  
koniunktury na  
rynku  
motoryzacyjnym**

Dynamiczny rozwój rynku i całego sektora motoryzacyjnego trwał do 1999 roku. W roku 2000 nastąpiło zmniejszenie sprzedaży i pogorszenie wyników przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego spowodowane dekonjunkcją na rynkach światowych, liberalizacją handlu międzynarodowego, wzrostem cen paliw, dwukrotnym wzrostem akcyzy na samochody oraz malejącym wzrostem tempa zamożności społeczeństwa. (str. 15-18).

**Zobowiązania  
określone w  
umowach**

Źródłem zobowiązań inwestorów uczestniczących w przekształceniach własnościowych przedsiębiorstw samochodowych były postanowienia umów prywatyzacyjnych, umów j-v, umów cywilnoprawnych. Jednak brak w części z tych umów sankcji za niewykonanie zobowiązań uniemożliwił w praktyce ich wyegzekwowanie przez reprezentantów SP przy wykorzystaniu instrumentów umownych. Dopiero fakt, że od wykonania zobowiązań uzależniano przyznawanie inwestorom ulg i zwolnień podatkowych przez Ministra Finansów i Urzędy Skarbowe stanowił skuteczny instrument egzekwowania zobowiązań. (str. 33-42)

Łączna wielkość zobowiązań inwestycyjnych rozumianych jako nakłady na podwyższanie kapitałów spółek oraz jako nakłady inwestycyjne inwestorów i spółek w sprywatyzowanych przedsiębiorstwach produkujących samochody osobowe, ciężarowe i autobusy na podwyższanie i unowocześnianie potencjału produkcyjnego i rynkowego wyniosła ok. 5,6 mld zł. W ramach tego zobowiązania inwestorzy zadeklarowali podwyższenie kapitałów Spółek o ponad 2 mld zł, z tego ok. 42 % miało być opłacone gotówką. (str. 34).

**Wykonanie  
zobowiązań do  
podwyższenia  
kapitałów spółek**

Większość inwestorów uczestniczących w prywatyzacji przedsiębiorstw produkujących samochody osobowe, ciężarowe i autobusy (z wyjątkiem Daewoo w Spółce Daewoo Motor Poland Sp. z o.o.) wykonało zobowiązania do podwyższenia kapitałów Spółek. Kapitały spółek zostały podwyższone łącznie o kwotę ok. 2,9 mld zł, co stanowiło przekroczenie zobowiązań o ok. 0,9 mld zł. (str. 42-43).

**Zróżnicowane  
wykonanie  
zobowiązań  
inwestycyjnych**

W wyniku niewykonania zobowiązań inwestycyjnych przez Zasada SA i Daewoo łączne zobowiązania do dokonania nakładów inwestycyjnych i kapitałowych zostały wykonane w ok. 91 % i wyniosły ok. 5,0 mld zł w stosunku do zobowiązań w wys. 5,6 mld zł. (str. 44-55).

**Niewykonanie  
zobowiązań  
produkcyjnych**

W ocenie NIK Daewoo nie wykonało zobowiązań umownych w zakresie polonizacji produkcji samochodów osobowych oraz zrealizowanej wielkości produkcji samochodów dostawczych. Nie doszło także do deklarowanej przez SZC SA zmodernizowania produktów ZS Jelcz SA, ZS Star SA i Autosan SA w oparciu o technologię Mercedesa. Niewykonanie tych zobowiązań należy, zdaniem NIK, wiązać z pogorszeniem koniunktury na rynku motoryzacyjnym, które spowodowało zmianę strategii inwestowania SZC SA oraz przyczyniło się do upadłości koreańskiego koncernu Daewoo. (str. 56-58).

**Wykonanie zobowiązań przez Fiata i Volkswagena**

Zobowiązania Fiata i Volkswagena w zakresie wielkości i stopnia polonizacji produkcji nie zostały skwantyfikowane w umowach inwestorów z SP. NIK podziela pozytywną ocenę realizacji zobowiązań przez tych inwestorów stwierdzoną przez kontrole Urzędów Skarbowych zarządzane przez Ministra Finansów przed podjęciem decyzji o udzieleniu inwestorom ulg w podatku dochodowym. (str. 74-75).

**Zwolnienia podatkowe i ulgi celne**

Łączna kwota zwolnień w podatku dochodowym wykorzystana przez Spółki i inwestorów wyniosła do końca 2001 r. 538 047 tys. zł. Należy jednak zaznaczyć, że do zakończenia kontroli Fiat i Daewoo nie wykorzystały całej kwoty przyznanego zwolnienia.(str. 69-74)

W okresie 1997 r.–2000 r. łączna wartość ustalonych przez RM kontyngentów na towary oraz maszyny i urządzenia dla zakładów zajmujących się przemysłowym montażem pojazdów wyniosła równowartość 4 493 217 tys. ECU, wartość przyznanых pozwoleń wyniosła 3 147 141 tys. ECU (70% w stosunku do wartości kontyngentu), a wykorzystanie przyznanых pozwoleń wyniosło 1 516 848 tys. ECU (tj. 50% wartości kontyngentu). (str. 67-69).

**Nadzór reprezentantów SP nad wykonaniem zobowiązań**

NIK nie wnosi zastrzeżeń do nadzoru nad realizacją zobowiązań Sobiesław Zasada Centrum SA wobec Star SA i Autosan SA pełnionego przez Ministra Gospodarki szczególnie, że instrumenty oddziaływania na inwestora były znikome. (str.74).

Nadzór nad wykonaniem zobowiązań przez inwestorów, którzy uzyskali ulgi i zwolnienia podatkowe pośrednio realizował Minister Finansów ponieważ przyznanie tych ulg zostało uzależnione od wykonania zobowiązań. NIK uznała proces przyznawania ulg podatkowych inwestorom z branży motoryzacyjnej oraz nadzór nad ich wykorzystaniem za realizowany przez Ministra Finansów prawidłowo, a zastosowany mechanizm za celowy. (str. 74-75).

NIK negatywnie oceniła rzetelność nadzoru Ministra Skarbu Państwa nad realizacją zobowiązań inwestycyjnych w Jelczańskich Zakładach Samochodowych „JELCZ” SA, oraz w Daewoo-FSO Motor Sp. z o.o. W wyniku opieszalejszych działań MSP firma Sobiesław Zasada Centrum SA została zwolniona z obowiązku zakupu części akcji pozostających własnością SP na skutek czego Skarb Państwa został pozbawiony przychodów w wysokości min. 4 785 tys. DEM. Pomimo upływu ponad dwóch lat od przyjęcia raportu z weryfikacji realizacji zobowiązań w Daewoo-FSO Motor Sp. z o.o. nie rozstrzygnięto ostatecznie kwestii ostatecznego rozliczenia pierwszego etapu realizacji umowy. (str. 75-77).

**Wnioski NIK z poprzednich kontroli**

Minister Finansów realizując wnioski NIK opracował i wdrożył system monitoringu realizacji Umowy Definitywnej oraz zawarł z Fiatem porozumienie regulujące wzajemne zobowiązania i roszczenia wynikające z umowy definitywnej. (str. 30).

Za nierzetelne działanie Ministra SP Izba uznała niewykonanie wniosków pokontrolnych sformułowanych po kontroli prywatyzacji FSO, a dotyczących

wzmocnienia nadzoru Skarbu Państwa nad realizacją całości kontraktów z Daewoo. Minister SP nie kwestionował wniosków na etapie realizacji wyników ówczesnej kontroli. Niewykonanie kolejnego wniosku NIK, dotyczącego sprecyzowania sposobu finansowania inwestycji, spowodowało, że MSP nie uniknęło sporu z Daewoo związanego z interpretacją zapisów UWP i legło u podstaw nierozliczenia pierwszego etapu jej realizacji. (str. 31-32).

***Efekty prywatyzacji z udziałem Daewoo***

Wprowadzenie do FSO w Warszawie i FS w Lublinie koreańskich spółek Daewoo jako strategicznego inwestora zagranicznego nie doprowadziło do stworzenia im trwałych podstaw funkcjonowania jako rentownych producentów samochodów w warunkach dużej konkurencji na rynku. Spółki koncernu Daewoo nie wykonały zobowiązań inwestycyjnych i kapitałowych wobec Daewoo Motor Poland Sp. z o.o., co w połączeniu z innymi działaniami niekorzystnymi dla Spółki przyczyniło się do jej upadłości. Do czasu zakończenia kontroli nie upłynął termin rozliczenia zobowiązań wobec Daewoo FSO Motor S.A., ale stan zaawansowania inwestycji oraz pogarszająca się sytuacja rynkowa oraz upadłość koncernu Daewoo wskazują, że także nie zostaną wykonane. (str.38-40, 43-47).

***Niespełnienie roli inwestora strategicznego przez SZC SA***

Zaangażowanie kapitałowe Sobiesław Zasada Centrum SA w ZS Star SA, ZS Jelcz SA oraz Autosan SA nie spowodowało, zdaniem NIK, istotnych zmian w sposobie i kierunkach ich działania. Inwestor strategiczny nie wykonał zobowiązań wobec Spółek, nie doszło także do nawiązania przez nie korzystnej współpracy z firmą Mercedes – Benz, którą SZC SA reprezentowała na terenie Polski. (str. 47-55).

***Nieprawidłowości w realizacji zobowiązań***

Najpoważniejsze nieprawidłowości związane z realizacją zobowiązań inwestorskich polegały na :

- niewykonaniu zobowiązań kapitałowych i inwestycyjnych przez Daewoo w DMP w Lublinie, (str. 44-46),
- niewykonaniu zobowiązań SZC SA w stosunku do ZS Jelcz SA, które zdaniem NIK powinny skutkować naliczeniem kar umownych w szacunkowej wysokości stanowiącej równowartość 14 819,8 tys. DEM, (str. 50-55),
- zawyżaniu wartości aportów przez Daewoo i SZC S.A., (str. 51-53, 60),
- nieudostępnieniu Spółkom odpowiednich źródeł finansowania inwestycji przez Daewoo, (str. 45-46).



**Nieprawidłowości  
w działaniach  
inwestorów i  
Spółek**

Niezależnie od przypadków niewykonania zobowiązań inwestycyjnych i nieprawidłowości związanych z inwestycjami, stwierdzono w Spółkach nieprawidłowości wskazujące na wykorzystywanie przez inwestorów dominującej pozycji w stosunkach ze Spółkami. Działania te, oceniane przez NIK jako przynoszące szkody Spółkom, polegały m. innymi na :

- transferze środków finansowych poza Spółkę w Daewoo-FSO Motor SA, (str.60),
- przeliczeniu przez Daewoo kosztów składowania maszyn i urządzeń w Anglii na DMP i powodowanie strat Spółki na skutek innych niekorzystnych dla niej umów z Daewoo, (str. 61-64),
- niezgodnym z prawem wykorzystywaniu ZFSS w DMP, (str.65),
- montażu w ZS Jelcz SA samochodów Mercedes na zlecenie inwestora, zamiast ich produkcji na własny rachunek, (str. 66),
- kredytowaniu się SZC Zasada SA kosztem ZS Jelcz SA, (str.66),
- odsprzedawaniu przez SZC Zasada Centrum SA dokumentacji i know-how, pomimo zobowiązania się do ich udostępnienia w ramach realizacji zobowiązań, (str. 41, 66-67).

**O skali stwierdzonych w trakcie kontroli nieprawidłowości świadczy ich łączny wymiar finansowy szacowany przez NIK na ogólną kwotę 550 680 116 zł. (str.77-78).**

### **3. Wnioski**

Rola „koła zamachowego”, jaką wobec całego przemysłu i gospodarki pełni przemysł motoryzacyjny, a także obserwowana w latach 1999-2000 wyraźna recesja w tym sektorze uzasadniają konieczność przyjęcia przez Rząd zaktualizowanego programu działań mających na celu osiągnięcie przez krajowy przemysł samochodowy zdolności do skutecznej konkurencji na rynku światowym.

Koordinacji i uzgodnień międzyresortowych wymagają także działania w celu wypracowania rozwiązań dla fabryk sprywatyzowanych z udziałem upadłego koreańskiego koncernu Daewoo. Powinny one z jednej strony doprowadzić do rozliczenia zobowiązań inwestorów, a z drugiej do zrestrukturyzowania obu Spółek i znalezienia dla nich optymalnych koncepcji rozwoju.

## **II. CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA**

### **1. Charakterystyka Stanu Prawnego**

**Komercjalizacja  
i prywatyzacja**

Metody, sposoby i procedury przekształceń własnościowych regulowały przepisy *ustawy z dnia 13 lipca 1990 r. o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych*<sup>1</sup> (ustawa o ppp).

**Przekształcenia przedsiębiorstwa państwowego w jsSP** dokonywał na mocy *art. 5 ustawy* Minister Przekształceń Własnościowych, na wniosek dyrektora i rady pracowniczej złożony po zasięgnięciu opinii ogólnego zebrania

---

<sup>1</sup> Dz. U. Nr 51, poz. 298 ze zm.

pracowników oraz opinii organu założycielskiego, a także na wniosek organu założycielskiego, złożony za zgodą dyrektora przedsiębiorstwa i rady pracowniczej.

Na mocy *art. 37 ust. 1 ustawy* organ założycielski mógł – za zgodą Ministra Przekształceń Własnościowych – **zlikwidować przedsiębiorstwo państwowe** w celu :

- sprzedaży przedsiębiorstwa lub zorganizowanych części mienia przedsiębiorstwa,
- wniesienia przedsiębiorstwa lub zorganizowanych jego części jako aportu Skarbu Państwa do Spółki,
- oddania do odpłatnego korzystania.

**Udostępnianie osobom trzecim akcji** należących do Skarbu Państwa w spółkach powstałych w wyniku przekształcenia przedsiębiorstwa państwowego mogło być dokonane w drodze przetargu, na podstawie oferty ogłoszonej publicznie, lub w wyniku rokowań podjętych na podstawie publicznego zaproszenia do rokowań. W szczególnych przypadkach Minister Przekształceń Własnościowych mógł za zgodą Rady Ministrów zbywać akcje jsSP w innym trybie.

**Pracownikom** przedsiębiorstwa państwowego przekształconego w spółkę przysługiwało - *na podstawie art. 24 ustawy* – **prawo do zakupu na zasadach preferencyjnych** do 20 % ogólnej liczby akcji spółki, należących do Skarbu Państwa.

W dniu 8 kwietnia 1997 r. weszła w życie *ustawa z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych*<sup>2</sup>. Zgodnie z ww. ustawą, Minister SP dokonuje komercjalizacji przedsiębiorstw państwowych w celu ich prywatyzacji z inicjatywy organów przedsiębiorstw lub organu założycielskiego. Akcje w imieniu Skarbu Państwa zbywa Minister SP lub Agencja Prywatyzacji.

#### **Spółki joint-venture**

Od 4 lipca 1991 r. **podmioty zagraniczne** mogły – na podstawie uchylonej z dniem 1 kwietnia 2002 r. *ustawy z dnia 14 czerwca 1991 r. o spółkach z udziałem zagranicznym*<sup>3</sup> - wyłącznie tworzyć spółki z ograniczoną odpowiedzialnością lub spółki akcyjne z siedzibą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo obejmować bądź nabywać udziały lub akcje w spółkach prowadzących takie przedsiębiorstwa.

**Wkłady** podmiotów zagranicznych **do kapitału** spółki mogły być wnoszone:

- 1) w walucie polskiej, pochodzącej ze sprzedaży w banku dewizowym walut wymiennalnych przy zastosowaniu kursu kupna walut obcych ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski,
- 2) w postaci niepieniężnej, pod warunkiem przekazania wkładu z zagranicy lub nabycia za walutę polską pochodzącą ze sprzedaży w banku dewizowym walut wymiennalnych przy zastosowaniu kursu walut, o których mowa w pkt 1.

Po zmianie dokonanej 5 maja 1996 r. i obowiązującej do 12 stycznia 1999 r. wkłady podmiotów zagranicznych do kapitału spółki mogły być wnoszone:

---

<sup>2</sup> Dz. U. Nr 118, poz. 561 ze zm.

<sup>3</sup> tekst jednolity – Dz. U. z 1997 r. Nr 26, poz. 143 ze zm.

- 1) w postaci pieniężnej:
  - a) w walucie zgromadzonej na rachunku zagranicznym wolnym,
  - b) w walucie wymiennej przekazanej z zagranicy za pośrednictwem banku zagranicznego lub w walucie polskiej pochodzącej ze sprzedaży walut wymiennych w banku upoważnionym do skupu tych walut,
- 2) w postaci niepieniężnej, pod warunkiem:
  - a) przekazania przedmiotu wkładu niepieniężnego z zagranicy,
  - b) nabycia przedmiotu wkładu niepieniężnego od krajowej osoby fizycznej lub prawnej za waluty określone w pkt. 1 lub z tytułu dziedziczenia.

W Art. 6. określono, że następujące czynności:

- 1) zawarcie przez państwową osobę prawną ze spółką lub na jej rzecz umowy lub umów, których przedmiotem jest używanie mienia tej państwowej osoby prawnej, określonego w art. 1 ust. 2a, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez okres ponad 6 miesięcy lub których przedmiotem jest przeniesienie własności takiego mienia, (z wyjątkiem przypadku wniesienia przez Skarb Państwa do spółki mienia przedsiębiorstwa państwowego likwidowanego w trybie **art. 37 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 13 lipca 1990 r. o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych**)
- 2) objęcie przez państwową osobę prawną udziałów lub akcji w spółce w przypadku pokrycia przez tę osobę kapitału zakładowego (akcyjnego) wkładem niepieniężnym stanowiącym mienie, o którym mowa w art. 1 ust. 2a.

wymagają **zezwoleń Ministra Przekształceń Własnościowych**, a czynności prawne dokonane z naruszeniem art. 6 są nieważne.

W Art. 23. 1. określono, że Minister Finansów, po uzyskaniu pozytywnej opinii właściwego ministra, może **zwolnić spółkę od podatku dochodowego**, gdy:

- 1) wkłady podmiotów zagranicznych do kapitału zakładowego (akcyjnego) spółki przekraczają równowartość dwóch milionów ECU ustaloną przy zastosowaniu kursu kupna walut obcych ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z dnia zawązania umowy spółki bądź objęcia udziałów lub akcji przez podmioty zagraniczne, a ponadto
- 2) działalność gospodarcza spółki w szczególności:
  - a) prowadzona będzie w rejonach o szczególnym zagrożeniu wysokim bezrobociem strukturalnym lub
  - b) zapewni wdrożenie nowych rozwiązań technologicznych w gospodarce narodowej, lub
  - c) umożliwi sprzedaż towarów i usług na eksport co najmniej w 20% ogólnej wartości sprzedaży.

O zwolnienie mogły ubiegać się spółki, w których podmioty zagraniczne obejmą lub nabyły udziały albo akcje do dnia 31 grudnia 1993 r., a Minister Finansów mógł określić warunki zwolnienia albo z ważnych względów gospodarczych odmówić zwolnienia.

Kwota ulg w podatku dochodowym nie mogła przekroczyć wartości transakcji nabycia lub objęcia udziałów albo akcji przez podmioty zagraniczne. Minister Finansów mógł przyrzec zwolnienie od podatku dochodowego (promesa

zwolnienia) przed zawiązaniem spółki lub podwyższeniem kapitału zakładowego albo objęciem nowych akcji (udziałów).

Art. 23 został skreślony przez art. 1 ustawy z dnia 29 marca 1996 r. o zmianie ustawy o spółkach z udziałem zagranicznym oraz o zmianie niektórych ustaw<sup>4</sup> z dniem 4 maja 1996 r.

**Reforma Centrum**

W związku z „Reformą Centrum” - *ustawa z dnia 8 sierpnia 1996 r. Przepisy wprowadzające ustawy reformujące funkcjonowanie gospodarki i administracji publicznej*<sup>5</sup> - z dniem 1 stycznia 1997 r. do zakresu działania Ministra SP, zgodnie z art. 10 ust. 2 ww. ustawy, przeszły zadania i kompetencje w zakresie wykonywania praw z akcji i udziałów należących do Skarbu Państwa, wykonywanych - przed dniem wejścia w życie ustawy - przez innych Ministrów.

Akcje w spółkach, obejmowane w imieniu Skarbu Państwa w wyniku prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych w drodze ich likwidacji lub w innym trybie przez organy inne niż Minister SP podlegały niezwłocznemu przekazaniu temu Ministrowi.

**Szczególny tryb prywatyzacji FSM SA**

Rada Ministrów podjęła *uchwałę Nr 131/91 z dnia 9 września 1991 r. w sprawie zezwolenia na szczególny tryb zbycia akcji FSM SA należących do Skarbu Państwa*.<sup>6</sup> Ponadto Rada Ministrów uchwałami: *Nr 55/92 z dnia 27 maja 1992 r. w sprawie umowy z Fiat Auto S.p.A.* oraz *Nr 101/92 z dnia 22 września 1992 r. w sprawie realizacji postanowień umowy zawartej w dniu 28 maja 1992 z Fiat Auto S.p.A.*<sup>7</sup>, potwierdziła wybór Ministra Finansów jako działającego w imieniu SP w transakcjach z Fiatem.

**Spółki prawa handlowego**

Całokształt spraw dotyczących funkcjonowania spółek handlowych normuje *ustawa z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych*.<sup>8</sup>, która zastąpiła *Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 czerwca 1934 r. Kodeks Handlowy*<sup>9</sup>

**Specjalne strefy ekonomiczne**

*Ustawa z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych*<sup>10</sup> określa zasady i tryb ustanawiania specjalnych stref ekonomicznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zarządzania takimi strefami oraz szczególne zasady i warunki prowadzenia na ich terenie działalności gospodarczej. Specjalną strefą ekonomiczną jest wyodrębniona, zgodnie z przepisami ustawy, niezamieszkała część terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na której terenie może być prowadzona działalność gospodarcza na zasadach określonych ustawą.

Strefa może być ustanowiona w celu przyspieszenia rozwoju gospodarczego części terytorium kraju, w szczególności przez:

- 1) rozwój określonych dziedzin działalności gospodarczej,

---

<sup>4</sup> Dz. U. Nr 45 poz. 199, ze zm.

<sup>5</sup> Dz. U. Nr 106, poz. 497, ze zm.

<sup>6</sup> Uchwała niepublikowana.

<sup>7</sup> Uchwały niepublikowane.

<sup>8</sup> Dz. U. Nr 94, poz. 1037 ze zm.

<sup>9</sup> Dz. U. Nr 57, poz. 502 ze zm.

<sup>10</sup> Dz. U. Nr 123, poz. 600 ze zm.

- 2) rozwój nowych rozwiązań technicznych i technologicznych oraz ich wykorzystanie w gospodarce narodowej,
- 3) rozwój eksportu,
- 4) zwiększenie konkurencyjności wytwarzanych wyrobów i świadczonych usług,
- 5) zagospodarowanie istniejącego majątku przemysłowego i infrastruktury gospodarczej,
- 6) tworzenie nowych miejsc pracy,
- 7) zagospodarowanie nie wykorzystanych zasobów naturalnych z zachowaniem zasad równowagi ekologicznej.

**Upadłość** *Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 października 1934 r. Prawo upadłościowe*<sup>11</sup> stanowi, że Przedsiębiorca jest zobowiązany, nie później niż w terminie dwóch tygodni od dnia zaprzestania płacenia długów, zgłosić w sądzie wniosek o ogłoszenie upadłości. W Art. 90. określono, że Syndyk obejmuje z samego prawa majątek upadłego, zarządza tym majątkiem i przeprowadza jego likwidację.

**Podatki** *Ustawa z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych*<sup>12</sup> stanowi, że przedmiotem opodatkowania podatkiem dochodowym jest dochód bez względu na rodzaj źródeł przychodów, z jakich dochód ten został osiągnięty. Dochodem jest, nadwyżka sumy przychodów nad kosztami ich uzyskania, osiągnięta w roku podatkowym.

Obowiązki podatkowe podmiotów gospodarczych określała *ustawa z dnia 19 grudnia 1980 r. o zobowiązaniach podatkowych*<sup>13</sup>, która z dniem 1 stycznia 1998 r. została zastąpiona *ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa*<sup>14</sup>. *Ordynacja podatkowa* normuje:

- 1) zobowiązania podatkowe,
- 2) informacje podatkowe,
- 3) postępowanie podatkowe, kontrolę podatkową i czynności sprawdzające,
- 4) tajemnicę skarbową.

W Art. 22. *ordynacji* określono, że Minister właściwy do spraw finansów publicznych może, w drodze rozporządzenia, w przypadkach uzasadnionych interesem publicznym lub ważnym interesem podatników:

- 1) zaniechać w całości lub w części poboru podatków, określając rodzaj podatku, okres, w którym następuje zaniechanie, i grupy podatników, których dotyczy zaniechanie,
- 2) zwolnić niektóre grupy płatników z obowiązku pobierania podatków lub zaliczek na podatki oraz określić termin wpłacenia podatku i wynikające z tego zwolnienia obowiązki informacyjne podatników, chyba że podatnik jest obowiązany do dokonania rocznego lub innego okresowego rozliczenia tego podatku.

W art. 67. określono, że w przypadkach uzasadnionych ważnym interesem podatnika lub interesem publicznym organ podatkowy, na wniosek podatnika,

---

<sup>11</sup> tekst jednolity Dz. U. z 1991 r. Nr 118, poz. 512 ze zm.

<sup>12</sup> Dz. U. Nr 106, poz. 482 ze zm.

<sup>13</sup> Dz. U. Nr 108, poz. 186 ze zm.

<sup>14</sup> Dz. U. Nr 137, poz. 926 ze zm.

może umorzyć w całości lub w części zaległości podatkowe lub odsetki za zwłokę.

Organ podatkowy może umorzyć zaległość podatkową z urzędu, m. in. jeżeli kwota zaległości podatkowej nie została zaspokojona w zakończonym postępowaniu likwidacyjnym lub upadłościowym.

**Rachunkowość** Od 1 stycznia 1995 r. zasady rachunkowości oraz tryb badania sprawozdań finansowych przez biegłych rewidentów, określa *ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości*<sup>15</sup>. Jednostki obowiązane są stosować określone ustawą zasady rachunkowości, rzetelnie i jasno przedstawiając sytuację majątkową i finansową oraz wynik finansowy. Kierownik jednostki ponosi odpowiedzialność za wykonywanie obowiązków w zakresie rachunkowości określonych ustawą, w tym z tytułu nadzoru, również w przypadku, gdy określone obowiązki w zakresie rachunkowości - z wyłączeniem odpowiedzialności za przeprowadzenie inwentaryzacji w formie spisu z natury - zostaną powierzone innej osobie za jej zgodą. Przyjęcie odpowiedzialności przez inną osobę powinno być stwierdzone w formie pisemnej. W przypadku, gdy kierownikiem jednostki jest organ wieloosobowy, a nie została wskazana osoba odpowiedzialna, odpowiedzialność ponoszą wszyscy członkowie tego organu.

W art. 55. określono, że jednostka dominująca, mająca siedzibę lub miejsce sprawowania zarządu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, sporządza roczne **skonsolidowane sprawozdanie finansowe grupy kapitałowej**, obejmujące dane jednostki dominującej i jednostek od niej zależnych wszystkich szczebli, bez względu na to, w jakim państwie znajduje się ich siedziba, zestawione w taki sposób, jakby grupa kapitałowa stanowiła jedną jednostkę.

**Zakładowy fundusz świadczeń socjalnych** *Ustawa z 4 marca 1994 roku o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych*<sup>16</sup> określa zasady tworzenia przez pracodawców zakładowego funduszu świadczeń socjalnych i zasady gospodarowania środkami tego Funduszu, przeznaczonego na finansowanie działalności socjalnej organizowanej na rzecz osób uprawnionych do korzystania z Funduszu oraz na dofinansowanie zakładowych obiektów socjalnych.

**Kontyngenty i zwolnienia celne** **Kontyngent taryfowy** oznacza – wymagającą uzyskania pozwolenia określoną ilość lub wartość towarów, dla których Rada Ministrów ustaliła obniżone stawki celne stanowi *art. 3 ustawy z dnia 9 stycznia 1997 r. Kodeks celny*<sup>17</sup>. Podstawą wydania rozporządzeń Rady Ministrów w sprawie kontyngentów celnych był art. 9 pkt. 2 *ustawy z dnia 28 grudnia 1989 r. Prawo celne*<sup>18</sup>, który stanowił, że „Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, jeżeli wymagają tego względy polityki handlowej albo interes gospodarczy lub interes narodowy kraju, może ustalić kontyngent celny”.

---

<sup>15</sup> Dz. U. Nr 121, poz. 591 ze zm.

<sup>16</sup> Jednolity tekst Dz. U. z 1996 r. Nr 70, poz. 335 ze zm.

<sup>17</sup> Dz. U. Nr 23, poz. 177 ze zm.

<sup>18</sup> Dz. U. z 1994 r. Nr 71, poz. 312 ze zm.

Podstawą wydania rozporządzeń Rady Ministrów w sprawie kontyngentów taryfowych w latach 1998-2000 był art. 14 § 3 pkt. 4 ustawy z dnia 9 stycznia 1997 r. *Kodeks celny*,<sup>19</sup> który stanowił że Rada Ministrów w drodze rozporządzenia, ze względu na właściwości towarów, ze względu na ich przeznaczenie lub w związku z zawartymi przez Rzeczpospolitą Polską preferencyjnymi umowami międzynarodowymi z niektórymi krajami lub grupami krajów, może ustanowić kontyngent taryfowy.

Obowiązek uzyskania **koncesji** na przywóz z zagranicy części do montażu przemysłowego samochodów osobowych został wprowadzony *rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 22 grudnia 1997 r. w sprawie wykazu towarów, którymi obrót z zagranicą wymaga koncesji*<sup>20</sup> wydanym na podstawie ustawy z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej<sup>21</sup>.

## 2. Charakterystyka branży motoryzacyjnej

Reakcją rządu na pogłębiającą się na początku lat dziewięćdziesiątych recesję w sektorze motoryzacyjnym było podjęcie szeregu działań z zakresu szeroko rozumianego interwencjonizmu gospodarczego. Celem, opracowanego w lipcu 1993 r. przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu programu restrukturyzacji sektora, było stworzenie warunków umożliwiających przedsiębiorstwom sektora motoryzacyjnego uzyskania zdolności do konkurencyjności na rynkach krajowych i zagranicznych. W efekcie ochrony rynku krajowego, która stanowiła jednocześnie zachętę dla zagranicznych firm samochodowych do inwestowania w Polsce i wchodzenia w kapitałowe powiązania z polskimi producentami samochodów, znaleziono inwestorów dla wszystkich przedsiębiorstw motoryzacyjnych. Prywatyzacji polskich przedsiębiorstw produkujących samochody osobowe, ciężarowe i autobusy towarzyszyły długotrwałe i skomplikowane procesy restrukturyzacyjne, w których uczestniczyli inwestorzy zagraniczni i krajowi. Dynamiczny rozwój rynku i całego sektora motoryzacyjnego trwał do 1999 roku. W roku 2000 nastąpiło zmniejszenie sprzedaży i pogorszenie wyników przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego spowodowane dekoniunkturą na rynkach światowych, liberalizacją handlu międzynarodowego, wzrostem cen paliw, dwukrotnym wzrostem akcyzy oraz malejącym wzrostem tempa zamożności społeczeństwa.

### 2.1. Rynek

Ilość użytkowanych w Polsce samochodów osobowych i ciężarowych w okresie 1990 – 2000 dynamicznie wzrastała. W roku 2000 zarejestrowanych było o 56 % samochodów osobowych więcej niż w roku 1990, a samochodów ciężarowych o 80% więcej. W tabeli zaprezentowano stan pojazdów zarejestrowanych na dzień 31 grudnia w latach 1990-2000.

---

<sup>19</sup> Dz. U. Nr 75, poz. 802 - j.t. ze zm.

<sup>20</sup> Dz. U. Nr 162, poz. 1125 ze zm.

<sup>21</sup> Dz. U. Nr 41, poz. 324 ze zm.

Informacja o wynikach kontroli wykonania zobowiązań umownych przez inwestorów strategicznych w sprywatyzowanych przedsiębiorstwach produkujących samochody osobowe, ciężarowe i autobusy

w tys. szt.

wyszczególnienie	1990	1995	1999	2000
samochody osobowe	9041	11186	13169	14106
autobusy	92	85	79	82
samochody ciężarowe i ciągniki siodłowe	1045	1345	1683	1879
motocykle i skutery	1357	929	804	803

Źródło : GUS

Wzrostowi liczby użytkowanych pojazdów towarzyszył do roku 1999 dynamiczny wzrost liczby wyprodukowanych samochodów osobowych i ciężarowych. W roku 2000 nastąpił spadek produkcji samochodów osobowych w stosunku do roku 1999. W roku 2001 spadek w stosunku do 2000 r. pogłębił się.

wyszczególnienie	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
produkcja samochodów osobowych w tys. szt	267,8	368,5	442,7	522,8	593,6	648,1	533,0*
do 1000 ccm	189,0	232,0	257,0	271,0	290,0	300,0	
1001-1500 ccm	25,7	67,7	90,9	174,0	188,0	237,0	
1501-3000 ccm	51,1	66,3	92,5	75,8	114,0	110,0	
osobowe specjalizowane	2,0	2,5	2,3	2,0	1,6	1,1	
autobusy	3,9	1,4	1,6	2,0	1,9	1,8	
samochody ciężarowe i ciągniki drogowe	39,0	30,7	44,2	57,3	56,1	62,7	58,3
samochody ciężarowe do spec. celów	2,2	3,6	1,1	0,9	0,8	0,7	

\* samochody osobowe ogólnego przeznaczenia- w 2001 r. GUS zmienił sposób prezentacji danych dotyczących wielkości produkcji samochodów

Źródło : GUS

W latach 1995 – 2000 systematycznie wzrastała wartość produkcji pojazdów mechanicznych, przyczep i naczep, a także przychody produkujących je przedsiębiorstw. O pogarszającej się pod koniec lat dziewięćdziesiątych sytuacji w tym sektorze produkcji świadczy fakt, że malejący od 1996 r. wskaźnik rentowności obrotu netto osiągnął w roku 1999 wielkość ujemną na poziomie – 2,3%, a w roku 2000 obniżył się do – 3,5%. Podstawowe wielkości obrazujące sytuację ekonomiczną sektora produkcji pojazdów mechanicznych, przyczep i naczep w latach 1995 – 2000 zaprezentowano w tabeli.

Wyszczególnienie	1995	1996	1997	1998	1999	2000
produkcja pojazdów mechanicznych przyczep i naczep w mln zł	8908,3	13407,4	18757,0	23826,9	27339,6	31779,5
przychody przedsiębiorstw produkujących pojazdy mechaniczne przyczepy i naczepy w mln zł	9878,2	15512,8	22703,1	29517,2	34263,9	37572,3
wskaźnik rentowności obrotu netto	1,6	3,8	1,4	0,4	-2,3	-3,5
udział sektora prywatnego w produkcji sprzedanej	62,0	77,0	95,9	96,9	97,2	97,5
wskaźniki cen produkcji sprzedanej ogółem	125,4	112,4	112,2	107,3	105,7	107,8
wskaźniki cen produkcji sprzedanej w dziale produkcji pojazdów mechanicznych przyczep i naczep	125,8	111,7	108,2	105,3	103,1	102,7
przeciętne wynagrodzenie brutto ogółem w zł.	758,7	954,7	1144,8	1306,8	1772,9	1942,3
przeciętne wynagrodzenie brutto w przetwórstwie przemysłowym w zł	656,6	832,8	1014,9	1164,4	1598,9	1756,4



Informacja o wynikach kontroli wykonania zobowiązań umownych przez inwestorów strategicznych w sprywatyzowanych przedsiębiorstwach produkujących samochody osobowe, ciężarowe i autobusy

przeciętne wynagrodzenie brutto w dziale produkcji pojazdów mechanicznych przyczep i naczep w zł	719,5	960,8	1194,4	1366,0	1896,5	2066,4
pracujący w publicznym dziale produkcji pojazdów mechanicznych przyczep i naczep w tys.	52,6	43,4	12,8	11,6	12,4	9,4
pracujący w prywatnym dziale produkcji pojazdów mechanicznych przyczep i naczep w tys.	46,5	57,1	92,3	100,5	93,7	87,8
udział zatrudnionych w sektorze prywatnym	46.9%	56.8%	87.8%	89.7%	88.3%	90.3%

Źródło : GUS

Specyficzny dla polskiego rynku był duży udział indywidualnego importu samochodów. W latach 1997-1999 wynosił on ok. 15%, a w 2000 r. wzrósł do ok. 31 % w stosunku do ogólnej liczby samochodów wprowadzonych na rynek. Dane dotyczące sprzedaży nowych i używanych samochodów osobowych w latach 1996-2000 zamieszczono w tabeli :

Wyszczególnienie		1996	1997	1998	1999	2000
Sprzedaż nowych samochodów z krajowej produkcji i montażu	a	271.129	317.262	380.896	474.926	290.926
	b	128,5	117,0	120,0	124,7	61,3
% udział sprzedaży z produkcji i montażu w sprzedaży ogółem		71,0	66,2	73,2	74,2	60,7
Import nowych samochodów osobowych	a	110.357	161.993	139.554	165.257	187.826
	b	199,7	146,8	86,1	118,4	113,7
Ogółem sprzedaż nowych samochodów osobowych	a	381.628	479.255	520.450	640.183	478.752
	b	143,3	125,8	108,6	123,0	74,8
Import indywidualny używanych samochodów osobowych	a	83.897	82.039	93.729	114.180	200.733*
	b	155,8	97,8	114,2	121,8	175,8

\* a – w sztukach

b - % wzrostu, rok poprzedni =100

Źródło: SAMAR<sup>22</sup> Dane GUC. Prawo i Gospodarka z 2.03.2001r.

Na rynku samochodów osobowych dominującą pozycję miały samochody produkcji krajowej, tj. Fiat i Daewoo. W tabeli zaprezentowano sprzedaż nowych samochodów osobowych wg producentów w latach 1999 i 2000.

Producenci	1999		2000		
	ilość aut	% udział	ilość aut	dynamika w %	% udział
Razem sprzedaż	640.186	100,0	478.752	74,8	100,0
FIAT	180.200	28,1	129.262	71,7	27,0
Daewoo-FSO	179.414	28,0	107.210	59,8	22,4
Opel	59.659	9,3	40.165	67,3	8,4
Skoda	42.925	6,7	38.194	89,0	8,0
Renault	32.655	5,1	27.900	85,4	5,8
Volkswagen	16.919	2,6	20.228	119,6	4,2
Peugeot	17.269	2,7	19.026	110,2	4,0
Ford	28.193	4,4	18.147	64,4	3,8
Toyota	13.268	2,1	13.670	103,0	2,9
Citroen	10.800	1,7	11.684	108,2	2,4
Seat	11.938	1,9	11.236	94,1	2,3
Nissan	8.059	1,3	8.036	99,7	1,7

<sup>22</sup> SAMAR s.c. – firma specjalizująca się w analizach rynku motoryzacyjnego.

Informacja o wynikach kontroli wykonania zobowiązań umownych przez inwestorów strategicznych w sprywatyzowanych przedsiębiorstwach produkujących samochody osobowe, ciężarowe i autobusy

Hyundai	5.782	0,9	7.396	127,9	1,5
Pozostali	33.105	5,2	26.598	80,3	5,6

Źródło: SAMAR za MG

Na rynku samochodów dostawczych dominowało Daewoo. Dane w tabeli obrazują sprzedaż nowych samochodów dostawczych wg producentów w roku 1999 i 2000.

Producenci	1999		2000		
	ilość aut	% udział	ilość aut	dynamika w %	% udział
Razem sprzedaż	42.775	100,0	33.023	77,2	100,0
Daewoo MP-Lublin	10.673	25,0	8.508	79,7	25,7
Daewoo-FSO	7.625	17,8	3.362	44,1	10,2
KIA	3.506	8,2	3.019	86,1	9,1
Citroen	3.772	8,8	2.796	74,1	8,5
Mercedes	2.236	5,2	2.277	101,8	6,9
Volkswagen	2.603	6,1	2.172	83,4	6,6
Ford	2.818	6,6	2.016	71,5	6,1
Renault	1.789	4,2	1.975	110,4	6,0
Fiat	1.966	4,6	1.704	86,7	5,2
Skoda	1.997	4,6	1.262	63,2	3,8
Peugeot	1.379	3,2	1.109	80,4	3,4
Hyundai	668	1,6	905	135,5	2,7
Iveco	547	1,3	720	131,6	2,2
Opel	459	1,1	373	81,3	1,1
Nissan	232	0,5	316	136,2	1,0
Seat	260	0,6	275	105,8	0,8
Toyota	145	0,3	128	88,3	0,4
Pozostali	100	0,2	106	106,0	0,3

Źródło: SAMAR za MG

W tabeli zostały zaprezentowane dane dotyczące sprzedaży nowych samochodów ciężarowych wg producentów w latach 1999 i 2000.

Producenci	1999		2000		
	ilość aut	% udział	ilość aut	dynamika w %	% udział
Razem sprzedaż	34.925	100,0	31.848	91,2	100,0
Daewoo MP-Lublin	11.256	32,2	8.715	77,4	27,4
Mercedes	3.158	9,0	3.440	108,9	10,8
KIA	3.506	10,0	3.019	86,1	9,5
Renault	1.968	5,6	2.118	107,6	6,7
Volkswagen	2.298	6,6	1.972	85,8	6,2
Ford	2.577	7,4	1.858	72,1	5,8
Iveco	1.776	5,1	1.721	96,9	5,4
Fiat	1.261	3,6	1.573	124,7	4,9
Hyundai	668	1,9	1.010	151,2	3,2
Star	1.049	3,0	927	88,4	2,9
Volvo	991	2,8	893	90,1	2,8
DAF	734	2,1	863	117,6	2,7
Scania	615	1,8	777	126,3	2,4
MAN	680	1,9	745	109,6	2,3
Peugeot	791	2,3	696	88,0	2,2
Citroen	696	2,0	562	80,8	1,8
Nissan	232	0,7	316	136,2	1,0
JELCZ	267	0,8	216	80,9	0,7

Źródło: SAMAR. za MG

## 2.2. Restrukturyzacja przemysłu motoryzacyjnego

W 2000 r. przemysł motoryzacyjny<sup>23</sup> obejmował 226 producentów zatrudniających powyżej 49 osób i wytwarzał następujące grupy produktów:

- pojazdy mechaniczne produkowało 35 podmiotów (15,5%), a ich udział w produkcji całego przemysłu motoryzacyjnego wynosił 72,3%. Wg PKD zalicza się do nich produkcję: samochodów osobowych i innych pojazdów przeznaczonych do przewozu osób, pojazdów mechanicznych do transportu towarów, ciągników drogowych i naczep do nich; podwozi z zamontowanymi silnikami; silników spalinowych do napędu pojazdów mechanicznych,
- części i akcesoria do pojazdów mechanicznych i ich silników wytwarzało 161 podmiotów (71,2%) i stanowiły one 25,4% całej produkcji sektora motoryzacyjnego,
- nadwozia pojazdów mechanicznych: przyczepy i naczepy, produkowało 30 przedsiębiorstw, a ich udział w produkcji sektora wynosił 2,3%.

Przemysł motoryzacyjny, wytwarzający ok. 7,6% PKB, wywierał wpływ na sytuację ekonomiczną i poziom zatrudnienia w innych sektorach przemysłu. Jedno miejsce pracy u finalnego producenta samochodów tworzy 5-7 miejsc u jego dostawców, w sieci dystrybucji i obsługi technicznej.<sup>24</sup> O znacznym stopniu prywatyzacji tego przemysłu świadczy fakt, że w 2000 r. udział sektora prywatnego w wartości produkcji sprzedanej pojazdów mechanicznych, naczep i przyczep wyniósł 97,5%, a pracowało w nim 90,3% osób zatrudnionych w tym dziale produkcji.

Poza koncernami motoryzacyjnymi uczestniczącymi w prywatyzacji i restrukturyzacji polskiego przemysłu motoryzacyjnego, światowe koncerny motoryzacyjne dokonywały inwestycji w Polsce.

**OPEL** wybudował w Gliwicach, na terenie Katowickiej Specjalistycznej Strefy Ekonomicznej nową fabrykę samochodów i uruchomił w niej produkcję samochodu Opel Astra Classic. Na początku 2000 r. uruchomiono produkcję samochodu Agila, który jest w 80% przeznaczony na rynki zagraniczne.

**SCANIA** utworzyła z przedsiębiorstwem remontującym autobusy Kapena w Słupsku spółkę joint venture Scania – Kapena, montującą samochody ciężarowe i autobusy.

**VOLVO** uruchomiło we Wrocławiu montaż samochodów ciężarowych i autobusów.

**FORD** wybudował wytwórnię tapicerki samochodowej w Płońsku, a następnie przerobił ją na montownię samochodów dostawczych i osobowych.

**MAN** uruchomił montownię samochodów ciężarowych w Poznaniu i wybudował w Tarnowie Podgórnym fabrykę autobusów oraz kupił część ZS Star SA.

---

<sup>23</sup> wg Polskiej Klasyfikacji Działalności - produkcja pojazdów mechanicznych, przyczep i naczep

<sup>24</sup> „Polska – Raport o stanie przemysłu w roku 1999” – Ministerstwo Gospodarki.

**NEOPLAN** rozwijał w Bolechowie pod Poznaniem montaż autobusów turystycznych i miejskich.

Realizowany od połowy lat dziewięćdziesiątych w Polsce II etap polityki przemysłowej wobec sektora motoryzacyjnego dopuszczał wspieranie przez rząd inwestycji typu „greenfield”<sup>25</sup>, a jego cele zostaną zrealizowane poprzez:

- zachęcanie renomowanych zagranicznych producentów komponentów motoryzacyjnych do rozwijania współpracy z istniejącymi przedsiębiorstwami motoryzacyjnymi,
- zachęcanie producentów do inwestycji typu „greenfield”,
- zachęcanie do inwestycji kapitałowych w sektorze motoryzacyjnym.

Spodziewane efekty miały polegać na :

- zwiększaniu wartości dodanej w wytwarzanych wyrobach w wyniku zwiększenia udziału polskich części i komponentów w samochodach,
- likwidacji prostego montażu na bazie SKD<sup>26</sup> i stymulowania do pogłębiania procesu technologicznego z przechodzeniem do produkcji włącznie,
- wzrost eksportu poprawiającego bilans handlowy z zagranicą.

Pierwszy etap realizacji etapu polityki przemysłowej wobec sektora motoryzacyjnego zakończył się znalezieniem inwestorów dla wszystkich przedsiębiorstw i ich prywatyzacją. Efektem realizacji II etapu był zwiększony napływ do Polski inwestorów renomowanych komponentów (Teksid, Magnetti Marelli, Delphi Automotive System, Michelin, Isuzu, Goodyear, Bridgestone, Visteon, GKN, Eaton, Valeo, Bosch, Toyota). Dotychczasowy dynamiczny wzrost produkcji samochodów w Polsce odbywał się przy jednoczesnym przechodzeniu z montażu systemu SKD poprzez system CKD<sup>27</sup> na pełną produkcję. Sektor korzystał z długiej ochrony rynku (wysoka bazowa stawka celna i długi harmonogram obniżania cła dla UE, ograniczenia importu samochodów używanych starszych niż 10-cio letnie, preferencje celne na import części i komponentów do montażu przemysłowego oraz stosowanie ulg i zwolnień podatkowych), a zachęty inwestycyjne spowodowały napływ dużego kapitału zagranicznego.<sup>28</sup>

### **2.3. Inwestorzy w prywatyzowanych przedsiębiorstwach**

Prywatyzacji polskich przedsiębiorstw produkujących samochody osobowe, ciężarowe i autobusy towarzyszyły długotrwałe i skomplikowane procesy restrukturyzacyjne, w których uczestniczyli inwestorzy zagraniczni i krajowi. Do grona najpoważniejszych inwestorów zagranicznych, którzy w nich uczestniczyli zaliczyć można koncerny Fiat, Volkswagen i Daewoo. Krajowym

---

<sup>25</sup> inwestycje typu *greenfield* – budowa przez inwestorów zakładów wytwórczych od podstaw.

<sup>26</sup> Polega na montażu pojazdów z podzespołów o ograniczonym stopniu rozłożenia części (ang. Semi Knocked Down).

<sup>27</sup> Polega na procesie produkcyjno-montażowym z detali i podzespołów o rozszerzonym stopniu rozłożenia części (ang. Completely Knocked Down).

<sup>28</sup> „Informacja Rządu o sytuacji w przemyśle motoryzacyjnym ze szczególnym uwzględnieniem działań na rzecz ratowania Daewoo-FSO Motor SA”.

inwestorem znaczącym dla przemysłu motoryzacyjnego została Sobiesław Zasada Centrum SA.

**Daewoo** Najpoważniejszym inwestorem w polskim przemyśle motoryzacyjnym były spółki koreańskiego koncernu **Daewoo : Daewoo Heavy Industries Ltd. (DHI), Daewoo Corporation (DC), Daewoo Motor Company Ltd. (DWMC)**, które uczestniczyły w prywatyzacji warszawskiej Fabryki Samochodów Osobowych i lubelskiej Fabryki Samochodów.

**Daewoo Motor Polska Sp. z o.o. w Lublinie (DMP)** powstała w wyniku realizacji umowy wspólnego przedsięwzięcia z 27 czerwca 1995 r. zawartej pomiędzy Daewoo Heavy Industries Ltd i Daewoo Corporation a Fabryką Samochodów w Lublinie. Początkowy kapitał zakładowy wynosił równowartość 58 000 tys. USD (tj. 141.259 tys. zł) i został pokryty aportem w postaci aktywów FS oraz wkładem pieniężnym Spółki Bank Polska Kasa Opieki SA. Przedmiotem działania Spółki DMP było wytwarzanie, montaż, marketing, sprzedaż eksportowa i transport samochodów oraz ich części i elementów składowych. W dniu 19 października 1995 r DC i DHI nabyły od FS 768 166 udziałów w Spółce o wartości nominalnej 76 817 tys. zł oraz objęły po 122 227 nowych udziałów, pokrywając je wkładami pieniężnymi w łącznej wysokości 10 000 tys. USD, tj. 24 445 tys. zł. Oznaczało to podwyższenie kapitału zakładowego Spółki do kwoty 165 704. tys. zł. Do 21 stycznia 2000 r. kapitał Spółki został podwyższony do kwoty 535 628 tys. zł poprzez wniesienie przez Daewoo wkładu pieniężnego w wysokości 350 816 tys. zł oraz aportu w wysokości 18 739 tys. zł, a także na skutek objęcia udziałów przez osoby fizyczne i prawne i pokrycie wkładami pieniężnymi w wysokości 369,5 tys. zł. Spółka Bank Polska Kasa Opieki SA – Grupa Pekao SA w Warszawie w dniu 21 maja 1999 r. zbyła na rzecz DC 86 022 udziałów. Spółka Daewoo Motor Company Ltd, z siedzibą w Republice Korei przejęła od DC i DHI wszystkie posiadane udziały w Spółce. W ten sposób Daewoo zostało właścicielem 89,51% udziałów Spółki o wartości nominalnej 479 419 tys. zł.

Przy realizacji projektu uruchomienia produkcji samochodu dostawczego LD-100 oraz BD-100 DMP współpracowała z DWMC, DC oraz LDV Limited (LDV) w oparciu o umowę o współpracy z 29 kwietnia 1998 r. DMP objęła także 50% udziałów w LDV ponosząc nakłady w wysokości 143 935 tys. zł. Współpraca ta jednak nie doprowadziła do uruchomienia produkcji, a DMP sprzedała posiadane udziały za cenę jednego funta brytyjskiego.

W latach 1996-1998 Spółka osiągała na działalności gospodarczej zysk netto, przy czym zysk za 1997 r. był efektem umorzenia podatku dochodowego za lata 1995-1997, a rentowność ogólna liczona jako stosunek zysku netto do przychodów ogółem, wynosiła w latach 1996-1998 odpowiednio: 0,9%, 1,2% i 3,0%. Począwszy od 1999 r. działalność zamykała się stratami, a rentowność sprzedaży malała osiągając ujemne wartości: w 2000 r. –35,2%, a w 2001 r. (do 30.09.) –110,3%. Sąd Rejonowy w Lublinie postanowieniem z dnia 1 października 2001 r. ogłosił upadłość Spółki.

**Daewoo–FSO Motor SA** w Warszawie powstała w wyniku realizacji umowy wspólnego przedsięwzięcia (UWP) zawartej w dniu 14 listopada 1995 r. pomiędzy Skarbem Państwa reprezentowanym przez Ministra Przemysłu i Handlu i Fabryką Samochodów Osobowych w Warszawie, a Daewoo Corporation i Daewoo Heavy Industries Ltd. Strony umowy postanowiły powołać spółkę z o.o., której przedmiotem będzie montaż i produkcja pojazdów samochodowych oraz ich części i elementów składowych, marketing i sprzedaż, w tym eksport, wyrobów montowanych lub wyprodukowanych przez Spółkę oraz świadczenie usług posprzedażnych.

W wyniku przeprowadzonej likwidacji FSO, której celem była prywatyzacja, dwie części wyodrębnione z b. FSO zostały w całości wniesione do spółek. Majątek podstawowy, stanowiący 98% jej aktywów, został wniesiony do jsSP FSO-Motor Sp. z o.o., natomiast pozostałe 2% aktywów przekazano Agencji Rozwoju Przemysłu SA.

29 grudnia 1995 r. Minister Przemysłu i Handlu zawiązał spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością pod firmą „FSO MOTOR” Sp. z o.o., w której Skarb Państwa objął wszystkie 7 200 000 udziałów o łącznej wartości 458 856 tys. zł. 14 marca 1996 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Wspólników „FSO Motor” Sp. z o.o. podjęło uchwały o podwyższeniu kapitału zakładowego do wysokości 509 840 000 zł, poprzez utworzenie 800 000 nowych udziałów objętych po połowie przez DC oraz przez DHI. Dokonano także zmiany firmy na „Daewoo–FSO Motor” Sp. z o.o. Walne Zgromadzenie Wspólników Spółki postanowiło w dniu 30 lipca 1999 r. o przekształceniu „Daewoo–FSO Motor” ze spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w spółkę akcyjną. DAEWOO Motor Company Ltd. została akcjonariuszem „Daewoo–FSO Motor” SA na podstawie uchwały wspólników z dnia 6 września 1999 r. wyrażającej zgodę na przeniesienie udziałów Spółki przez Daewoo Corporation i Daewoo Heavy Industries Ltd. na rzecz Daewoo Motor Company Ltd. W wyniku kolejnych podwyższeń kapitał Spółki osiągnął w dniu 2 kwietnia 2001 r. wartość 2 118 546 883,01 zł a jej akcjonariuszami byli DMC (88,67%), SP (9,19%), Autoparts Daewoo-FSO Sp. z o.o.(1,49%), Zocar Sp. z o.o. (0,45%), Międzyzakładowa Organizacja Związków Zawodowych Inżynierów i Techników Daewoo-FSO (0,01%), osoby fizyczne (19%). Osoby fizyczne, pracownicy Spółki, otrzymali jej akcje od SP i Daewoo, a następnie zbywali je na rzecz Autoparts Daewoo-FSO Sp. z o.o. i Zocar Sp. z o.o.

**Fiat** Włoski koncern motoryzacyjny Fiat<sup>29</sup> uczestniczył w przekształceniach własnościowych **Fabryki Samochodów Małolitrażowych SA w Bielsku-Białej**, w wyniku realizacji Umowy Definitywnej zawartej 28 maja 1992 r. pomiędzy Skarbem Państwa, Fabryką Samochodów Małolitrażowych SA (FSM SA) a Fiat Auto SA w Turynie.

Fabryka Samochodów Małolitrażowych FSM Bielsko-Biała, będąca wielozakładowym przedsiębiorstwem państwowym, została w dniu

---

<sup>29</sup> "Fabbrica Italiana Automobili Torino".

23 listopada 1990 r. przekształcona w jsSP w trybie art. 5 ustawy z dnia 13 lipca 1990 r. o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych<sup>30</sup>. Rada Ministrów zezwoliła *Uchwałą nr 131/91 z dnia 9 września 1991 r.* Ministrowi Przekształceń Własnościowych na szczególny tryb zbycia akcji FSM SA w drodze rokowań z Fiatem, tj. bez trybu przewidzianego w art. 23 ustawy o p.p.p. (bez przetargu, oferty publicznej i rokowań). Na podstawie tego zezwolenia Minister PW i FSM SA podpisali w dniu 11 października 1991 r. List Intencyjny z Fiat Auto S.p.A., w którym ustalili założenia do podpisania Umowy Definitywnej mającej regulować całość przedsięwzięcia. FSM SA i Fiat Auto S.p.A. miały utworzyć spółki zwane NEWCO, w których 51 % kapitału miała objąć strona włoska, a 49 % - strona polska przeznaczając z tego kapitału 19,9 % dla pracowników na zasadach preferencyjnych.

W wyniku odmowy Fiata Auto S.p.A. utworzenia spółki z FSM odstąpiono od prywatyzacji FSM na podstawie przepisów ustawy o ppp. i udostępnienia akcji Fiatowi na rzecz tworzenia spółek na bazie majątku FSM, na podstawie przepisów o spółkach z udziałem kapitału zagranicznego. Uzgodniono również zmniejszenie udziału strony polskiej w NEWCO do 10%. 27 maja 1992 r. Rada Ministrów podjęła *uchwałę Nr 55/92*, którą przyjęła do wiadomości zobowiązania zaciągnięte przez Ministra Finansów w imieniu SP oraz zaleciła innym ministrom i kierownikom urzędów centralnych podejmowanie działań w granicach ich kompetencji dla umożliwienia wykonania Umowy Definitywnej.

Majątek FSM SA stanowił częściowo wkład kapitałowy do trzech nowoutworzonych spółek zwanych łącznie NEWCO. Z pozostałej części majątku FSM SA utworzono spółkę FSM Wytwórnia Wyrobów Różnych SA, która miała zlikwidować ten majątek i doprowadzić do uregulowania zobowiązań FSM wobec Skarbu Państwa. Kapitał założycielski każdej ze Spółek NEWCO wynosił 1 mld zł i dzielił się na 1.000 akcji o wartości nominalnej 1 mln zł każda. SP opłacając gotówką objął w każdej ze spółek po 10% kapitału, a Fiat 90 %. FSM SA wniosła do NEWCO w imieniu własnym, lecz na rachunek SP aporty w postaci przedsiębiorstwa samochodowego, odlewniczego oraz produkcji części zamiennych. W zamian za aport, którego wartość strony określiły na 18 mln zł, SP uzyskał prawo poboru 18 akcji NEWCO. Minister Finansów dokonał wpłaty 357,6 mld zł, celem objęcia 10 % ustalonego kapitału. Fiat wniósł do NEWCO wpłaty gotówkowe w kwocie 3 215 mld zł, obejmując 90 % kapitału. W skład NEWCO weszły :

**Fiat Auto Poland SA** została zawiązana w dniu 16 października 1992 r. W 1993 roku Minister Finansów wniósł do Fiat Auto Poland SA wyodrębnione składniki majątku przejęte przez SP za należności od FSM SA.

**Teksid Poland SA** (przedsiębiorstwo odlewnicze) z siedzibą w Bielsku-Białej (wpis do rejestru handlowego RHB 1939 w dniu 22 października 1992 w Sądzie Rejonowym w Bielsku-Białej),

---

<sup>30</sup> Dz. U. Nr 5, poz. 298 ze zmianami.

**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).

Spółki utworzone przy udziale Fiata przejęły całość zadłużenia zagranicznego byłego FSM (większość u Fiata) sięgającego 7,8 mld zł oraz krajowego wynoszącego po zrestrukturyzowaniu ok. 150 mln. Skład kapitału ww. Spółek zmieniał się w wyniku podwyższania kapitału akcyjnego i nieobejmowania go przez SP.

Skarb Państwa reprezentowany był na WZ Fiat Auto Poland SA przez pełnomocnika Ministra Finansów do dnia 28 marca 1997 r., a następnie w wyniku reformy centrum prawa z akcji wykonywał pełnomocnik Ministra SP. 323 184 akcje Spółki będące własnością SP, stanowiące 4,89% kapitału, zostały w 1991 r. wniesione na pokrycie podwyższenia kapitału Towarzystwa Finansowego „Silesia” Sp. z o.o.

**Volkswagen** **Volkswagen Poznań Sp. z o.o.** została utworzona. 26 listopada 1993 r. z kapitałem zakładowym 48 227 950 zł jako joint venture pomiędzy Tarpanem Sp. z o.o. (74,63% kapitału, tj. 35 991 000 zł) i Volkswagenem AG (25,37% kapitału, tj. 12 236 950 zł). W latach 1994 i 1996 udziałowcami Spółki były: Polski Bank Rozwoju SA, Bank Rozwoju Eksportu SA i Agencja Rozwoju Przemysłu SA, które objęły część udziałów należących początkowo do Tarpan Sp. z o.o. Volkswagen AG zwiększał od 1996 r. liczbę posiadanych udziałów aż do 3 grudnia 1996 r. kiedy został jedynym udziałowcem przy niezmienionej wysokości kapitału zakładowego. Następnie Volkswagen AG podwyższał kapitał Spółki : do 60 193 450 zł w dniu 9 lutego 1998 r.; do kwoty 88 706 350 zł w dniu 6 maja 1998 r., do kwoty 111 262 650 w dniu 15 lipca 1998 r.; do kwoty 113 571 550 zł w dniu 14 października 1998 r., do kwoty 118 413 600 zł w dniu 24 lutego 1999 r.

Wcześniej Volkswagen zaadoptował część zakładów HP Cegielski na odlewnię aluminiowych elementów do silników, natomiast na terenie Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Polkowicach wybudował fabrykę silników oraz fabrykę foteli samochodowych.

**Grupa Zasada** Sobiesław Zasada Centrum SA utworzyła grupę kapitałową przedsiębiorstw działających na rynku pojazdów użytkowych (Grupa Zasada) zostając akcjonariuszem poszczególnych spółek zarówno poprzez nabywanie akcji od Skarbu Państwa, jak i w konsekwencji procesów rynkowych, tzn. poprzez obejmowanie akcji od innych niż SP właścicieli, najczęściej w wyniku realizacji postępowań ugodowych.

W 1994 r. Sobiesław Zasada Centrum SA kupiła od SP **Wojewódzkie Zakłady Motoryzacyjne w Głownie**, które następnie w 1997 r. sprzedała na rzecz ZS „Jelcz” SA. Od lutego 1994 r. Sobiesław Zasada Centrum SA prowadziła skup wierzycielności **FPS „POLMO” w Tczewie**, które następnie zgłosiła do bankowego postępowania ugodowego, uzyskując 56,7% akcji spółki powstałej z przekształcenia przedsiębiorstwa. Sobiesław Zasada Centrum SA sprzedała akcje firmie Eaton. W podobny sposób Sobiesław



Zasada Centrum SA została w 1994 r. właścicielem 56% akcji **FSS "POLMO-SHL" SA w Kielcach**, które sprzedała następnie włoskiej firmie MAC.

**Zakłady Samochodowe „Jelcz” SA** powstały w wyniku przekształcenia w dniu 27 grudnia 1994 r. Jelczańskich Zakładów Samochodowych w jsSP. Sobiesław Zasada Centrum SA nabyła od SP 1 361 700 akcji Zakładów Samochodowych "Jelcz" S.A., stanowiących 51% wszystkich akcji Spółki na podstawie umowy z 15 marca 1995 r., a następnie obejmowała akcje w podwyższanym kapitale do poziomu 115 777 tys. zł. Wg stanu z dnia rozpoczęcia kontroli (17 wrzesień 2001 r.) Sobiesław Zasada Centrum SA posiadała 88,7% akcji Spółki, SP był właścicielem 7,9% akcji, a pracownicy 3,5%.

**AUTOSAN SA** powstała w wyniku przekształcenia 29 grudnia 1990 r. Sanockiej Fabryki Autobusów „AUTOSAN” w Sanoku w jednoosobową spółkę akcyjną Skarbu Państwa o kapitale zakładowym w wysokości 20 000 tys. zł. 27 października 1993 r. obniżono kapitał akcyjny o 6 000 tys. zł, a kwota obniżenia zwiększyła kapitał zapasowy. W wyniku ugody bankowej z lutego 1994 r. Sobiesław Zasada Centrum SA objęła 28,8% akcji Spółki, wierzyciele 44,2%, a Skarb Państwa zachował 26,8% akcji. Po kolejnych podwyższeniach kapitału w 1994 r. o 6 342 tys. zł oraz w 1997 r. o 1 850 tys. zł objętych w całości przez Sobiesław Zasada Centrum S.A., jej udział w kapitale AUTOSAN SA wynosił 74,9 % kapitału. Wg stanu na dzień 30 czerwca 2001 r. Sobiesław Zasada Centrum SA posiadała 82% akcji AUTOSAN SA, Skarb Państwa 4,3%, pracownicy 5,4%, a pozostali akcjonariusze 8,3%, a wartość kapitału akcyjnego Spółki wyniosła 38 842 tys. zł.

Spółka **Zakłady Starachowickie STAR SA (ZS STAR SA)** powstała 25 stycznia 1991 r. w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego pn. Fabryka Samochodów Ciężarowych STAR, a jej prywatyzacja nastąpiła w wyniku ugody bankowej z dnia 11 lutego 1994 r. Sobiesław Zasada Centrum SA (SZC SA) objęła w 1995 r. 786 139 akcji ZS STAR S.A., stanowiących 28,1 % kapitału Spółki. W 1997 r. nastąpiło podwyższenie kapitału o 3 050 000 akcji objętych w całości przez SZC SA, co dawało jej 65,6 % głosów na Walnym Zgromadzeniu. W grudniu 1999 r. nastąpiła sprzedaż zespołu składników majątkowych ZS STAR S.A., stanowiących przedsiębiorstwo Spółki na rzecz spółki zależnej od firmy MAN, w której ZS STAR SA zobowiązała się m.in. do zmiany nazwy, a kupujący – m. in. do przejęcia 907 pracowników.

#### **2.4. Ustalenia poprzednich kontroli NIK oraz wykonanie wniosków pokontrolnych**

Cztery kontrole przeprowadzone przez NIK, a dotyczące restrukturyzacji sektora motoryzacyjnego lub jego poszczególnych przedsiębiorstw, wskazywały na szczególnie wpływ przekształceń tego sektora na kondycję gospodarki oraz na konieczność pozyskania dla polskich przedsiębiorstw

silnych partnerów zagranicznych. Ich udział w prywatyzacji był niezbędny ze względu na brak krajowego kapitału zdolnego do sfinansowania prac konstrukcyjnych i wdrożeniowych niezbędnych dla uzyskania konkurencyjności polskich przedsiębiorstw. Szczególne nadzieje wiązano z kapitałowym zaangażowaniem koreańskiego koncernu Daewoo w polski przemysł motoryzacyjny. Izba zwracała uwagę, że niezbędny jest nadzór ze strony SP nad wykonaniem zobowiązań inwestorów, a także współpraca poszczególnych resortów odpowiedzialnych za gospodarkę. Pomimo niekwestionowania tych wniosków na etapie realizacji wyników poszczególnych kontroli, nie doszło do powołania międzyresortowego zespołu do nadzorowania i monitorowania realizacji wszystkich umów zawartych przez SP z inwestorami strategicznymi w przemyśle samochodowym.

#### **2.4.1. Kontrola restrukturyzacji przemysłu motoryzacyjnego**

Przeprowadzona w drugim i trzecim kwartale 1995 r. kontrola przebiegu restrukturyzacji finalnych producentów samochodów<sup>31</sup> wykazała, że reakcją rządu na pogłębiającą się na początku lat dziewięćdziesiątych recesję w sektorze motoryzacyjnym było podjęcie szeregu działań z zakresu szeroko podjętego interwencjonizmu gospodarczego. Celem opracowanego w lipcu 1993 r. przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu programu restrukturyzacji sektora było stworzenie warunków umożliwiających przedsiębiorstwom sektora motoryzacyjnego uzyskania zdolności do konkurencyjności na rynkach krajowych i zagranicznych. Przyjęta w 1993 r. przez Radę Ministrów *polityka względem przemysłu i rynku motoryzacyjnego* zmierzała w dwóch kierunkach: czasowej ochrony polskiego rynku przed niekontrolowanym importem oraz restrukturyzacji przemysłu samochodowego w celu poprawy efektywności jego funkcjonowania i konkurencyjności produkowanych w Polsce samochodów. Program restrukturyzacji przedsiębiorstw samochodowych przewidywał w I etapie powiązanie kapitałowe (w drodze prywatyzacji) zdolnych do transformacji przedsiębiorstw motoryzacyjnych z inwestorami zagranicznymi dysponującymi kapitałem, nowoczesnymi wyrobami i technologiami oraz w II etapie - tzw. polonizację produkcji, a także wsparcie Rządu dla inwestycji typu greenfield. Wsparcie rządowe miało polegać przede wszystkim na okresowej ochronie rynku krajowego, co zachęcałoby zagraniczne firmy samochodowe do inwestowania w Polsce poprzez wchodzenie w kapitałowe powiązania z polskimi producentami samochodów.

Indywidualne programy restrukturyzacji przedsiębiorstw skorelowane były z rządowymi założeniami, jednak ich realizacja nie przyczyniła się do zasadniczej poprawy ich sytuacji produkcyjnej i finansowej. Oparte one były z reguły na zbyt optymistycznych założeniach co do możliwości uruchomienia rentownej produkcji zmodernizowanych lub nowych pojazdów.

---

<sup>31</sup> Informacja o wynikach kontroli restrukturyzacji przemysłu motoryzacyjnego DPiH-41003-95 Marzec 1996 r.

Producenci samochodów tworzyli lub przystępowali do spółek z podmiotami zagranicznymi, co skutkowało uzyskiwaniem ulg i zwolnień spółek joint-venture z podatku dochodowego oraz opłat celnych.

Przywileje i preferencje dla inwestorów zagranicznych nie okazały się skutecznym instrumentem wspierania restrukturyzacji polskich przedsiębiorstw motoryzacyjnych, które nie uzyskiwały spodziewanych korzyści i poszukiwali partnerów zagranicznych mogących zaoferować im nowy produkt.

**Wnioski**

Ze względu na wieloletnie zacofanie technologiczne, brak konkurencji oraz stale niezaspokojony popyt, sektor przemysłu motoryzacyjnego był na początku lat dziewięćdziesiątych szczególnie wrażliwy na zderzenie z konkurencją producentów światowych. Natychmiastowe sprostanie wymogom wzrastającej konkurencji, spowodowanej transformacją gospodarki rozpoczętą na przełomie lat 80 i 90, nie było możliwe ze względu na brak kapitału niezbędnego dla sfinansowania prac konstrukcyjnych i wdrożenia do produkcji pojazdu, który klasą i ceną odpowiadałby światowym standardom. Dotychczasowe próby modernizacji produktów okazywały się nieefektywne, stąd szanse na rozwój należy upatrywać w kontraktach zawartych z koreańskim koncernem „Daewoo”, który jednak będzie możliwy pod warunkiem zwiększenia skuteczności egzekwowania zawartych umów. Obszarem szczególnego zainteresowania ze strony MPW oraz MPiH powinien być przebieg prywatyzacji finalnych producentów samochodów, bowiem niektóre umowy formułowane były w sposób uniemożliwiający wyegzekwowanie zobowiązań.

## **2.4.2. Kontrola przekształceń własnościowych FSM**

**Uprzywilejowana  
pozycja Fiata w  
negocjacjach z SP**

Przeprowadzona na przełomie 1994 r. i 1995 r. kontrola przekształceń własnościowych Fabryki Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej<sup>32</sup>, która objęła MPW, MF, FSM WWR SA<sup>33</sup> wykazała, że proces negocjacji prywatyzacyjnych, trwający od 1990 r. do 1993 r. i wybór inwestora strategicznego, zdeterminowany był trudną sytuacją ekonomiczną i wcześniejszymi powiązaniem inwestycyjnymi, licencyjnymi i handlowymi FSM z Fiatem. Wysokie zadłużenie FSM, narastające straty oraz brak środków na finansowanie działalności oraz konieczność realizacji kontraktu z 9 września 1987 r. dotyczącego produkcji Cinquecento (X1/79) powodowały, że przedsiębiorstwo nie było atrakcyjne dla innych inwestorów w branży samochodowej. Fiat wykorzystując trudną sytuację i uzależnienie FSM SA nie wyraził zainteresowania nabyciem jej akcji ani utworzeniem z nią spółki. Konsekwencją stanowiska Fiata było upoważnienie uchwałami Rady Ministrów, najpierw Ministra Przekształceń Własnościowych, a następnie Ministra Finansów, do odmiennego trybu prywatyzacji FSM.

---

<sup>32</sup> Informacja o wynikach kontroli przekształceń własnościowych Fabryki Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej, ZPW-41012-94 Styczeń 1996 r.

<sup>33</sup> Fabryka Samochodów Małolitrażowych Wytwórnia Wyrobów Różnych SA – następcą prawnym FSM.

Sposób prywatyzacji FSM SA zaprzeczał, zdaniem NIK, idei przekształceń własnościowych przedsiębiorstw państwowych, której celem winny być bezpośrednie powiązania kapitałowe podmiotów gospodarczych. W ocenie NIK, nie było właściwe bezpośrednie angażowanie się SP i Rządu RP w bieżącą działalność spółek NEWCO.

**Postanowienia  
Umowy Definitywnej**

Zasady współpracy z Fiatem określone zostały w Umowie Definitywnej podpisanej w dniu 28 maja 1992 r. pomiędzy: SP reprezentowanym przez Ministra Finansów p. Andrzeja Olechowskiego; FSM SA i Fiat Auto S.p.A. Umowa Definitywna została wdrożona do stosowania w dniu 15 września 1993 r. Strony przewidywały utworzenie trzech spółek, w których kapitał akcyjny opłacony gotówką miał objąć SP (10%) i Fiat (90%). Tryb prywatyzacji FSM SA zakładał wykorzystanie przez SP innych niż przewidziane w *ustawie o ppp* instrumentów cywilno-prawnych i aktywny jego udział w tworzeniu spółek NEWCO. Na skutek nieprawidłowości popełnionych podczas negocjowania i opiniowania Umowy Definitywnej, szereg jej postanowień wykraczało poza przywileje, które mogły być przyznane podmiotom zagranicznym na podstawie ustawy o j-v (3 rozdz.), np.:

- udzielanie ulg w poborze i płatnościach oraz odraczanie ceł wobec NEWCO,
- przyznanie Fiatowi i 1/3 kontyngentu bezcłowego samochodów osobowych importowanych do 2001 r.,
- złożenie zapewnień i przyrzeczeń dotyczących rekompensowania inwestorowi grzywien i innych sankcji dot. ochrony środowiska,
- zwolnienie Spółek NEWCO od obowiązku zatrudnienia osób odbywających zasadniczą służbę wojskową i przebywających na urloпах macierzyńskich i wychowawczych.

**Nieprawidłowości w  
określeniu  
zobowiązań SP oraz  
inwestora**

Zdaniem NIK Minister Finansów przekroczył granicę swobody umów, gdyż przyjął w imieniu SP zobowiązania za organy państwowe dotyczące ich kompetencji uregulowanych w przepisach bezwzględnie obowiązujących. Również Rada Ministrów nie miała uprawnień do wydawania uchwał rozszerzających ustawowe kompetencje Ministra Finansów.

Przykład przekształceń własnościowych FSM wskazywał, zdaniem Izby, że unormowania prawne procesów prywatyzacyjnych prowadzonych w wielkich przedsiębiorstwach nie odpowiadały potrzebom gospodarczym, a dodatkowe trudności spowodowane były brakiem przepisów o instytucji Skarbu Państwa.

Kolejna nieprawidłowość dotyczyła nieprzekazania dokumentacji, dotyczącej umowy, Ministrowi Finansów (zobowiązanemu przez RM do jej koordynacji i nadzoru). Dopiero w sierpniu 1994 r. Minister Finansów zobowiązał Biuro SP w MF do koordynacji i nadzoru nad wykonaniem umowy.

Wartość aportu wnoszonego przez SP do NEWCO ustalono na symboliczną kwotę 1,8 tys zł (18 mln zł starych) na skutek uwzględnienia w wycenie różnego rodzaju rezerw na aktywach (nawet do 100% ich wartości). Uzgodniono np. utworzenie Rezerwy Restrukturyzacyjnej w wysokości 605 mln zł, przy czym nie ustalono sposobu dysponowania tymi funduszami.

W wycenie aportu wykazano przejęcie przez Fiat Auto Poland SA długu krajowego FSM SA w wysokości 3 188,7 mld zł, podczas kiedy faktycznie przejęto tylko 1 499,6 mld (czyli o 1 689,1 mniej).

Nie zobowiązano inwestora do zaspokojenia potrzeb rynku krajowego, co w ówczesnych realiach umożliwiło Fiat Auto Poland SA częściowe sfinansowanie działalności wprowadzeniem przedpłat na samochody. Spowodowało to także uszczuplenia dochodów budżetowych z tytułu podatku obrotowego o ok. 2 600 mld zł, ponieważ część produkcji przeznaczono na eksport.

**Skutki  
prywatyzacji FSM**

Efektom prywatyzacyjnym FSM było :

- zwolnienie SP z gwarancji kredytów zagranicznych FSM i przeniesienie ich na Fiata na kwotę 7 822,7 mld starych zł,
- inwestycje kapitałowe w spółkach NEWCO ze źródeł zagranicznych wynosiły 6 613,7 mld zł, w tym Fiata 5 749,8 mld starych zł.

Zaangażowanie majątkowo-finansowe SP wynikające z prywatyzacji FSM wyniosło, wg uproszczonego szacunku NIK, ok. 20 326,5 mld starych zł, obejmując zadłużenie przejęte i uregulowane przez SP – 4 532,1 mld, wkład pieniężny do NEWCO 357,6 mld, obniżenie wartości aportu o kwotę rezerwy restrukturyzacyjnej – 6 050,0 mld, promesa zwolnień z wpłat podatku dochodowego 5 513,9, kwota zwolnień celnych – 1 200,0 mld, uszczuplenie w podatku Vat wynikające z preferencji eksportu samochodów 2 600 mld, poniesione przez MPW koszty analiz przedprywatyzacyjnych – 54,0 mld.

Zaangażowanie finansowe FIATA w utworzonych 3 spółkach NEWCO dotyczyło wpłaty 5 749,8 mld zł na podwyższenie kapitału oraz przejęcia gwarancji kredytów wniesionych wraz z majątkiem do NEWCO (7 822,6 mld zagranicznych i 1 499,6 krajowych).

23 listopada Minister PW dokonał przekształcenia FSM w jsSP FSM SA o kapitale akcyjnym 985 mld (starych) zł. Zgodnie z przyjętym wtedy 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.

**Wnioski  
pokontrolne i  
sposób ich  
wykonania**

Ustalenia kontroli wskazywały, wg NIK, na konieczność stworzenia przez Ministra Finansów systemu monitoringu realizacji Umowy Definitywnej oraz podjęcia rozmów w sprawie dostosowania treści umowy do przepisów prawa polskiego oraz umów międzynarodowych, a także podjęcia działań dotyczących m.in.

- ustalenia rzeczywistych zobowiązań FSM SA przejętych przez SP i określenie sposobu ich uregulowania,
- dokonania przez MF uzgodnień z FIATEM w sprawie rozstrzygnięcia kwestii zaległych zobowiązań i roszczeń FIATA wobec SP,

- rozstrzygnięcia przez FSM WWR SA i MF przy udziale MPW spraw dotyczących realizacji zobowiązań FSM WWR SA względem SP wynikających z umów poręczenia ,
- wyjaśnienia i rozwiązania przez MPW i MF uprawnień pracowniczych do udziału w prywatyzacji.

Minister Finansów, realizując wnioski NIK, opracował i wdrożył system monitoringu realizacji Umowy Definitywnej, zawarł z Fiatem porozumienie regulujące wzajemne zobowiązania i roszczenia wynikające z Umowy Definitywnej. Nie został natomiast zrealizowany wniosek dotyczący określenia i uregulowania zadłużenia FSM przejętego przez SP, a także realizacji uprawnień pracowniczych.

### **2.4.3. Przekształcenia własnościowe FSO**

*Wybór inwestora dla FSO*

Kontrolę restrukturyzacji i przekształceń własnościowych Fabryki Samochodów Osobowych w Warszawie NIK przeprowadziła na przełomie roku 1997/1998. Izba pozytywnie oceniła działania i decyzje podejmowane przez Ministra Przemysłu i Handlu oraz organy FSO, które doprowadziły do prywatyzacji Przedsiębiorstwa przy udziale Daewoo. Przed prywatyzacją dokonano częściowego oddłużenia FSO na kwotę ok. 87 mln zł oraz rozłożono na raty płatność, pozostałych do uregulowania, podatków na kwotę 186 mln zł. Zobowiązania w kwocie 125,2 mln zł zostały Spółce umorzone, zgodnie z zasadami ustalonymi dla b. FSO. Zawarcie „Umowy” w dniu 14 listopada 1995 r. przez Ministra PiH i kierownictwo FSO z Daewoo Corporation i Daewoo Heavy Industries zakończyło, trwający od 1991 r., proces poszukiwania inwestora strategicznego, zainteresowanego kompleksową restrukturyzacją Fabryki. NIK nie wniosła uwag co do wyboru inwestora, a postanowienia „Umowy”, w ocenie Izby, we właściwy sposób zabezpieczyły podstawowe interesy Skarbu Państwa i pracowników utworzonej Spółki Daewoo-FSO Motor, a także polskich dostawców

NIK negatywnie oceniła, że pomimo ustalonych, rocznych okresów realizacji niektórych zobowiązań, nie nałożono na Spółkę obowiązku przekazywania Skarbowi Państwa bieżącej informacji o stopniu ich wykonania.

*Zagrożenia dla funkcjonowania spółki – brak finansowania*

Stan realizacji zobowiązań umownych był prawidłowy, co nie oznaczało jednak braku zagrożeń dla powodzenia całego przedsięwzięcia. Takie zagrożenia związane były m. in. z narastającym zadłużeniem Spółki, a tym samym uzależnieniem w znacznym stopniu jej działalności od obcych źródeł zasilania. NIK zwracała uwagę na niekorzystne zjawisko ponad 4-krotnego wzrostu zadłużenia długoterminowego Spółki. Korzystnym dla Spółki było finansowanie przez inwestorów, z własnych środków, całego importu zestawów montażowych. Zadłużenie z tego tytułu, o wielkości 417 mln USD, stanowiło źródło finansowania Spółki. Dla uniknięcia narastania zadłużania Spółki, w styczniu 1998 r. wniesiono z tych wierzytelności równowartość 135 mln USD na podwyższenie kapitału zakładowego.

*Pozycja SP w Spółce*

Zapewniono udział przedstawicieli Skarbu Państwa w organach Spółki do czasu wypełnienia „Projektu Przedsięwzięcia” lub posiadania przez Skarb

Państwa co najmniej 800 tys. udziałów. Zgody SP wymagały wszelkie istotne zmiany w akcie założycielskim, mające negatywny wpływ na uprawnienia Skarbu Państwa lub pracowników.

**Gwarancje  
pracownicze**

Pracownicy Spółki Daewoo-FSO Motor i spółek utworzonych na majątku b. FSO otrzymali gwarancje zatrudnienia przez okres 3 lat oraz stosowania wynegocjowanego „Układu Pracy”, a także prawo do nieodpłatnego nabycia udziałów. W zamian, organizacje związkowe zobowiązały się do odstąpienia od organizowania strajków przez 5 lat. Nie stwierdzono naruszeń podstawowych postanowień Paktu Socjalnego.

**Nieprawidłowości**

Niedostateczne było współdziałanie Ministra SP, jako strony „Umowy”, z Ministrem Gospodarki, realizującym politykę państwa w przemyśle motoryzacyjnym, której „Umowa” była istotnym elementem, a także Ministra SP z inwestorami z Daewoo, ujawniające się brakiem reakcji na ważne propozycje składane przez koncern. Minister Gospodarki, odpowiadający za politykę bezcłowego importu, stanowiącego przynajmniej w pierwszym okresie najważniejszy element rozpoczęcia realizacji całego przedsięwzięcia z Daewoo, nie był informowany o działalności Spółki i o kierunkach jej inwestowania. Z Ministerstwem Gospodarki nie były konsultowane decyzje przygotowywane przez organy Spółki z zakresu polityki przemysłowej, za którymi głosował Skarb Państwa.

Przez okres 2 lat od utworzenia Spółki nie wypracowano sposobu weryfikowania wartości aportów wnoszonych przez inwestorów. Do końca 1997 r. dokapitalizowanie Spółki w ok. 40% odbywało się poprzez wnoszenie aportów przez inwestorów. Wykonując prawa z udziałów, Skarb Państwa, reprezentowany na Walnych Zgromadzeniach Wspólników, każdorazowo przez innego pracownika ministerstwa, głosował za podniesieniem kapitałów, bez stosownych analiz uzasadniających celowość i wartość wnoszonych aportów. Zgodnie z podjętymi już decyzjami przez organy Spółki, w docelowym kapitale zakładowym o równowartości 648 mln USD, aporty stanowiąć będą ok. 50%. Nie podważając dotychczasowych i przewidywanych form dokapitalizowania Spółki, wartość, przedmiot i celowość wnoszonych aportów powinna być - zadaniem NIK - przedmiotem analiz ze strony Skarbu Państwa.

**Wnioski**

Dynamiczny sposób inwestowania, jego rozmiary oraz różnorodność działań prowadzonych przez Spółkę i inwestorów, wymagał - zdaniem NIK - stosownego nadzoru ze strony Skarbu Państwa. Brak takiego nadzoru mógł prowadzić do rozbieżności stanowisk w momencie dokonywania ocen realizacji zobowiązań przez strony „Umowy”. Z tego też względu Izba skierowała do Ministra SP wnioski pokontrolne, dotyczące w szczególności konieczności podjęcia działań zwiększających nadzór Skarbu Państwa nad realizacją całości kontraktów z Daewoo.

**Niewykonanie  
wniosków NIK przez  
Ministra SP**

Minister SP nie wykonał wniosków NIK, których nie kwestionował na etapie realizacji wyników kontroli. Minister Gospodarki - nawiązując do wystąpienia

pokontrolnego NIK - sugerował Ministrowi SP ustanowienie wspólnego nadzoru realizacji wszystkich umów zawartych przez SP z inwestorami strategicznymi w przemyśle motoryzacyjnym. Pomimo wielokrotnego powtarzania<sup>34</sup> przez MG propozycji powołania międzyresortowego zespołu, Minister SP nie doprowadził do jego powołania. Minister Gospodarki przedstawił na posiedzeniu KERM w dniu 11 stycznia 2001 r. „Informację o sytuacji w sektorze motoryzacyjnym” i wystąpił z wnioskiem o powołanie Międzyresortowego Zespołu do spraw opracowania rozwiązań długofalowych wobec sektora motoryzacyjnego. Zespół został powołany przez KERM w dniu 18 stycznia 2001r.

NIK nie podziela oceny, zawartej w wyjaśnieniach udzielonych w dniu 15 listopada 2001 r kontrolerom przez Ministra SP, w sprawie niepowołania międzyresortowego zespołu jakoby wniosek pokontrolny „jest sformułowany w sposób niezgodny z zapisami Umowy z roku 1995”, ponieważ:

- wniosek NIK dotyczył ustalenia zasad współdziałania Ministra SP z Ministrem Gospodarki w sprawie realizacji Umowy Wspólnego Przedsięwzięcia m. in. w zakresie „...polityki motoryzacyjnej realizowanej w spółkach z udziałem DAEWOO i Skarbu Państwa...”, a nie „...realizacji (za pomocą uprawnień właścicielskich) określonej polityki motoryzacyjnej...” w spółce DAEWOO-FSO SA, jak stwierdza Pan Minister,
- w odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne Minister SP nie wniósł zastrzeżeń dotyczących wniosków i zobowiązał się do ich realizacji.

Niewykonanie przez Ministra SP wniosku NIK dotyczącego sposobu rozliczania nakładów inwestycyjnych, dokonywanych w Daewoo-FSO Motor Sp. z o.o., z podziałem na podnoszenie kapitału w ramach „Kwoty Gwarantowanych Inwestycji”, a także inwestycji związanych z SKD i CKD oraz realizowanych z pożyczek, kredytów i ze środków własnych Spółki, nie pozwoliło na uniknięcie sporu z inwestorem. Spór pomiędzy MSP, a inwestorem powstał na tle interpretacji, określonego umową, sposobu realizacji inwestycji. Zgodnie z UWP inwestor był zobligowany zainwestować, lub spowodować dokonanie przez Spółkę inwestycji; częściowo w formie wkładu do kapitału zakładowego Spółki oraz w formie pożyczek Daewoo dla Spółki, oprocentowanych według stopy LIBOR. Ministerstwo SP nie wniósł zastrzeżeń co do inwestycji w formie wkładu do kapitału, natomiast część zainwestowanej kwoty, w wysokości 324,01 mln USD pochodziła, zdaniem MSP, z kredytów kupieckich polegających na dostawach z odroczoną płatnością, a nie z pożyczek dla Spółki, jak przewidywała to UWP. W efekcie opisanego wyżej sporu - do dnia zakończenia kontroli - Minister Skarbu Państwa nie wydał decyzji o uznaniu (bądź odmowie uznania) wykonania przez Daewoo inwestycji z pierwszego okresu inwestycyjnego, który zakończył się 14 marca 1999 r.

---

<sup>34</sup> O potrzebie powołania międzyresortowego zespołu, którego zadaniem byłoby nadzorowanie i monitorowanie realizacji wszystkich umów zawartych przez SP z inwestorami strategicznymi w przemyśle samochodowym, Minister SP był informowany przez Ministra Gospodarki w pismach: PP-4/JK1597w98 z dnia 15 czerwca 1998r.; PP-11/JK/873w/99 z dnia 11 marca 1999 r.; PP-11/JK2053w/99 z dnia 28 lipca 1999 r.; PP/JK2596w/99 z dnia 15 września 1999 r.; PP-11/JK584w/2000 z dnia 29 lutego 2000 r.



#### **2.4.4. Prywatyzacja ZS Jelcz SA**

Kontrola prawidłowości przebiegu prywatyzacji ZS Jelcz SA przeprowadzona w 1998 r. przez Delegaturę NIK we Wrocławiu<sup>35</sup>, wykazała, że:

- w statucie Spółki nie określono wartości kapitału zapasowego JELCZ SA wynoszącego prawie 9 mln zł mimo, iż według przepisu art. 11 *ustawy z dnia 13 lipca 1990 r. o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych* (Dz.U. Nr 51, poz. 298), statut spółki winien określać część kapitału własnego tworzącego kapitał akcyjny oraz część kapitału własnego tworzącego kapitał zapasowy
- w JELCZ SA świadomie sporządzono dokumenty potwierdzające nieprawdę o przyjęciu na stan i do eksploatacji 2 obrabiarek o wartości łącznej prawie 4 mln zł, która miała zwiększyć kapitał spółki w wyniku realizacji zobowiązań inwestycyjnych.
- z końcem 1997 r. Zarząd JELCZ SA powziął decyzję o zakupie od SZC SA 100% udziałów Spółki z o.o. Głowno-Centrum w Głownie, nie dysponując przy tym opracowaniem, z którego wynikałyby korzyści z tego zakupu dla Spółki. Ceną, za jaką SZC SA odsprzedała JELCZ SA całość udziałów Spółki z o.o. Głowno-Centrum, była wartość nominalna tych udziałów w kwocie 20,92 mln zł, przy czym w pochodzącej z dnia 23 grudnia 1997 r. wycenie Spółki z o.o. Głowno-Centrum (której Zarząd JELCZ SA nie znał w czasie podejmowania decyzji o kupnie udziałów tej spółki), jej wartość rynkową oszacowano na 20,4 mln zł. Oprócz niezajomości wartości nabywanego podmiotu, Zarząd JELCZ SA nie posiadał orientacji w kwestii kondycji finansowej Spółki z o.o. Głowno-Centrum. Kontrola ustaliła bowiem, iż na koniec 1997 r. zobowiązania długoterminowe tej spółki wynosiły 1,6 mln zł, a z tytułu kredytów krótkoterminowych 20,2 mln zł. Natomiast wynikiem finansowym działalności gospodarczej w tym roku była strata netto w kwocie 2,2 mln zł, przy wartości przychodów ze sprzedaży w kwocie 39,2 mln zł.

NIK wniosowała do Zarządu Spółki o uzupełnienie statutu ZS Jelcz SA o wielkość kapitału zapasowego oraz o przeprowadzenie analizy sytuacji ekonomiczno-finansowej Spółki z o.o. Głowno-Centrum oraz możliwości wykorzystania jej potencjału techniczno-produkcyjnego.

### **3. Zobowiązania inwestorskie**

Źródłem zobowiązań inwestorów uczestniczących w przekształceniach własnościowych przedsiębiorstw samochodowych były postanowienia umów prywatyzacyjnych, umów j-v i umów cywilnoprawnych. Od wykonania zobowiązań uzależniano przyznawanie inwestorom ulg i zwolnień podatkowych przez Ministra Finansów i Urzędy Skarbowe.

---

<sup>35</sup> Kontrola doraźna R98/001/LWR01

### 3.1. Zobowiązania inwestycyjne i kapitałowe

Łączna wielkość zobowiązań inwestycyjnych, rozumianych jako nakłady na podwyższanie kapitałów spółek oraz jako nakłady inwestycyjne inwestorów i spółek na podwyższanie i unowocześnianie potencjału produkcyjnego i rynkowego, wyniosła ok. 5,6 mld zł. Inwestorzy zobowiązali się do podwyższenia kapitałów Spółek o ponad 2 mld zł, z tego ok. 42 % miała być opłacona gotówką. Szczegółowe dane dotyczące oszacowania<sup>36</sup> zobowiązań poszczególnych inwestorów zamieszczono w tabeli :

w tys. zł

Spółka/Inwestor	wkład do kapitału		Łączne nakłady kapitałowe i inwestycyjne
	aport	gotówka	
ZS "Jelcz" SA	48.000	30.415	152.899
Autosan SA		6.342	39.442
Star			61.000
<b>Razem Spółki Grupy Zasada</b>	<b>48.000</b>	<b>36.757</b>	<b>253.341</b>
DMP-Lubli SA		477.972	1.171.500
Daewo-FSO Motor SA	1.109.342		2.773.354
<b>Razem Daewoo</b>	<b>1.109.342</b>	<b>477.972</b>	<b>3.904.854</b>
<b>Volkswagen</b>	<b>18.742</b>		<b>18.742</b>
<b>Fiat</b>		<b>321.944</b>	<b>1.350.000</b>
<b>RAZEM</b>	<b>1.176.084</b>	<b>836.673</b>	<b>5.566.937</b>

Źródło : dane NIK na podstawie wyników kontroli.

Niezależnie od zobowiązań związanych z nakładami finansowymi inwestorzy podejmowali zobowiązania dotyczące kontynuowania i unowocześniania dotychczasowej produkcji oraz zwiększania stopnia jej polonizacji. Podjęte przez inwestorów zobowiązania dotyczyły m.in.:

- produkcji w latach 1991-1997 co najmniej 400 tys. szt. samochodów Cinquecento, a następnie ich produkcję na poziomie 100 tys. szt. rocznie,
- wybudowanie nowej fabryki samochodów dostawczych w Lublinie o zdolności produkcyjnej na poziomie 100 tys. szt. rocznie,
- utrzymania produkcji samochodu polonez i uzyskania do końca 2001 r. co najmniej 80% polonizacji modelu T-100 i 60% modelu M-100 i J-100,
- transferu know-how i nowoczesnej technologii koncernu Mercedes-Benz oraz wprowadzenia do produkcji ZS Jelcz SA i AUTOSAN SA produktów Mercedes-Benz najnowszej generacji.

### 3.2. Źródła zobowiązań inwestorskich

Tylko w jednej spośród siedmiu omawianych w niniejszej kontroli prywatyzacji doszło do podpisania typowej umowy prywatyzacyjnej, polegającej na sprzedaży inwestorowi akcji prywatyzowanego podmiotu. W czterech przypadkach prywatyzacja polegała na utworzeniu spółek j-v. W dwóch inwestor strategiczny został wyłoniony w wyniku rynkowych procesów restrukturyzacji kapitałowej, a jego zobowiązania zostały określone w umowie cywilnoprawnej z reprezentantem SP. Charakter umowy przesądzał o możliwości egzekwowania przez SP realizacji zobowiązań oraz ew. dochodzenia roszczeń z umów.

<sup>36</sup> Zobowiązania podejmowane były w różnych okresach i określane w różnych walutach i jednostkach rozliczeniowych. Przy szacowaniu ich wartości złotej przyjmowano kursy poszczególnych walut w momencie podejmowania zobowiązania.

### 3.2.1. Zobowiązania określone w umowie sprzedaży akcji

15 marca 1995 r. pomiędzy SP, reprezentowanym przez Ministra Przekształceń Własnościowych, a Sobiesław Zasada Centrum SA została zawarta umowa sprzedaży 1 361 700 akcji **Zakładów Samochodowych "Jelcz" SA** stanowiących 51 % kapitału akcyjnego za kwotę 12 010 194 zł. Kupujący zobowiązał się do :

- podwyższenia kapitału akcyjnego poprzez wniesienie wkładów niepieniężnych o wartości 48 000 tys. zł, w ciągu dziewięciu miesięcy od zawarcia umowy,
- podwyższenia kapitału akcyjnego poprzez wniesienie wkładów pieniężnych stanowiących równowartość 17 500 tys. DEM, wg średniego kursu NBP z dnia wniesienia tych wkładów, w ciągu trzech lat od zawarcia umowy,
- zapewnienia, że Spółka zrealizuje w ciągu trzech lat od zawarcia umowy program inwestycyjny o nakładach w wysokości co najmniej równowartości 23 085 tys. DEM, z tego co najmniej 9 320 tys. DEM stanowiąc będą nakłady na park maszynowy,
- niepobierania dywidendy w ciągu trzech lat od zawarcia umowy,
- zakupu środków trwałych i sprzętu na równowartość w zł 14 000 DEM przeznaczonych w celu zaspokojenia potrzeb związanych ze sprzedażą i serwisem wyrobów Spółki w ciągu trzech lat od zawarcia umowy,
- utrzymania udziału produktów polskich w kosztach ogółem zakupu komponentów i surowców na poziomie co najmniej 40%, a w nowo uruchamianych wyrobach co najmniej 17% w ciągu trzech lat od zawarcia umowy ,
- zapewnienia Spółce przez okres od jednego roku do trzech lat od zawarcia umowy uprawnień do produkcji w systemie SKD<sup>37</sup> lub CKD<sup>38</sup> co najmniej 80% pojazdów,
- utrzymania zatrudnienia średniorocznego na poziomie nie niższym niż 3 141 osób.

Kary umowne w razie niewykonania zobowiązań, które zostaną potwierdzone sprawozdaniem biegłych rewidentów, określono w wysokości kwot równych niewykonanym zobowiązaniom oraz równowartości rocznego wynagrodzenia pracowników brakujących do określonego w umowie limitu.

Kupujący zobowiązał się ponadto do niezbywania i niezastawiania akcji Spółki do czasu ich dopuszczenia do publicznego obrotu i nie wcześniej niż po 42 miesiącach od zawarcie umowy, nie przerywania działalności statutowej Spółki oraz odkupienia od Skarbu Państwa pozostałych akcji Spółki, ale nie wcześniej niż po trzech latach i nie później niż po pięciu od zawarcia umowy.

---

<sup>37</sup> Polega na montażu pojazdów z podzespołów o ograniczonym stopniu rozłożenia części (ang. Semi Knocked Down).

<sup>38</sup> Polega na procesie produkcyjno-montażowym z detali i podzespołów o rozszerzonym stopniu rozłożenia części (ang. Completely Knocked Down).

Wykonanie zobowiązań miało podlegać weryfikacji przez niezależnego biegłego rewidenta, wyznaczonego przez kupującego w porozumieniu ze sprzedającym. Strony uzgodniły, że ustalenia biegłego rewidenta, co do wykonania lub niewykonania zobowiązań przez kupującego, będą wiążące dla stron.

### **3.2.2. Zobowiązania określone w umowach spółek z udziałem zagranicznym**

#### **Umowa Definitywna z Fiat AUTO S.p.A.**

W Umowie Definitywnej z dnia 28 maja 1992 r. zawartej pomiędzy SP i FSM SA a Fiat AUTO S.p.A. ustalono m.in. zobowiązania Fiata jako:

- wniesienie do NEWCO równowartości kwoty 145 021 tys. ECU dla objęcia 90 % kapitału,
- objęcie akcji wyemitowanych przez każdą ze Spółek NEWCO (jednak bez określenia ich wartości i ilości),
- przejęcie przez NEWCO zadłużenia zagranicznego FSM SA w kwocie ok. 409,1 mln ECU (ok. 780 mln zł),
- przejęcie przez Fiat Auto Poland SA zrestrukturyzowanego zadłużenia krajowego FSM SA kwocie nominalnej 78,4 mln ECU (ok. 150 mln zł),
- dokonania w okresie 1992-2001 nakładów inwestycyjnych związanych z rozwijaniem produkcji, niezawodnością działania urządzeń produkcyjnych, ochroną środowiska i bezpieczeństwem pracy w wysokości ogółem 1 043 mld lirów włoskich co stanowiło równowartość ok. 1,35 mld zł,
- zobowiązania do zakupu od Fiat Auto Poland SA 400 tys.szt samochodów Cinquecento w okresie od czerwca 1991 do grudnia 1997, następnie co najmniej 100 tys. szt. rocznie. poprzez inkorporowanie do Umowy Definitywnej kontraktu o współpracy przemysłowej i handlowej zawarty w 1997 roku pomiędzy Fiat Auto S.p.A. i Polmotem (tzw X179), w którym określono zasady ustalania cen na samochody Cinquecento,
- osiągnięcie w okresie 1992-1997 wielkości produkcji na eksport w wysokości 821,8 tys. szt. samochodów, a na kraj 595,5 tys. szt.,
- rozszerzanie sieci sprzedaży,
- utrzymania poziomu zatrudnienia, nie mniej niż 15 000 osób na koniec 1997 r.,
- szkolenie pracowników,
- maksymalizację pozycji handlowej oraz rentowności spółek, zapewniając jednocześnie wysoką jakość produkcji i usług,
- zwiększanie udziałów krajowych dostaw części i materiałów,
- zobowiązanie do zwiększania udziału krajowych dostaw części i materiałów

Skarb Państwa zapewnił i przyrzekł udzielenie NEWCO tzw. „Ochrony rządowej i przywilejów”, a w szczególności :

- udzielenie przywilejów dotyczących opłat importowych, importu w ramach wolnocłowych kontyngentów i opodatkowania,
- udzielenie ochrony i przywilejów w zakresie korzystania ze środowiska naturalnego;

- nie ingerowanie w cenotwórstwo wyrobów NEWCO.

Postanowienia umowy nie przewidywały kar umownych dla inwestora za niewykonanie zobowiązań, jak również nie określały sposobu weryfikacji zobowiązań. Przyrzeczenia i zapewnienia Fiata sprowadzały się jedynie do potwierdzenia zdolności do zawarcia Umowy Definitywnej oraz dysponowania kwotą do podwyższenia kapitału akcyjnego. Nie określono odpowiedzialności Fiata za realizację planu działalności gospodarczej, mimo iż była ona bezpośrednio powiązana z pakietem przywilejów i ochrony rządowej.

22 czerwca 1996 r. zostało zawarte porozumienie pomiędzy Skarbem Państwa, a Fiat Auto S.p.A., które miało na celu rozwiązanie problemów związanych z realizacją Umowy Definitywnej. Fiat zrezygnował z roszczeń wynikających z naruszenia przez SP zobowiązań na łączną kwotę ok. 140 mln zł, uzyskując w zamian odstąpienie od roszczeń wobec Spółki ze strony SP na łączną kwotę ok. 8 mln zł. Fiat oświadczył ponadto, że uzyskane wcześniej zwolnienia dla spółek Magnetti Marelli Poland SA<sup>39</sup>, Teksid Poland SA<sup>40</sup>, Fiat Auto Poland SA<sup>41</sup> są satysfakcjonujące. Uzgodniono, że ulgi podatkowe uzależnione będą od wykonania przez inwestora Działań Głównych, do których zaliczono:

- kontynuowanie produkcji modelu 126 na poziomie odpowiadającym zapotrzebowaniu rynku (krajowego i eksportu),
- zwiększenie produkcji modelu Cinquecento do poziomu pełnego zaspokojenia popytu zarówno na rynku krajowym i zagranicznym,
- rozpoczęcie produkcji i rozwój produkcji nowego modelu zgodnie z wymogami popytu rynkowego,
- rozpoczęcie montażu modelu UNO lub TIPO,
- wykonanie inwestycji ustalonych w planie stanowiącym załącznik do umowy.

Postanowienia Umowy Definitywnej znalazły odzwierciedlenie w decyzjach o zwolnieniu z podatku dochodowego, w których zastrzeżono, że wysokość zwolnienia może zostać obniżona najwyżej o 40%, jeśli Spółka nie wdroży chociażby jednego z Głównych Działań określonych w Umowie Definitywnej. W decyzji określono, że wdrażanie Głównych Działań będzie potwierdzane przez strony na piśmie w każdym roku w okresie korzystania przez Spółkę ze zwolnienia.

#### **Umowa o inwestycje z Volkswagen AG**

19 maja 1993 r. pomiędzy Skarbem Państwa reprezentowanym przez Ministra Przemysłu i Handlu a **Volkswagen AG** z siedzibą w Wolfsburgu (Niemcy) została zawarta „UMOWA O INWESTYCJE”, w której strony uzgodniły, że Volkswagen zawarze spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością „Volkswagen

---

<sup>39</sup> Decyzja Nr PO 4/N-722-88/j.v./93 Ministra Finansów z dnia 10 stycznia 1994 r. dotycząca zaniechania poboru od firmy Magneti Marelli Poland SA podatku dochodowego do wysokości objętych i opłaconych do 31 grudnia 1993 r. udziałów za kwotę 7 647 777 992 lirów włoskich tj. 9.511.000 zł.

<sup>40</sup> Decyzja Nr PO 4/N-722-87/j.v./93 Ministra Finansów z dnia 28 stycznia 1994 r. dotycząca zaniechania poboru od firmy Teksid Poland do wysokości objętych i opłaconych do dnia 31 grudnia 1993 r. akcji za kwotę 20 684 550 388 lirów włoskich, tj. 2 564 600 zł.

<sup>41</sup> Decyzja Nr PO 4/n-722-25/j.v./95 Ministra Finansów z dnia 22 marca 1996 r. o zwolnieniu Fiat Auto Poland SA z podatku dochodowego do wysokości objętych i opłaconych do 31 grudnia 1993 r. akcji o wartości 518 038 100 zł.

Poznań” z Tarpan Sp. z o.o. (która miała powstać z przekształcenia Fabryki Samochodów Rolniczych „Polmo”). Volkswagen AG zobowiązała się do :

- wniesienia do „Volkswagen Poznań” Sp. z o.o. udziałów w gotówce, środkach trwałych oraz know-how,
- udzielenia Tarpanowi Sp. z o.o. prawa pierwszeństwa przy realizacji zamówień oraz wprowadzenia go na listę światowych dostawców Volkswagena (pod warunkiem spełnienia wymogów jakościowych i cenowych Volkswagena),
- zaoferowania Polsce lub trzeciej stronie wskazanej przez Polskę swoich udziałów w Volkswagen Polska Sp. z o.o. po wartości księgowej, w przypadku zawieszenia działalności gospodarczej na okres dłuższy niż 12 miesięcy,
- dołożenia przez Volkswagen Polska Sp. z o.o. starań do zatrudnienia 180 pracowników Polmo.

Strona polska zobowiązała się m. in. do :

- udzielenia Volkswagen Polska Sp. z o.o. zwolnienia w podatku dochodowym do wysokości wkładu Volkswagena oraz zwolnienia tego wkładu z opłat celnych,
- powstrzymania się od nakładania opłat celnych od importu zestawów SKD/CKD, pod warunkiem produkcji co najmniej 1000 samochodów rocznie,
- utrzymania wysokości stawek celnych na kompletne pojazdy samochodowe zgodnie z Umową przejściową z UE z dnia 1 kwietnia 1992 r.,
- udzielania Volkswagenowi innych zachęt na zasadach analogicznych na jakich udzielane będą ewentualnym innym inwestorom w branży motoryzacyjnej.

**FS LUBLIN**  
**Umowa Spółki**  
**Joint Venture**

27 czerwca 1995 r. została zawarta umowa spółki joint venture pomiędzy Daewoo Heavy Industries Ltd. i Daewoo Corporation, zwanymi dalej Daewoo, a Fabryką Samochodów w Lublinie (FS). Strony uzgodniły, że założą Spółkę Daewoo Motor Polska Sp. z o.o.<sup>42</sup> o kapitale zakładowym stanowiącym równowartość 58 000 tys. USD, który w całości zostanie pokryty aportem na drodze przeniesienia na rzecz Spółki wszystkich aktywów FS. Daewoo zobowiązało się wnieść do kapitału 10 000 tys. USD oraz odkupić od FS taką liczbę udziałów, która zapewni im posiadanie 61,11% kapitału za kwotę 17 500 tys. USD, a następnie wnieść następne wkłady do kapitału w wysokości 26 428 571 USD i pokryć je gotówką bądź aportem. Strony uzgodniły, że FS będzie mogła zbyć udziały o wartości do kwoty 15 000 tys. USD na rzecz swoich wierzycieli i udziałów o wartości do 7 000 tys. USD w celu sfinansowania pożyczek dla pracowników na nabycie udziałów. W związku z zawarciem przez Daewoo umowy j-v z FSO w Warszawie i Skarbem Państwa dokonano w dniu 13 października 1997 r. zmiany umowy, polegającej na zamianie rozwoju produkcji samochodów osobowych samochodami dostawczymi.

---

<sup>42</sup> w języku angielskim - Daewoo Motor Poland Corporation.

Po uwzględnieniu wprowadzonych zmian, inwestor zobowiązał się do:

- A. Utrzymania produkcji pojazdów „Lublin” do 2000 roku, kiedy miały być wprowadzone nowe pojazdy dostawcze.
- B. Wybudowania na nieruchomościach Spółki do końca 2000 roku nowej fabryki samochodów dostawczych LD-100 o zdolności produkcyjnej na poziomie 100 tys. szt.
- C. Osiągnięcia poziomu inwestycji o wartości 500 000 tys. USD z tym, że:
  - łączna kwota nakładów Spółki i Spółek zależnych w rzeczowy majątek trwały wyniesie przed końcem 2001 roku nie mniej niż 350 000 tys. USD (Kwota Gwarantowanych Inwestycji), z których 30% miało być sfinansowane na drodze podwyższenia kapitału,
  - Daewoo zobowiązało się zorganizować konieczne źródła finansowania ww. docelowych inwestycji poprzez udzielenie i/lub skuteczne gwarantowanie kredytów (pożyczek) lub podwyższenie kapitału zakładowego bez konieczności dokonania wkładów kapitałowych przez udziałowców mniejszościowych,
  - Kowota Gwarantowanych Inwestycji nie obejmuje wkładów do kapitałów spółek zależnych i udzielanych im inwestycji.
4. Uzyskania udziału krajowego w produkcji do końca 2000 r. na poziomie nie mniejszym niż 80% , a w przypadku nowych modeli nie mniej niż 50% do końca 2001 r. i nie mniej niż 75% do końca 2002 r. Plan na lata 1996-2001 (zawarty w załączniku nr III do umowy JV) zakładał wyprodukowanie 250.199 samochodów, z czego na eksport 55 414 sztuk.
5. Przejęcia przez Spółkę co najmniej 6 426 pracowników FS i utrzymanie takiego poziomu zatrudnienia przez dwa lata, a w przypadku niedotrzymania tego zobowiązania, zapłacenia przez Spółkę Skarbowi Państwa kary równej łącznej wysokości wynagrodzenia jakie należałoby się zwolnionym osobom do upływu ww. dwuletniego okresu.
6. Sfinansowania pracownikom zakupu udziałów do kwoty 3 500 tys. USD poprzez wskazanie pożyczkodawcy bezprocentowych pożyczek zabezpieczonych na zakupionych przez pracowników udziałach i zagwarantowanie spłaty tych pożyczek w formie dywidend wypłaconych przez Spółkę w okresie 10 lat poczynając od 1 stycznia 1996 roku. W wypadku gdyby dywidenda nie wystarczyła na spłacenie pożyczki, pożyczka miała być umorzona.
7. Wypłaty wierzycielom FS posiadającym udziały Spółki, corocznej dywidendy w wysokości 4% wartości udziałów, w przypadku gdyby takiej dywidendy nie gwarantowała Spółka. Wierzycielom przysługiwało także prawo zbycia swoich udziałów na rzecz Daewoo w ciągu 30 dni od utworzenia JV lub w dniu 31 marca 1999 r.

Wejście w życie umowy uzależniono od uzyskania promesy Ministra Finansów, że udzieli Spółce zwolnienia z podatków dochodowych od osób prawnych w kwocie co najmniej równoważnej pięćdziesięciu procentom całkowitej inwestycji w kapitale zakładowym Spółki (z wyłączeniem kwoty przeznaczonej na wykup udziałów znajdujących się w obiegu), dokonanych

przez Daewoo w okresie 24 miesięcy od utworzenia JV. Promesa miała podlegać warunkom, że wartość inwestycji będzie wyższa niż dwa miliony ECU.

**Umowa Wspólnego  
Przedsięwzięcia  
Daewoo-FSO**

W dniu 14 listopada 1995 r. zawarto umowę wspólnego przedsięwzięcia pomiędzy Skarbem Państwa reprezentowanym przez Ministra Przemysłu i Handlu i Fabryką Samochodów Osobowych w Warszawie, a Daewoo Corporation i Daewoo Heavy Industries Ltd.<sup>43</sup> Strony umowy postanowiły powołać spółkę Daewoo-FSO Motor, której przedmiotem będzie montaż i produkcja pojazdów samochodowych oraz ich części i elementów składowych, marketing i sprzedaż, w tym eksport, wyrobów montowanych lub wyprodukowanych przez Spółkę oraz świadczenie usług posprzedażnych. Daewoo zobowiązało się m.in. do :

- A. Zainwestowania przez Daewoo lub Spółkę do końca 2001 roku kwoty stanowiącej równowartość 1 121 000 000 USD w środki trwałe – tzw. Kwota Gwarantowanych Inwestycji (KGI). Harmonogram nakładów inwestycyjnych określono w załączniku nr III do UWP.

mln USD					
1996	1997	1998	1999	2000	2001
88,5	310	285,5	261	157	19

- B. Wniesienia do kapitału Spółki kwoty 448 400 000 USD (40% KGI) bez potrzeby wnoszenia wkładów przez innych udziałowców.
- C. Udzielenia Spółce pożyczek (oprocentowanych wg stopy LIBOR dla sześciomiesięcznych depozytów w USD powiększonej o 1,75% rocznie) na kwotę 672 600 000 USD (60% KGI).
- D. Uzyskania do końca 2001 roku Udziału Produkcji Miejscowej w samochodach nowych modeli co najmniej 80% dla modelu T-100 i 60 % dla modelu M-100 i J-100.

### **3.2.3. Zobowiązania wynikające z umowy cywilnoprawnej**

20 grudnia 1995 r. pomiędzy Ministrem Przemysłu i Handlu a „Sobiesław Zasada Centrum” SA, która występowała także w imieniu podmiotów zależnych, tj. ZS JELCZ SA (udział kapitałowy 51%), AUTOSAN SA (udział kapitałowy 52%), Fabryki Przekładni Samochodowych SA w Tczewie (udział kapitałowy 57 %), ZS „Star” SA (udział kapitałowy 28%), „Główno Centrum” SA – dawniej Wojskowe Zakłady Motoryzacyjne (udział kapitałowy 100%), ponadto tworzonych spółek zależnych ze 100% udziałem „Sobiesław Zasada Centrum” SA, a także w bliskiej przyszłości FSS „Polmo-SHL” w Kielcach (spodziewany udział kapitałowy 56%), zostało zawarte porozumienie w sprawie restrukturyzacji polskiego przemysłu motoryzacyjnego

<sup>43</sup> Sposób zawarcia i postanowienia umowy zostały szczegółowo opisane i ocenione w *Informacji o wynikach kontroli prywatyzacji Fabryki Samochodów Osobowych w Warszawie z ..... 1999 roku*



(Porozumienie). Strony Porozumienia stwierdziły, że "Sobiesław Zasada Centrum" SA, realizując przedstawiony w załącznikach 1 i 2 do Porozumienia program gospodarczy pełni rolę inwestora strategicznego w polskim przemyśle samochodów użytkowych. "Sobiesław Zasada Centrum" SA oświadczyła, że jej zaangażowanie w polski przemysł pojazdów użytkowych ma charakter długofalowy, a jego celem jest modernizacja tej branży, czemu służy podejmowanie produkcji samochodów użytkowych w Polsce z wykorzystaniem możliwości transferu know-how i nowoczesnej technologii koncernu Mercedes-Benz, ale w oparciu o stale rosnący udział krajowego potencjału wytwórczego.

"Sobiesław Zasada Centrum" SA zobowiązała się do zrestrukturyzowania przedsiębiorstw Grupy ZASADA poprzez inwestycje bezpośrednie, modernizację, udostępnianie nowoczesnych technologii i know-how, utrzymania i rozwoju ich potencjału produkcyjnego (majątek i zatrudnienie), a także do wprowadzenia do produkcji ZS JELCZ SA i AUTOSAN SA produktów Mercedes-Benz najnowszej generacji. "Sobiesław Zasada Centrum" SA zobowiązała się do rozwinięcia montażu z systemu SKD do montażu w systemie CKD i produkcji z równoczesnym maksymalizowaniem udziału krajowego. "Sobiesław Zasada Centrum" SA zobowiązała się przeznaczać nie mniej niż 65% zysków netto osiąganych przez przedsiębiorstwa Grupy ZASADA na podwyższanie kapitału oraz finansowanie inwestycji.

Minister Przemysłu i Handlu zobowiązał się w Porozumieniu do popierania starań "Sobiesław Zasada Centrum" SA uzyskania od Ministra Finansów ulg podatkowych nie gorszych niż dla innych inwestorów w sektorze motoryzacyjnym oraz zadeklarował, że dołoży starań, by uregulować prawnie działalność gospodarczą, polegającą na montażu przemysłowym samochodów tak, żeby była możliwość określenia warunków korzystania ze zwolnień celnych przy imporcie komponentów do montażu przemysłowego pojazdów samochodowych, w sposób stymulujący wzrost wykorzystania polskiego potencjału produkcyjnego. Minister Przemysłu i Handlu zobowiązał się do inicjowania działań w zakresie nie nakładania opłat celnych na narzędzia, know-how, technologię, maszyny oraz wyposażenie, które będą wniesione aportem w celu modernizacji przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego, w tym przedsiębiorstw wchodzących w skład Grupy ZASADA. Ponadto Minister Przemysłu i Handlu zadeklarował, że będzie popierał "Sobiesław Zasada Centrum" SA w zakresie uzyskania dalszych „zachęt”, jeśli takie zachęty zostaną zaproponowane innym inwestorom.

Porozumienie nie przewidywało kar umownych za jego niewykonanie lub nienależyte wykonanie.

W załączniku Nr 2 do Porozumienia wyspecyfikowano szczegółowe nakłady gotówkowe "Sobiesław Zasada Centrum" SA na restrukturyzację i modernizację przedsiębiorstw Grupy ZASADA na lata 1995-1998, które określono jak niżej :

w tys. zł

Podmiot	1995	1996	1997	1998	Razem
ZS JELCZ SA		15 200	21 000	18 547	54 747
WZM w Głownie		3 268	3 268	1 634	8 170
AUTOSAN SA	6 342				6 342
<b>RAZEM*</b>	6 342	15 200	21 000	18 547	61 089

\* Łączne nakłady podano bez kwot dotyczących WZM w Głownie, które ZS JELCZ SA odkupiła od "Sobiesław Zasada Centrum" SA

Źródło : załącznik nr 2 do porozumienia

W załączniku Nr 2 do Porozumienia przedstawiono także program inwestycyjny na lata 1996-2000 w podziale na poszczególne przedsiębiorstwa, który zawierał poniższe kwoty :

Podmiot	1996	1997	1998	1999	2000	Σ
AUTOSAN SA	5.600	5.000	7.000	7.500	8.000	33.100
ZS JELCZ SA	11.597	18.401	11.000	12.000	12.000	64.998
ZS STAR SA	12.000	21.700	8.800	9.100	9.400	61.000
FSS POLMO SHL	6.000	6.100	6.500	6.800	7.100	32.500
FPS w Tczewie	3.000	3.000	3.000	3.100	3.300	15.400
Głowno Centrum SA	2.800	3.000	3.200	3.200	3.200	15.400
<b>RAZEM</b>	40.997	57.201	39.500	41.700	43.000	222.398

Źródło : załącznik nr 2 do Porozumienia

## 4. Wykonanie zobowiązań

Wykonane zostały zobowiązania do podwyższenia kapitałów spółek. Nie w pełni wykonano zobowiązania do poniesienia nakładów inwestycyjnych, co było niezgodne z postanowieniami umów prywatyzacyjnych. Wykonanie zobowiązań produkcyjnych, dotyczących stopnia polonizacji produkcji oraz tzw. pracowniczych, było zróżnicowane.

### 4.1. Podwyższenie kapitałów spółek i inwestycje

Wszyscy inwestorzy, z wyjątkiem Daewoo w Spółce DMP, wykonali zobowiązania do podwyższenia kapitałów Spółek. Kapitały Spółek zostały podwyższone łącznie o kwotę ok. 2,9 mld zł, co stanowiło przekroczenie zobowiązań o ok. 0,9 mld.

Nie wykonano natomiast zobowiązań do dokonania nakładów inwestycyjnych finansowanych ze środków nie pochodzących z podwyższania kapitałów spółek. W wyniku niewykonania zobowiązań inwestycyjnych przez Zasada SA i Daewoo łączne zobowiązania do dokonania nakładów inwestycyjnych i kapitałowych zostały wykonane w ok. 91 %. Nakłady inwestycyjne, finansowane zarówno z podwyższenia kapitału, jak i ze środków własnych spółek, wyniosły ok. 5,0 mld zł w stosunku do zobowiązań w wys. 5,6 mld.

Szczegółowe informacje na temat wielkości wykonanych zobowiązań zamieszczono w tabeli:

Zakład	Razem nakłady w tys. zł	Podwyższenie kapitału	
		gotówka tys. zł	aport w tys. zł
ZS "Jelcz" SA	131.036	34.629	48.000
Autosan SA	53.243	24.842	
Star	46.523	30.050	
<b>Razem Spółki Grupy Zasada</b>	<b>230.802</b>	<b>89.521</b>	<b>48.000</b>

Informacja o wynikach kontroli wykonania zobowiązań umownych przez inwestorów strategicznych w sprywatyzowanych przedsiębiorstwach produkujących samochody osobowe, ciężarowe i autobusy

DMP	851.767	375.261	18.739
Daewoo-FSO	2.435.661	566.489	1.099.202
<b>Razem Daewoo</b>	<b>3.287.428</b>	<b>941.750</b>	<b>1.117.941</b>
<b>Volkswagen</b>	<b>321.313</b>	<b>2.399</b>	<b>80.024</b>
<b>Fiat</b>	<b>1.230.000</b>	<b>530.114</b>	
<b>OGÓLEM</b>	<b>5.069.543</b>	<b>1.5463.783</b>	<b>1.245.965</b>

Źródło : dane NIK na podstawie wyników kontroli.

#### **4.1.1. Fiat**

Strona włoska UWP dokonała do dnia 31 grudnia 1993 r. podwyższenia kapitałów w spółkach NEWCO na łączną wartość ok. 521 313 tys. zł, z tego :

- w Magneti Marelli Poland SA na kwotę 9 511 tys. zł.
- w Teksid Poland na kwotę 2 564 tys. zł.
- w Fiat Auto Poland SA na kwotę 518 038 100 zł.

W latach 1993-1999 Fiat Auto Poland SA wykonała inwestycje w wysokości 733,00 mld lirów włoskich, a inwestycje afiliowanych spółek wyniosły 217,9 mld lirów włoskich. Łączna wartość inwestycji wyniosła 950,9 mld lirów włoskich.

Wielkość inwestycji, jako jedno z Działań Głównych, była w kolejnych latach sprawdzana przez MF. Pozytywna ocena realizacji inwestycji była podstawą do decyzji o niestosowaniu obniżenia ulgi w podatku dochodowym. Kontrolę wielkości inwestycji przeprowadził ponadto, na zlecenie MF, Urząd Kontroli Skarbowej w Bielsku-Białej w roku 1996. Przy podejmowaniu decyzji uwzględniano także informacje Ministra Gospodarki na temat stopnia polonizacji oraz *Raporty o przestrzeganiu wymagań ochrony środowiska przez Spółki NEWCO* opracowywane przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. Przeprowadzono dwie kontrole skarbowe (w latach 1996 i 1998), którymi objęto wysokość nakładów inwestycyjnych na realizację Głównych Działań. Realizacja Głównych Działań omawiana była na międzydepartamentalnych i międzyresortowych konferencjach organizowanych przez MF z udziałem przedstawicieli Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, Ministerstwa Gospodarki.

Fiat Auto Poland SA zaniechała realizacji inwestycji lakierni w Bielsku-Białej ponieważ jej projekt - opracowany jeszcze w roku 1986 przez FSM - okazał się niezgodny z przepisami z zakresu ochrony środowiska oraz nie zapewniał odpowiedniej do potrzeb zdolności produkcyjnej. W to miejsce podjęto modernizację istniejącej lakierni w Tychach. NIK oceniła takie działanie inwestora za uzasadnione gospodarczo.

#### **4.1.2. Daewoo**

NIK negatywnie oceniła, z punktu widzenia gospodarności i legalności, działania koncernu Daewoo. Spółki koncernu Daewoo nie wykonały zobowiązań inwestycyjnych i kapitałowych wobec Daewoo Motor Poland Sp. z o.o., co w połączeniu z innymi działaniami niekorzystnymi dla Spółki przyczyniło się do jej upadłości. Do czasu zakończenia kontroli nie zostały

rozliczone zobowiązania wobec Daewoo FSO Motor SA, ale stan zaawansowania inwestycji oraz pogarszająca się sytuacja rynkowa, oraz upadłość koncernu Daewoo wskazują, że także nie zostaną wykonane.

#### **4.1.2.1. Daewoo Motor Polska Sp. z o.o. w Lublinie**

***Niewykonanie zobowiązań do podwyższenia kapitału***

Łączne podwyższenie kapitału Spółki przez Daewoo wyniosło 394 000 tys. zł (co stanowiło równowartość 116 428,6 tys. USD), z czego 375 261 tys. zł zostało opłacone gotówką, a 18 739 tys. zł pokryte aportem. Wkład kapitałowy Daewoo był o 33 571,4 tys. USD niższy od zobowiązania określonego w umowie na kwotę 150 000 tys. USD (30% w stosunku do zamierzonych nakładów inwestycyjnych określonych na kwotę 500 000 tys. USD.)

***Niedostateczna wysokość inwestycji***

Inwestor nie wywiązał się z obowiązku określonego w Umowie JV i nie spowodował, by przed końcem 2001 r. łączna kwota nakładów Spółki i „Spółek Zależnych” na inwestycje w rzeczowy majątek trwały oraz inne nakłady związane z uruchomieniem produkcji wyniosła co najmniej 350 000 tys. USD.

Łączne nakłady Spółki i „Spółek Zależnych” na rzeczowy majątek trwały oraz inne nakłady związane z uruchomieniem produkcji, wyniosły do dnia 30 września 2001 r. 851.767,4 tys. zł, co stanowiło równowartość 226 515,9 tys. USD. Nakłady te były niższe o 123 484,1 tys. USD od „Kwoty Gwarantowanych Inwestycji” i stanowiły 64,7% tej kwoty oraz 45,2% zamierzonego poziomu inwestycji, określonego w programie inwestycyjnym stanowiącym Załącznik III do Umowy JV na 501 360 tys. USD.

Nakłady inwestycyjne Spółki obejmowały m.in. nakłady na wybudowanie fabryki LD-100 w kwocie 441 152,3 tys. zł, w tym nakłady na dostawę maszyn i oprzyrządowania na kwotę 262 571,8 tys. zł, wynikające z Umowy na Dostawę z dnia 10 września 1998 r. zawartej przez DMP i DC.

***Niezakończenie budowy fabryki samochodów dostawczych***

Pomimo podjętych działań DAEWOO nie wypełniło kluczowego zobowiązania, określonego w art. 4 ust. 4.2 lit. (b) Umowy JV, które polegało na spowodowaniu wybudowania przez DMP do końca 2000 roku nowej fabryki samochodów dostawczych. Inwestycja ta miała zapewnić Spółce osiągnięcie najpóźniej w 2000 r. zdolności produkcyjnych na poziomie 100.000 sztuk samochodów dostawczych rocznie.

Budowa i wyposażanie zakładu produkcyjnego LD-100 zostały przerwane przez generalnego realizatora tych robót Spółkę DAEWOO ENGINEERING and CONSTRUCTION Poland w Warszawie (DECP) w listopadzie 2000 r. i do dnia zakończenia kontroli NIK nie zostały wznowione. Głównym powodem przerwania prac był brak w DMP środków finansowych na opłacenie zobowiązań wobec wykonawców robót i dostawców.

W trakcie kontroli NIK prowadzonej w IV kw. 2001 r., tj. już po ogłoszeniu upadłości DMP (30 września 2001 r.) stwierdzono, że obiekty podstawowej hali produkcyjnej (obejmującej spawalnię, montownię i malarnię) z pomieszczeniami zaplecza administracyjnego, technicznego i socjalnego oraz

obiekty towarzyszące, zostały doprowadzone do końcowej fazy robót budowlanych (prace wykończeniowe). Natomiast większość podstawowych ciągów technologicznych nie była przygotowana do uruchomienia. Nie zakończono dostaw maszyn i urządzeń niezbędnych do podjęcia produkcji samochodów, a znaczna część dostarczonych była nie rozpakowana i nie przygotowana do uruchomienia. Urządzenia techniczne związane z funkcjonowaniem wymienionych obiektów nowego zakładu nie były poddane rozruchom. Montaż urządzeń technologicznych w malarni był zakończony, a w spawalni i montowni nie był rozpoczęty.

**Niezapewnienie  
Spółce źródeł  
finansowania  
inwestycji**

Skutkiem niewywiązania się inwestora strategicznego z obowiązku zapewnienia koniecznych źródeł finansowania inwestycji Spółki, w celu pozyskania środków na prowadzenie inwestycji, DMP zaciągało kredyty. Z tytułu odsetek od zobowiązań kredytowych na zwiększenie nakładów inwestycyjnych Spółka w latach 1997-2001 (do 30 września 2001 r.) poniosła koszty w wysokości 7 900,1 tys. zł (równowartość 1 895,3 tys. USD). Podstawowe zabezpieczenie wiarygodności banków z tytułu udzielonych kredytów stanowił majątek Spółki (przełaszczenie składników majątkowych, hipoteki na nieruchomościach). W niektórych przypadkach, obok zabezpieczenia ustanowionego na majątku Spółki, zabezpieczenie stanowiły listy gwarancyjne wystawione przez Daewoo Corporation, a w przypadku kredytu udzielonego przez Credit Lyonnais Bank Warszawa list gwarancyjny DC stanowił jedyne zabezpieczenie.

Zobowiązania Spółki z tytułu kredytów i pożyczek na dzień 30.09.2001 r. wynosiły 391 458,1 tys. zł, w tym kredyty przeterminowane w kwocie 351 248,1 tys. zł. Według stanu na dzień 30.09.2001 r. zobowiązania Spółki z tytułu pożyczki udzielonej przez Daewoo Heavy Industries wynosiły 14 645,0 tys. zł. Zorganizowane przez DAEWOO i DMP źródła finansowania przedsięwzięć inwestycyjnych były niewystarczające w porównaniu do zobowiązań inwestycyjnych. Zobowiązania inwestycyjne Spółki (z tytułu zadań zakończonych oraz zadań w toku) na dzień 30.09.2001 r. wynosiły 310 713,7 tys. zł, w tym wobec Daewoo Motor Co. 257 665,3 tys. zł.

**Przejęcie  
zobowiązań  
inwestora  
przez Spółkę**

NIK ocenia jako niezgodne z Umową JV wyrażenie przez DMP zgody na przejęcie zobowiązania do sfinansowania nakładów na realizację Projektu LD-100. Pierwszą Poprawką z dnia 14.06.1999 r. do Umowy na Dostawę, dotyczącej budowy i wyposażenia nowego zakładu LD-100, której stronami były DC i DMP, odpowiedzialność za sfinansowanie „niektórych elementów” tej Umowy przeniesiona została na DMP z zastrzeżeniem, że DC udzieli Spółce wsparcia finansowego jedynie "w stopniu wymaganym", podczas gdy na mocy art. 4 ust. 3 Umowy JV odpowiedzialność za kompleksowe sfinansowanie inwestycji spoczywała na DAEWOO. Ponadto niekorzystne, zdaniem NIK, dla Spółki było zaakceptowanie przez DMP w Pierwszej Poprawce podwyższenie całkowitej wartości Umowy na Dostawę o 10 300 000 USD lub 5,5% z kwoty 187 269 000 USD, tj. do kwoty 197 569 000 USD. Przesłanką podwyższenia był zamiar zniwelowania niekorzystnego wpływu zmian kursu wymiany walut koreańskiej (wona) w stosunku do USD na

opłacalność kontraktu dla dostawcy (DC). Strony Pierwszej Poprawki uzgodniły, że stratę wynikającą ze zmiany kursu wona wobec USD dostawcy podzielią pomiędzy sobą. Przyjęte rozwiązanie, zwiększające umowne zobowiązania DMP, nie miało prawnego i ekonomicznego uzasadnienia.

W Umowie na Dostawę nie było postanowień odnoszących kwotę całkowitej wartości Umowy, ustalonej w USD, do kursu wymiany koreańskiego wona ani postanowień zobowiązujących strony do renegotjowania ceny w przypadku zmian kursów walut. Według Narodowego Banku Korei, kursy wymiany wona w przeliczeniu na 1 USD, ustalone w oparciu o dane na koniec miesiąca, były następujące: w sierpniu 1998 r. – 1 331,80, we wrześniu 1998 r. – 1 373,60, w maju 1999 r. – 1 186,30, w czerwcu 1999 r. – 1 155,90. Z powyższych danych wynika, że wartość dolara w stosunku do wona spadła o 10,9 % w okresie sierpień 1998 r. – maj 1999 r., natomiast o 18,8 % w okresie wrzesień 1998 r. – czerwiec 1999 r. Z kolei średni kurs wymiany złotego na 1 USD w okresie 10 wrzesień 1998 r. – 14 czerwiec 1999 r. wzrósł z 3,5650 zł do 3,9349 zł, tj. o 10,4 %, co zwiększało obciążenia DMP z tytułu dostaw kontraktowanych w USD. Zmiany kursów walut w latach 1998-1999 stanowiły, w ocenie NIK, zwykłe ryzyko gospodarcze dla obu stron Umowy na Dostawę, nie powodujące powstania obowiązku po stronie DMP do pokrywania poniesionych przez DC z tego tytułu strat. Według art. 4 ust. 3 Umowy JV, ciężar zorganizowania koniecznych źródeł finansowania inwestycji LD-100 spoczywał w całości na Daewoo.

#### **4.1.2.2. Daewoo-FSO Motor SA**

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie oceniła, z punktu widzenia legalności i gospodarności, realizację UWP w zakresie działań związanych z założeniem Spółki, kontynuowaniem i rozwojem produkcji samochodów oraz utrzymaniem zatrudnienia.

#### **Podwyższenie kapitału Spółki**

Kapitał zakładowy, a od 1 października 1999 r. kapitał akcyjny Spółki, podwyższony został z początkowej wysokości 458 856 000,00 zł do 2 118 546 883,01 zł. Uwzględniając kursy dolara wobec złotówki w dniach opłacania obejmowanych udziałów, kapitał został powiększony o 507 096 656,00 USD, co stanowiło 45,2 % kwoty gwarantowanych inwestycji. Utworzone na powyższą kwotę i objęte udziały opłacone zostały:

gotówką w kwocie	171 249 980 USD,
aportami o łącznej wartości	98 774 255 USD,
umorzeniem wierzytelności udziałowców	237 072 421 USD.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie, pod względem legalności, ocenia fakt prowadzenia przez spółkę kontroli zgodności dostaw wyposażenia stanowiącego aporty, realizowanych na podstawie uchwał wspólników z lat 1996 – 1998, z ich specyfikacjami deklarowanymi w przywołanych uchwałach oraz rozliczenie różnic powstałych przy pokrywaniu aportami udziałów objętych w wyniku siedmiu uchwał wspólników, poprzez kompensację należności Daewoo Corporation w spółce, w kwocie 8 558 591,00 USD. Izba zwraca jednak uwagę na to, że ze względu na sposób opłacania obejmowanych

udziałów, faktyczne zasilenie kapitałowe spółki może być inne od formalnie rejestrowanego postanowieniami Sądu Rejonowego. Przy opłacaniu obejmowanych udziałów aportami bądź umorzeniem wierzytelności za dostawy części i zespołów do montażu, zainteresowani udziałowcy sami określali wartość dostaw wyposażenia do produkcji oraz ceny elementów kooperacyjnych. Wobec tego, że Zarząd nie przedstawił niezależnej weryfikacji wycen aportów wnoszonych przez udziałowców, w rzeczywistości ich wartość może być różna od deklarowanej.

**Niewystarczające  
zaawansowanie  
inwestycji**

NIK negatywnie oceniła stan realizacji umowy wspólnego przedsięwzięcia w zakresie inwestycji w środki trwałe Spółki. Zgodnie z umową Wspólnego Przedsięwzięcia kwota gwarantowanych inwestycji w środki trwałe spółki powinna do końca 2001 r. wynieść 1 121 000 000 USD. Na realizację zadań inwestycyjnych wymienionych w załączniku nr III do umowy Wspólnego Przedsięwzięcia łącznie z dodatkowymi kosztami (które nie mogły być wyższe niż 15% kwoty gwarantowanych inwestycji), w pierwszym okresie inwestycyjnym, powinno zostać wydatkowane 684 mln USD. W drugim okresie, do końca 2001 r., powinno być zainwestowane kolejne 437 mln USD. Do czasu kontroli, łączna kwota nakładów inwestycyjnych ogółem poniesionych w latach 1996 – 2000 wyniosła 675 738 259,87 USD, tj. 2 435 661 224 zł, z tego:

w latach 1996 – 1998 528 944 241,83 USD,

w latach 1999 – 2000 146 794 018,04 USD.

Wartość inwestycji zakończonych, rozliczonych w środki trwałe w latach 1996 - 2000 wyniosła 585 462 168,98 USD, tj. 2 349 707 757 zł, z tego:

w latach 1996 – 1998 116 698 666,94 USD,

w latach 1999 – 2000 468 763 502,04 USD.

**Zawyżenie  
wartości aportu**

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie, pod względem legalności, oceniła fakt pokrycia przez Daewoo Corporation 10 308 udziałów o łącznej wartości 656 928,84 zł, stanowiącej równowartość kwoty 255 473 USD, aportem w postaci 5 samochodów Daewoo Arcadia o łącznej wartości wynoszącej, wg faktury, 178 000,00 USD. Izba nie uznała za wystarczające wyjaśnienia Zarządu stwierdzające, że wartość aportu powiększona została o cło, podatek akcyzowy oraz podatek importowy, ponieważ nie dołączono do nich dokumentów potwierdzających powyższe, a import inwestycyjny, jak też w większości kooperacyjny był objęty ulgami celnymi. NIK zwraca także uwagę, że przy pozostałych podwyższeniach kapitału pokrywanych aportami, do ich wartości nie doliczano cła.

### **4.1.3. Sobiesław Zasada Centrum SA**

Kompleksowa ocena wykonania zobowiązań przez Sobiesław Zasada Centrum SA jest utrudniona ze względu na rozwiązanie Porozumienia z dnia 20 grudnia 1995 r. po niespełnieniu dwóch lat jego realizacji. Należy jednak wskazać, że

nie zostały osiągnięte cele zakładane przy jego podpisywaniu i Sobiesław Zasada Centrum SA nie została investorem strategicznym w polskim przemyśle motoryzacyjnym i nie wykonała przyjętych zobowiązań.

**Rozwiązanie Porozumienia**

29 września 1998 r. strony sporządziły „Protokół z oceny realizacji Porozumienia z dnia 20 grudnia 1995 r. zawartego pomiędzy Ministrem Przemysłu i Handlu Rzeczypospolitej Polskiej oraz Spółką "Sobiesław Zasada Centrum" S.A.”, w którym oceniły wykonanie poszczególnych zobowiązań oraz postanowiły uznać datę 30 czerwca 1998 roku za ostatni dzień obowiązywania Porozumienia. Strony uznały, że w okresie 1996 r. – I półrocze 1998 r. ZASADA SA – realizując Porozumienie – dokonała znaczących nakładów inwestycyjnych, zapewniając utrzymanie i rozwój przedsiębiorstw sektora pojazdów użytkowych należących do Grupy ZASADA.

Jako przyczynę rozwiązania porozumienia podano zaistnienie istotnych dla jej przebiegu zmian, dotyczących :

- warunków funkcjonowania sektora produkcji pojazdów użytkowych, wynikających z koniecznych zmian regulacji prawnych i ekonomicznych,
- strategii Spółki „Zasada” SA – ukierunkowanej obecnie na zapewnienie stabilności przedsiębiorstw Grupy ZASADA poprzez ich integrowanie ze znanymi zagranicznymi inwestorami strategicznymi tego sektora przemysłu.

Dokonane przez strony Porozumienia rozliczenie nakładów gotówkowych zamieszczono w zestawieniu :

	<u>w tys. zł</u>		
	<b>Zadeklarowane</b>	<b>Wykonane</b>	<b>% wykonania</b>
<b>ZS JELCZ SA *</b>	54.747	66.077	120,7
<b>Główno</b>	8.170	9.506	116,4
<b>RAZEM</b>	62.917	75.583	120,1

\* W nakładach dotyczących ZS JELCZ SA uwzględniono nakłady na całą sieć sprzedaży Grupy ZASADA

Źródło : „Protokół z oceny realizacji Porozumienia z dnia 20 grudnia 1995 r. zawartego pomiędzy Ministrem Przemysłu i Handlu Rzeczypospolitej Polskiej oraz Spółką " Sobiesław Zasada Centrum" SA „,

Dokonane przez strony Porozumienia rozliczenie nakładów inwestycyjnych na restrukturyzację przedsiębiorstw Grupy ZASADA zamieszczono w zestawieniu :

	<u>w tys. zł</u>		
	<b>deklarowane</b>	<b>wykonane</b>	<b>% wykonania</b>
<b>AUTOSAN SA</b>	17.600	28.401	161,4
<b>ZS JELCZ SA *</b>	40.848	31.518	77,2
<b>ZS STAR SA</b>	42.500	16.473	38,8
<b>FSS SHL SA</b>	18.600	b.d.	-
<b>FPS Tczew SA</b>	9.000	9.571	106,3
<b>Główno Centrum</b>	9.000	24.425	271,4
<b>RAZEM</b>	137.548	110.388	80,3

Źródło : „Protokół z oceny realizacji Porozumienia z dnia 20 grudnia 1995 r. zawartego pomiędzy Ministrem Przemysłu i Handlu Rzeczypospolitej Polskiej oraz Spółką " Sobiesław Zasada Centrum" SA „,

Dokonane przez strony Porozumienia rozliczenie reinwestowania zysków przez spółki Grupy ZASADA, w którym nie uwzględniono Główno Centrum SA z powodu nieosiągnięcia zysku oraz FSS SHL zamieszczono w zestawieniu :

	<u>w tys. zł</u>			
	<b>kwota</b>	<b>zobowią</b>	<b>wyko</b>	<b>przekro</b>



	zysku	zanie	nianie	czenie
<b>AUTOSAN SA</b>	8.322	5.409	8.145	2.736
<b>ZS JELCZ SA *</b>	15.939	10.360	15.301	4.941
<b>ZS STAR SA</b>	149.516	97.185	145.530	48.345
<b>FPS Tczew SA</b>	25.796	16.767	25.384	8.617
<b>RAZEM</b>	199.573	129.722	194.360	64.638

Źródło : „Protokół z oceny realizacji Porozumienia z dnia 20 grudnia 1995 r. zawartego pomiędzy Ministrem Przemysłu i Handlu Rzeczypospolitej Polskiej oraz Spółką " Sobiesław Zasada Centrum" SA „,

W wyniku rozliczenia zobowiązania do utrzymania wielkości zatrudnienia na poziomie z dnia podpisania Porozumienia stwierdzono, że zmalało ono ogółem o 179 osób z tym, że w głównych zakładach spadło o 756 osób, a w spółkach zależnych wzrosło o 577 osób. Zmiany zatrudnienia w poszczególnych przedsiębiorstwach bez uwzględnienia wzrostu, który nastąpił w spółkach zależnych, były następujące :

AUTOSAN SA           spadek o 385 osób,  
ZS JELCZ SA           spadek o 77 osób,  
ZS STAR SA            spadek o 409 osób,  
FPS TCZEW            wzrost o 60 osób,  
Główno Centrum SA   wzrost o 55 osób.

Wskazano przy tym, że spadek zatrudnienia spowodowany był przyczynami naturalnymi, jak rezygnacje, zasadnicza służba wojskowa, przechodzenie na emerytury lub renty lub wygaśnięcie umów o pracę, i że w spółkach Grupy ZASADA nie było zwolnień grupowych.

Zdaniem NIK, wykonane zostały zobowiązania dotyczące nakładów finansowanych przez Spółki. Zaangażowanie kapitałowe Sobiesław Zasada Centrum SA, w ocenie NIK, nie przyniosło żadnej z nich oczekiwanych<sup>44</sup> korzyści, a udostępniane przez inwestora know-how wykorzystywane było w znikomym zakresie.

#### **4.1.3.1. Autosan SA**

NIK ocenia, że Sobiesław Zasada Centrum SA. wykonała zobowiązanie wobec Autosan SA do podwyższenia kapitału akcyjnego poprzez objęcie 906 047 akcji i opłacenie ich gotówką w kwocie 6 342 tys. zł. WZA Spółki w dniu 28 grudnia 1994 r. podwyższyło kapitał akcyjny Spółki o kwotę 6 342 tys. zł w drodze emisji 906 047 akcji, które w całości zostały objęte przez Sobiesław Zasada Centrum SA i opłacone gotówką. 21 marca 1997 r. NWZA podwyższyło kapitał Spółki o kolejne 18 500 tys. zł w drodze emisji 2 642 858 akcji w całości objętych przez Sobiesław Zasada Centrum SA i opłaconych gotówką.

Nakłady inwestycyjne do jakich zobowiązała się Sobiesław Zasada Centrum SA w imieniu Autosan SA wyniosły w latach 1996-1998 ok. 28 401 tys. zł i były wyższe od zadeklarowanych w tym okresie (17 600 tys. zł) o 10800 tys. zł.

Podobnie było w przypadku zobowiązania do reinwestowania zysku Spółki. Zobowiązanie, liczone jako 65% kwoty zysku netto osiągniętego w latach

<sup>44</sup> Przy podpisywaniu Porozumienia SZC SA oświadczyła, że jest trwale zaangażowana w polski przemysł pojazdów użytkowych, a jej celem jest modernizacja branży z udziałem nowoczesnej technologii koncernu Mercedes-Benz w oparciu o stale rosnący udział krajowego potencjału wytwórczego.

1996-1998, wyniosło 5 409 tys., a faktycznie przeznaczono na zasilenia kapitału Spółki kwotę 8 145 tys. zł (tj. o 2 736 tys. zł więcej czyli 50,6%).

#### **4.1.3.2. ZS STAR SA**

W okresie obowiązywania porozumienia nakłady na inwestycje ZS STAR SA wyniosły 16 473 tys. zł, a inwestor wydatkował kwotę 30 050 tys. zł na opłacenie podwyższenia kapitału Spółki. W 1995 r. Spółka Sobiesław Zasada Centrum SA (SZC SA) objęła 786 139 akcji ZS STAR S.A., stanowiących 28,1 % kapitału Spółki. W 1997 r. nastąpiło podwyższenie kapitału o 3 050 000 akcji objętych w całości przez SZC SA i opłaconych gotówką w wysokości 30 050 tys. zł, co dawało jej 65,6 % głosów na Walnym Zgromadzeniu.

Zasada SA nie zrealizowała w pełni zobowiązań inwestycyjnych określonych w Porozumieniu. Nakłady SZC SA na inwestycje w ZS Star SA wyniosły w okresie 1996 – I półrocze 1998 r. 16 473 tys. zł, co stanowiło zaledwie 38,75% kwoty zobowiązań inwestycyjnych SZC SA (42 500 tys. zł) planowanych na lata 1996-1998. O znacznych potrzebach inwestycyjnych Spółki w tym czasie świadczy wysoki wskaźnik dekapitalizacji środków trwałych, który utrzymywał się w latach 1995 – 1998 na poziomie ok. 75%.

Brak realizacji zobowiązania inwestycyjnego należy, zdaniem NIK, wiązać z brakiem wspólnej dla zarządu i inwestora koncepcji rozwoju Spółki. Zarząd ZS STAR SA nie realizował programu restrukturyzacji, opracowanego dla Spółki przez SZC SA i negocjował warunki współpracy z innymi firmami niż Mercedes-Benz. Dwaj z czterech członków Zarządu (w tym Prezes) zostali z tego powodu odwołani przez Radę Nadzorczą w dniu 20 maja 1997 r. W trakcie obowiązywania Porozumienia udział "Sobiesław Zasada Centrum" SA w kapitale akcyjnym Spółki wynosił 28% - co nie dawało jej przewagi głosów na Walnym Zgromadzeniu wystarczającej do samodzielnego decydowania o kierunkach rozwoju. Podwyższenie kapitału akcyjnego nastąpiło dopiero w dniu 30 czerwca 1997 r., jednakże jako większościowy akcjonariusz SZC SA zarejestrowała się dopiero w dniu 30 czerwca 1998 r., tj. w momencie wygaśnięcia Porozumienia.

Dotrzymane zostało zobowiązanie do reinwestowania co najmniej 65 % zysku wypracowanego przez Spółkę na sfinansowanie podwyższenia kapitału oraz cele rozwojowe. Z kwoty 149 516 tys. zł zysku netto wypracowanego przez Spółkę w latach 1995-1997 (w roku 1998 Spółka uzyskała stratę w wysokości 40 504 tys. zł) zainwestowano 145 531 tys. zł (97%). 68 % zysku, tj. 99 435 tys. zł przeznaczono na pokrycie strat Spółki z lat 1992-1994, a zaledwie 46 095 tys. zł (32%) przeznaczono na podwyższenie kapitałów Spółki.

#### **4.1.3.3. ZS „Jelcz” SA**

W ocenie NIK, Sobiesław Zasada Centrum SA nie wykonała w całości zobowiązań wynikających z umowy sprzedaży akcji ZS Jelcz SA. Za wykonane NIK uznała zobowiązania: do zapłaty ceny za akcje, podwyższenia kapitału zakładowego o równowartość 17 500 tys. DEM oraz niepobierania dywidendy i utrzymania zatrudnienia.

Sobiesław Zasada Centrum SA dokonała zapłaty ceny za kupione od Skarbu Państwa akcje ZS Jelcz SA w łącznej kwocie 12 010 194 zł, przelewając na rachunek Ministerstwa SP kwotę 10 194 zł w dniu 10 lutego 1995 r. oraz w wyniku zrealizowania czeku na kwotę 12 000 000 zł w dniu 20 marca 1995 r.

Podwyższenie kapitału ZS „Jelcz” SA opłaconego wpłatami pieniężnymi Sobiesław Zasada Centrum SA na łączną kwotę 34 629 tys. zł zostało zarejestrowane dniami: 9 stycznia 1997 r, 24 grudnia 1997 r. i 15 lutego 1998 r.

Formalne wykonanie zobowiązania do podwyższenia kapitału o 48 mln zł poprzez wniesienie wkładów niepieniężnych, nie przyniosło Spółce oczekiwanych korzyści, ponieważ nie osiągnięto zakładanych wielkości produkcji, a maszyny wniesione do kapitału ZS Jelcz SA pracowały na rzecz innego zakładu. Zrealizowany poziom produkcji pojazdów Mercedes wskazuje, że wartość wkładu niepieniężnego z tytułu know-how oszacowana na kwotę 48 000 tys. zł wyniosła faktycznie 4 258,6 tys. zł i była o 43 511,4 tys. zł niższa od przyjętej przy rejestracji podwyższenia kapitału Spółki. Zdaniem NIK, nie zostało także wykonane zobowiązanie do poniesienia nakładów na inwestycje oraz na rozwój sieci serwisu i sprzedaży Spółki, co powinno skutkować naliczeniem przez Ministra SP kar umownych.

**Korekta wartości  
aportu przez Sąd**

W dniu 13 grudnia 1995 r. Zarząd JELCZ SA złożył w Sądzie Rejonowym wniosek o podwyższenie kapitału akcyjnego Spółki o kwotę 54 448 tys. zł, na którą składał się wkład niepieniężny o wartości 48 000 tys. zł oraz maszyny i środki transportu o wartości 6 448 tys. zł. Wartość zgłoszonego wkładu niepieniężnego – obejmującego know-how w zakresie produkcji montażowej autobusów i ciągników siodłowych marki Mercedes, a wycenionego na zlecenie SZC SA przez firmę konsultingową EViP International Spółka z o.o. w Warszawie na kwotę mieszczącą się w przedziale od 48 900 tys. zł do 50 500 tys. zł – wyznaczony przez Sąd Rejonowy zespół weryfikujący, skorygował do poziomu 24 385,7 tys. zł, tj. o 49,2%. Dokonując korekty zespół weryfikujący uwzględnił w swojej wycenie m.in. fakt, że z transferowanym know-how wiązały się dodatkowe korzyści, wynikające z możliwości technicznego udoskonalenia pojazdów produkowanych przez ZS Jelcz SA, czy z możliwości montowania przez Spółkę pojazdów ze znakiem firmowym Mercedesa. Brakująca kwota 23 614,3 tys. zł wkładu niepieniężnego pokryta została prawem do produkcji samochodów marki Mercedes Vito o wartości 24 829,9 tys. zł, udzielonym JELCZ SA przez SZC SA na podstawie umowy sublicencyjnej z dnia 7 maja 1996 r.

A. W latach 1995-2001 (I półrocze) JELCZ SA wyprodukował pojazdy marki Mercedes Benz w ilości jedynie 81 szt., co pozwoliło na uzyskanie przychodów ze sprzedaży tychże pojazdów w wysokości 41 366,8 tys. zł. Natomiast zespół weryfikujący w swojej projekcji przychodów z tytułu produkcji pojazdów Mercedes Benz oszacował wielkość tej produkcji w okresie 6 lat (od 1996 r. do 2001 r.) na w sumie 10 685 szt., a uzyskany z ich sprzedaży przychód na 1 062 088,8 tys. zł. Faktycznie osiągnięte przychody ze sprzedaży tych pojazdów wskazują po przeliczeniach, iż w warunkach rzeczywistych wartość wkładu niepieniężnego z tytułu know-how w zakresie produkcji pojazdów Mercedes Benz osiągnęła poziom 1 654,8 tys. zł, niższy od uwzględnionego w ramach podwyższenia kapitału akcyjnego JELCZ SA o 22 009,2 tys. zł. Tak znacząca różnica między faktycznie osiągniętymi a prognozowanymi

przychodami świadczy, zdaniem NIK, o niewielkich korzyściach osiągniętych przez JELCZ SA w związku z pozyskaniem praw do produkcji samochodów Mercedes Benz.

- B. Na mocy umowy sublicencyjnej z 7 maja 1996 r. z SZC SA JELCZ SA otrzymała na 10 lat sublicencję pełną i wyłączną na produkcję samochodów marki Mercedes Benz typu Vito. Wartość sublicencji w kwocie 24 829,9 tys. zł obliczona została w oparciu o przewidywane zyski, jakie JELCZ SA miał osiągać z produkcji i sprzedaży samochodów Mercedes Vito do 2007 r. Zawarcie umowy sublicencyjnej stanowiło punkt wyjścia do założenia w dniu 10 lipca 1996 r. przez JELCZ SA Spółki z o.o. VITO-JELCZ. Jako 100% udziałowiec JELCZ SA wyposażył zawiązaną spółkę, oddając jej w formie aportu halę produkcyjną z wyposażeniem, co umożliwiło rozpoczęcie produkcji montażowej samochodów Mercedes Vito w dniu 21 września 1996 r. JELCZ SA wniósł także do Spółki z o.o. VITO-JELCZ prawo wieczystego użytkowania gruntów, na których posadowiona była hala produkcyjna oraz place składowe wokół tej hali. Koszt zaangażowania JELCZ SA w przygotowanie i uruchomienie produkcji montażowej samochodów Mercedes Vito zamknął się kwotą 8 670,0 tys. zł.

Tak Zarząd JELCZ SA, jak i SZC SA nie dotrzymały warunków umowy sublicencyjnej, a tym samym warunków na jakich dokonano podwyższenia kapitału akcyjnego JELCZ SA, ponieważ w JELCZ SA ani w zależnej od niego Spółce z o.o. VITO-JELCZ nie produkowano samochodu Mercedes Vito. Spółka z o.o. VITO-JELCZ realizowała wyłącznie usługę montażu samochodów Mercedes. Wartość realizowanej dla SZC SA od 1996 r. do 1999 r. usługi montażu samochodu Vito wynosiła średnio 5 385 zł i była ok. 9 razy niższa od ceny tego samochodu (50 050 zł), przyjętej do wyliczenia wartości sublicencji. Koszty amortyzacji sublicencji na samochód Mercedes Vito rozpisano w JELCZ SA na 6 lat, poczynając od 1996 r. W sumie, do czasu zaprzestania w 1999 r. przez Spółkę z o.o. VITO-JELCZ realizacji usługi montażu samochodów Mercedes Vito, odpisy amortyzacyjne wyniosły ogółem 13 996,9 tys. zł i obciążły JELCZ S.A. Pozostałą niezamortyzowaną wartość sublicencji, tzn. kwotę 10 094,1 tys. zł spisano jednorazowo w ciężar kosztów operacyjnych ZS JELCZ SA w roku 2000. Biorąc powyższe pod uwagę, wartość wkładu niepieniężnego z tytułu sublicencji na samochód Mercedes Vito wynosiła de facto 2 593,8 tys. zł i była niższa od wartości uwzględnionej w ramach podwyższenia kapitału akcyjnego ZS JELCZ SA o 21 502,2 tys. zł. Ponadto SZC SA nie zapewniała od 1999 r. dostaw części do montażu samochodów Mercedes Vito.

- C. Kapitał akcyjny JELCZ SA został podwyższony również o wartość dwóch obrabiarek do obróbki kół zębatych, zakupionych przez SZC SA i zainstalowanych w Fabryce Przekładni Samochodowych SA w Tczewie (zwanej dalej FPS SA), a przyjętych na stan środków trwałych JELCZ SA. W ZS JELCZ SA świadomie sporządzono dokumenty potwierdzające nieprawdziwy fakt przyjęcia na stan i do eksploatacji tych 2 obrabiarek o wartości łącznej prawie 4 mln zł. Obie maszyny nie zostały fizycznie dostarczone do JELCZ SA, chociaż w dniu 12 grudnia 1995 r. (tzn. w przeddzień złożenia w Sądzie Rejonowym dla Wrocławia – Fabryczna wniosku Zarządu JELCZ SA o podwyższenie jej kapitału akcyjnego m.in. o wartość wspomnianych obrabiarek) wewnętrzna komisja JELCZ SA sporządziła protokoły odbioru technicznego tych maszyn (nr 163/95 i nr 164/95) wraz z dowodami OT przyjęcia środka trwałego do eksploatacji (o numerach jak wyżej). W dokumentach tych wspomniana komisja stwierdziła, iż wszystkie zespoły maszyn pracują i są sprawne, a obrabiarki zainstalowane zostaną na

wydziale zgodnie z lokalizacją. Ustalono jednakże, że takiej lokalizacji w obrębie JELCZ SA nie sporządzono i nie przewidywano, gdyż Spółka nie była producentem kół zębanych.

O nieprawdziwości faktów poświadczonych przez wzmiankowaną powyżej komisję świadczy i to, że obie maszyny zainstalowane były i pracowały w dniu 12 grudnia 1995 r. w FPS S.A. Tym samym obie obrabiarki przekazane zostały do JELCZ SA wyłącznie dokumentacyjnie, tzn. na podstawie protokołu przekazania środków trwałych i środków transportowych, spisane go między SZC SA a JELCZ SA, reprezentowaną przez byłego Prezesa Zarządu Spółki. Protokół ten sporządzony został bez udziału przedstawiciela FPS SA, chociaż wzmiankowane obrabiarki zainstalowane były na terenie tej Fabryki i wykonane zostały przez dostawców pod zadania w niej realizowane.

**Niewykonanie zobowiązań do poniesienia nakładów inwestycyjnych**

Nie zostało zrealizowane zobowiązanie do poniesienia przez Spółkę w ciągu trzech lat od zawarcia umowy nakładów inwestycyjnych w kwocie równej 23 085 tys. DEM. Poniesione w tym okresie wydatki wyniosły 20 541 tys. zł stanowiąc 48,81% deklarowanej kwoty wydatków. Planowane i zrealizowane kwoty wydatków inwestycyjnych w okresie od 15 marca 1995 r. do 14 marca 1998 r. zamieszczono w zestawieniu .

okres	zobowiązanie wg. zał. nr 3 do umowy w tys. DEM	Poniesione wydatki inwestycyjne		stopień realizacji w %
		w tys. DEM	w tys. zł	
15.03-31.12.1995 r.	5.439	1.251	2.140	23,0
01.01-31.12 1996 r.	6.822	5.026	8.980	73,7
01.01-31.12 1997 r.	10.824	4.173	7.866	38,6
Razem	23.085	10.450	18.985	45,3
01.01-14.03 1998 r.		818	1.556	
Razem	23.085	11.269	20.541	48,8

Zródło; Dane NIK na podstawie wyników kontroli

Pochopne i niegospodarne było, w ocenie NIK, odkupienie przez ZS Jelcz SA od SZC SA 100% udziałów Spółki z o.o. GŁOWNO CENTRUM i w efekcie jej upadłości nie służyło zaspokojeniu potrzeb Spółki.

Z inicjatywą odkupienia od SZC SA 100% udziałów Spółki z o.o. GŁOWNO CENTRUM w Głównie zarząd JELCZ SA wystąpił do Rady Nadzorczej JELCZ SA w dniu 19 grudnia 1997 r., by po uzyskaniu w dniu 29 grudnia 1997 r. zgody tego organu na wspomnianą transakcję, już tego samego dnia zawrzeć z SZC SA umowę kupna akcji. Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli nie było uzasadnienia dla pośpiechu z jakim Zarząd JELCZ SA realizował ten zakup, nie mając rozpoznania co do kondycji ekonomiczno-finansowej GŁOWNO CENTRUM oraz nie dysponując udokumentowaną wyceną tej spółki, którą otrzymano dopiero na początku stycznia 1998 r. Wycena ta, wykonana przez BRD Consulting Biuro Rzeczoznawstwa i Doradztwa w Łodzi, szacowała wartość rynkową GŁOWNO CENTRUM na 20 400 tys. zł, natomiast strony umowy sprzedaży tej spółki ustaliły cenę transakcji na 20 920 tys. zł. Ponadto Zarząd JELCZ SA nie zrealizował uchwały z dnia 19 grudnia 1997 r. Rady Nadzorczej JELCZ SA w części dotyczącej dostarczenia członkom Rady oceny opłacalności przedsięwzięcia.

Oprócz nieznamomości wartości nabywanego podmiotu Zarząd JELCZ SA nie posiadał orientacji w kwestii kondycji finansowej GŁOWNO CENTRUM. Dokument obrazujący kondycję GŁOWNO CENTRUM został

opracowany w JELCZ SA dopiero w lutym 1998 r., czyli po zakupie tego podmiotu gospodarczego. Badania wykazały, iż działalność gospodarcza tej spółki zamknęła się w 1997 r. stratą netto w wysokości 2 093,3 tys. zł przy wartości przychodów ze sprzedaży w kwocie 39 215 tys. zł. Natomiast zobowiązania wyniosły ogółem 21 106 tys. zł. Sytuacja ta nie uległa poprawie, o czym świadczy fakt, że w dniu 21 listopada 2000 r. Prezes Zarządu Spółki z o.o. „AMZ Głowno” (nazwa GŁOWNO CENTRUM po zmianie) wystąpił do Sądu Rejonowego w Łodzi XIV Wydział Gospodarczy z wnioskiem o ogłoszenie upadłości kierowanego przez siebie podmiotu gospodarczego z powodu utraty możliwości obsłużenia swoich zobowiązań, wynikającej z ustawicznej nadwyżki kosztów działalności nad przychodami.

Prezentowane przez Zarząd JELCZ SA, w tym przez jego byłego Prezesa, uzasadnienie zakupu GŁOWNO CENTRUM prowadzoną w JELCZ SA polityką restrukturyzacji firmy i dywersyfikacją jej przychodów, nie znalazło uzasadnienia w sytuacji niewykorzystywania zdolności i powierzchni produkcyjnych Spółki. Zarząd JELCZ SA przejmując od SZC SA bezpośredni nadzór właścicielski nad nierentowną firmą GŁOWNO CENTRUM zmuszony został do zaangażowania w transakcję znacznych środków finansowych, jak również do kierowania podmiotem o złej kondycji finansowej. Stwierdzono mianowicie, iż oprócz kwoty odpowiadającej cenie zakupu 100% udziałów GŁOWNO CENTRUM, JELCZ SA w dniu 27 lutego 1998 r. wydatkowała 6,0 mln zł na pilną spłatę zadłużenia GŁOWNO CENTRUM wobec firmy Mercedes-Benz Polska, chociaż firma ta dysponowała poręczeniem spłaty przeterminowanych zobowiązań GŁOWNO CENTRUM, udzielonym przez SZC SA w dniu 2 lutego 1998 r. Ponadto w dniu 23 marca 1998 r. Spółka z o.o. GŁOWNO CENTRUM zaciągnęła na cele eksploatacyjne kolejny kredyt krótkoterminowy w kwocie 3,0 mln zł.

Zakup GŁOWNO CENTRUM uznany został przez firmę W. Frąckowiak i Partnerzy – Wielkopolska Grupa Audytingowa (biegłych rewidentów wyznaczonych przez SZC SA w porozumieniu z Ministrem Przekształceń Własnościowych), a na tej podstawie przez Ministerstwo Skarbu Państwa, za element realizacji przez SZC SA zobowiązań inwestycyjnych określonych w umowie sprzedaży akcji. Umowa ta nie przewidywała jednakże zakupu podmiotów gospodarczych. Zauważyć także należy, iż w JELCZ SA nie traktowano przedmiotowej transakcji za element działalności inwestycyjnej, ponieważ nie wykazano jej zarówno w rocznym sprawozdaniu z działalności inwestycyjnej I-01 za rok 1997 (GUS), jak również w wykonanym na potrzeby kontroli zestawieniu realizacji programu inwestycyjnego w latach 1995-1998 (do 14 marca) z dnia 23 października 2001 r.

**Niewykonanie  
zobowiązania do  
poniesienia  
nakładów na sieć  
sprzedaży i serwisu**

W ocenie NIK nie zostało zrealizowane przez SZC SA zobowiązanie, określone w umowie sprzedaży akcji, a przewidujące zakup w okresie trzech lat środków trwałych i sprzętu o wartości 14 mln DEM, przeznaczonych dla sieci sprzedaży i serwisu SZC SA w celu zaspokojenia potrzeb związanych ze sprzedażą i serwisem wyrobów JELCZ SA oraz zaliczenie stacji serwisowej przy ul. Karkonoskiej 61 we Wrocławiu, jako służącej zaspokojeniu potrzeb związanych ze sprzedażą i serwisem wyrobów JELCZ SA.

Badania kontrolne wykazały, że firma W. Frąckowiak i Partnerzy – Wielkopolska Grupa Audytingowa w raporcie z 26 maja 1998 r. z badania realizacji zobowiązań wynikających z umowy sprzedaży akcji JELCZ SA, do nakładów inwestycyjnych w okresie od 15 marca 1995 r. do 15 marca

1998 r. na rozbudowę sieci sprzedaży i serwisu zaliczyła m.in. zakup stacji we Wrocławiu o wartości 4 091,6 tys. DEM (6 945,5 tys. zł wg. kursu średniego NBP z dnia 15 marca 1995r.). Kontrolerzy ustalili, że przedmiotowa stacja zlokalizowana była w obrębie obiektu usytuowanego przy ul. Karkonoskiej 61, ale nie zajmowała się sprzedażą i serwisem wyrobów JELCZ SA, gdyż prowadzono w niej sprzedaż samochodów i części oraz serwis samochodów marki „Chrysler” i „Jeep”. Stwierdzono również, że w stacji tej nie prowadzono obsługi samochodów ciężarowych i dostawczych do których zalicza się pojazdy produkowane przez JELCZ S.A.

Podkreślenia wymaga fakt, że służby serwisowe i marketingowe JELCZ SA nie posiadały jakiegokolwiek rozeznania co do stacji obsługi przy ul. Karkonoskiej 61 we Wrocławiu w kontekście choćby przewidywanego realizowania w ramach tej stacji usług sprzedaży i serwisu wyrobów JELCZ SA Tym samym w opracowanym przez te służby wykazie stacji serwisowych i punktów sprzedaży wyrobów JELCZ SA na terenie Polski, wzmiankowana stacja nie została ujęta.

W sytuacji, gdy przedmiotowa stacja nie prowadziła sprzedaży i serwisu wyrobów JELCZ SA, nie można kwoty poniesionej na zakup tej stacji zaliczyć do nakładów przewidzianych w §6 ust. 5 umowy sprzedaży akcji, a tym samym uznać za zrealizowane zobowiązanie określone w tej części wzmiankowanej umowy.

**Należne od  
inwestora kary  
umowne**

W związku z niewykonaniem zobowiązań umownych, Minister SP powinien – zdaniem Najwyższej Izby Kontroli – rozważyć możliwość wystąpienia do inwestora strategicznego JELCZ SA o zapłatę kar umownych (przewidzianych w §8 pkt b i d umowy sprzedaży akcji), w szacunkowej wysokości stanowiącej równowartość 14 819,8 tys. DEM, na którą składa się:

- 10 728,2 tys. DEM z tytułu niezaliczenia zakupu GŁOWNO-CENTRUM do realizacji zobowiązań inwestycyjnych, przewidzianych w §6 ust. 3 umowy sprzedaży akcji,
- 4 091,6 tys. DEM, tj. wartość zakupionej w ramach nakładów inwestycyjnych, z przeznaczeniem na rozbudowę sieci sprzedaży i serwisu wyrobów JELCZ SA (§6 ust. 5 umowy sprzedaży akcji), stacji we Wrocławiu przy ul. Karkonoskiej 61, która jednakże nie zajmowała się sprzedażą i serwisem wyrobów JELCZ S.A.

#### **4.1.4. VOLKSWAGEN AG**

26 listopada 1993 r. została utworzona Volkswagen Poznań Sp. z o.o. z kapitałem zakładowym 48 227.950 zł, jako spółka joint venture pomiędzy Tarpanem Sp. z o.o. (74,63% kapitału, tj. 35 991 000 zł) i Volkswagenem AG (25,37% kapitału, tj. 12 236 950 zł). W latach 1994 i 1996 udziałowcami Spółki były: Polski Bank Rozwoju SA, Bank Rozwoju Eksportu SA i Agencja Rozwoju Przemysłu SA, które objęły część udziałów należących początkowo do Tarpan Sp. z o.o. Volkswagen AG zwiększał od 1996 r. liczbę posiadanych udziałów aż do 3 grudnia 1996 r. kiedy został jedynym udziałowcem przy niezmienionej wysokości kapitału zakładowego. Następnie Volkswagen AG podwyższał kapitał Spółki : do 60 193 450 zł w dniu 9 lutego 1998 r.; do kwoty 88 706 350 zł w dniu 6 maja 1998 r., do kwoty 111 262 650 zł w dniu 15 lipca

1998 r.; do kwoty 113 571 550 zł w dniu 14 października 1998 r., do kwoty 118 413 600 zł w dniu 24 lutego 1999 r.

Łącznie Volkswagen AG wniósł do kapitału zakładowego Volkswagen Poznań Sp. z o.o. wkład w wysokości 82 422.600 zł, w tym:

- do kapitału założycielskiego kwotę 12 236 950 zł, pokrytą kwotą 9 837 550 aportu rzeczowego (z czego kwota 3 959 010 dotyczyła know-how) oraz 2 399 400 zł gotówką,
- na podwyższenie kapitału kwotę 70 185 650 zł, pokrytą aportem rzeczowym.

oraz przejął od pozostałych udziałowców udziały na kwotę 35 991 000.

Wyceny aportów wniesionych przez Volkswagen AG w latach 1998 i 1999 dokonała EVIP-INTERNATIONAL Sp. z o.o. na zlecenie Volkswagen Poznań Sp. z o.o.

Niezależnie od wniesionego aportu Volkswagen Poznań Sp. z o.o. dokonała w latach 1993-1994 inwestycji na kwotę 238 889,9 tys. zł.

W ocenie NIK inwestor wykonał zobowiązania określone w Umowie o Inwestycje z dnia 19 maja 1993 r.

#### **4.2. Wykonanie zobowiązań dotyczących wielkości, unowocześnienia i polonizacji produkcji**

*Kontynuacja  
produkcji Polonez i  
niedostateczna  
polonizacja  
samochodów  
Daewoo*

Zgodnie z UWP, utrzymano w **Daewoo-FSO Motor SA** produkcję samochodów Polonez i dokonano ich modernizacji oraz uruchomiono produkcję samochodów marki DAEWOO. Efektem tych działań było wprowadzenie na rynek w latach 1996 - 2000 łącznie ok. 658 800 samochodów, z czego na eksport w tym okresie sprzedano ponad 39 000 szt.

Zdaniem NIK, niewykonanie przez stronę koreańską zobowiązań inwestycyjnych, miało istotny wpływ na nieosiągnięcie zakładanego stopnia polonizacji produkcji (tj. udziału w niej części i komponentów produkowanych w Polsce), który dla wszystkich produkowanych typów samochodów był niższy od określonego w UWP. Na koniec 2001 r. stopień polonizacji miał osiągnąć co najmniej 80 % w modelu T – 100 (Lanos) i 60 % w modelach M – 100 (Matiz) i J – 100 (Nubira). Według danych spółki na dzień 10.01.2001 r., stopień ten dla poszczególnych typów przedstawiał się jak niżej:

Lanos w zależności od odmiany	63,56 – 70,27 %,
Matiz w zależności od odmiany	53,41 - 60,79 %,
Nubira w zależności od odmiany	39,89 - 43,17 %.

*Niedostateczna  
produkcja  
samochodów  
dostawczych przez  
Daewoo*

DAEWOO nie wykonało wynikającego z Umowy JV, zobowiązania dotyczącego wielkości produkcji samochodów przez **Daewoo Motor Poland SA w Lublinie**. Długoterminowy plan przyjęty Załącznikiem III zakładał sprzedaż w latach 1996-2001 ogółem 250 199 sztuk samochodów. W wymienionym okresie Spółka sprzedała ogółem 118 788 samochodów, tj. 47,5% założonej ilości. Wynikające z Załącznika III zamierzenia na lata 1996-2001, dotyczące eksportu samochodów zrealizowano w 25,4 %, sprzedając na rynki zagraniczne 14 079 samochody, przy



planowanym eksporcie 55 414 sztuk. Głównym powodem braku rozwoju produkcji i sprzedaży Spółki były, w ocenie NIK, nie w pełni zrealizowane przez inwestora strategicznego programy inwestycyjne w DMP, w tym niedostateczne zabezpieczenie koniecznych nakładów finansowych. Modernizacja przez DMP dotychczasowego produktu, którą NIK ocenia pozytywnie, nie spowodowała trwałej poprawy efektywności gospodarowania Spółki.

**Niewykonanie  
planowanej  
wielkości produkcji  
pojazdów Mercedes**

SZC SA zobowiązała się w ramach §6 ust. 7 umowy sprzedaży akcji do zapewnienia **ZS Jelcz SA**, w okresie od 1 roku do 3 lat od daty zawarcia tej umowy, uprawnień do produkcji w systemie SKD (montaż samochodów z importowanych gotowych podzespołów) lub CKD (montaż samochodów z importowanych i krajowych części i podzespołów) co najmniej 80% typów pojazdów wymienionych w załączniku nr 4 do tej umowy, tj. spośród następujących: autobus miejski solo – niskopodłogowy O405N, autobus miejski przegubowy niskopodłogowy O405N, autobus międzymiastowy O407 i O408, autobus T-2 O711D, ciągnik siodłowy 1838, zabudowa podwozi Mercedes Benz różnych typów. Mimo uzyskania przez JELCZ SA uprawnień do produkcji pojazdów Mercedes Benz na poziomie odpowiadającym warunkom umowy sprzedaży akcji, nie miało to ilościowo-wartościowego odzwierciedlenia w produkcji takiego asortymentu pojazdów, ponieważ zamiast produkcji w JELCZ SA realizowano na rzecz SZC SA usługę montażu pojazdów marki Mercedes Benz z podzespołów dostarczanych przez SZC S.A. Tym samym w JELCZ SA nie zrealizowano, określonego w załączniku nr 4 do umowy sprzedaży akcji, programu produkcji pojazdów Mercedes Benz na lata 1995-1997 w ilości 978 szt.

O ile przychód ze sprzedaży w latach 1995-1997 pojazdów Mercedes Benz ustalony został w umowie sprzedaży akcji na kwotę 251 986,5 tys. zł, o tyle faktyczne przychody ze sprzedaży pojazdów Mercedes Benz, wyprodukowanych przez Spółkę w tym okresie, wynosiły 11 495,2 tys. zł (tj. 4,56%). Przy doliczeniu do tej wartości kwoty 13 528,7 tys. zł przychodów ZS JELCZ SA z tytułu wykonanej usługi montażu pojazdów Mercedes Benz na rzecz SZC SA, to uzyskana suma 25 023,9 tys. zł w dalszym ciągu nie przekracza 10% wielkości przychodów, przewidzianych w załączniku nr 4 do umowy sprzedaży akcji. Nadmienić należy, że JELCZ SA w 1995 r. nie produkował pojazdów Mercedes Benz, natomiast w następnym roku produkowano tylko jeden z sześciu możliwych typów pojazdów, tzn. ciągniki siodłowe w ilości 44 szt. Podobnie rzecz się miała w 1997 r. z tą różnicą, iż wyprodukowano 3 autobusy O405N2.

**Niepodjęcie  
współpracy z  
Mercedesem przez  
ZS Star SA**

Nie w pełni zrealizowane zostały zobowiązania dotyczące transferu know-how, do produkcji pojazdów przez **ZS Star SA** albowiem nie podjęto współpracy z firmą Mercedes Benz i nie wprowadzono do produkcji specjalistycznych zabudów samochodów dla wojska i policji oraz nie zastosowano w produkowanych wyrobach silników Mercedesa. W latach 1996 – 1998 Zarząd Spółki nie posiadał jasno określonej koncepcji kierunku modernizacji wyrobów i technologii, brak było zgody pomiędzy Zarządem ZSC SA a Zarządem ZS Star SA w sprawie realizacji przedłożonego programu

produkcji, współpracy i priorytetów inwestycyjnych. Zarząd ZS Star SA rozważał propozycje współpracy Spółki z firmami Iveco, MAN, Steyr jednakże, z powodu sprzeciwu SZC SA, nie doszło do nawiązania szerszej współpracy z żadnym partnerem. Członkowie Zarządu ZS Star SA, wybrani przy udziale SZC SA oświadczyli, że nie znali treści Porozumienia, co zdaniem NIK świadczy, że ówczesna polityka zarządu nie była związana z realizacją Porozumienia.

**Niewprowadzenie  
montażu w systemie  
CKD w Autosan SA**

Najwyższa Izba Kontroli krytycznie, pod względem legalności, ocenia niewywiązanie się „Sobiesław Zasad Centrum” SA z obowiązku rozwinięcia montażu w systemie CKD w **Autosan SA**. W Autosan SA realizowano montaż autobusów w systemie SKD. Nie wprowadzono natomiast montażu w systemie CKD, gdyż inwestor nie dostarczał zespołów i części umożliwiających montaż w tym systemie.

Zadowolające efekty uzyskano w tzw. polonizacji produkcji. Spadał udział materiałów z importu w ogólnej wartości zakupu materiałów. W 1997 r. wynosił on 23,04%, w 1998 r. – 14,34%, a w 2000 r. – 12,73%. Realizowano także produkcję wyrobów firmy Mercedes, których ostateczny montaż odbywał się w Autosanie. Rezultatem tego był 25% udział komponentów i wkładu pracy Autosanu w cenie wyrobu finalnego. Z kolei wyroby Autosanu podlegały tzw. mercedyzacji, co polegało na stopniowym zastępowaniu komponentów produkcji polskiej odpowiednikami produkcji Mercedesa oraz wprowadzeniu nowych technologii. Dotyczyło to głównie silników z elementami towarzyszącymi oraz zabezpieczeń antykorozyjnych, montażu i kontroli jakości. Ten proces pozwolił wdrożyć w 1998 r. system jakości ISD 9001. Udział komponentów firmy Mercedes Benz sięgał 15% ceny autobusu.

### **4.3. Wykonanie tzw. zobowiązań pracowniczych**

Na ogół wykonane zostały tzw. zobowiązania pracownicze polegające na utrzymaniu określonego poziomu zatrudnienia bądź płac. Nie uchroniło to wielkości zatrudnienia w spółkach, gdyż jego zmniejszenie następowało po upływie okresu określonego w umowach.

NIK, jako rzetelną, oceniła realizację przez Daewoo-FSO Motor SA zobowiązań wynikających z UWP, dotyczących zatrudnienia. W trzyletnim okresie gwarantowanego zatrudnienia na ok. 20 540 zatrudnionych, zwolnionych zostało w wyniku wypowiedzenia umowy przez spółkę 893 osoby, w tym 606 przeszło na renty lub emerytury, a reszta została zwolniona za zgodą związków zawodowych.

NIK pozytywnie, z punktu widzenia legalności, oceniła wywiązywanie się z zobowiązań socjalnych przez Daewoo, dotyczących zawarcia i wykonania porozumienia ze związkami zawodowymi w zakresie utrzymania stanu zatrudnienia oraz przestrzegania ustalonych ze związkami zawodowymi zasad wynagradzania pracowników DMP. W wykonaniu art. 6 ust. 4 lit. d) Umowy JV, w dniu 25 sierpnia 1995 r. zawarty został pakiet socjalny - Porozumienie Trójstronne. Z dniem 2 listopada 1995 r. DMP przejęła 6 425 pracowników FS, zgodnie z ustaleniami art. 6 ust. 4 Umowy JV, i utrzymała stan zatrudnienia w Spółce przez okres 3 lat, stosownie do postanowień

punktu I Porozumienia Trójstronnego.

W zakresie waloryzacji wynagrodzeń nie występowały odstępstwa, które nie byłyby uzgodnione ze Związkami Zawodowymi. W okresach rocznych były przeprowadzane waloryzacje płac procentowe dla wszystkich pracowników DMP kwartalnie do poziomu lipca, na zasadach określonych w pkt IV Porozumienia Trójstronnego. Waloryzacja odbywała się następnie co kwartał i polegała na porównywaniu i korygowaniu średniej płacy w DMP do płacy w sektorze przedsiębiorstw.

DAEWOO sfinansowało zakup przez byłych pracowników FS 209 403 udziałów Spółki na łączną wartość 20 940 000 zł, za cenę równą połowie ich wartości nominalnej (ogółem 10 470 150 zł), stosownie do postanowień art. 10 ust. 3 lit. b) Umowy JV oraz pkt VII Porozumienia Trójstronnego. W dniu 04.04.1997 r. DHI i DC zawarły z DMP – Spółką mającą status osoby krajowej - umowę nie oprocentowanej pożyczki w kwocie 3 500 000 USD na okres 10 lat obrotowych, rozpoczynając od 01.01.1997 r. Z wypłacanych przez Spółkę dywidend za lata 1996-1998 spłacona została na rzecz DAEWOO kwota 3 039 605,07 zł. Powyższa kwota nie została przekazana do DAEWOO. Aneksami do umowy pożyczki z 04.07.1997 r. DAEWOO udzieliło Spółce DMP nie oprocentowaną pożyczkę w ww. kwocie na okres do 30 czerwca 2004 roku.

W ramach uzgodnionego ze związkami zawodowymi Spółki pakietu gwarancji socjalnych Sobiesław Zasada Centrum SA zobowiązała się do podwyższenia – w ciągu 6 miesięcy od daty 15 marca 1995 r. podpisania umowy sprzedaży akcji – wynagrodzeń pracowniczych średnio o 25% w stosunku do wynagrodzeń wypłacanych pracownikom w kwartale poprzedzającym podpisanie przywołanej umowy. Do dnia 15 września 1995 r. średnia płaca brutto pracownika JELCZ SA winna była zatem wzrosnąć z 614,30 zł do nie mniej niż 767,87 zł (o 153,57 zł). Tymczasem według stanu na wspomniany powyżej dzień wzrosła jedynie do poziomu 645,00 zł, czyli o 30,7 zł (o 5%). Pełna realizacja zobowiązania dotyczącego kwestii podwyższenia średnich wynagrodzeń nastąpiła z dwutygodniowym opóźnieniem, bo w wyniku podpisania w dniu 3 października 1995 r. pomiędzy Spółką i związkami zawodowymi ustaleń w sprawie wprowadzenia z dniem 1 października 1995 r. podwyżek płac w JELCZ S.A. W październiku 1995 r. średnia płaca pracowników Spółki była bowiem wyższa o 27,96% od uzyskanej w IV kwartale 1994 r. Natomiast następstwem wzmiankowanej zwłoki był mniejszy (w stosunku do uzgodnień zawartych w pakiecie gwarancji socjalnych) o ok. 192 tys. zł fundusz płac wypłaconych pracownikom Spółki za drugą połowę września 1995 r.

Przeciętne średnioroczne zatrudnienie w ZS Star SA zmalało z 2 567 osób w 1996 r. do 2 225 osób na dzień 30 czerwca 1998 r., tj. o 12,1%, a było spowodowane zmniejszeniem produkcji i przechodzeniem pracowników do nowotworzonych przez ZS Star SA spółek. Jednak ZS Star SA nie skorzystała w trakcie obowiązywania Porozumienia z ulg w podatku dochodowym od osób prawnych, co by obligowało SZC SA do utrzymania poziomu zatrudnienia.

NIK negatywnie, z punktu widzenia legalności, oceniła nieutrzymanie przez Zarząd „Sobiesław Zasada Centrum” SA – wbrew złożonej deklaracji – zatrudnienia na poziomie z dnia podpisania Porozumienia. Zatrudnienie w dniu 30 czerwca 1998 r. było mniejsze

o 385 osób (15,1 %) niż w 1995 r. Zwolnienia grupowe dokonywane były w okresie od 1 marca do 30 czerwca 1998 r. i objęły 133 osoby.

#### **4.4. Nieprawidłowości w stosunkach pomiędzy inwestorami i spółkami**

Niezależnie od wskazanych wyżej przypadków niewykonania zobowiązań inwestycyjnych i nieprawidłowości związanych z inwestycjami, stwierdzono w Spółkach nieprawidłowości wskazujące na wykorzystywanie przez inwestorów dominującej pozycji w stosunkach ze Spółkami. Polegały one m. innymi na:

- zawyżaniu wartości aportów przez Daewoo i SZC Zasada SA,
- transferze środków finansowych poza Spółkę w Daewoo-FSO Motor SA,
- przeliczeniu przez Daewoo kosztów składowania maszyn i urządzeń w Anglii na DMP i powodowanie strat Spółki na skutek innych niekorzystnych dla niej umów z Daewoo,
- niezgodnym z prawem wykorzystywaniu ZFSS,
- montażu w ZS JELCZ SA samochodów Mercedes na zlecenie inwestora, zamiast ich produkcji na własny rachunek,
- kredytowaniu się SZC Zasada SA kosztem ZS JELCZ SA,
- odsprzedawaniu przez SZC Zasada Centrum SA dokumentacji i know how, pomimo zobowiązania się do ich udostępnienia w ramach realizacji zobowiązań.

##### **4.4.1. Daewoo-FSO Motor SA**

###### **Zawyżenie wartości aportu**

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie, pod względem legalności, oceniła fakt pokrycia przez Daewoo Corporation 10 308 udziałów o łącznej wartości 656 928,84 zł, stanowiącej równowartość kwoty 255 473 USD, aportem w postaci 5 samochodów Daewoo Arcadia o łącznej wartości, wg faktury, 178 000 USD. Wyjaśnień Zarządu stwierdzających, że wartość aportu powiększona została o cło, podatek akcyzowy oraz podatek importowy, nie można uznać za wystarczające, ponieważ import inwestycyjny, jak też w większości kooperacyjny, był objęty ulgami celnymi. Należy zwrócić także uwagę, że przy pozostałych podwyższeniach kapitału pokrywanych aportami, do ich wartości nie doliczano cła.

###### **Transfer środków finansowych poza Spółkę**

NIK negatywnie ocenia, z punktu widzenia gospodarności, dopuszczenie do powstania wierzytelności „DAEWOO – FSO MOTOR” SA w kwocie 230 000 tys. zł w niezwiązanej kapitałowo ze spółką firmie Daewoo Centrum Sp. z o.o. Ponieważ Daewoo Centrum Sp. z o.o. nie miała możliwości pokrycia powstałych zobowiązań „DAEWOO – FSO MOTOR” SA utworzyła rezerwę na tę wierzytelność oraz zobowiązała się (pismem z dnia 30 września 2000 r.) do podwyższenia kapitału w Daewoo Centrum Sp. z o.o. w okresie od drugiej połowy 2001 r. do 2003 r. o kwotę 200 000 tys. zł, poprzez zamianę zobowiązań tej spółki wobec „DAEWOO – FSO MOTOR” SA na kapitał w Daewoo Centrum Sp. z o.o.

Zarząd „DAEWOO – FSO MOTOR” SA nie wyjaśnił przyczyn takiego działania, pomimo zwrócenia się przez Kontrolera NIK w dniu 3 kwietnia 2002 r. o udzielenie dodatkowych wyjaśnień w trybie *art. 59 ust. 1 ustawy o NIK*.

#### **4.4.2. Daewoo Motor Poland Sp. z o.o. w Lublinie**

**Rozporządzenie  
przez Spółkę  
zastawionym  
mieniem**

Wbrew postanowieniom § 5 ust. 2 umowy przewłaszczenia z 18 lipca 2000 r. Spółka rozporządziła w 2001 r. mieniem przewłaszczonego na zabezpieczenie kredytu udzielonego przez Kredyt Bank SA Oddział w Lublinie (Bank) bez zgody tego Banku. DMP wniosło do MEGATEM EC Lublin Sp. z o.o. w Lublinie w formie aportu środki trwałe nie będące własnością Spółki o wartości 1 318 225 zł. Jedynym wspólnikiem MEGATEM EC była DMP, w imieniu której przy ww. podwyższaniu kapitału zakładowego Spółki MEGATEM EC Lublin, występował Prezes Zarządu Spółki.

W trakcie kontroli Bank wyraził zgodę na zamianę przewłaszczonych rzeczy na udziały w spółce MEGATEM EC. Prawo własności zostało ustalone orzeczeniem sądu i za ww. rzeczy zostały przyznane Bankowi udziały w spółce MEGATEM EC.

**Przerzucanie  
kosztów na Spółkę**

NIK oceniła jako niegospodarne i niezgodne z Umową na Dostawy, poniesienie przez DMP kosztów ubezpieczenia i składowania (194 483,56 GBP - tj. 1 117,1 tys. zł i 10 000 USD - tj. 42,1 tys. zł) części oprzyrządowania LD-100 rozładowanego w porcie Felixtowe w Anglii, a przeznaczonego do użytkowania przez LDV Limited.

Nakłady inwestycyjne wpisane do ksiąg rachunkowych DMP nie obejmowały kwot wynikających z faktur z dnia 8 września 2000 r., wystawionych na Spółkę przez DWMC, dotyczących dostawy oprzyrządowania do produkcji LD-100 na łączną kwotę 9 150 200 USD (40 407,3 tys. zł wg średniego kursu USD w NBP z dnia 8 września 2000 r.). Faktury te nie posiadały odpowiedniego akceptu merytorycznego upoważnionych przedstawicieli DMP i do dnia 30 września 2001 r. nie zostały przekazane służbom księgowym Spółki oraz nie zostały ujęte w księgach rachunkowych, co świadczy iż inwestor zmienił odbiorcę maszyny i urządzeń, które pierwotnie były przeznaczone dla DMP. W II półroczu 2000 r. dostaw oprzyrządowania dla LD-100 dokonywała DWMC. Maszyny i urządzenia objęte przedmiotowymi fakturami, zostały skierowane przez DWMC do Felixtowe na wniosek jednego z członków Zarządu DMP, gdyż miały być użytkowane przez firmę LDV Limited z siedzibą w Birmingham w ramach współpracy przy produkcji samochodów dostawczych.

Rozładunek dostaw przeznaczonych dla LDV następował w porcie Felixtowe w Anglii. Składowanie i ubezpieczenie ww. oprzyrządowania prowadziła angielska firma SEAHUNT. W okresie od 5 października 2000 r. do 17 września 2001 r. SEAHUNT (POLAND) LTD wystawiła dla DMP 34 faktury za ubezpieczenie i składowanie 56 kontenerów z oprzyrządowaniem do LD-100. Umowę dotyczącą przechowywania i ubezpieczenia ww. kontenerów

DMP podpisała z SEAHUNT (POLAND) LTD w dniu 16 lipca 2001 r. Wartość ubezpieczenia składowanych kontenerów z urządzeniami określono w umowie na 9 170 200 USD. Wystawione faktury opiewały na kwoty 194 483,56 GBP (1 117,1 tys. zł wg średnich kursów NBP wymiany GBP z dat wystawienia faktur) za składowanie łącznie z odsetkami umownymi za zwłokę w zapłacie należności oraz 10 000,00 USD tytułem ubezpieczenia towaru za okres 6 miesięcy.

Nie zapłacone zobowiązania DMP wobec SEAHUNT (POLAND) według stanu na dzień 30 września 2001 r. wynosiły 67 664,45 GBP i 10 000,00 USD (razem: 436,2 tys. zł).

Ponoszenie przez DMP kosztów składowania w Anglii oprzyrządowania dostarczanego przez DWMC i kosztów jego ubezpieczenia było niezgodne z postanowieniami Umowy na Dostawę, stosownie do których:

- portem docelowym był Hamburg i/lub jakikolwiek port polski wg uznania Dostawcy,
- wszelkie wydatki ponoszone przez każdą ze Stron w związku z realizacją Umowy na Dostawę, miały być pokrywane przez Stronę ponoszącą wydatki,
- ryzyko strat przechodziło na Spółkę z chwilą rozładunku Wyposażenia ze statku.

Spółka DMP nie dysponowała dokumentem zmieniającym ww. postanowienia, wymaganym stosownie do treści art. 23 ust. 4 Umowy na Dostawę. DWMC nie zwróciła Spółce ponoszonych kosztów składowania i ubezpieczenia oprzyrządowania w Anglii. Z wyjaśnień uzyskanych od Przedstawiciela upadłej DMP wynika, że jeden z członków Zarządu DMP wystąpił w dniu 21 sierpnia 2000 r. do DWMC o wysłanie ww. oprzyrządowania do Anglii, jako że oprzyrządowanie to miało być użytkowane przez LDV. Według Umowy na Dostawę, DWMC miało pokryć koszty w oparciu o warunki C.I.F. (wg terminologii Incoterms) do portu przeznaczenia, a nie koszty przechowywania po przybyciu do portu. DMP wystąpiła o przetrzymanie oprzyrządowania w Anglii, a nie w DWMC, „jako że prace nad projektem LD-100 zostały zawieszony”.

Zdaniem NIK, w świetle art. 23 ust. 4 Umowy na Dostawę, nie doszło do skutecznej i wiążącej strony zmiany portu docelowego dostaw przez osoby upoważnione do reprezentacji Spółki. Powyższe wystąpienie członka Zarządu DMP do DWMC dokonane zostało faksem, który nie został podpisany. Nie została zachowana zasada dwuosobowej reprezentacji Spółki, przewidziana w Umowie Spółki DMP w stosunku do członków Zarządu.

**Straty Spółki na skutek działań inwestora**

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, DAEWOO przyczyniło się do strat w majątku DMP, szacowanych na kwotę 121,5 mln zł. Straty te powstały w związku z rozliczeniami wynikającymi z przystąpienia DMP do spółki LDV Limited (LDV) z siedzibą w Birmingham (Anglia), a następnie koniecznością przeceny wartości i zbycia udziałów w LDV w następstwie umowy zawartej w celu zakończenia sporu sądowego pomiędzy LDV a firmami grupy DAEWOO. Spór ten powstał w wyniku nie wywiązywania się przez DAEWOO z zobowiązań wobec LDV.

Jedną z firm współpracujących z grupą DAEWOO i DMP przy realizacji projektu uruchomienia produkcji samochodu dostawczego LD-100 oraz BD-100 była LDV Limited. LDV, DC, DWMC oraz DMP w dniu 29 kwietnia 1998 r. zawarły „Umowę o Współpracy”, która dotyczyła rozwoju pojazdu LD-100 i BD-100 przez LDV oraz współpracy w zakresie projektowania i dostarczania części składowych dla tych modeli samochodów dostawczych.

W związku z postanowieniami Umowy o Współpracy, DMP objęła w 1998 r. 10 707 700 udziałów w LDV (50%) za cenę 25 000 000 GBP, nakłady w przeliczeniu na walutę polską wynosiły 143 935 000 zł. Uchwałą Zarządu nr 156/2001 z dnia 08.06.2001 r. DMP przeceniła posiadane udziały w LDV Limited poprzez obniżenie ich wartości o 136 738 250 zł (95%), z kwoty 143 935 000 zł na 7 196 750 zł, uzasadniając to stratami ponoszonymi przez LDV w ciągu ostatnich 2 lat, a przede wszystkim spisaniem na straty inwestycji BD-100 oraz zagrożeniem upadłością LDV. Wykonując postanowienia umowy z dnia 26 lipca 2001 r. zawartej w celu zakończenia sporu sądowego LDV z firmami grupy DAEWOO, DMP sprzedała posiadane udziały w spółce LDV za cenę 1 GBP.

W rezultacie zakończenia sporu pomiędzy LDV Limited a spółkami Daewoo z Korei i DMP toczącego się przed sądami w Anglii - w związku z kwestionowaniem przez LDV wywiązywania się przez DAEWOO z zawartych umów o współpracy przy produkcji samochodów dostawczych - DMP na podstawie umów kończących spór uzyskała w 2001 r. prawa własności intelektualnej (PWI) do LD-100 oraz licencję do BD-100. Licencja BD-100 nie była poddawana wycenie, gdyż aktualnie nie posiada wartości (inwestycja BD-100 spisana została przez LDV w straty). Wartość PWI do LD-100 została wyceniona przez biegłych działających na zlecenie DMP, jako mieszcząca się w przedziale od 22 240,8 tys. zł do 23 068,9 tys. zł, prawa te zostały zaliczone do wartości niematerialnych i prawnych Spółki i ujęte w księgach rachunkowych wg wartości 22 480,8 tys. zł.

Straty DMP wynikające z zaangażowania kapitałowego w LDV Limited wyniosły zatem wg wartości nominalnej co najmniej 121 454,20 tys. zł (143 935,0 tys. zł – 22 480,8 tys. zł). Należy zauważyć, że przedstawiony szacunek strat DMP nie uwzględnia faktu, iż Spółka była współwłaścicielem PWI do LD-100 na mocy postanowień Umowy o Współpracy z 29.04.1998 r., wspólnie z DC i DWMC.

**Niekorzystne dla  
Spółki umowy  
z inwestorem**

W 1999 r. DMP, bez podstawy prawnej, sfinansowało nabycie przez DC od Banku Polska Kasa Opieki SA – Grupa Pekao SA w Warszawie udziałów w DMP, w związku ze skorzystaniem przez Pekao z Prawa Opcji na podstawie art. 10 ust. 4 Umowy JV. Łączna kwota poniesionych przez DMP wydatków z tego tytułu wyniosła 8 756 455,04 zł. DMP nie zawarło z DC umowy, na mocy której zobowiązywałoby się do działania w imieniu i na rachunek DC i nabycia z własnych środków udziałów na rzecz DC. Dopiero w dniu 31.12.1999 r. DMP zawarło z DC umowę, na mocy której Spółka udzieliła DC pożyczki w kwocie 8 756 455,04 zł na okres od 31.12.1999 do 31.12.2000 r. Koszty związane z zawarciem ww. umowy pożyczki w postaci opłaty

skarbowej w kwocie 175 129,10 zł poniosło DMP, a więc pożyczkodawca - co było niekorzystne dla Spółki. W innych umowach pożyczek, zawieranych przez DMP z DC, w których DHI lub DC było pożyczkodawcą, również DMP zobowiązane było do ponoszenia kosztów zawarcia tych umów (umowy z dnia 22.10.1998, 30.04.1999). Spłata ww. pożyczki z 31 grudnia 1999 r. nastąpiła na mocy umowy z dnia 20 lipca 2001 r. przez wzajemne potrącenia wierzytelności przysługujących DMP i DWMC w kwocie 8 844 019,59 zł.

**Nieprzestrzeżenie  
ustawy o  
rachunkowości  
i kodeksu  
handlowego**

Kontrola wykazała, że kwota umorzenia podatku za 1998 r. ujęta w księgach rachunkowych Spółki za ten rok była niezgodna z decyzją TUS z dnia 21 maja 1999 r. (zaksięgowano 9 110 557,00 zł zamiast 9 103 602,40 zł). W wyniku powyższego księgi rachunkowe Spółki, w świetle postanowień *art. 24 ust. 2 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości*<sup>45</sup>, nie spełniały wymogu niezbędnego do uznania ich za rzetelne, a wynik finansowy Spółki wykazany w sprawozdaniu finansowym za ten rok nie odzwierciedlał stanu rzeczywistego. Uchwałą Zgromadzenia Wspólników nr 4/99 z dnia 29 czerwca 1999 r. podzielono zysk netto zawyżony o kwotę 6 954,60 zł.

Umorzone zobowiązania z tytułu podatku dochodowego za 1997 i 1998 rok (w kwocie 9 171 434 zł) wprowadzono do ksiąg rachunkowych Spółki z naruszeniem postanowień *art. 3 ust. 1 pkt 20 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości*.

W ocenie NIK, na nierzetelność w prowadzeniu ksiąg wskazuje fakt, że umorzenie podatku dochodowego za 1998 r. ujęto w księgach rachunkowych 1998 r. na podstawie dowodu PK z dnia 13 maja 1999 r., natomiast sprawozdanie finansowe za ten rok, opatrzone datą 31 marca 1999 r., przedstawiało stan wynikający z ksiąg rachunkowych po ujęciu w nich umorzenia podatku dochodowego.

Zarząd DMP, Spółki dominującej w rozumieniu postanowień *ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości*, nie wywiązał się z ciążącego na nim – na podstawie przepisów powołanej ustawy (art. 53 ust. 2, art. 63 ust. 3, art. 64 ust. 1) obowiązku sporządzenia, poddania badaniu przez biegłego rewidenta oraz przedstawienia do zatwierdzenia przez Zgromadzenie Wspólników skonsolidowanego sprawozdania finansowego grupy kapitałowej, obejmującego jednostkę dominującą i jednostki od niej zależne lub stowarzyszone wszystkich szczebli za 1999 i 2000 rok.

Zarząd Spółki nie wypełnił ponadto obowiązku wynikającego z *art. 233 § 1 ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych*, tj. nie zwołał w 2001r. Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników w związku z wykazaniem w bilansie na 31 grudnia 2000 r. (sporządzonym w czerwcu 2001 r.) strat przewyższających o 45 833,1 tys. zł sumę kapitałów zapasowego i rezerwowych oraz połowę kapitału zakładowego (łącznie 284 881,7 tys. zł). Zarząd Spółki nie umieścił również w porządku obrad Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników DMP zwołanego na 6 lipca 2001r. punktu dotyczącego podjęcia uchwały dotyczącej dalszego istnienia Spółki

---

<sup>45</sup> Dz. U. Nr 121, poz.591 ze zm.



**Nie zgodne z  
prawem  
gospodarowanie  
ZFŚS**

NIK ocenia, że gospodarowanie w latach 2000-2001 środkami Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych utworzonego w DMP na podstawie *ustawy z 4 marca 1994 roku o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych*<sup>46</sup> (ZFŚS) i gwarantowanego przez DAEWOO, odbywało się z naruszeniem przepisów powołanej ustawy. Na dzień 30 września 2001 r. stan ZFŚS wykazywał brak środków na łączną kwotę 1 315 561,55 zł, co stanowiło 33,5 % stanu Funduszu na ten dzień. Uszczuplenie środków ZFŚS spowodowane było:

- nieprzekazaniem przez Spółkę odpisu podstawowego za 2000 r. w kwocie 298 044,02 zł, wbrew art. 6 ust. 2 ustawy o ZFŚS,
- nieprzekazaniem na rachunek bankowy ZFŚS dokonywanych przez Spółkę potrąceń z wypłacanych wynagrodzeń rat udzielonych ze środków Funduszu pożyczek mieszkaniowych za grudzień 2000 r. i 7 miesięcy 2001 r. w kwocie łącznej 639 879,50 zł,
- nieprzekazaniem przez Spółkę na rachunek bankowy Funduszu spłacanych do kasy DMP pożyczek mieszkaniowych w miesiącach październik 2000 r. – wrzesień 2001 r. w kwocie łącznej 177 638,03 zł, co naruszało pkt 1.4 Regulaminu Tworzenia i Gospodarowania ZFŚS w DMP oraz uzgodnioną ze Związkami Zawodowymi Kartę akceptacji do planu ZFŚS na 2001 r. z dnia 14 marca 2001 roku, w myśl których środki ZFŚS ulegają zwiększeniu m.in. o wpływy ze spłaty i oprocentowania pożyczek udzielonych na cele mieszkaniowe,
- pobraniem przez DMP ze środków Funduszu kwoty 200 000 zł na zasilenie środków obrotowych Spółki, przeznaczonej następnie na wypłatę wynagrodzeń za pracę za styczeń 2001 r., wbrew art. 1 ust. 1 *ustawy o ZFŚS* stanowiącego, że środki Funduszu przeznacza się na finansowanie działalności socjalnej organizowanej na rzecz osób uprawnionych do korzystania z Funduszu.

#### **4.4.3. ZS Jelcz SA**

NIK negatywnie z punktu widzenia gospodarności oceniła opłacalność zawarcia przez ZS Jelcz SA w dniu 30 sierpnia 1995 r. umowy o realizacji zleceń na montaż i zabudowę pojazdów samochodowych na rzecz SZC SA. Zawarcie tej umowy miało zasadniczy wpływ na poziom produkcji pojazdów Mercedes Benz, a tym samym na poziom przychodów z tytułu sprzedaży wyprodukowanych pojazdów marki Mercedes Benz, których prognozowana wielkość była podstawą ustalenia wartości wkładów niepieniężnych wymienionych w § 6 ust. 1 umowy sprzedaży akcji. W konsekwencji powyższego realizacja przez JELCZ SA w latach 1996-2000 usługi montażu pojazdów marki Mercedes Benz na rzecz SZC SA, nie osiągnęła wielkości i wartości produkcji, zbliżonych do prognozowanych w weryfikacji wyceny wkładów niepieniężnych. O nieopłacalności realizowanych usług montażu pojazdów Mercedes Benz świadczy ujemna marża jednostkowa na tej działalności. Nie dotyczyło to jedynie usługi tzw. uszlachetniania autobusu T-2

<sup>46</sup> Jednolity tekst Dz. U. z 1996 r. Nr 70, poz. 335 ze zm.

w latach 1997 i 1999, dla której jednostkowa marża była dodatnia i ukształtowała się na poziomie odpowiednio: 6 394 zł i 31 327 zł.

Natomiast przykładami niekorzystnej – z punktu widzenia wyników finansowych JELCZ SA – realizacji usługi montażu były:

- a) w 1996 r. montaż 161 szt. różnych ciągników siodłowych, dla których uzyskano marżę jednostkową na poziomie -555,82 zł (wartość ujemna);
- b) w 1996 r. usługa tzw. karosowania 61 szt. autobusów miejskich solo O405N/O405N2, w przypadku których osiągnięto marżę jednostkową w wysokości -19 026,68 zł (wartość ujemna).

Uwypuklić należy fakt kredytowania się SZC SA kosztem Spółki z o.o. VITO-JELCZ, poprzez nieterminowe regulowanie zobowiązań wynikających z realizacji dostaw samochodów Mercedes Vito. Przeterminowane należności Spółki z o.o. VITO-JELCZ z tego tytułu wynosiły 2 936 530 zł na dzień 31 lipca 1997 r. i 3 923 515 zł na dzień 31 grudnia 1998 r. Naliczenie przez Spółkę z o.o. VITO-JELCZ odsetek w kwocie 2 125 182 zł za nieterminowe regulowanie płatności wzbudziły sprzeciw SZC SA, co doprowadziło do podpisania w dniu 4 lutego 1999 r. porozumienia pomiędzy obiema firmami, mocą którego naliczone odsetki zostały w całości anulowane. Porozumienie to zostało w maju 1999 r. zaakceptowane przez Radę Nadzorczą Spółki z o.o. VITO-JELCZ, której przewodniczącym był członek Zarządu SZC SA Według zapisów wzmiankowanego wyżej porozumienia, SZC SA zobowiązał się do uregulowania zaległości płatniczych w stosunku do Spółki z o.o. VITO-JELCZ w terminach przewidzianych w załączonym do porozumienia harmonogramie. Zaległości te w kwocie 3 853 422 zł zostały spłacone zgodnie z tym harmonogramem. Powstały jednakże nowe zaległości, wynikające z nieregulowania przez SZC SA bieżących należności Spółki z o.o. VITO-JELCZ. Wyniosły one 46 086 zł według stanu na dzień 31 grudnia 1999 r. i 44 035 zł na dzień 31 grudnia 2000 r.

#### **4.4.4. Autosan SA**

Sobiesław Zasada Centrum SA na mocy umowy z 14 lipca 1997 r. sprzedała Spółce Autosan SA dokumentację i know how :

- w zakresie technologii produkcji montażowej w systemie SKD oraz karosowania autobusów Mercedes Benz typu 0 404, 0 350, T-2
- w zakresie karosowania i zabudów nadwozia minibusów na bazie autobusu T-2,
- w zakresie zabudów silników MB w autobusach Autosan oraz wprowadzenia technologii Mercedes Benz do wybranych produktów Autosan.

Za powyższe know how i dokumentację, a także za instruktaż, szkolenia oraz staże dotyczące jego wdrożenia, Autosan SA zapłaciła kwotę 15 224 tys. zł.

Kolejna umowa know how dotyczyła Midibusu Vario. Na mocy umowy z dnia 16 sierpnia 1999 r Autosan SA zakupił od Zasada SA technologię umożliwiającą wykończenie pojazdów typu Vario jako autobusów

standardowych i szkolnych za kwotę 65 000 DEM. (tj. 138 450 zł wg średniego kursu NBP marki niemieckiej z dnia zawarcie umowy).

Wykorzystanie zakupionego przez Autosan SA know how było niewielkie. W latach 1995 i 1996 zmontowano dwa autobusy dalekobieżne MB 350, a w 1997 roku trzy autobusy MB 0 404. W latach 1995 – 1998 zamontowano silniki Mercedesa do 32 autobusów A 10-10 M oraz do 84 autobusów A 10-12 T LIDER. W latach 1997 – 1998 zmontowano<sup>47</sup> 26 autobusów A 404 CEZAR. W latach 1996 – 1998 w systemie SKD zmontowano 34 autobusy szkolne VARIO.

## 5. Ulgi dla inwestorów

Spółki korzystały z bezcłowych kontyngentów na części składowe samochodów oraz wyposażenie zakładów produkcyjnych, a także z ulg w podatku dochodowym.

### 5.1. Kontyngenty celne

Rada Ministrów ustalała kontyngenty taryfowe dotyczące:

- towarów przywożonych wyłącznie w celu montażu przemysłowego nowych pojazdów samochodowych<sup>48</sup> - tzw. kontyngent produkcyjny,
- wyposażenia zakładów produkujących (montujących), dokonujących montażu przemysłowego nowych pojazdów samochodowych i innych mechanicznych, oraz dla zakładów dostarczających dla nich części – tzw. kontyngent inwestycyjny,
- towarów przywożonych dla zakładów produkujących części samochodowe nabywane przez zakłady dokonujące montażu przemysłowego nowych pojazdów samochodowych – tzw. kontyngent kooperacyjny.

Minister Gospodarki wydawał na ich podstawie pozwolenia. Wartość ustalonych przez Radę Ministrów kontyngentów, przyznanych przez Ministra Gospodarki pozwoleń oraz stopnia ich wykorzystania w latach 1997-2000 przedstawia tabela:

w tys. ECU

Rok	rodzaj kontyngentu	wartość kontyngentu w ECU	wartość wydanych pozwoleń w ECU	wartość wykorzystana wg. rozliczeń producentów	stopień wykorzystania kontyngentu (kol. 5 / kol. 3)
1	2	3	4	5	6
1997	produkcyjny	751600	536498	326539	43.45%
	inwestycyjny	459291	193624	193624	42.16%
	kooperacyjny	146511	28610	26889	18.35%
<b>RAZEM</b>		<b>1357402</b>	<b>758732</b>	<b>547052</b>	<b>40.30%</b>
1998	produkcyjny	925439	572178	558377	60.34%
	inwestycyjny	570830	400570	113055	19.81%
	kooperacyjny	492888	126243	88378	17.93%
<b>RAZEM</b>		<b>1989158</b>	<b>1098990</b>	<b>759811</b>	<b>38.20%</b>

<sup>47</sup> metodą karosowania tj. zabudowy nadwozia Autosan na podwoziu Mercedesa

<sup>48</sup> przez montaż przemysłowy rozumie się montaż w skali rocznej nie mniej niż 1000 pojazdów o ładowności do 5.000 kg oraz nie mniej niż 200 pojazdów o ładowności większej niż 5.000 kg.

Informacja o wynikach kontroli wykonania zobowiązań umownych przez inwestorów strategicznych w sprywatyzowanych przedsiębiorstwach produkujących samochody osobowe, ciężarowe i autobusy

1999	produkcyjny	402160	298485	109123	27.13%
	inwestycyjny	156552	269146	35759	22.84%
	kooperacyjny	47520	12073	2820	5.93%
<b>RAZEM</b>		<b>606232</b>	<b>579703</b>	<b>147702</b>	<b>24.36%</b>
2000	produkcyjny	100607	90864	44623	44.35%
	inwestycyjny	364486	579395	47219	12.95%
	kooperacyjny	75331	39457	17442	23.15%
<b>RAZEM</b>		<b>540425</b>	<b>709716</b>	<b>109284</b>	<b>20.22%</b>
OGÓŁEM	produkcyjny	2179806	1498024	1038662	47.65%
	inwestycyjny	1551160	1442734	389657	25.12%
	kooperacyjny	762251	206383	135529	17.78%
<b>RAZEM</b>		<b>4493217</b>	<b>3147141</b>	<b>1563848</b>	<b>34.80%</b>

Źródło: Dane NIK na podstawie wyników kontroli

W okresie 1997 r. – 2000 r. łączna wartość ustalonych przez RM kontyngentów na towary oraz maszyny i urządzenia dla zakładów zajmujących się przemysłowym montażem pojazdów wyniosła równowartość 4 493 217 tys. ECU, wartość przyznanych pozwoleń wyniosła 3 147 141 tys. ECU (70% w stosunku do wartości kontyngentu), a wykorzystanie przyznanych pozwoleń wyniosło 1 516 848 tys. ECU (tj. 50% wartości kontyngentu).

Minister Gospodarki udzielił koncesji na przywóz z zagranicy części do montażu przemysłowego samochodów osobowych na lata 1998-1999 firmom: Fiat Auto Poland SA, Volkswagen Polska Sp. z o.o. Poznań, Ford Polska SA, General Motors Poland Sp. z o.o., Daewoo-FSO Motor Sp. z o.o., Daewoo Motor Polska Sp. z o.o. Opel Polska Sp. z o.o. Ponadto firmy IWAG Trade SA i Damis Motor Poland otrzymały koncesje na dokończenie montażu. Nie udzielono koncesji firmom Sobiesław Zasada Centrum SA i Damis Motor Poland ponieważ nie przedstawiły zaświadczenia z GUC o wprowadzeniu na polski obszar celny z zagranicy części do montażu przemysłowego co najmniej 1 000 szt. samochodów. Kia Motors Polska Sp. z o.o., w sprawie której nie wydano decyzji, nie złożyła wniosku, a jedynie propozycję zawarcia z Ministrem Gospodarki umowy dotyczącej produkcji samochodów osobowych KIA.

Minister Gospodarki, na wnioski firm, które otrzymały koncesje wydawał pozwolenia na przywóz towarów do produkcji samochodów. Pozwolenia otrzymały firmy: Ford Poland SA, General Motors Poland, Fiat Auto Poland, IWAG Trade, Damis Motor Poland, Volkswagen Poznań, Daewoo Motor Polska, Daewoo-FSO Motor. Dane dotyczące wykorzystanie pozwoleń przez firmy powstałe w wyniku prywatyzacji i restrukturyzacji pp zmieszczono w tabeli.

Przedsiębiorca	łączna wartość wykorzystanych kontyngentów w tys. ECU w latach:			
	1997	1998	1999	2000
<b>Daewoo-FSO</b>	133 057	195 277	64 983	24 789
<b>Daewoo Motor Polska</b>	4 040	5 401	19 302	43 208
<b>Fiat Auto Poland</b>	176 850	457 817	39 604	9 574
<b>Volkswagen Poznań</b>	21 252	12 770	16 785	2 652
<b>ZS Jelcz SA</b>	189	144	0	0
<b>SZC</b>	0	4 822	0	0

Źródło: Dane NIK na podstawie wyników kontroli

W latach 1997-2000 największą wartość kontyngentu, odpowiadającą 43,73% wykorzystanej łącznie kwoty, wykorzystywała, Fiat Auto Poland SA, spółki Daewoo wykorzystywały 31,24%, kolejną pozycję zajęła Volkswagen Poznań Sp. z o.o. – 3,42%.

Niski stopień wykorzystania kontyngentów świadczy, zdaniem Izby, że nie był to instrument ograniczający możliwości inwestycyjne i produkcyjne w branży motoryzacyjnej. Wielkość importu produkcyjnego i inwestycyjnego zdeterminowana była sytuacją na rynku i malejącym popytem na samochody.

## 5.2. Ulgi w podatku dochodowym

Łączna kwota zwolnień w podatku dochodowym wykorzystana przez Spółki i inwestorów wyniosła do końca 2001 r. 538 047,0 tys. zł. Zwolnienia dla poszczególnych spółek i inwestorów wyniosły:

228 484,1 tys. zł	Fiat Auto Poland SA
250 707,0 tys. zł	Daewoo FSO Motor SA
29 230,9 tys. zł	Daewoo Motor Poland SA
3 489,2 tys. zł	Volkswagen Poznań Sp. z o.o.
26 135,8 tys. zł	Zasada SA.

Minister Finansów przyznał dla **Fiat Auto Poland SA** promesę zwolnienia od podatku dochodowego<sup>49</sup> w trybie *art. 23 ustawy o spółkach z udziałem zagranicznym*, uzależniając przyznanie zwolnienia od objęcia przez udziałowca zagranicznego akcji w kapitale akcyjnym spółek w wysokości zadeklarowanej w Umowie Definitywnej.

Fiat Auto Poland SA spełniła warunki określone w promesie i złożyła wniosek o zwolnienie, który został pozytywnie zaopiniowany przez Ministra Przekształceń Własnościowych w dniu 3 grudnia 1993 r. W dniu 28 listopada 1995 r. Minister Finansów zwolnił Fiat Auto Poland SA z podatku dochodowego<sup>50</sup> uzależniając wysokość zwolnienia od realizacji tzw. Głównych Działań określonych w Umowie Definitywnej jednak Fiat Auto Poland SA wystąpiła o ponowne rozpatrzenie sprawy. 22 marca 1996 r. Minister Finansów podpisał z Fiat Auto Poland SA porozumienie, którego ideą było rozstrzygnięcie problemów związanych z realizacją Umowy Definitywnej. Fiat Auto Poland SA zrzekła się roszczeń wynikających z naruszenia zobowiązań przez SP na łączną kwotę ok. 140 mln zł, a Minister Finansów odstąpił od roszczeń względem Fiata na kwotę ok. 8 mln zł oraz zobowiązał się do zaniechania naliczania poboru podatku od towarów i usług na kwotę ok. 150 tys. zł. Fiat Auto Poland SA oświadczyła ponadto, że uzyskane wcześniej zwolnienia podatkowe dla spółek Magnetti Marelli Poland SA, Teksid Poland SA, Fiat Auto Poland SA są satysfakcjonujące

Minister Finansów zwolnił decyzją z dnia 22.marca.1996 r. od podatku dochody Spółki Fiat Auto Poland SA z siedzibą w Bielsko-Białej od których należny podatek dochodowy nie przekroczy równowartości objętych i opłaconych do dnia 31 grudnia 1993 r. akcji w kapitale akcyjnym Spółki za kwotę 259 299 383 203 lirów włoskich, stanowiącą w dniach opłacenia akcji równowartość 518 038 100 zł z zastrzeżeniem, że wysokość zwolnienia od podatku dochodowego może zostać obniżona nie więcej niż o 40%, jeżeli

---

<sup>49</sup> Decyzja Nr PO 4/N-722-36/j.v./99 Ministra Finansów z dnia 31 lipca 1992 r.

<sup>50</sup> Decyzja Nr PO4/N-722-86.j.v./93 Ministra Finansów z dnia 28 listopada 1995 r.

Spółka nie wdroży chociażby jednego z tzw. Głównych Działań, określonych w Umowie Definitywnej. Wykorzystanie zwolnienia przez Fiat Auto Poland SA przedstawiono w tabeli :

okres podatkowy	kwota ulgi do wykorzystania	kwota wykorzystanego zwolnienia w tys. zł
1996 rok	383 584,4	134 453,7
1997 rok	361 017,8	22 566,6
1998 rok	351 063,2	9 954,6
1999 rok	289 554,0	61 509,2
2000 rok	289 554,0	-
Razem		228 484,1

Źródło : Dane NIK na podstawie wyników kontroli

Za 2000 r. Spółka wykazała stratę w wysokości: 160 734 313,89 zł, a za okres: od 01 stycznia 2001 r. – 28 lutego 2001 r. Spółka wykazała stratę w wysokości: 4 187 758, 82 zł. Należy dodać, że do zakończenia kontroli Spółka nie wykorzystwała zwolnienia w całości.

Stosownie do deklaracji złożonej przez Ministra Finansów w piśmie z dnia 22 września 1995 r., Naczelnik Trzeciego Urzędu Skarbowego w Lublinie - na wnioski **Daewoo Motor Poland S.A.** - umorzył zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych łącznie w kwocie 29 230,9 tys. zł.

Wnosząc o umorzenie podatku dochodowego Spółka wskazywała na wywiązywanie się inwestora strategicznego (w okresie odroczenia płatności podatku) ze wszystkich zobowiązań umownych podkreślając, że korekta zobowiązań (zastąpienie zobowiązania do uruchomienia produkcji samochodów osobowych zobowiązaniem do wybudowania nowej fabryki samochodów dostawczych) uzyskuje pozytywną ocenę Ministra Gospodarki i nie spowoduje obniżenia wartości deklarowanych inwestycji przez Daewoo. Spółka podnosiła również kwestię korzyści jakie w zamian za przyznane ulgi dostarczy polskiej gospodarce i makroregionowi lubelskiemu.

Zgodnie z treścią Umowy JV uzyskanie zwolnienia z podatku dochodowego w kwocie równoważącej 50% całkowitej inwestycji w kapitale zakładowym (z wyłączeniem kwoty przeznaczonej na wykup udziałów Spółki znajdujących się w obiegu), było (m.in.) istotną przesłanką realizacji zamierzenia DAEWOO w zakresie osiągnięcia poziomu inwestycji wartości 500 000 tys. USD określonego w Programie inwestycyjnym.

Umorzenie podatku dochodowego wpłynęło na zwiększenie wyniku finansowego Spółki, a w efekcie na wysokość zysku do podziału. Osiągnięty w analizowanym okresie zysk netto w kwocie 57 641,9 tys. zł przeznaczono na: dywidendę dla udziałowców 39 544,5 tys. zł, fundusz rezerwowy 16 567,4 tys. zł oraz zakładowy fundusz świadczeń socjalnych 1 530 tys. zł.

Spółka wywiązała się, z wynikającego z art. 10 ust. 4 Umowy JV oraz § 35 Umowy Spółki DMP zobowiązania do wypłacenia w latach 1996-1998 wspólnikom, na rzecz których FS przeniosła udziały zgodnie z ugodą bankową z dnia 19 września 1994 r., dywidendy na poziomie 4% wartości udziałów (obliczonej zgodnie z regułą podaną w § 35 Umowy Spółki). Z zysku za 1997 i 1998 rok dywidendę wypłacono również DC i DHI w

łącznie wysokości 27 783,6 tys. zł.

NIK zauważa, że zysk netto za 1997 r. był efektem wprowadzenia do ksiąg rachunkowych Spółki umorzenia podatku dochodowego za lata 1995-1997 w kwocie 20 127 345 zł. Umorzenie podatku umożliwiło DMP wypłacenie dywidendy za 1997 rok udziałowcom, o których mowa w § 35 Umowy Spółki. Tym samym DAEWOO zwolnione zostało z obowiązku bezpośredniej wypłaty dywidendy gwarantowanej udziałowcom wymienionym w § 35 Umowy Spółki (w przypadku gdy Spółka nie będzie mogła jej wypłacić), a jednocześnie w wyniku podziału zysku netto otrzymało dywidendę w kwocie 10 322,2 tys. zł.

Podatki należne budżetowi państwa (łącznie z podatkiem dochodowym od osób fizycznych) - zadeklarowane przez DMP za lata 1995-2001 (do 30 września) stanowiły kwotę 148 383 tys. zł. Według ksiąg rachunkowych Spółki, zaległości z tytułu tych podatków na dzień 30 września 2001 r. wynosiły 10 023 tys. zł. W całym badanym okresie występowały nieterminowe wpłaty zobowiązań podatkowych, co wiązało się z koniecznością zapłaty odsetek za zwłokę, przy czym wielokrotnie ich przyczyną była korekta przez Spółkę wysokości zadeklarowanego zobowiązania podatkowego.

DMP na bieżąco regulowała zobowiązania wobec ZUS w okresie od stycznia 1995 r. do lipca 2000 r. W okresie od sierpnia 2000 r. do stycznia 2001 r. DMP regulowała zobowiązania wobec ZUS po terminie i w niepełnych wysokościach składek, natomiast za okres od lutego 2001 r. do września 2001 Spółka zalega z opłatą składek.

W latach 1995-2001 zobowiązania DMP wobec ZUS wyniosły 247 277,8 tys. zł. Spółka wpłaciła do ZUS kwotę ogółem 228 013,8 tys. zł. Nieuregulowane zobowiązania wobec ZUS, (tylko kwoty główne zaległości), zamykają się kwotą 19 264,0 tys. zł (24,3 tys. zł za 2000 r. i 19 239,7 tys. zł w 2001 r.) i nie obejmują odsetek od nieterminowych wpłat oraz nie uwzględniają ewentualnego zarachowywania przez ZUS wpłacanych przez DMP w okresie od sierpnia 2000 do stycznia 2001 roku składek w pierwszej kolejności na odsetki za zwłokę.

Na mocy UWP Spółka **Daewoo FSO Motor SA** uzyskała pomoc państwa m.in. w postaci warunkowego zawieszenia poboru podatku dochodowego w okresie od 1.03.1996 r. do 31.12.2001 r. w wysokości nie wyższej niż 224 200 000 USD, z możliwością zaniechania poboru tego podatku po dokonaniu przez stronę koreańską inwestycji w środki trwałe tej Spółki, do końca 2001 r. w wysokości określonej w umowie na 1 121 000 000 USD, nazywanej w umowie „Kwotą Gwarantowanej Inwestycji”. DAEWOO zobowiązało się dostarczyć 40% „Kwoty Gwarantowanej Inwestycji” w formie wkładu do kapitału zakładowego Spółki, a pozostałe 60% miało mieć formę pożyczek DAEWOO dla Spółki, oprocentowanych według stopy LIBOR dla sześciomiesięcznych depozytów w USD powiększonej o 1,75% rocznie. W okresie 1996 – 2001 kwota warunkowo zawieszono podatku dochodowego osiągnęła wysokość 250 707 035,40 zł.

Minister Finansów Decyzją Nr PO 4/GK-722-91/j.v./94) z dnia 16 stycznia 1995 r. zarządził zaniechanie poboru podatku dochodowego od Spółki z udziałem zagranicznym „**Volkswagen Poznań**” Sp. z o.o. do wysokości

stanowiącej wartość objętych do dnia 31 grudnia 1993 r. przez wspólnika zagranicznego udziałów w kapitale zakładowym w wysokości 5 309 563 ECU przeliczonych na złote. Warunkiem udzielenia ww. ulgi było uzyskanie przez Spółkę 20% udziału eksportu w sprzedaży w okresie na który zaniechano zwolnienia oraz w ciągu następných dwóch lat. Na mocy powyższej decyzji Spółka uzyskała do marca 1997 r. (termin wygaśnięcia prawa do ulgi) ulgę w podatku dochodowym w wysokości 3 489,2 tys. zł (tj. 988 520 ECU).

"Volskwagen Poznań" Sp. z o.o. zwróciła się w dniu 4 listopada 1998 r. z wnioskiem do Ministra Finansów o zaniechanie poboru podatku dochodowego w wysokości równej kwocie 44 000 tys. DEM uzasadniając wniosek niewielką skalą dotychczas wykorzystanej ulgi, tworzeniem nowych miejsc pracy oraz wysokim wskaźnikiem eksportu wyrobów. We wniosku podniesiono także, że „... inne firmy motoryzacyjne np. Daewoo czy Zasada Centrum SA, skorzystały z ulg podatkowych w drodze indywidualnej (tzw. dyskrecjonalne ulgi podatkowe), co stawia je w daleko lepszej pozycji rynkowej...”

Starania inwestora o ulgę podatkową poparł Minister Gospodarki, który w piśmie z 29 stycznia 1999 r. do Ministra Finansów argumentował, że zobowiązania inwestora zostały wielokrotnie przekroczone, utworzono ponad 2000 miejsc pracy, oraz że poza zobowiązaniami umownymi Volkswagen wybudował w Gorzowie Wielkopolskim fabrykę wiązek samochodowych, zaś w Polkowicach buduje fabrykę silników i wytwórnię siedzeń.

Pomimo tej argumentacji Urząd Skarbowy w Poznaniu odmówił zaniechania poboru podatku dochodowego od "Volskwagen Poznań" Sp. z o.o. uzasadniając, że Spółka jest dobrej sytuacji. Minister Finansów utrzymał decyzję US w mocy argumentując, że preferencje podatkowe mogą uzyskać wyłącznie inwestorzy, którzy wnieśli udziały do spółek tworzonych w Polsce w kwotach nie mniejszych niż równowartość 2 mln ECU<sup>51</sup> - zatem Koncern Volkswagen miał swobodę w podjęciu decyzji do jakiej wysokości zainwestować kapitał w "Volskwagen Poznań" Sp. z o.o. Minister Finansów odrzucił także argument inwestora jakoby zostało naruszone postanowienie „UMOWY O INWESTYCJE”, z dnia 19 maja 1993 r. uprawniające inwestora do uzyskania dodatkowych zachęt na zasadach analogicznych jak inni inwestorzy.

22 grudnia 1995 r. **Sobiesław Zasada Centrum SA** zwróciła się do Ministra Finansów o udzielenie ulgi w podatku dochodowym z tytułu podjęcia inwestycji argumentując, że podwyższyła kapitał akcyjny ZS JELCZ SA o kwotę 54 480 tys. zł, zobowiązała się do niezmnieszenia zatrudnienia w spółkach zależnych (przekraczającego 12 tys. osób), zobowiązała się do przeprowadzenia programu inwestycji o łącznej wartości co najmniej 130 000 tys. zł oraz że program rozwoju grupy zamyka się kwotą ponad 350 mln zł.

28 maja 1996 r. Podsekretarz Stanu w MF Pan W. Manugiewicz poinformował Sobiesław Zasada Centrum SA, że jej wniosek z 22 grudnia 1995 r. w sprawie zwolnienia od podatku dochodowego został przekazany do Izby Skarbowej w Warszawie z zaleceniem aby właściwy Urząd Skarbowy podjął decyzję o odroczeniu poboru podatku dochodowego do

---

<sup>51</sup> Zobacz art. 23 ustawy z dnia 14 czerwca 1991 r. o spółkach z udziałem zagranicznym.



kwoty nie wyższej niż 51 171 409 zł pod warunkiem, że w Spółce zostaną dokonane inwestycje na kwotę 96,2 mln zł, a ponadto :

- Spółka wywiąże się z zobowiązań wynikających z umów zawartych ze Skarbem Państwa dotyczących Zakładów w Jelczu i Głownie, jak również z warunków Porozumienia podpisanego w dniu 20 grudnia 1995 r. z Ministrem Przemysłu i Handlu,
- w spółkach zależnych tworzących Grupę Zasada nie będą stosowane zwolnienia grupowe do 31 grudnia 2000 r.,
- zostaną wprowadzone nowe technologie na bazie licencji Mercedes-Benz AG w celu podjęcia produkcji transporterów typu „VITO” w taki sposób, aby do końca 2000 r. osiągnąć ich produkcję w ilości 30 tys. szt. rocznie,
- na bieżąco będą regulowane zobowiązania podatkowe, stanowiące dochody budżetu państwa.

Urząd Skarbowy Warszawa Praga w dniu 15 lipca 1996 r. odroczył Sobiesław Zasada Centrum SA pobór zaliczek na podatek dochodowy za 1996 r. do kwoty 51 171 409 podając w uzasadnieniu, że niespełnienie przez Spółkę któregośkolwiek zobowiązania spowoduje powstanie obowiązku uiszczenia odroczonego podatku wraz z należnymi odsetkami za zwłokę.

Ten sam US odmówił Spółce Zasada SA Grupa Zasada dalszego odraczania poboru należnych zaliczek na podatek dochodowy od osób prawnych za 1998 r. z uwagi na stanowisko Ministerstwa Gospodarki, które wykazało szereg niedociągnięć ze strony Spółki.

Decyzją z 17 listopada 1998 r. Urząd Skarbowy Warszawa Praga umorzył Spółce Zasada SA podatek dochodowy od osób prawnych za 1996 r. w kwocie 3 192 501 zł oraz za 1997 r. w kwocie 22 943 347 zł . W uzasadnieniu podano m. in., że Minister Gospodarki uznał że w latach 1996-1997 oraz w I półroczu 1998 r. Spółka dokonała znaczących nakładów inwestycyjnych, zapewniając utrzymanie i rozwój przedsiębiorstw sektora pojazdów użytkowych. Niezależnie od oceny Ministra Gospodarki Urząd Skarbowy przeprowadził własną analizę, w wyniku której ocenił, że inwestor :

- dokonał gotówkowego podwyższenia kapitałów zakładowych w Spółkach zależnych w wysokości powyżej 74,6 mln zł,
- zapewnił realizację programu inwestycyjnego w wysokości powyżej 110,3 mln zł,
- zrealizował wraz ze Spółkami zależnymi nakłady na rozwój sieci sprzedaży i serwisu w wysokości powyżej 34,7 mln zł,
- przeznaczył na reinwestowanie – z zysków wypracowanych przez przedsiębiorstwa Spółki – kwotę 194 436,1 tys. zł, co stanowi 97,4% ogólnej kwoty zysku,
- do chwili wystąpienia o ulgę poniósł w latach 1994 - 1995 wydatki związane z procesem restrukturyzacji i utrzymaniem tych przedsiębiorstw w kwocie ca' 48,7 mln zł.

## **6. Nadzór reprezentantów SP nad wykonaniem zobowiązań**

Ze względu na różny charakter umów, w których określano zobowiązania inwestorów, różny był zakres nadzoru reprezentantów Skarbu Państwa nad ich wykonaniem, a także różne możliwości ich wyegzekwowania. Nadzór nad wykonaniem zobowiązań Fiat Auto Poland SA RM powierzyła Ministrowi

Finansów, nie stwierdzono nieprawidłowości. Nieprawidłowości stwierdzono w przypadku nadzorowania przez reprezentantów SP zobowiązań Sobiesław Zasada Centrum SA podjętych przy prywatyzacji Zakładów Samochodowych "Jelcz" SA oraz zobowiązań podjętych przez Daewoo przy prywatyzacji FSO.

**Nadzór  
Ministra  
Gospodarki**

Minister Gospodarki wykonywał praktyczny nadzór nad realizacją zobowiązań Sobiesław Zasada Centrum SA wobec Star SA i Autosan SA. Jednak możliwości wyegzekwowania realizacji zobowiązań były ograniczone ponieważ zobowiązania miały one charakter dobrowolnych deklaracji inwestora podjętych w zamian za deklaracje poparcia działań w tym np. w staraniach o ulgi, a umowy nie przewidywały kar za ich niewykonanie lub nienależyte wykonanie. Ze względu na nieskorzystanie przez inwestora z ulg oraz z powodu nieokreślenia w umowie kar umownych Minister Gospodarki nie dysponował w praktyce żadnymi instrumentami egzekucji zobowiązań.

**Nadzór Ministra  
Finansów nad  
wykonaniem  
postanowień  
Umowy Definitywnej**

Wykonanie zobowiązań przez Fiata nadzorowane było przez Ministra Finansów, którego RM upoważniła do podpisania w imieniu SP Umowy Definitywnej. Jednak umowa nie określała takich parametrów zobowiązań, które pozwoliłyby na ich precyzyjne zweryfikowanie oraz ewentualne zastosowanie kar umownych za ich niewykonanie lub nienależyte wykonanie. MF we współpracy z innymi resortami oceniało nakłady inwestycyjne, działania proekologiczne, zakres produkcji samochodów oraz stopień ich polonizacji. Biuro Skarbu Państwa w MF przedstawiało Kierownictwu Ministerstwa Finansów informacje oraz przeprowadzało konferencje międzyresortowe na temat realizacji zobowiązań Fiat Auto Poland SA wynikających z umowy definitywnej. Przeprowadzono dwie kontrole skarbowe (w latach 1996 i 1998), którymi objęto wysokość nakładów inwestycyjnych na realizację Głównych Działań. Na ich podstawie Minister Finansów podejmował decyzje o niestosowaniu wobec Fiat Auto Poland SA obniżenia zwolnienia od podatku dochodowego.

28 marca 2000 r. Minister Finansów powołał<sup>52</sup> opiniodawczo-doradczy Zespół do spraw analizy i oceny realizacji Umowy Definitywnej, który 26 października 2000 r. sporządził informację dot. stanu realizacji w której stwierdził, że :

- wartość zobowiązania inwestycyjnego, stanowiącego jedno z tzw. Działań Głównych, wynosi 909,8 mld lirów włoskich, a wykonanie wyniosło 950,9 mld lirów i należy uznać, że zobowiązanie inwestycyjne Fiat Auto Poland SA zostało zrealizowane,
- zrealizowane zostały pozostałe, „nieco mniej wymierne Działania Główne”, gdyż produkcja nowego Modelu Seicento, jak również montaż samochodów, stosownie do wymagań rynku były dokonywane przez Fiat Auto Poland S.A.,
- dalsze dokonywanie kontroli przestrzegania przez Fiat Auto Poland SA przepisów dotyczących ochrony środowiska należy uznać za niezasadne w

---

<sup>52</sup> Decyzja Nr 1/BD/2000 Ministra Finansów z dnia 28 marca 2000 r.

związku z informacjami przedstawionymi przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska.

Mając na uwadze zrealizowanie przez Fiat Auto Poland SA całości Głównych Działań przed wykorzystaniem zwolnienia od podatku dochodowego zespół uznał, że niecelowe jest dokonywanie kontroli oraz potwierdzanie w kolejnych latach wdrażania zrealizowanych już obecnie zobowiązań.

Dyrektor Generalny Ministerstwa Finansów w dniu 14 grudnia 2000 r. w piśmie do Prezesa Zarządu Fiat Auto Poland SA potwierdził wykonanie zobowiązań wynikających z postanowień Umowy Definitywnej oraz decyzji Ministra Finansów z dnia 22 marca 1996 r.

Minister Finansów pośrednio realizuje także nadzór nad wykonaniem zobowiązań przez inwestorów, którzy uzyskali ulgi i zwolnienia podatkowe ponieważ przyznanie tych ulg zostało uzależnione od wykonania zobowiązań. NIK uznała proces przyznawania ulg podatkowych inwestorom z branży motoryzacyjnej oraz nadzór nad wykorzystaniem ulgi przyznanej Fiat Auto Poland SA za realizowany przez Ministra Finansów rzetelnie.

Zaniechanie poboru podatku dochodowego należnego od dochodów Spółki „Volkswagen-Poznań Sp. z o.o. do wysokości 5 310 tys. ECU (równej objęty do dnia 31 grudnia 1993 r. udziałom w kapitale zakładowym) uzależnione zostało<sup>53</sup> od osiągnięcia 20 % udziału eksportu. Spółka spełniła ten warunek, co zostało potwierdzone przeprowadzoną przez Urząd Skarbowy kontrolą i uzyskała zwolnienie w wysokości 3 489 tys. zł (989 tys. ECU)

Przedstawiając Izbowi Skarbowym rekomendacje dla wnioskowanych przez Daewoo-FSO Motor Sp. z o.o., Daewoo Motor Polska Sp. z o.o. oraz Sobiesław Zasada Centrum SA ulg podatkowych Minister Finansów zastrzegł, że niespełnienie przez nie warunków umów lub ich zmiany ograniczające zakres zobowiązań tych spółek spowoduje zwolnienie MF z udzielonych deklaracji.

**Nadzór  
Ministra  
Skarbu Państwa**

NIK negatywnie oceniła rzetelność nadzoru Ministra SP nad wykonaniem zobowiązań Daewoo podjętych w wyniku prywatyzacji FSO oraz Sobiesław Zasada Centrum SA w wyniku prywatyzacji ZS JELCZ SA.

Pomimo upływu ponad dwóch lat od przyjęcia raportu z weryfikacji realizacji zobowiązań Daewoo nie rozstrzygnięto ostatecznie kwestii ostatecznego rozliczenia pierwszego etapu UWP.

Do dnia zakończenia kontroli Minister Skarbu Państwa nie wydał decyzji o uznaniu (bądź odmowie uznania) wykonania przez DAEWOO inwestycji z Pierwszego Okresu Inwestycyjnego, który zakończył się 14 marca 1999 r. Minister Skarbu Państwa nie ustalił także sposobu rozliczania nakładów inwestycyjnych, dokonywanych w Daewoo-FSO Motor Sp. z o.o., z podziałem na podnoszenie kapitału w ramach „Kwoty Gwarantowanych Inwestycji”, a także inwestycji związanych z SKD i CKD oraz realizowanych z pożyczek, kredytów i ze środków własnych Spółki o co wniosowała Izba w wystąpieniu pokontrolnym z dnia 3 kwietnia 1998 r. Odpowiadając na ww. wystąpienie pokontrolne, Minister SP poinformował Izbę o przyjęciu do realizacji wniosków pokontrolnych.

---

<sup>53</sup> Decyzja z dnia 16 stycznia 1995 r.

W ocenie Izby ponad dwa lata od dnia (25 listopada 1999 r.) przyjęcia przez Ministra Skarbu Państwa Raportu KPMG z weryfikacji realizacji zobowiązań wynikających z UWP jest okresem zbyt długim, szczególnie w kontekście ewentualnych kar umownych należnych Skarbowi Państwa. Zgodnie z art. 3.2. lit. b) w przypadku nie wypełnienia zobowiązań DAEWOO wypłaci Skarbowi Państwa kary umowne w wysokości 10% niedoboru odpowiedniej części Kwoty Gwarantowanej Inwestycji. W sytuacji, gdy inwestorzy koreańscy przeżywają kryzys ekonomiczny, niepodjęcie w możliwie krótkim czasie czynności mających na celu wyegzekwowanie od DAEWOO zobowiązań wynikających z UWP, może mieć negatywne skutki zarówno dla SP, jak i dla Daewoo-FSO Motor SA.

W wyniku opiesziałych działań MSP spółka JZS „JELCZ” SA została zwolniona z obowiązku realizacji jednego z zobowiązań „pozacenowych”, określonych w umowie prywatyzacyjnej Spółki. Wezwanie ZASADA SA przez Ministra Skarbu Państwa do zakupu Pozostałych Akcji (min. 24% Początkowego Kapitału Akcyjnego) miało miejsce w dniu 17 marca 2000 r., a więc nastąpiło po terminie przewidzianym umową – upływającym w dniu 15 marca 2000 r., co w konsekwencji zwolniło JZS „JELCZ” SA z obowiązku wywiązania się z zobowiązania zakupu tych akcji w określonym terminie i za określoną cenę. Skarb Państwa został pozbawiony przychodów w wysokości min. 4 745 000 DEM.

Przekroczenie terminu wezwania inwestora do zakupu Pozostałych Akcji zostało spowodowane opieszałymi działaniami Delegatury MSP we Wrocławiu. Informację o upływającym terminie Dyrektor Delegatury MSP we Wrocławiu przekazał do MSP dopiero w dniu 15 marca 2000 r. Mimo podjęcia, przez właściwe komórki organizacyjne MSP, niezwłocznych działań mających na celu przygotowanie wezwania Inwestora do zakupu Pozostałych Akcji Spółki, Minister SP nie mógł już w tym momencie dotrzymać terminu określonego w umowie – wezwanie zostało faktycznie podpisane przez Ministra SP w dniu 16 marca 2000 r. Nie można uznać wyjaśnienia Dyrektora Delegatury MSP we Wrocławiu że „...podjęcie decyzji w tej sprawie nie leżało w kompetencjach Delegatury”, ponieważ zgodnie z treścią Decyzji nr 2 Ministra SP z dnia 18 stycznia 1999 r. nadzór nad realizacją pozacenowych zobowiązań inwestorów wynikających z umów sprzedaży akcji/udziałów spółek zlokalizowanych na terenie działania poszczególnych delegatur MSP, prowadzi delegatura.

## **7. Finansowy wymiar ustaleń kontroli**

Efekty finansowe nieprawidłowości ujawnionych w trakcie kontroli wyniosły łącznie 550 680 116 zł i dotyczyły kwot:

- uszczupień w dochodach spółek 178 638 519 zł,
- wydatkowanych z naruszeniem prawa 20 412 268 zł,
- innych nieprawidłowości finansowych 351 629 329zł.

NIK podjęła działania w celu odzyskania kwot w wysokości 172 809 645 zł.

Ponadto NIK dokonała oszacowania wysokości środków zakładanych inwestycji, które nie zostały zainwestowane z przyczyn omówionych w części szczegółowej informacji.

Informacja o wynikach kontroli wykonania zobowiązań umownych przez inwestorów strategicznych w sprywatyzowanych przedsiębiorstwach produkujących samochody osobowe, ciężarowe i autobusy

Łączny finansowy wymiar ustaleń niniejszej kontroli NIK oszacowała na kwotę 1 185 056 tys. zł.

<b>kwota w tys. zł</b>	<b>Spółka</b>	<b>opis</b>	<b>str.</b>
464.337	DMP	niedobór nakładów inwestycyjnych w stosunku do deklarowanej na poziomie 350.000 tys. USD Kwoty Gwarantowanych Inwestycji.	44
564	DMP	kwota podatku granicznego i opłat celnych poniesionych przez DMP, ponieważ DAEWOO nie wywiązało z obowiązku ochrony Spółki od jakichkolwiek podatków czy opłat nałożonych w związku z aportem rzeczowym wnoszonym na podwyższenie kapitału zakładowego.	45
1.318	DMP	wartość jaką wbrew postanowieniom umowy przewłaszczenia Spółka rozporządziła w 2001 r. mieniem przewłaszczonym na zabezpieczenie kredytu udzielonego przez Kredyt Bank SA Oddział w Lublinie bez zgody tego Banku	61
1.158	DMP	poniesione przez DMP koszty ubezpieczenia i składowania części oprzyrządowania LD-100 rozładowanego w porcie Felixtowe w Anglii, a przeznaczonego do użytkowania przez LDV Limited.	61
121.500	DMP	straty w majątku Spółki, powstałe w związku z rozliczeniami wynikającymi z przystąpienia DMP do spółki LDV Limited, a następnie koniecznością przeceny wartości i zbycia udziałów.	62-63
8.932	DMP	kwota, którą Spółka sfinansowała w 1999 r. bez podstawy prawnej nabycie przez DC od Banku Polska Kasa Opieki SA – Grupa Pekao SA w Warszawie udziały w DMP JV.	63
7	DMP	zawyżenie zysku do podziału za 1998 r. na skutek błędnego księgowania.	64
1.316	DMP	uszczerpienie środków ZFŚŚ na skutek nieprzekazania odpisu, nieprzekazywania dokonywanych przez pożyczkobiorców spłat oraz pobrania środków na wynagrodzenia z konta funduszu.	65
<b>599.131</b>	<b>razem Daewoo Motor Poland Sp.z o.o. w Lublinie</b>		
198.768	D-FSO	niedobór nakładów inwestycyjnych w pierwszym okresie inwestycyjnym w wys. 55,1 mln USD (termin rozliczenia inwestycji nie upłynął)	47
458	D-FSO	niższa rzeczywista wartość aportu pokrytego samochodami (77.5 tys. USD)	47
230.000	D-FSO	kwota wierzytelności w Daewoo-Centrum przejętego następnie przez Spółkę	60-61
<b>429.226</b>	<b>razem Daewoo-FSO Motor SA</b>		
<b>1.028.357</b>	<b>ogółem Daewoo</b>		
43.511	ZS Jelcz SA	niższa faktyczna wartość wkładu aportowego z tytułu know how w stosunku do wartości oszacowanej przy rejestracji podwyższenia kapitału.	51
4.000	ZS Jelcz SA	wartość 2 obrabiarek wniesionych aportem na podwyższenie kapitału ZS Jelcz S.A., a pracujących na rzecz innego zakładu.	52-53
21.541	ZS Jelcz SA	niewykonana kwota nakładów inwestycyjnych przez SZC SA	53
20.920	ZS Jelcz SA	kwota jaką ZS Jelcz SA zapłaciła inwestorowi za Główno-Centrum	53-54
6.000	ZS Jelcz SA	kwota wydatkowana przez Jelcza na spłatę zadłużenia Główno-Centrum wobec SZC SA	54
6.946	ZS Jelcz SA	kwota zaliczona do wydatków inwestycyjnych z tytułu zakupu stacji serwisowej JEEP-CHRYSLER nie obsługującej	54-55

Informacja o wynikach kontroli wykonania zobowiązań umownych przez inwestorów strategicznych w sprywatyzowanych przedsiębiorstwach produkujących samochody osobowe, ciężarowe i autobusy

		pojazdów produkowanych przez Spółkę,	
2.125	ZS Jelcz SA	kwota anulowanych odsetek za nieterminowe regulowanie zobowiązań SZC SA	66
<b>105.043</b>	<b>razem ZS Jelcz SA</b>		
<b>26.027</b>	<b>ZS Star SA</b>	<b>niewykonanie zobowiązań inwestycyjnych SZC SA – rozwiązanie porozumienia</b>	<b>50</b>
<b>15.362</b>	<b>Autosan SA</b>	<b>kwota zapłacona za know how udostępnione przez SZC S.A. po rozwiązaniu porozumienia</b>	<b>66-67</b>
<b>146.432</b>	<b>razem Sobiesław Zasada Centrum SA</b>		
<b>10.267</b>	<b>ZS Jelcz SA</b>	<b>wartość akcji ZS Jelcz SA, których zakupu odmówił inwestor na skutek opieszłości MSP</b>	<b>76</b>
<b>1.185.056</b>	<b>OGÓLEM</b>		

Źródło : Dane NIK na podstawie wyników kontroli

### III. POSTĘPOWANIE KONTROLNE I DZIAŁANIA PODJĘTE PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI

#### **Zastrzeżenia do protokołów kontroli**

Kierownicy czterech skontrolowanych podmiotów złożyli zastrzeżenia do protokołów kontroli.

Likwidatorzy **InwestStar SA** złożyli w dniu 12 grudnia 2001 r. zastrzeżenia i wyjaśnienia do protokołu kontroli, w których podnosili, że dokonanie analizy i oceny działania Spółki Zasada SA na podstawie zbadania tych działań w odniesieniu jedynie do ZS Star SA jest zadaniem trudnym, wybiórczym i nie pozwalała na ocenę działań a części sektora motoryzacyjnego skupionego w Grupie Zasada. Dalej wyjaśniali, że Zasada SA podejmowała różnorodne działania zmierzające do zwiększenia swojego wpływu na działania organów Spółki, zmiany kierunku unowocześnienia produkcji, wprowadzenia nowych lepiej sprzedawalnych produktów. Działania te, wg wyjaśnień Likwidatorów, przy braku zdecydowanego poparcia Skarbu Państwa i zachowawczych i pasywnych działaniach ówczesnego Zarządu Spółki nie pozwalały na szybkie uruchomienie nowych produktów, które dałyby większą szansę utrzymania się na rynku samochodów marki „Star”. Likwidatorzy przedstawili także listę jedenastu propozycji zmian i uzupełnień protokołu kontroli, w których przytoczono niewłaściwe ich zdaniem ustalenia.

Kontrolerzy w całości uwzględnili trzy zastrzeżenia dokonując stosownych poprawek w protokole kontroli. Pozostałe zastrzeżenia nie zostały uwzględnione ponieważ nie podważały ustaleń zawartych w protokole kontroli a stanowiły jedynie dodatkowe wyjaśnienia

Przedstawiciel Upadłego **Daewoo Motor Polska Sp. z o.o.** złożył w dniu 24 stycznia 2002 r.<sup>54</sup> zastrzeżenia do protokołu kontroli w Daewoo Motor Polska Sp. z o.o. w Lublinie, w których podnosił, że NIK kontroluje

<sup>54</sup> Pismo bez numeru.

działalność niepaństwowych podmiotów gospodarczych w zakresie w jakim wykorzystują one majątek lub środki państwowe i dlatego kontrolerzy winni skoncentrować swoje działania na regulacji zobowiązań finansowych Spółki wobec państwa. Tymczasem w protokole powoływane są fakty dotyczące prowadzenia Spółki jako podmiotu gospodarczego, które zdaniem wnoszącego zastrzeżenia, nie powinny być przedmiotem kontroli. Ponadto wskazał, że przedmiotem kontroli były m.in. zdarzenia sprzed wielu lat i należy się liczyć z faktem braku wszystkich informacji, a także złożył szereg dodatkowych wyjaśnień dotyczących ustaleń kontroli.

Kontrolerzy<sup>55</sup> w części uwzględnili zastrzeżenia, uzupełniając protokół o złożone wyjaśnienia, a odrzucili zastrzeżenie dotyczące zakresu badań kontrolnych argumentując, że badania były prowadzone w takim zakresie w jakim niezbędne były do oceny prawidłowości realizacji zobowiązań Daewoo wobec DMP od których uzależnione było udzielenie ulg podatkowych.

**Zarząd Daewoo-FSO Motor SA** złożył w dniu 18 grudnia 2001 r. zastrzeżenia do protokołu kontroli<sup>56</sup> przekazanego przez kontrolerów w dniu 30 listopada 2001 roku, w których przedstawił odpowiedzi na pytania przedstawione zarządowi w trakcie trwania kontroli. Kontrolerzy nie uwzględnili zastrzeżeń do protokołu kontroli<sup>57</sup> z powodu przekroczenia przez Zarząd Daewoo-FSO Motor SA terminu na ich złożenie określonego w art. 55 ust. 2 *ustawy o NIK*.

W dniu 4 stycznia 2002 r. Zarząd Daewoo-FSO Motor SA złożył zastrzeżenia do protokołu kontroli do Dyrektora Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji NIK<sup>58</sup>, w których wnosił o uwzględnienie odpowiedzi na pytania postawione przez kontrolerów argumentując że *ustawa o NIK* nie przewiduje innej formy. Dyrektor Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji NIK odmówił przyjęcia zastrzeżeń<sup>59</sup> z powodu przekroczenia terminu ich złożenia jednak poinformował Zarząd Daewoo-FSO Motor SA, że wyjaśnienia z dnia 18 grudnia 2001 r. zostaną uwzględnione w wystąpieniu pokontrolnym ponieważ przepis art. 59 ust. 2 *ustawy o NIK* daje prawo kierownikowi jednostki kontrolowanej do złożenia dodatkowych wyjaśnień.

**Minister Skarbu Państwa** zgłosił kontrolerom zastrzeżenie do protokołu kontroli<sup>60</sup>, w którym podnosił, że protokół jest nieczytelny, niezrozumiały i nie zawiera ustaleń dotyczących nieprawidłowości przez co nie spełnia wymogów wynikających z art. 53 ust. 2 *ustawy o NIK*. Ponadto Minister SP przekazał dwanaście zastrzeżeń do konkretnych ustaleń w protokole kontroli. Kontrolerzy uznali<sup>61</sup> część zastrzeżeń dokonując stosownych zmian w

---

<sup>55</sup> Stanowisko kontrolerów z dnia 31 stycznia 2002 r. do zastrzeżeń do protokołu kontroli DMP w Lublinie.

<sup>56</sup> Pismo L. dz. 9320/935/2001 z dnia 18 grudnia 2001 roku.

<sup>57</sup> Pismo KGP/DSPP/41002-2/01 z dnia 21 grudnia 2001 roku.

<sup>58</sup> Pismo L.dz. 9320/26/2002 z dnia 4 stycznia 2002 roku.

<sup>59</sup> Pismo KGP/DSPP 41002-2/01 z dnia 8 stycznia 2002 r.

<sup>60</sup> Pismo Nr MSP/DK/2255/01 z dnia 14 grudnia 2001 r.

<sup>61</sup> Pismo Nr z dnia 19 grudnia 2001 r.

protokole kontroli. Nie zostało uwzględnione zastrzeżenie dotyczące niezgodności protokołu kontroli z art. 53 ust. *ustawy o NIK*.

27 grudnia 2001 r. Minister SP złożył do Dyrektora Departamentu Gospodarki Skarbu Państwa i Prywatyzacji NIK zastrzeżenia do protokołu kontroli<sup>62</sup>, w których ponownie wskazywał, że protokół nie spełnia wymogów wynikających z art. 53 ust. 2 *ustawy o NIK* i podnosił, że istnieje obowiązek wskazania w protokole kontroli ustalonych nieprawidłowości w działalności kontrolowanej jednostki oraz przyczyny, zakres i skutki tych nieprawidłowości. Minister SP nie wskazał, których konkretnie ustaleń stanu faktycznego zawartych w protokole kontroli dotyczą zastrzeżenia.

Komisja Odwoławcza powołana przez Dyrektora Departamentu Gospodarki Skarbu Państwa i Prywatyzacji NIK<sup>63</sup> po rozpatrzeniu zastrzeżeń na posiedzeniu jawnym w dniu 29 stycznia 2002 oddaliła zastrzeżenia w całości. Komisja Odwoławcza stwierdziła, że zwrot zawarty w art. 53 ust.2 *ustawy o NIK* w brzmieniu : „...w tym ustalonych nieprawidłowości...” nie oznacza, że nieprawidłowości muszą być wprost nazwane w protokole, bowiem równałoby się to dokonaniu oceny kontrolowanej działalności, a to należy do treści wystąpień pokontrolnych. Komisja uznała, że dla spełnienia wymogów przywołanego przepisu konieczne jest dokonanie opisu stanu faktycznego niezależnie od tego czy jest to prawidłowość, czy nie, a w przypadku nieprawidłowości uwzględnienie w opisie przyczyn powstania, zakresu i skutków tych nieprawidłowości oraz osób za nie odpowiedzialnych. Uchwała Komisji Odwoławczej została w dniu 13 lutego 2002 r. zatwierdzona przez Wiceprezesa NIK<sup>64</sup>.

**Wystąpienia pokontrolne**

W wystąpieniu pokontrolnym<sup>65</sup> do zarządu **AUTOSAN SA** NIK krytycznie oceniła niewywiązanie się „Sobiesław Zasada Centrum” SA z obowiązku rozwinięcia montażu w systemie CKD oraz nieutrzymania zatrudnienia na poziomie z dnia podpisania porozumienia. Realizację pozostałych zobowiązań, wynikających z porozumienia podpisanego przez „Sobiesław Zasada Centrum” SA z Ministrem Przemysłu i Handlu oceniono jako prawidłową.

W wystąpieniu pokontrolnym do **Likwidatorów InwestSTAR SA** wskazano<sup>66</sup>, że zaangażowanie kapitałowe SZC SA w ZS Star SA, których następcą prawnym jest InwestSTAR SA nie spowodowało, zdaniem NIK, istotnych zmian w sposobie i kierunkach jej działania – a w konsekwencji nie uchroniło jej przed likwidacją, o której zdecydowało Walne Zgromadzenie we wrześniu 2001 r. przy sprzeciwie Skarbu Państwa. Inwestor strategiczny nie wykonał zobowiązań wobec Spółki, nie doszło także do nawiązania współpracy z firmą Mercedes Benz, którą SZC SA reprezentowała na terenie Polski.

---

<sup>62</sup> Pismo Nr DK-LG-0911-13/01 z dnia 27 grudnia 2001 r.

<sup>63</sup> Zarządzenie Dyrektora Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji z dnia 15 stycznia 2002 r.

<sup>64</sup> Postanowienie Wiceprezesa NIK Nr WPR/WPO-0023-35/2002/P z dnia 13 lutego 2002 r.

<sup>65</sup> Wystąpienie pokontrolne LRZ-41040-01 P-01-120 z 3 stycznia 2002 r.

<sup>66</sup> Wystąpienie pokontrolne KGP/DSPP/41002-3/01 z dnia 27 lutego 2002 r.



W wystąpieniu pokontrolnym do zarządu **ZS Jelcz SA**<sup>67</sup> oceniono, że Spółka nie odniosła oczekiwanych korzyści produkcyjnych i rozwojowych na skutek realizacji zobowiązań „Sobiesław Zasada Centrum” SA. Za zrealizowane uznano zobowiązania inwestora do podwyższenia kapitału o równowartość 17.500 tys. DEM, utrzymania poziomu zatrudnienia, kontynuowania działalności Spółki i utrzymania jej produkcji oraz niepobierania dywidendy. Wartość aportu w postaci know how wniesionego przez inwestora na pokrycie udziałów w podwyższonym kapitale Spółki zawyżono, wg NIK o kwotę 22.009,2 tys. zł. Ponadto dwie maszyny o wartości 6.448 tys. zł wniesione aportem do Spółki nie zostały dostarczone do ZS Jelcz SA. Poddano w wątpliwość wykonanie zobowiązań inwestycyjnych ponieważ kupiona w ramach ich realizacji Spółka z o.o. Główno Centrum była nierentowna i zadłużona, a następnie została ogłoszona jej upadłość. Z kolei zaliczenie kwoty 4.091,6 tys. DEM jako realizację nakładów na rozwój sieci sprzedaży i serwisu z tytułu zakupu przez „Sobiesław Zasada Centrum” SA stacji przy ul. Karkonoskiej we Wrocławiu było nieuzasadnione ponieważ nie pracowała ona na rzecz ZS "Jelcz" SA. Negatywnie oceniono realizację zobowiązań produkcyjnych ponieważ była ona realizowana na zasadzie usługi montaż podzespołów dostarczanych przez „Sobiesław Zasada Centrum” SA oraz nie uzyskano z tego tytułu zakładanej wartości sprzedaży. Do zarządu Spółki wnioskowano o :

- Podjęcie działań zmierzających do dokapitalizowania ZS "Jelcz" SA przez inwestora strategicznego, wobec faktu niezrealizowania prognozowanych założeń w zakresie produkcji pojazdów, dla zapewnienia dalszego funkcjonowania Spółki.
- Rozważenie możliwości włączenia stacji obsługi zlokalizowanej przy ul. Karkonoskiej we Wrocławiu do sieci serwisu i sprzedaży wyrobów ZS "Jelcz" SA.
- Terminowego regulowania zobowiązań podatkowych wobec Skarbu Państwa, jak również składek ZUS.

Zarząd ZS Jelcz SA poinformował NIK<sup>68</sup>, że :

- uzyskał rozłożenie na raty zaległości z tytułu podatku Vat i podatku dochodowego,
- stacja obsługi przy ul. Karkonoskiej nie jest przystosowana do obsługi autobusów, co uniemożliwia jej włączenie do sieci serwisu,
- kwestie ewentualnego dofinansowania Spółki są obecnie uzgadniane, a stanowisko inwestora strategicznego będzie znane do 31 sierpnia 2002 r.

Wystąpienie pokontrolne, w którym negatywnie oceniono niewykonanie części zobowiązań przez „Sobiesław Zasada Centrum” SA oraz niewłaściwy nadzór ze strony SP, skierowano po kontroli w ZS Jelcz SA do **Ministra Skarbu Państwa**<sup>69</sup>. W wystąpieniu pokontrolnym wnioskowano o rozważenie możliwości nałożenia na inwestora strategicznego w ZS „Jelcz” SA kar umownych.

---

<sup>67</sup> Wystąpienie pokontrolne LWR-41028-1/2001 z dnia 13 marca 2002 r.

<sup>68</sup> Pismo DN 366/02 z dnia 19 lipca 2002 r.

<sup>69</sup> Wystąpienie pokontrolne LWR-41028-1/01 z dnia 12 czerwca 2002 r.

Do czasu sporządzenia nin. informacji, NIK nie otrzymała informacji Ministra SP<sup>70</sup> o sposobie realizacji wniosków pokontrolnych.

W wystąpieniu pokontrolnym do **przedstawiciela Daewoo Motor Polska Sp. z o.o. w Lublinie w upadłości** oceniono<sup>71</sup>, że wprowadzenie do Spółki strategicznego inwestora zagranicznego nie doprowadziło do stworzenia stałej podstawy funkcjonowania DMP jako rentownego producenta samochodów w warunkach dużej konkurencji na rynku. Wskazano, że Daewoo nie wypełniło kluczowego zobowiązania, które miało polegać na wybudowaniu przez DMP do końca 2001 roku nowej fabryki samochodów dostawczych. Ponadto inwestor nie wykonał zobowiązania do zainwestowania 350 000 tys. USD, a DMP nie uzyskiwała zakładanego pułapu produkcji. Wskazano także na szereg innych nieprawidłowości w relacjach pomiędzy inwestorem i Spółką.

W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne<sup>72</sup> przedstawiciel upadłego poinformował o przesłaniu tekstu wystąpienia pokontrolnego do Daewoo Motor Company Ltd. w Korei. Poinformował też, że w związku z upadłością Daewoo Motor Polska Sp. z o.o. nie ma realnego wpływu na zarządzanie masą upadłości.

W wystąpieniu pokontrolnym do **Syndyka masy upadłości Daewoo Motor Polska Sp. z o.o. w Lublinie w upadłości**<sup>73</sup> oceniono, że Daewoo nie wypełniło kluczowego zobowiązania, które miało polegać na wybudowaniu przez DMP do końca 2001 roku nowej fabryki samochodów dostawczych. Ponadto inwestor nie wykonał zobowiązania do zainwestowania 350 000 tys. USD, a DMP nie uzyskiwała zakładanego pułapu produkcji. Wskazano także na szereg innych nieprawidłowości w relacjach pomiędzy inwestorem i Spółką. Wnioskowano do syndyka o podjęcie działań prowadzących do dochodzenia stosownych odszkodowań od Daewoo oraz członków władz DMP.

W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne<sup>74</sup> syndyk poinformował, że rozważy możliwość wykonania działań wskazanych w wystąpieniu pokontrolnym po uzyskaniu materiału dowodowego zebranego przez NIK.<sup>75</sup>

W wystąpieniu pokontrolnym do **Prezesa Zarządu Daewoo-FSO Motor SA**<sup>76</sup> pozytywnie oceniono realizację Umowy Wspólnego Przedsięwzięcia w zakresie działań związanych z założeniem Spółki, kontynuowaniem i rozwojem produkcji samochodów oraz utrzymaniem zatrudnienia.

NIK negatywnie oceniła stan realizacji umowy w zakresie inwestycji w środki trwałe spółki. Zdaniem NIK niewykonanie przez stronę koreańską zobowiązań inwestycyjnych miało istotny wpływ na nieosiągnięcie zakładanego stopnia

---

<sup>70</sup> Termin odpowiedzi upłynął 15 lipca 2002 r.

<sup>71</sup> Wystąpienie pokontrolne LLU-41044-1-01 z dnia 5 marca 2002 r.

<sup>72</sup> Pismo bez numeru z dnia 19 czerwca 2002 r.

<sup>73</sup> Wystąpienie pokontrolne LLU-41044-1-01 z dnia 14 czerwca 2002 r.

<sup>74</sup> Pismo bez numeru z dnia 2 lipca 2002 r.

<sup>75</sup> Dyrektor delegatury NIK w Lublinie poinformował syndyka w piśmie LLU-41044-01 z dnia 16 lipca 2002 r., że może uzyskać dostęp do protokołu kontroli NIK w trybie art. 74 prawa upadłościowego oraz zobowiązał do poinformowania o działaniach podjętych na rzecz realizacji wniosków z wystąpienia pokontrolnego w terminie do 30 września 2002 r.

<sup>76</sup> Pismo KGP/DSPP/ 41002-2/01 z dnia 22 kwietnia 2002 r.

polonizacji produkcji, który dla wszystkich produkowanych typów samochodów był niższy od określonego w UWP.

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie oceniła fakt pokrycia przez Daewoo Corporation 10 308 udziałów o łącznej wartości 656 928,84 zł stanowiącej równowartość kwoty 255 473 USD, aportem w postaci 5 samochodów Daewoo Arcadia o łącznej wartości wg faktury 178 000 USD oraz dopuszczenie do powstania wierzytelności „DAEWOO – FSO MOTOR” SA w kwocie 230 000 tys. zł w niezwiązanej kapitałowo ze spółką firmie Daewoo Centrum Sp. z o.o.

Zarząd „DAEWOO – FSO MOTOR” SA w odpowiedzi<sup>77</sup> na wystąpienie pokontrolne powtórzył argumentację zawartą w odrzuconych zastrzeżeniach do wystąpienia pokontrolnego.

W wystąpieniu pokontrolnym do **Ministra Finansów**<sup>78</sup> oceniono, że Minister Finansów zrealizował wnioski pokontrolne NIK z 1995 r. dotyczące wdrożenia i nadzorowania monitoringu Umowy Definitywnej z Fiatem oraz uzgodnienia wzajemnych z tym investorem zobowiązań i roszczeń. Pozytywnie oceniono proces przyznawania przez MF ulg podatkowych inwestorom w branży motoryzacyjnej oraz nadzór nad wykorzystaniem ulgi przyznanej FAP SA. Negatywnie oceniono nie doprowadzenie do określenia i uregulowania zadłużenia FSM przejętego przez SP oraz nie wyegzekwowanie zobowiązań FSM WWR SA wobec Skarbu Państwa. NIK wnioskuje do MF o:

- zintensyfikowanie działań w celu wyegzekwowania zaległych wobec SP zobowiązań FSM WWR SA,
- ustalenie i uregulowanie niezrealizowanych zobowiązań FSM przejętych przez Skarb Państwa.

W odpowiedzi<sup>79</sup> na wystąpienie pokontrolne Minister Finansów stwierdził, że oceny, uwagi i spostrzeżenia NIK zostaną wykorzystane w toku dalszych prac oraz, że MF będzie kontynuowało prace zmierzające do ustalenia i uregulowania zadłużenia FSM przejętego przez SP oraz, że podjęto czynności zmierzające do wyegzekwowania zaległych wobec SP zobowiązań FSM WWR SA.

W wystąpieniu pokontrolnym do **Ministra Gospodarki**<sup>80</sup> NIK oceniła działania Ministra Przemysłu i Handlu, a następnie Ministra Gospodarki w zakresie realizacji „Założeń polityki przemysłowej wobec sektora motoryzacyjnego” jako prawidłowe i uzasadnione. Jako prawidłowe oceniono także działania w celu realizacji wniosków pokontrolnych NIK sformułowanych po kontroli prywatyzacji FSO. Izba wnioskuje do Ministra Gospodarki o opracowanie programu przeciwdziałania niekorzystnym tendencjom na rynku samochodowym oraz ponowne przeanalizowanie wspólnie z Ministrem Finansów kwestii akcyzy na samochody.

---

<sup>77</sup> Pismo L.dz. 9300/44/2002.

<sup>78</sup> Pismo DSPiP-4114-42001 z dnia 4 sierpnia 2001 r.

<sup>79</sup> Pismo Nr BRA/2820/2001 z dnia 6 września 2001 r.

<sup>80</sup> Pismo Nr DSPiP-4114-3-2001 z dnia 10 sierpnia 2001 r.

Minister Gospodarki poinformował NIK<sup>81</sup>, że przedstawił pod obrady KERM „Raport o stanie sektora motoryzacyjnego w Polsce oraz propozycje działań dla poprawy jego funkcjonowania” oraz, że został powołany Międzyresortowy Zespół ds. opracowania długofalowych działań wobec sektora motoryzacyjnego. Ponownie także przeanalizowano propozycje zmian w podatku akcyzowym na samochody i rekomendowano Ministrowi Finansów jedno z nich przyznając jednak, że ze względu na naruszenie reguł wynikających z umowy Polski z GATT rozwiązanie to może być stosowane jedynie przejściowo.

W wystąpieniu pokontrolnym do **Ministra Skarbu Państwa**<sup>82</sup> NIK negatywnie oceniła nadzór Ministra SP nad wykonaniem zobowiązań inwestycyjnych związanych z prywatyzacją Jelcz SA oraz niewykonanie wniosków po kontroli Daewoo-FSO Motor. Krytycznie oceniono także nadzór Ministra SP nad realizacją umowy wspólnego przedsięwzięcia z Daewoo z dnia 14 listopada 1995 r. Wskazano także, że ze względu na niewielki udział SP w kapitałach Daewoo-FSO Motor SA, JZS „Jelcz” SA, „InwestStar” SA, Autosan SA, Daewoo Motor Polska Sp. z o.o. i Fiat Auto Poland SA – wpływ mniejszościowego akcjonariusza na ich działanie był ograniczony. NIK wnioskuje o dokonanie rozliczenia umowy wspólnego przedsięwzięcia z Daewoo i rozważenie możliwości działań w celu wyegzekwowania kar umownych oraz o wypracowanie propozycji dalszego funkcjonowania fabryki z udziałem nowego inwestora.

W odpowiedzi MSP<sup>83</sup> na wystąpienie pokontrolne poinformowano, że :

- Minister SP wystąpił do Daewoo o uzupełnienie niedoboru inwestycji w wysokości 307,9 mln USD w pierwszym okresie inwestycyjnym oraz wezwał inwestora do wykonania inwestycji w pełnej wysokości i w całym zakresie określonym umową,
- Podsekretarz Stanu w MSP uczestniczy w pracach międzyresortowego zespołu, którego przedmiotem jest utrzymanie produkcji samochodów na Żeraniu poprzez powołanie „Nowej Małej Spółki”,
- podejmowane są działania w celu wprowadzenia do umów prywatyzacyjnych postanowień zabezpieczających możliwość egzekwowania wszystkich zobowiązań podejmowanych przez inwestorów.

**Zastrzeżenia do  
wystąpień  
pokontrolnych**

Zastrzeżenia do wystąpień pokontrolnych złożyli :

**Prezes Zarządu Zakładów Samochodowych Jelcz SA**<sup>84</sup> kwestionował oceny NIK wskazując, że raport biegłych rewidentów potwierdził wykonanie zobowiązań Zasada SA. Wskazywał też, że wniosek zawarty w wystąpieniu pokontrolnym nie był prezentowany na naradzie pokontrolnej. Komisja odwoławcza<sup>85</sup> oddaliła w całości zastrzeżenia wskazując, że NIK kierując się

---

<sup>81</sup> Pismo Nr SM-V/091-8/01/MR/846 z 31 sierpnia 2001r.

<sup>82</sup> Wystąpienie pokontrolne KGP/DSPP-41002/01z dnia 24 czerwca 2002 r.

<sup>83</sup> Pismo MSP/BM/5465/02/HJ DK-LG-0911-13/01z dnia 29 lipca 2002 r. podpisane przez Dyrektora Generalnego w MSP.

<sup>84</sup> Pismo DN/137/02 z dnia 22 marca 2002 r.

<sup>85</sup> Uchwała Komisji Odwoławczej z dnia 23 kwietnia 2002 r.

ustaleniami dokonany w trakcie kontroli dokonała własnej oceny i ustalenia rewidentów uznała za wątpliwe. Komisja wskazała też, że wyniki narady pokontrolnej nie ograniczają prawa do formułowania wniosków pokontrolnych w wystąpieniu pokontrolnym. Stanowisko to podzieliła Komisja Rozstrzygająca, która również oddaliła zastrzeżenia w całości.<sup>86</sup>

**Przedstawiciel Daewoo Motor Polska Sp. z o.o. w Lublinie w upadłości,**<sup>87</sup> wskazując, że pięć punktów wystąpienia pokontrolnego nie ma, lub ma tylko luźny związek z treścią upoważnienia do kontroli, ale nie podważając ich merytorycznej zasadności. Komisja odwoławcza Najwyższej Izby Kontroli Delegatury w Lublinie odrzuciła w całości zastrzeżenia argumentując, że w myśl *art. 30 ust 1 ustawy o NIK* upoważnienie do kontroli ma określać jednostkę kontrolowaną i podstawę prawną przeprowadzenia kontroli. Podawany w nim – *zgodnie z Zarządzeniem Prezesa NIK z dnia 1 marca 1995 r. w sprawie postępowania kontrolnego*<sup>88</sup> - temat kontroli nie ogranicza zakresu kontroli.

Uchwała komisji została zatwierdzona przez Wiceprezesa Najwyższej Izby Kontroli postanowieniem Nr WPR/WPO-0023-106/2002/W z dnia 17 maja 2002 r.

**Zarząd Daewoo-FSO Motor SA,** uznał za nieuprawnione oceny dotyczące realizacji UWP w zakresie inwestycji w środki trwałe oraz wniosek o doprowadzenie do zgodności realizacji zobowiązań z umową wskazując, że stroną umowy ze Skarbem Państwa było Daewoo, a nie zarząd Spółki. Zarząd kwestionował także uprawnienia NIK do kontroli stosunków umownych Spółki z innymi podmiotami oraz wskazywał, że kwestionowana przez NIK wartość aportu została określona prawidłowo.

Komisja Odwoławcza powołana przez Dyrektora Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji NIK wskazała, że zastrzeżenia nie zawierają żadnych nowych faktów ani dowodów w ocenianych kwestiach i odrzuciła je w całości. Komisja uznała, że skoro większość zarządu (dwie trzecie członków) powołuje strona koreańska a w UWP określono, że zobowiązania mają być wykonane przez inwestora lub przez Spółkę – to nie sposób oderwać działania zarządu Spółki od działań inwestora.

Ustalona w trakcie kontroli wartość samochodów stanowiących aport wyniosła 178 000 USD wg faktur, a do podwyższenia kapitału przyjęto kwotę 255 474 USD. W uzasadnieniu negatywnej oceny w wystąpieniu pokontrolnym NIK podważono wyjaśnienia zarządu - jakoby do wartości samochodów doliczono cło, podatek akcyzowy oraz podatek importowy, ponieważ nie dołączono do tych wyjaśnień żadnych dokumentów.

Kwestionowanie zakresu kontroli uznano za niezasadne bowiem kontrolerzy NIK mają obowiązek sprawdzać czy środki uzyskane w wyniku pomocy udzielonej przez państwo nie są transferowane poza Spółkę. Pomimo żądania

---

<sup>86</sup> Uchwała Nr 37/2002 z dnia 25 czerwca 2002 r.

<sup>87</sup> Pismo z dnia 18 marca 2002 r.

<sup>88</sup> MP Nr 17, poz. 211.

w tej sprawie wyjaśnień zarówno w trakcie czynności kontrolnych jak i po ich zakończeniu zarząd DAEWOO-FSO MOTOR SA nie wyjaśnił przyczyn tej nieprawidłowości

Wiceprezes NIK zatwierdził uchwałę komisji odwoławczej w dniu 12 czerwca 2002 r.<sup>89</sup>

**Zawiadomienia do organów ścigania**

Dyrektor Delegatury NIK w Lublinie skierował do Prokuratury Okręgowej w Lublinie zawiadomienie w sprawach :

- wyrządzenia Daewoo Motor Polska Sp. z o.o. w Lublinie szkody w wysokości 1 159 200 zł w związku z zawarciem i wykonywaniem umowy na składowanie i ubezpieczenie oprzyrządowania do produkcji samochodu LD-100 pomimo zmiany jego odbiorcy,
- przywłaszczenia mienia o wartości 1 318 225 zł stanowiącego własność Kredyt Banku SA, powierzonego Daewoo Motor Polska Sp. z o.o. do używania przez wniesienie przewłaszczonej na rzecz banku rzeczy do spółki MEGATEM EC Lublin Sp. z o.o. tytułem aportu,
- działania na szkodę Daewoo Motor Polska Sp. z o.o. w Lublinie poprzez przejęcie przez Spółkę zobowiązania do sfinansowania nakładów na realizację projektu LD-100 oraz wyrażenie zgody na podwyższenie całkowitej wartości umowy o 10 300 000 USD, tj. z 187 269 000 USD do 197 569 000 USD,
- wyrządzenia Daewoo Motor Polska Sp. z o.o. w Lublinie szkody w kwocie 8 795 307,44 zł poprzez sfinansowaniu bez podstawy prawnej nabycia udziałów w Daewoo Motor Polska Sp. z o.o. w Lublinie przez Daewoo Corporation od Banku Polska Kasa Opieki SA Grupa Pekao SA w Warszawie,
- niewywiązania się z obowiązku sporządzenia i poddania badaniu przez biegłego rewidenta oraz przedstawienia do zatwierdzenia przez Zgromadzenie Wspólników skonsolidowanego sprawozdania grupy kapitałowej za rok 2000,
- działania na szkodę Daewoo Motor Polska Sp. z o.o. w Lublinie przez niewykonanie w okresie od 29 kwietnia 1998 r. do 26 lipca 2001 r. obowiązku wynikającego z Umowy o Współpracy z 29 kwietnia 1998 r. (zawartej pomiędzy LDV Limited, DC, Daewoo Motor Company Ltd. i Daewoo Motor Polska Sp. z o.o. w Lublinie) dot. zawarcia umowy ubezpieczenia od wszelkich strat lub szkód wynikających z wypełniania obowiązków wynikających z Umowy o Współpracy.

NIK przygotowuje zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa w związku z nieprawidłowościami stwierdzonymi podczas kontroli w ZS JELCZ SA w Jelczu-Laskowicach .

---

<sup>89</sup> Postanowienie WPR/WPO-0023-150/2002/W z dnia 12 czerwca 2002 r.

Zatwierdził  
Wiceprezes  
Najwyższej Izby Kontroli

Krzysztof Szwedowski

Dyrektor  
Departamentu Gospodarki, Skarbu  
Państwa i Prywatyzacji

Paweł Banaś

Warszawa, dnia 2 sierpnia 2002 r.