



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Poznaniu

LPO.410.018.01.2017  
P/17/035

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Poznaniu  
ul. Dożynkowa 9H, 61-662 Poznań  
T +48 61 655 62 00, F +48 61 655 62 01  
[lpo@nik.gov.pl](mailto:lpo@nik.gov.pl)

# I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/035 – Realizacja prac rozwojowych na rzecz resortu obrony narodowej
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu
Kontrolerzy	1. Mariusz Kubiak, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LPO/104/2017 z dnia 3 lipca 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) 2. Artur Pigłtas, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LPO/103/2017 z dnia 3 lipca 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4)
Jednostka kontrolowana	Wojskowe Zakłady Motoryzacyjne S.A. w Poznaniu, ul. Jana Henryka Dąbrowskiego 262/280, 60-406 Poznań (dalej „WZMot”, „Spółka”).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Elżbieta Wawrzynkiewicz, Prezes Zarządu Spółki <sup>1</sup> , (dalej „Prezes”). (dowód: akta kontroli str. 6-27)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie<sup>2</sup> działalność kontrolowanej jednostki w zakresie realizacji prac rozwojowych na rzecz resortu obrony narodowej<sup>3</sup>, w latach 2013-2017 (30 września)<sup>4</sup>.

### Uzasadnienie oceny ogólnej

Prace te były wykonywane w ramach dwóch konsorcjów przedsiębiorstw, którym Narodowe Centrum Badań i Rozwoju (dalej „NCBiR”) powierzyło, współfinansowaną z budżetu państwa, realizację projektów na rzecz obrony i bezpieczeństwa narodowego. W obu projektach<sup>5</sup> WZMot, jako członek konsorcjum i współwykonawca aktywnie działały w celu wywiązania się ze zobowiązania wykonania zespołów napędowych dla potrzeb Nowego Kołowego Transportera Opancerzonego 8x8 (dalej „NKTO 8x8”) oraz Nowego Pływającego Bojowego Wozu Piechoty (dalej „NPBWP”).

Przyjęty przez Spółkę sposób zarządzania projektami był prawidłowy i zgodny z zadaniami WZMot określonymi w umowach konsorcjalnych i z NCBiR. Na wstrzymanie prac nad realizacją projektu NKTO 8x8 oraz opóźnienie prac realizowanych w ramach projektu NPBWP WZMot nie miały wpływu.

<sup>1</sup> Skład Zarządu Spółki I kadencji (1.01.2008 r. – 30.06.2010 r.): Janusz Potocki – Prezes Zarządu, Dyrektor Generalny i Elżbieta Wawrzynkiewicz – Członek Zarządu, Dyrektor Finansowy. Skład Zarządu Spółki II kadencji (30.06.2010 r. – 20.04.2013 r.): Janusz Potocki – Prezes Zarządu, Dyrektor Generalny i Elżbieta Wawrzynkiewicz – Członek Zarządu, Dyrektor Finansowy. Skład Zarządu Spółki III kadencji (20.04.2013 r. – 17.06.2016 r.): Janusz Potocki – Prezes Zarządu, Dyrektor Generalny (do 22.03.2014 r.) i Elżbieta Wawrzynkiewicz – Członek Zarządu, Dyrektor Finansowy (od 22.03.2014 r. do 23.05.2014 r. – p.o. Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego, od 23.05.2014 r. Prezes Zarządu, Dyrektor Generalny); Skład Zarządu Spółki IV kadencji (17.06.2016 r. – nadal): Elżbieta Wawrzynkiewicz – Prezes Zarządu, Dyrektor Generalny i Bogusław Kiemicki – Członek Zarządu ds. Kooperacyjnych (do 12.05.2017 r.).

<sup>2</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

<sup>3</sup> W zakresie, w jakim Spółka wykorzystywała środki państwowe przy realizacji prac badawczo-rozwojowych.

<sup>4</sup> Dalej, także „okres objęty kontrolą NIK”, „kontrolowany okres”.

<sup>5</sup> Realizowane były w ramach umów zawartych przez liderów konsorcjów wyłonionych przez NCBiR po przeprowadzeniu konkursów nr 4/2013 (NKTO 8x8) oraz nr 5/2014 (NPBWP).

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

#### 1. Zarządzanie projektami z zakresu prac rozwojowych, w tym poprzedzonych badaniami naukowymi

Opis stanu faktycznego

1.1. WZMot<sup>6</sup> były członkiem dwóch konsorcjów firm realizujących prace badawczo-rozwojowe na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa, w ramach konkursów ogłoszonych przez NCBiR w latach 2013 - 2014.

1.1.1 Pierwsze konsorcjum zawiązано 8 lutego 2013 r., a w jego skład wchodziło sześć podmiotów, w tym WZMot. Liderem konsorcjum były Wojskowe Zakłady Mechaniczne S.A. w Siemianowicach (dalej „lider NKTO8x8” albo „lider pierwszego konsorcjum”). Przedmiotem umowy konsorcjum było opracowanie i wykonanie kołowej platformy opancerzonej 8x8 i sprzętu technicznego batalionu piechoty zmotoryzowanej. Celem konsorcjum było zbudowanie oraz wdrożenie nowej opancerzonej modułowej platformy kołowej dla polskiej armii do roku 2019<sup>7</sup>. W umowie konsorcjum WZMot zobowiązały się do wykonania szybkowymennego zespołu napędowego platformy opancerzonej, układu chłodzenia i układu wydechowego. W szczególności do zadań WZMot należało: (1) opracowanie projektu koncepcyjnego i dokumentacji konstrukcyjnej modelu dla układu napędowego, jego budowa i przeprowadzenie badań zakładowych, (2) wykonanie prototypu, (3) wykonanie dokumentacji eksploatacyjnej i konstrukcyjnej do produkcji seryjnej zespołu napędowego.

(dowód: akta kontroli str. 28-102, 103-133, 499, 1132)

Do zadań lidera konsorcjum należało pełnienie wiodącej roli w zakresie postanowień umownych, w szczególności reprezentowanie stron konsorcjum w zakresie związanym z realizacją jego celu oraz kompleksowa koordynacja organizacyjna działań poszczególnych stron. W powyższej umowie nie zobowiązano podmiotów wchodzących w skład konsorcjum do wskazania (na etapie sporządzania wniosku konkursowego do NCBiR) kluczowych zagadnień, technologii, poziomu parametrów, których pozytywne właściwości determinowałyby realizację projektu, lub których brak uniemożliwił osiągnięcie zaplanowanych celów<sup>8</sup>.

Na etapie sporządzania przez lidera pierwszego konsorcjum wniosku o finansowanie wykonania projektu realizowanego na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa w konkursie nr 4/2013 (dalej „konkurs 4/2013”), WZMot przekazały liderowi dane dotyczące m.in. sposobu realizacji i zarządzania projektem w szczególności w zakresie struktury i metodyki zarządzania projektem, organizacji kontroli, nadzoru i odbioru prac oraz sposobu dokumentowania czynności z tym związanych. W części wniosku dot. sposobu realizacji i zarządzania projektem, WZMot<sup>9</sup> zapisały m.in., że w przypadku prowadzenia prac badawczo-rozwojowych zarządzanie projektem opiera się ściśle o procedurę pt. „Zarządzanie procesem projektowania i rozwoju<sup>10</sup>”, a ponadto metodologia i sposób postępowania na

<sup>6</sup> WZMot działa w formie spółki akcyjnej, powstałej w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Wojskowe Zakłady Motoryzacyjne Nr 5 w Poznaniu. Komercjalizację przeprowadzono w dniu 5 listopada 2007 r. Spółka wchodzi w skład Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A., która posiada 85% udziałów w kapitale zakładowym Spółki. Pozostałymi akcjonariuszami są: uprawnieni pracownicy (13,99%); Skarb Państwa (0,97%); Polski Holding Inwestycyjny (0,04%) – stan na dzień 29 sierpnia 2017 r.

<sup>7</sup> Według § 1 pkt 2 umowy konsorcjum z dnia 8 lutego 2013 r.

<sup>8</sup> Tj. kluczowych zagadnień, technologii, poziomu parametrów itp., o których mowa w zał. Nr 3 do Regulaminu konkursu nr 4/2013 (pkt G.2.3 wniosku o finansowanie wykonania projektu realizowanego na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa).

<sup>9</sup> W Spółce zarządzanie projektami oparte było m.in. na procedurach ISO 9001:2008 i procedurze 1-01.00.00 „Nadzór nad dokumentacją i zapisami”.

<sup>10</sup> Celem tej procedury było przedstawienie zasad postępowania, których przestrzeganie miało zapewnić, że proces projektowania nowego wyrobu lub modernizacji istniejącego, gwarantuje skuteczne i efektywne reagowanie na potrzeby i oczekiwania klienta.

każdym z etapów realizowania projektu, oparte będą na zarządzaniu projektami wg metody zarządzania projektami PRINCE2<sup>11</sup>.

W umowie o wykonanie i finansowanie projektu realizowanego na rzecz bezpieczeństwa i obronności państwa w ramach konkursu nr 4/2013 (dalej „umowa w ramach konkursu 4/2013”)<sup>12</sup>, zawartej 23 grudnia 2013 r. pomiędzy NCBiR a liderem konsorcjum NKTO 8x8<sup>13</sup>, zapisano wymóg zarządzania realizacją projektu zgodnie z ogólnie przyjętymi metodykami zarządzania projektami np. PRINCE2 (§ 4 ust. 3 pkt 8).

(dowód: akta kontroli str. 105, 134-152, 153-268, 269-324)

**1.1.2.** Drugie konsorcjum powstało w dniu 14 lutego 2013 r., a w jego skład wchodziło osiem podmiotów, w tym WZMot. Liderem konsorcjum była Huta Stalowa Wola S.A. w Stalowej Woli (dalej „lider NPBWP” albo „lider drugiego konsorcjum”). Celem konsorcjum było wspólne przygotowanie i złożeniu oferty do NCBiR na wykonanie prac badawczo-rozwojowych mających na celu opracowanie „Bojowego pływającego wozu piechoty” (dalej „BWP”), jak również realizacji wyżej wymienionych prac w przypadku wyboru oferty konsorcjum przez NCBiR oraz późniejszym wdrożeniu BWP do produkcji seryjnej (aneks nr 1 z 16 września 2013 r.). WZMot zobowiązały się do wykonania zespołu napędowego Power-Pack<sup>14</sup> z takimi elementami jak: silnik, skrzynia biegów i mechanizm skrętu, układy zasilania i osprzęt, układ chłodzenia, układ sterowania pojazdem, układ hamulcowy.

Do zadań lidera konsorcjum należało sprawowanie nadzoru nad realizacją zadań wynikających z celu konsorcjum; reprezentowanie konsorcjum podczas postępowania o udzielenie zamówienia prowadzonego przez MON lub NCBiR związanego z Projektem; negocjowanie warunków zamówienia i poszczególnych etapów. Każda ze stron ww. umowy konsorcjalnej zobowiązała się do niezwłocznego przekazywania liderowi pisemnych informacji o stanie realizacji celu tego konsorcjum<sup>15</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 325-369, 370-499)

W aneksie nr 3 z dnia 20 listopada 2014 r. do umowy konsorcjum, określono m.in.: zadania wykonywane na poszczególnych etapach oraz podmioty uczestniczące w realizacji tych zadań. WZMot wykonujące zespół napędowy Power-Pack dla BWP, zobowiązane były do współuczestniczenia w opracowaniu m.in.: studium wykonalności i WZTT, projektu założeń taktyczno-technicznych (dalej „ZTT”), sporządzeniu analizy techniczno-ekonomicznej, opracowywaniu projektu koncepcyjnego, współuczestniczenia w wykonaniu dokumentacji konstrukcyjnej modelu podwozia i wykonaniu modelu kadłuba podwozia, opracowywania dokumentacji technicznej prototypu, wykonywania i uruchamiania prototypu BWP, opracowywania programu i metodyki badań prototypu BWP, opracowywania i wykonywania badań kwalifikacyjnych, opracowywania dokumentacji produkcyjnej na produkcję seryjną oraz dokumentacji użytkownika i zabezpieczenia.

(dowód: akta kontroli str. 357-369)

W umowie konsorcjum (oraz w jej zmianach) nie zobowiązano podmiotów wchodzących w jego skład do wskazania (na etapie sporządzania wniosku do

<sup>11</sup> PRINCE2 został opublikowany po raz pierwszy w 1996 r. jako ogólna metoda zarządzania projektami niezależna od dziedziny biznesowej zastosowania. Zarządzanie projektem zgodnie z PRINCE2 było preferowane w zał. Nr 8 do Regulaminu konkursu nr 4/2013 „Na wykonanie projektów w zakresie badań naukowych lub prac rozwojowych na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa”.

<sup>12</sup> O całkowitym koszcie realizacji Projektu w kwocie 55.550 tys. zł (wkład środków publicznych z NCBiR - 45.350 tys. zł). Całkowity koszt zadań przewidzianych do realizacji przez WZMot wynosił 3.100,6 tys. zł, z czego dofinansowanie z NCBiR miało wynieść 2.468,1 tys. zł.

<sup>13</sup> Zgodnie z umową, lider działał na rzecz i w imieniu własnym oraz współwykonawców (członków konsorcjum) na podstawie udzielonych mu upoważnień.

<sup>14</sup> Według zał. 1a - Podział zadań w formie graficznej dla BWP „Borsuk”.

<sup>15</sup> Według umowy konsorcjum z dnia 14 lutego 2013 r. (§ 4 i § 5).

NCBiR) kluczowych zagadnień, technologii, poziomu parametrów itp., których pozytywne rozwiązanie determinowałoby realizację projektu (względnie rozwiązań, których brak uniemożliwiałby osiągnięcie zaplanowanych celów)<sup>16</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 325-369, 370-423, 1132)

Na etapie sporządzania przez konsorcjum wniosku o finansowanie projektu w konkursie 5/2014, w zakresie badań naukowych i rozwojowych na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa WZMot przekazały liderowi NPBWP dane dotyczące m.in. sposobu realizacji i zarządzania projektem w szczególności w zakresie struktury i metodyki zarządzania projektem, organizacji kontroli, nadzoru i odbioru prac oraz sposobu dokumentowania czynności z tym związanych. W opisie sposobu realizacji i zarządzania projektem, WZMot<sup>17</sup> m.in. podały, że w przypadku prowadzenia prac badawczo-rozwojowych, zarządzanie projektem opiera się ściśle o procedurę zarządzania procesem projektowania i rozwoju<sup>18</sup>, a metodologia i sposób postępowania na każdym z etapów realizowania projektu, oparte będą również na zarządzaniu projektami wg PRINCE2. W umowie zawartej po przeprowadzeniu konkursu 5/2014, zapisano m.in. wymóg zarządzania realizacją Projektu zgodnie z ogólnie przyjętymi metodykami zarządzania projektami np. PRINCE2 (§ 4 ust. 3 pkt 8).

(dowód: akta kontroli str. 373, 500-536)

## 1.2. Analizy ryzyka realizacji projektów w ramach konkursów 4/2013 i 5/2014.

1.2.1. We wniosku w ramach konkursu 4/2013, który do NCBiR złożył lider NKTO 8x8, w części dotyczącej analizy ryzyka realizacji projektu, po stronie szans wskazano m.in.: wiedzę i doświadczenie zespołu głównych wykonawców, potencjał badawczo-rozwojowy członków konsorcjum, zaangażowanie wiodących podmiotów w dziedzinie czołgowo-samochodowej, stosowanie metodyki zarządzania projektami. Po stronie zagrożeń, podano m.in.: różnorodny stan zaawansowania rozwojowego angażowanych technologii, możliwe opóźnienia w zamówieniach, koordynację wielopodmiotowego konsorcjum, ekstremalnie krótki czas realizacji projektu.

(dowód: akta kontroli str. 134-152, 156, 193-195)

WZMot posiadały, opracowaną w 2014 r., analizę ryzyka dla projektu Power-Pack dla pojazdu NKTO 8x8<sup>19</sup>. Spółka przewidywała m.in.: ryzyko związane z decyzją lidera konsorcjum o zastosowaniu zespołu napędowego innego producenta, ryzyko w dziedzinie wymagań zabudowy podzespołów Power-Pack, ryzyko związane z niezmienionym terminem zakończenia projektu przy jednoczesnym wstrzymaniu prac.

(dowód: akta kontroli str. 632, 634, 640-647)

1.2.2. We wniosku w konkursie nr 5/2014, który do NCBiR złożył lider drugiego konsorcjum, w części dotyczącej analizy ryzyka realizacji projektu, jako ryzyko, mogące zagrażać realizacji projektu oraz przedstawionemu zakresowi prac rozwojowych, wskazano ryzyko techniczne (prawdopodobieństwo jego wystąpienia oszacowano na poziomie niskim). Do czynników wpływających na to ryzyko zaliczono zapewnienie pływalności NPBWP przy wymaganym poziomie odporności

<sup>16</sup> Wymóg podania kluczowych zagadnień, technologii, poziomu parametrów itp., których pozytywne rozwiązanie determinuje realizację projektu, względnie brak takich rozwiązań uniemożliwi osiągnięcie zaplanowanych celów, został zawarty w zał. Nr 3 do Regulaminu konkursu nr 5/2014 (pkt G.2.3 wniosku o finansowanie wykonania projektu realizowanego na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa).

<sup>17</sup> W WZMot zarządzanie projektami oparte było m.in. na procedurach ISO 9001:2008 i procedurze 1-01.00.00 „Nadzór nad dokumentacją i zapisami”.

<sup>18</sup> Celem tej procedury było przedstawienie zasad postępowania, których przestrzeganie miało zapewnić, że proces projektowania nowego wyrobu lub modernizacji istniejącego, gwarantuje skuteczne i efektywne reagowanie na potrzeby i oczekiwania klienta.

<sup>19</sup> NKTO 8x8 – to akronim, określający w WZMot sprzęt wojskowy, dla którego wykonywano jednostkę napędową Power-Pack (w ramach umowy w Konkursie nr 4/2013).

balistycznej. W analizie podano także, że w celu ograniczenia ryzyka niepowodzenia projektu, przy rozwiązywaniu problemów technicznych, zostaną zaangażowane ośrodki naukowe i instytuty wojskowe, które w ramach przydzielonego zakresu zadań w ramach konsorcjum oraz jako podwykonawcy będą wykonywać niezbędne obliczenia numeryczne, symulacje komputerowe i badania modelowe. Jako działania podejmowane dla zminimalizowania tych ryzyk, wskazano wykonanie wielu analiz, symulacji i badań modelowych oraz prac koncepcyjnych. Natomiast jako „niewielkie” uznano ryzyko przekroczenia kosztów realizacji poszczególnych zadań projektu z powodu zmieniających się dynamicznie warunków ekonomicznych.  
(dowód: akta kontroli str. 557-559)

Dla realizacji ww. projektu WZMot opracowały w 2014 r. analizę ryzyka, w której określono m.in.: ryzyko związane z decyzją lidera konsorcjum o zastosowaniu zespołu napędowego innego producenta, ryzyko w dziedzinie wymagań zabudowy podzespołów Power-Pack, ryzyko w dziedzinie zatwierdzania dokumentów poszczególnych etapów projektu przez Inspektorat Uzbrojenia, ryzyko w dziedzinie terminowości dostaw komponentów – z uwagi na ewentualnie problemy wynikające z transferu sprzętu z państw znajdujących się poza Unią Europejską.  
(dowód: akta kontroli str. 634, 648-656)

W obu analizach, WZMot określiły dla każdego z możliwych do wystąpienia i opisanych ryzyk, działania zapobiegawcze w celu ograniczenia (zminimalizowania) ryzyk oraz dokonały oszacowania prawdopodobieństwa ich wystąpienia.  
(dowód: akta kontroli str. 646-647, 655-656)

Prezes wyjaśniła, że liderzy obu projektów nie oczekiwali przekazania im analiz ryzyka przez członków konsorcjów, a WZMot, zgodnie z obowiązującymi w Spółce procedurami, opracowały takie analizy dla zakresów zadań, za który odpowiadały.  
(dowód: akta kontroli str. 634)

Prezes podała ponadto, że jeżeli w analizie ryzyka pojawiło się zagrożenie, to lider projektu był o tym na bieżąco informowany. W latach 2015-2017 (do dnia 30 czerwca) WZMot udokumentowały dziewięciokrotne informowanie lidera drugiego konsorcjum o występujących ryzykach nieterminowego zrealizowania projektu w ramach konkursu nr 5/2014. Przykładowo, WZMot stwierdzając potencjalne ryzyko nieterminowego skompletowania układów zespołu Power-Pack, skierowało do lidera konsorcjum NPBWP i do współwykonawcy projektu cztery pisma. Przykładowo w odniesieniu do wykonania dokumentacji konstrukcyjnej modelu podwozia<sup>20</sup>, w ramach którego WZMot winien był sporządzić pełną i kompletną dokumentację konstrukcyjną Power-Pack, pismem z dnia 27 czerwca 2017 r. Spółka poinformowała lidera drugiego konsorcjum, m.in. o trwających pracach nad pełną i kompletną dokumentacją konstrukcyjną. Dokumentacja konstrukcyjna Power-Pack do NPBWP została przekazana liderowi dniu 28 lutego 2017 r., jednak późniejsze zmiany konstrukcyjne wprowadzone przez lidera konsorcjum (np. zmiana konfiguracji i położenia określonych podzespołów) powodowały konieczność uwzględnienia ich w dokumentacji technicznej Power Pack. Według Prezes, Spółka do dnia 18 lipca 2017 r. nie uzyskała odpowiedzi od lidera drugiego konsorcjum na ww. pismo, w którym m.in. WZMot poinformowały, że w związku z wprowadzonymi przez lidera zmianami do zespołu napędowego, niemożliwym jest przygotowanie kompletnej dokumentacji konstrukcyjnej Power-Pack do dnia 30 czerwca 2017 r. Spółka zadeklarowała, że zostanie ona opracowana niezwłocznie po otrzymaniu wszystkich danych od producenta podzespołów, a następnie przekazana liderowi NPBWP. W dniu 21 kwietnia 2017 r. WZMot skierowały do lidera drugiego konsorcjum pismo dotyczące okoliczności, zdaniem Zarządu niezależnych od

<sup>20</sup> Zadanie nr 6 na etapie nr 3 projektu NPBWP

Spółki, wydłużających termin przekazania dokumentacji konstrukcyjnej zespołu napędowego NPBWP, którą WZMot zobowiązane były wykonać do dnia 28 lutego 2017 r. W piśmie z dnia 18 kwietnia 2017 r.<sup>21</sup> Spółka zaproponowała liderowi drugiego konsorcjum przedłużenie terminu przekazania dokumentacji o dwa tygodnie po udostępnieniu jej przez dostawcę sprzętu modelu 3D wraz z dokumentacją konstrukcyjną jednego z podzespołów. Lider konsorcjum w piśmie z dnia 28 kwietnia 2017 r.<sup>22</sup> wyraził zgodę na zmianę terminu przekazania kompletnej dokumentacji konstrukcyjnej zespołu napędowego dla potrzeb NPBWP.

(dowód: akta kontroli str. 632, 634-635, 675, 695-735, 1042-1089, 1106)

### 1.3. Sposób realizacji i zarządzania projektami.

**1.3.1.** W umowie powołującej pierwsze konsorcjum nie określono zakresu zadań i danych wymaganych od WZMOT na etapie sporządzania przez lidera NKTO 8x8 wniosku w konkursie nr 4/2013. Strony konsorcjum uzgodniły, że podział zadań związanych z realizacją jego celu zostanie określony w aneksach do umowy konsorcjum (§ 3 pkt 1 umowy). Aneks nr 1 do umowy konsorcjum, został sporządzony w dniu 21 maja 2014 r., tj. 17 miesięcy po podpisaniu przez lidera pierwszego konsorcjum umowy z NCBiR w ramach konkursu 4/2013<sup>23</sup>. WZMot w dniu 17 września 2013 r., przekazały liderowi NKTO 8x8 dane dotyczące sposobu realizacji i zarządzania projektem w szczególności w zakresie struktury i metodyki zarządzania projektem, organizacji kontroli, nadzoru i odbioru prac oraz sposobu dokumentowania czynności z tym związanych. W przedstawionym przez Spółkę opisie określono rodzaje procedur planowanych do zastosowania w ramach nadzoru nad dokumentacją oraz zarządzaniem procesem projektowania i rozwoju. Spółka podała ponadto, że metodologia i sposób zarządzania projektami oparta będzie również na metodach zarządzania PRINCE 2. We wniosku o finansowanie projektu złożonym przez lidera pierwszego konsorcjum do NCBiR, wskazano że tryb zarządzania projektem będzie prowadzony zgodnie z metodyką PRINCE 2.

(dowód: akta kontroli str. 103-119, 134-152, 153-268, 1233, 1258, 1263-1265)

**1.3.2.** W umowie powołującej drugie konsorcjum (§ 5 ust. 9) podano, że każda ze stron zobowiązana jest do opracowania i dostarczenia materiałów niezbędnych do przygotowania wniosku składanego do NCBiR. WZMot w dniu 17 września 2013 r., przekazały liderowi NPBWP dane dotyczące sposobu realizacji i zarządzania projektem w szczególności w zakresie struktury i metodyki zarządzania projektem, organizacji kontroli, nadzoru i odbioru prac oraz sposobu dokumentowania czynności z tym związanych. W przedstawionym przez Spółkę opisie określono rodzaje procedur planowanych do zastosowania w ramach nadzoru nad dokumentacją oraz zarządzaniem procesem projektowania i rozwoju. Spółka podała ponadto, że metodologia i sposób zarządzania projektami oparta będzie również na metodach zarządzania PRINCE 2. W złożonym przez lidera drugiego konsorcjum wniosku w konkursie nr 5/2014, w części dotyczącej sposobu realizacji i zarządzania projektem w szczególności w zakresie struktury i metodyki zarządzania projektem, organizacji kontroli, nadzoru i odbioru prac oraz sposobu dokumentowania czynności z tym związanych, zamieszczono zapis stanowiący o tym, że zarządzanie projektem odbędzie się z wykorzystaniem systemu informatycznego.

(dowód: akta kontroli str. 328-329, 500-536, 537-628, 1233, 1258, 1266-1268)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

<sup>21</sup> Nr RK-01-17-0101-00-00

<sup>22</sup> Pismo oznaczone nr DR-RK/KWY1119/2017.

<sup>23</sup> Umowę z NCBiR podpisano w dniu 23 grudnia 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie przyjęty przez WZMot sposób zarządzania projektami na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa, zmierzający do wykonania w ramach tych projektów prototypu jednostki napędowej Power-Pack, w zakresie realizacji zadań Spółki określonych w obu umowach konsorcjalnych i w umowach z NCBiR. WZMot prawidłowo zidentyfikowały ryzyko w dziedzinie wymagań zabudowy podzespołów Power-Pack oraz ryzyko niezatwierdzenia dokumentów poszczególnych etapów projektu przez Inspektorat Uzbrojenia w ramach projektu budowy zespołu napędowego do pojazdu NPBWP.

## **2. Przebieg realizacji i stan zaawansowania projektów (prac) rozwojowych, w tym poprzedzonych badaniami naukowymi**

Opis stanu faktycznego

**2.1.** Zgodnie z § 5 ust. 2 rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 4 stycznia 2011 r. w sprawie sposobu zarządzania przez NCBiR realizacją badań naukowych lub prac rozwojowych na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa<sup>24</sup>, warunkiem rozpoczęcia prac rozwojowych na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa jest zastosowanie technologii, które uzyskały co najmniej VI poziom gotowości, określony w załączniku do rozporządzenia. W przypadku niezyskania co najmniej VI poziomu gotowości technologii prace rozwojowe poprzedza się badaniami naukowymi, zapewniającymi uzyskanie wymaganego poziomu gotowości technologii.

W złożonym przez lidera pierwszego konsorcjum wniosku w ramach konkursu 4/2013, podano I-szy poziom gotowości technologii jako początkowy dla projektu NKTO 8x8.

Lider drugiego konsorcjum, składając do NCBiR wnioski w konkursie 5/2014, podał w nim II-gi poziom gotowości technologii jako początkowy dla projektu dot. NPBWP.

(dowód: akta kontroli str. 154, 537)

Prezes wyjaśniła, że początkowy jak i końcowy poziom gotowości technologii został ustalony przez liderów konsorcjów zarówno dla konkursu 4/2013 jak i 5/2014, a Zarząd Spółki nie zgłaszał liderom konsorcjów uwag dotyczących określenia początkowego poziomu gotowości technologii dotyczącej Power-Pack. W ocenie Prezes, każdy nowo projektowany pojazd wojskowy wymaga opracowania indywidualnego zespołu napędowego, a zatem nie ma możliwości zastosowania zespołu z innego, już wdrożonego do Sił Zbrojnych RP, pojazdu. Podała ponadto, że dla projektu NKTO 8x8 WZMot nie uczestniczyły w badaniach naukowych. W związku z powyższym nie zostały poniesione żadne koszty tego rodzaju badań oraz żadne koszty związane z nabyciem bądź też wykorzystaniem aparatury naukowo-badawczej.

(dowód: akta kontroli str. 632, 637-638, 1233, 1259-1260, 1511)

Z ustaleń kontroli wynika, że spośród 11 głównych komponentów zespołu napędowego Power-Pack dla NPBWP, sześć elementów w tym m.in. silnik, skrzynia przekładniowa i przystawka odbioru mocy stanowiły komponenty dostarczane przez innych producentów.

(dowód: akta kontroli str. 716-719, 1132)

Prezes wyjaśniła że zrealizowanie prac rozwojowych przez Spółkę – tj. zbudowanie prototypów zespołów napędowych dp NKTO 8 x 8 i NBPWP nie wymaga pozyskania przez Spółkę licencji (właścicielem know-how do zaprojektowanych Power-Packów pozostaje Spółka). Jednakże w przypadku, gdy pojazd zostanie wdrożony do eksploatacji przez Siły Zbrojne RP – wymagana będzie licencja na

<sup>24</sup> Dz. U. Nr 18, poz. 91, dalej „rozporządzenie MNiSW z dnia 4 stycznia 2011 r.”



serwis i naprawy silnika oraz skrzyni przekładniowej. W takiej sytuacji, według wyjaśnień Prezes, możliwe będzie rozszerzenie zakresu działania Spółki o montaż skrzyni przekładniowej i silnika z gotowych podzespołów (tzw. montaż „SKD”), jednakże będzie to uzależnione od opłacalności ekonomicznej tego rodzaju inwestycji.

(dowód: akta kontroli str. 1513)

W zakresie pozyskania licencji na montaż i obsługę Power-Pack, w przypadku wdrożenia do produkcji NPBPW, Prezes wyjaśniła, że Spółka prowadzi negocjacje z dostawcą skrzyń przekładniowych na ich montaż oraz serwis i naprawy. Przebieg negocjacji oraz warunki cenowe pozyskania licencji uzależnione będą od decyzji gestora sprzętu wojskowego o wdrożeniu pojazdu do eksploatacji, a tym samym od ilości zamawianych skrzyń przekładniowych oraz poziomu ich serwisowania. Szacowane koszty pozyskania licencji wraz z nakładami inwestycyjnymi niezbędnymi do prowadzenia napraw, w zależności od przyjętego poziomu serwisowania, według wyjaśnień Prezes, mogą wynieść od kilku do kilkunastu milionów dolarów. W przypadku silnika, umowa licencyjna na serwis i naprawy została zawarta, jednakże warunki ekonomiczne określone będą po wdrożeniu go do eksploatacji.

(dowód: akta kontroli str. 1512-1513)

**2.1.1.** W § 2 ust. 2 umowy w ramach konkursu nr 4/2013 (NKTO 8x8) zapisano, że projekt obejmuje realizację: etapów badań naukowych<sup>25</sup>, których wyniki uzyskają poziom gotowości technologii od IV do VI oraz realizację prac rozwojowych<sup>26</sup>, których wyniki uzyskają poziom gotowości technologii od VII do IX (harmonogram wykonania projektu - załącznik nr 2). W powyższym Harmonogramie, przewidziano badania naukowe dla trzech zadań realizowanych przez WZMot, których wyniki pozwolą uzyskać nw. poziomy gotowości technologii: V poziom dla zadania polegającego na opracowaniu<sup>27</sup> projektu koncepcyjnego i dokumentacji konstrukcyjnej modelu dla układu napędowego, budowy tego zespołu i przeprowadzenia badań zakładowych, VI poziom (wykonanie prototypu<sup>28</sup> zespołu napędowego) oraz IX poziom (wykonanie dokumentacji<sup>29</sup> eksploatacyjnej i konstrukcyjnej do produkcji seryjnej zespołu napędowego). Planowany do uzyskania poziom gotowości technologii określony w umowie zawartej po przeprowadzeniu konkursu nr 4/2013 (w części dotyczącej WZMot) był zgodny z poziomem technologii założonym we wniosku złożonym w ramach konkursu.

(dowód: akta kontroli str. 265-266, 271, 319-321)

**2.1.2.** W § 2 ust. 2 umowy w ramach Konkursu nr 5/2014 (NPBWP) zapisano, że projekt obejmuje realizację: etapów badań naukowych, których wyniki uzyskają poziom gotowości technologii od I do VI zgodnie z Harmonogramem wykonania Projektu stanowiącym Załącznik nr 2 do Umowy (pkt 1) oraz realizację etapów prac rozwojowych, których wyniki uzyskają poziom gotowości technologii od VII do IX. W powyższej umowie WZMot zobowiązały się do współwykonania z innymi członkami drugiego konsorcjum jedenastu zadań<sup>30</sup> prowadzących do osiągnięcia

<sup>25</sup> Badania naukowe – badania, o których mowa w art. 2 pkt 3 lit. c i pkt 5 ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o zasadach finansowania nauki (Dz. U. z 2016 r. poz. 2045, ze zm.) – dalej „ustawa o zasadach finansowania nauki”.

<sup>26</sup> Prace rozwojowe – to prace, o których mowa w art. 2 pkt 4-5 ustawy o zasadach finansowania nauki.

<sup>27</sup> Wykonywanie tego zadania (nr 5 na Etapie 2 realizacji Projektu) WZMot miały rozpocząć po upływie szóstego miesiąca od rozpoczęcia realizacji umowy (23 grudnia 2013 r.), a zakończyć w 19 miesiącu od rozpoczęcia realizacji umowy (co odpowiadało okresowi, od dnia 23 czerwca 2014 r. do dnia 23 maja 2015 r.).

<sup>28</sup> Wykonanie prototypu (zadanie nr 4 na Etapie 3) WZMot miały rozpocząć po upływie 24 miesięcy od rozpoczęcia realizacji umowy (23 grudnia 2013 r.), a zakończyć w 37 miesiącu od jej rozpoczęcia, tj. od 24 grudnia 2015 r. do 24 stycznia 2019 r.

<sup>29</sup> Wykonywanie dokumentacji (zadanie nr 5 na Etapie 6) zaplanowano rozpocząć w 53 miesiącu od rozpoczęcia realizacji umowy (23 grudnia 2013 r.), a zakończyć w 60 miesiącu od dnia rozpoczęcia tej umowy, tj. od 23 maja 2018 r. do 23 grudnia 2018 r.

<sup>30</sup> Należały do tych zadań, realizowanych wspólnie z innymi członkami Konsorcjum2, m.in.: opracowanie na Etapie pierwszym studium wykonalności (zadanie nr 1) i wstępnych Założeń Taktyczno-Technicznych (zadanie nr 2); na Etapie drugim

poziomu gotowości technologii od I do VI oraz trzech zadań<sup>31</sup> zmierzających do osiągnięcia poziomu gotowości technologii od VII do IX.

(dowód: akta kontroli str. 372, 414-417)

**2.2.** We wniosku w konkursie nr 4/2013, który do NCiBR złożył lider pierwszego konsorcjum, określono m.in. przedmiot projektu, jego wykonawców, cele szczegółowe projektu i zdolności NKTO 8x8. Złożony przez lidera drugiego konsorcjum wniosek w konkursie nr 5/2014 zawierał w części C1 założenia szczegółowe określające m.in.: zgłaszającego projekt do realizacji przez NCiBR; gestora projektu; temat projektu, zdolności w które powinien wpisywać się projekt.

(dowód: akta kontroli str. 154-159, 540-541)

**2.3.** Prezes podała, że do dnia 18 lipca 2017 r. WZMot nie otrzymały, od liderów konsorcjów, merytorycznych uwag recenzentów wprowadzonych do wniosków dla projektu NKTO 8x8 (konkurs 4/2013) jak również dla NPBWP (konkurs 5/2014).

(dowód: akta kontroli str. 632, 638)

**2.4.** Terminy realizacji projektów określone w umowach w ramach konkursów 4/2013 i 5/2014.

**2.4.1.** Do dnia 30 czerwca 2017 r. WZMot nie otrzymały od lidera pierwszego konsorcjum zatwierdzonych dokumentów zawierających wymagania w zakresie parametrów taktyczno-technicznych dla NKTO 8x8 (studium wykonalności, WZTT, ZTT). Dane te były niezbędne Spółce m.in. w dalszych pracach projektowych. Według harmonogramu wykonania tego projektu, będącego załącznikiem nr 2 do umowy w ramach konkursu 4/2013, podmiotem realizującym na etapie nr 1 zadanie nr 1 (Projekt studium wykonalności oraz WZTT) i zadanie nr 2 (Projekt ZTT) był inny członek pierwszego konsorcjum. Zgodnie z harmonogramem wykonania projektu, będącym załącznikiem nr 2 do umowy w sprawie NKTO 8x8, realizacja ww. zadania (tj. opracowanie studium wykonalności oraz projektu ZTT) powinna zostać zakończona po upływie czterech miesięcy od daty podpisania powyższej umowy, tj. do dnia 24 kwietnia 2014 r.

Wobec braku ww. dokumentów, Spółka nie realizowała przewidzianych dla niej zadań w ramach projektu NKTO 8x8 (zaplanowanych na drugim etapie realizacji projektu).

(dowód: akta kontroli str. 319, 629-631, 637)

W harmonogramie wykonania NKTO 8x8, stanowiącym załącznik do umowy z NCiBR, zapisano, że do zadań WZMot należało: opracowanie projektu koncepcyjnego i opracowanie dokumentacji konstrukcyjnej modelu układu napędowego, budowa zespołu napędowego i badania zakładowe (zadanie Nr 5 na 2 etapie realizacji projektu, które miało rozpocząć się w szóstym miesiącu liczonego od dnia 23 grudnia 2013 r. i zakończyć w 19 miesiącu od tej daty); wykonanie prototypu zespołu napędowego (jako zadanie Nr 4 na etapie trzecim z terminem rozpoczęcia 24 miesiące od daty realizacji projektu i terminem zakończenia w 37 miesięcy po dacie rozpoczęcia); wykonanie dokumentacji eksploatacyjnej i konstrukcyjnej do produkcji seryjnej w zakresie zespołu napędowego (będące zadaniem Nr 5 na

---

realizowanego Projektu opracowanie projektu Założeń Taktyczno-Technicznych (zadanie nr 3), sporządzenie Analizy Techniczno-Ekonomicznej (zadanie nr 4), opracowywanie Projektu koncepcyjnego (zadanie nr 5); na Etapie trzecim współuczestniczenie w wykonaniu Dokumentacji Konstrukcyjnej Modelu Podwozia (zadanie nr 6) i wykonanie modelu kadłuba podwozia ze sprawdzeniem funkcjonalnym w zakresie jego odporności przeciwwinowej i pływalności (zadanie nr 7); na Etapie czwartym opracowywanie Dokumentacji Technicznej Prototypu (zadanie nr 8), wykonywanie prototypu BWP (zadanie nr 9), uruchomienie prototypu BWP (zadanie nr 10).

<sup>31</sup> Do tych zadań realizowanych wspólnie z innymi członkami drugiego konsorcjum, należały: na Etapie siódmym wykonywanie badań kwalifikacyjnych (zadanie nr 14), na ósmym Etapie opracowania dokumentacji produkcyjnej na produkcję seryjną (zadanie nr 15) oraz opracowanie dokumentacji użytkownika i zabezpieczenia wg wymagań ZTT (zadanie nr 16).

szóstym etapie z terminem rozpoczęcia 53 miesiące od daty rozpoczęcia projektu i terminem zakończenia w 60 miesiącu od daty rozpoczęcia projektu).

(dowód: akta kontroli str. 169-170, 173-174, 180, 319-321, 629-631)

Zgodnie z załącznikiem nr 4 do decyzji nr 72/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie pozyskiwania sprzętu wojskowego i usług dla Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej<sup>32</sup>, podstawą merytoryczną realizacji etapu są wstępne ZTT<sup>33</sup> i ocena projektu koncepcyjnego zatwierdzone przez Szefa Inspektoratu Uzbrojenia.

W piśmie z dnia 1 września 2015 r. skierowanym m.in. do WZMot, lider pierwszego konsorcjum poinformował konsorcjantów o przekazaniu w dniu 5 czerwca 2014 r. (zgodnie z harmonogramem) do NCBiR raportu z zakończenia Etapu 1 oraz o braku informacji o zatwierdzeniu dokumentów powstałych na tym etapie. Ponadto lider NKTO 8x8 powiadomił Spółkę, że do NCBiR został przesłany w dniu 8 lipca 2015 r. wniosek o wprowadzenie zmian w realizowanym projekcie na rzecz obronności państwa wraz z propozycją Aneksu nr 1 do umowy w ramach konkursu nr 4/2013.

(dowód: akta kontroli str. 1141-1142, 1227-1232)

W informacji z 25 sierpnia 2015 r.<sup>34</sup> przekazanej Polskiej Grupie Zbrojeniowej o stanie realizacji umowy w ramach Konkursu nr 4/2013, WZMot podały m.in. treść projektowanego aneksu do tej umowy, z którego wynikało, że do NCBiR przekazano do zatwierdzenia dokumenty opracowane podczas etapu nr 1 oraz poinformowano o braku możliwości rozpoczęcia etapu nr 2 i rozliczenia kosztów prowadzonych prac (lider pierwszego konsorcjum w dniu 20 lutego 2014 r. przesłał do NCBiR ww. projekt aneksu do umowy zawierający m.in. propozycję wydłużenia każdego z etapów projektu o 8 miesięcy).

(dowód: akta kontroli str. 319-321, 632, 636-637)

Prezes wyjaśniła, że lider pierwszego konsorcjum przedłożył wyniki etapu nr 1 do zatwierdzenia przez NCBiR, jednak do dnia 30 czerwca 2017 r. etap ten nie został zatwierdzony. Dodała, że przekazany przez lidera konsorcjum Aneks nr 1 do umowy w ramach konkursu nr 4/2013, według stanu na dzień 19 września 2017 r., nie został przez NCBiR podpisany.

Spółka w latach 2014-2015 występowała do lidera pierwszego konsorcjum z wnioskami o w sprawie dokonania uzgodnień podstawowych założeń i danych o pojeździe (parametrów technicznych pojazdu) niezbędnych do przyszłego skonfigurowania zespołu napędowego.

(dowód: akta kontroli str. 632, 636-637, 1143-1166, 1233, 1258-1259)

W dniu 25 marca 2014 r. WZMot otrzymały od członka pierwszego konsorcjum projekt WZTT dotyczący NKTO 8x8, celem zapoznania się z tym dokumentem i przesłania do dnia 1 kwietnia 2014 r. ewentualnych uwag. Powyższy projekt określał m.in. wymagania dla układu napędowego oraz silnika i po zatwierdzeniu (także co do zgodności z założeniami taktyczno-technicznymi) miał stanowić podstawę merytoryczną do rozpoczęcia przez WZMot etapu „Projektowanie i Rozwój”.

(dowód: akta kontroli str. 632, 636-637, 1233, 1258-1259, 1269-1307)

Prezes podała, że WZMot, według stanu na dzień 19 września 2017 r., nie otrzymały od lidera pierwszego konsorcjum zatwierdzonych dla projektu NKTO 8x8 nw. dokumentów: studium wykonalności; Założeń Taktyczno-Technicznych;

<sup>32</sup> Dz. Urz. Ministra Obrony Narodowej poz. 78, uchylona z dniem 6 lipca 2017 r., dalej „Decyzja Nr 72/MON”.

<sup>33</sup> ZTT – Założenia Taktyczno-Techniczne, będące dokumentem stanowiącym podstawę merytoryczną do rozpoczęcia etapu Projektowanie i Rozwój, zawierającym pełne wymagane parametry techniczne i operacyjne projektowanego sprzętu wojskowego (SpW).

<sup>34</sup> Pismo oznaczone NR-01-15-0015-00-00.

Wymagań Operacyjno-Technicznych (zawierających, dla każdej z koncepcji technicznej, m.in. rozwinięte i uszczegółowione operacyjno-techniczne charakterystyki sprzętu wojskowego, w szczególności niezbędne do zrealizowania zadań WZMot określonych w umowach z NCBiR); Wymagań Taktyczno-Technicznych (zawierających m.in. dane w zakresie wskazania funkcji krytycznych szybkowymiennego zespołu napędowego).

(dowód: akta kontroli str. 319, 637, 1143-1144, 1214-1232)

Wobec niezatwierdzenia przez NCBiR ww. prac wykonywanych na pierwszym etapie Projektu NKTO 8x8 (niebędących zadaniami WZMOT), Spółka nie przystępowała do realizacji prac w ramach zadań przewidzianych w umowie z NCBiR (zadanie Nr 5 na etapie 2, zadanie Nr 4 na etapie 3, zadanie Nr 5 na etapie nr 6).

(dowód: akta kontroli str. 319-321, 632, 636-637)

**2.4.2.** WZMot zobowiązane były na podstawie umowy w ramach konkursu 5/2014 (NPBWP) do współuczestniczenia na etapie badań naukowych m.in. w realizacji :

a) etapu I – prac analitycznych polegających na opracowaniu Studium Wykonalności (zadanie nr 1) oraz Wstępnych Założeń Taktyczno-Technicznych (zadanie nr 2), z terminem zakończenia tych zadań - trzy miesiące od daty rozpoczęcia realizacji Projektu (tj. od 24 października 2014 r.);

b) etapu II – określeniu założeń do projektowania (OZP) obejmujących: opracowanie Projektu Założeń Taktyczno-Technicznych (zadanie nr 3), Analizy Techniczno-Ekonomicznej (zadanie nr 4) oraz Projektu Koncepcyjnego (zadanie nr 5), z czteromiesięcznym terminem rozpoczęcia tych zadań od ww. daty rozpoczęcia realizacji Projektu i terminem ich zakończenia - siedem miesięcy po dacie rozpoczęcia;

c) etapu III – Wykonanie Projektu Wstępnego obejmujących: wykonanie dokumentacji konstrukcyjnej modelu podwozia (zadanie nr 6) i wykonanie modelu kadłuba podwozia ze sprawdzeniem funkcjonalnym w zakresie jego odporności przeciwwinowej i pływalności (zadanie nr 7).

d) etapu IV - Wykonanie Projektu Technicznego obejmujących opracowanie dokumentacji technicznej prototypu (zadanie nr 8), wykonanie i uruchomienie prototypu (zadanie 9 i 10).

e) etapu V – Wykonanie Badań Zakładowych, obejmujących przeprowadzenie badań i wprowadzenie zaleceń z nich wynikających (zadanie 12).

Poza ww. zadaniami dla WZMot przewidziano trzy zadania (14, 15, 16) zaplanowane do realizacji w ramach etapów stanowiących etapy prac rozwojowych (etapy VI-VIII).

(dowód: akta kontroli str. 492- 494)

We wniosku w konkursie nr 5/2014, który lider drugiego konsorcjum złożył do NCBiR, w części dotyczącej harmonogramu ww. zadań, w których współuczestniczyły WZMot, podano m.in., że: realizacja zadania polegającego na opracowaniu wstępnych założeń taktyczno-technicznych zostanie rozpoczęta w dacie rozpoczęcia realizacji projektu, a zakończenie tego zadania – sześć miesięcy od daty rozpoczęcia projektu (tj. w terminie o trzy miesiące dłuższym od ustalonego w umowie w ramach Konkursu nr 5/2014); opracowanie analizy techniczno-ekonomicznej zostanie rozpoczęte siódmego miesiąca od rozpoczęcia realizacji Projektu (tj. w terminie o trzy miesiące dłuższym od ustalonego w umowie w ramach Konkursu nr 5/2014), a zakończenie tego opracowania zaplanowano

w terminie 10 miesięcy od rozpoczęcia Projektu (tj. w terminie o trzy miesiące dłuższym od ustalonego w umowie w ramach Konkursu nr 5/2014); opracowanie projektu koncepcyjnego dla BWP rozpocznie się siedem miesięcy od rozpoczęcia projektu (tj. w terminie o trzy miesiące dłuższym od ustalonego w umowie w ramach konkursu nr 5/2014), a zakończenie tego zadania zaplanowano w terminie 10 miesięcy od rozpoczęcia projektu (tj. w terminie o trzy miesiące dłuższym od ustalonego w umowie w ramach Konkursu nr 5/2014).

(dowód: akta kontroli str. 394-417, 547-554, 592-593, 600-601, 608, 629-631)

Określając stan realizacji (zaawansowania) zadań (projektu rozwojowego) wykonywanych przez WZMot na podstawie umowy w ramach Konkursu nr 5/2014, Prezes podała, że na dzień 30 czerwca 2017 r. WZMot są w trakcie realizacji zadania nr 7 (wykonanie modelu podwozia i sprawdzenie funkcjonalne w zakresie jego odporności przeciwwinowej i pływerności w ramach etapu nr 3 - Wykonanie Projektu Wstępnego). Podała ponadto, że etap 1 i etap 2 projektu zostały zakończone. Zgodnie z harmonogramem realizacji umowy w ramach konkursu nr 5/2014, etapy te obejmowały odpowiednio: opracowanie studium wykonalności i opracowanie wstępnych założeń taktyczno-technicznych oraz opracowanie projektu założeń taktyczno-technicznych, opracowanie analizy techniczno-ekonomicznej, opracowywanie projektu koncepcyjnego. Etapy te powinny zostać zrealizowane (według pierwotnego harmonogramu ich realizacji) w okresie od 24 października 2014 r. do 24 stycznia 2015 r. (etap 1) oraz od 24 lutego 2015 r. do 24 maja 2015 r. (etap 2). W przekazanych do lidera konsorcjum raportach z zakończenia ww. etapów podano m.in. okresy realizacji obu etapów, które były zgodne z harmonogramem realizacji umowy w ramach konkursu nr 5/2014.

Zgodnie z procedurą realizacji prac rozwojowych, stanowiącą załącznik nr 4 do Decyzji Nr 72/MON, WZTT stanowiły podstawę merytoryczną rozpoczęcia prac rozwojowych (PR). Według harmonogramu realizacji projektu NPBWP, wykonywanie prac rozwojowych stanowiły zadania wykonywane w ramach zaplanowanych etapów od nr 6 do nr 8 (włącznie).

(dowód: akta kontroli str. 370-420, 629, 637, 1107-1131)

Prezes podała, że według stanu na dzień 19 września 2017 r., WZMot otrzymały tylko i wyłącznie jeden dokument od lidera NPBWP, tj. projekt założeń taktyczno-technicznych (w dniu 8 października 2015 r.), który na dzień przekazania go do WZMot nie został zatwierdzony przez Szefa Inspektoratu Uzbrojenia. WZMot nie otrzymały od lidera drugiego konsorcjum zatwierdzonych dokumentów obejmujących: Studium Wykonalności; Wstępne Założenia Taktyczno-Techniczne; Wymagania Operacyjno-Techniczne (zawierające dla każdej z koncepcji technicznej, m.in. rozwinięte i uszczegółowione operacyjno-techniczne charakterystyki sprzętu wojskowego w szczególności niezbędne do zrealizowania zadania WZMot określonego w umowie w ramach konkursu 5/2014); Wymagania Taktyczno-Techniczne (zawierające m.in. dane w zakresie wskazania funkcji krytycznych szybkowymiennego zespołu napędowego).

(dowód: akta kontroli str. 1234, 1261, 1308-1405)

Wyjaśniając sposób określenia funkcji, cech i parametrów zespołu napędowego, Prezes podała, że na etapie składania wniosku w konkursie 5/2014 WZMot S.A. prowadziły dialog techniczny z liderem projektu, dotyczący wymagań i wytycznych zamieszczonych m.in.: w ankiecie technicznej oraz w wymienianej między członkami konsorcjum korespondencji. Ponadto podała, że Spółka opracowała część Wstępnych Założeń Taktyczno-Technicznych, zawierającą wymagania Power-Packa, którą przekazano liderowi konsorcjum 9 stycznia 2015 r. Spółka nie

otrzymała zatwierdzonego WZTT, a otrzymała, w dniu 8 października 2015 r., wyłącznie Projekt Założeń Taktyczno-Technicznych, który na dzień przekazania do WZM S.A. nie został zatwierdzony przez Szefa Inspektoratu Uzbrojenia. Brak tego dokumentu spowodował trudności w opracowaniu modelu Power Packa, gdyż jak podała Prezes, lider projektu wprowadzał liczne zmiany podczas trwania prac projektowych (np. zmianę miejsca umieszczenia układu chłodzenia, zmianę wymagania dotyczącego mocy alternatora, zmianę kształtu kadłuba w obrębie przedziału silnikowego, zmianę przełożenia przekładni bocznych, zmianę układu hydraulicznego).

(dowód: akta kontroli str. 1514)

**2.5.** W umowie w ramach konkursu 4/2013 podmiotem uprawnionym do kontroli, odbioru oraz oceny etapów prac rozwojowych i badań naukowych było NCBiR. W części wniosku w konkursie 4/2013, dotyczącym zadań przewidzianych do zrealizowania przez WZMot, nie podano podmiotu odpowiedzialnego za przeprowadzenie kontroli, odbioru oraz oceny etapów tych zadań.

W umowie w ramach konkursu 5/2014, podano, że NCBiR jest uprawnionym podmiotem do przeprowadzenia kontroli, odbioru oraz oceny etapów prac rozwojowych i badań naukowych.

(dowód: akta kontroli str. 153-268, 269-324, 370-423, 591-627)

Wyjaśniając kto (jaki podmiot), kiedy i w jaki udokumentowany (sprawdzalny) sposób, dokonywał oceny poszczególnych etapów realizowanych przez WZMot na podstawie ww. umów (NKTO 8x8 i NPBWP), Prezes podała, że w ramach realizacji projektu 4/2013 u lidera pierwszego konsorcjum zostały przeprowadzone dwa audyty prac realizowanych w ramach etapu III (29 lipca 2015 r. i 24 stycznia 2017 r.). Sporządzone zostały: sprawozdanie z audytu oraz notatki z audytów. Wskazała też, że dodatkowo lider pierwszego konsorcjum przedstawił, zgodnie z harmonogramem, raporty z zakończenia Etapów I i II.

(dowód: akta kontroli str. 632-633, 638, 926-963, 964-1041)

W sprawozdaniu z realizacji audytu<sup>35</sup> projektu NPBWP przeprowadzonego w dniu 29 lipca 2015 r. w siedzibie WZMot, podano że celem spotkania było omówienie bieżących spraw oraz tematów związanych z realizacją projektu. W ww. audycie uczestniczyli dwaj przedstawiciele WZMot oraz sześciu przedstawicieli lidera drugiego konsorcjum. W sprawozdaniu zapisano m.in., że: w dniu 20 lipca 2015 r. lider NPBWP przekazał do NCBiR oraz do Inspektoratu Uzbrojenia dokumenty wykonane w ramach etapu II realizacji umowy, projekt Założeń Taktyczno-Technicznych, Analizę Techniczno-Ekonomiczną oraz Projekt Konceptyjny, w dniu 14 lipca 2015 r. lider NPBWP spotkał się w Inspektoracie Uzbrojenia z przedstawicielami Gestora Sprzętu oraz NCBiR w celu zapoznania i omówienia opracowanych dokumentów z zakresu OZP. W trakcie przedmiotowego audytu ustalono m.in. kompletację układu napędowego (Power-Pack) z wyszczególnieniem jego podzespołów.

(dowód: akta kontroli str. 926-929)

WZMot udokumentowały (w formie notatki służbowej) przeprowadzenie w dniu 23 stycznia 2017 r. audytu<sup>36</sup> prac wykonywanych przez lidera NPBWP. W ww. audycie, zrealizowanym w biurze lidera konsorcjum w Warszawie, ustalono m.in. stan kompletacji głównych komponentów zespołu napędowego Power-Pack oraz postęp prac nad zespołem napędowym z podziałem rzeczowym niektórych grup konstrukcyjnych wykonywanych wspólnie przez innych wykonawców. Odpowiednie

<sup>35</sup> Audyt został przeprowadzony przez pracowników WZMot oraz pracowników lidera drugiego konsorcjum.

<sup>36</sup> W pracach audytowych uczestniczyli przedstawiciele: WZMot i Lidera drugiego konsorcjum.

opracowanie w formie notatki sporządził w dniu 24 stycznia 2017 r. lider drugiego konsorcjum, którego przedstawiciele uczestniczyli w przeprowadzeniu ww. audytu. Zarówno przedstawiciele lidera i WZMot stwierdzili m.in., że: WZMot w listopadzie 2016 r. złożyły zamówienie na jeden z podzespołów Power Pack i nie otrzymały od producenta potwierdzenia przyjęcia zamówienia do realizacji. Stwierdzono ponadto, że: (1) zagrożenie dla realizacji projektu stwarza koordynacja prac różnych podwykonawców, a WZMot są w stałym kontakcie ze swoimi podwykonawcami (dostawcami), którzy są zobligowani do dostarczania komponentów w terminie określonym w zamówieniu i umowie o współpracy, (2) obliczenia odpowiadają stanowi na dzień 19 stycznia 2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 945-949, 950-953)

Prezes wyjaśniła, że NCBiR nie przeprowadzało ewaluacji projektów w części będącej zobowiązaniem WZMot zarówno dla projektu NKTO 8x8 jak i NPBWP (WZMot nie posiadał informacji na temat podjętych działań w tym obszarze przez NCBiR u liderów konsorcjów).

(dowód: akta kontroli str. 633, 638-639)

**2.6.** W dokumentacji, przekazanej przez WZMot liderom konsorcjów na etapie sporządzania wniosków do NCBiR w ramach konkursu 4/2013 i 5/2014, nie podano danych dot. powiązania celów obu projektów (w zakresie realizowanego przez WZMot zespołu napędowego Power-Pack) z celami innych projektów i programów.

(dowód: akta kontroli str. 134-152, 500-536)

Liderzy konsorcjów składając do NCBiR wnioski w konkursie 4/2013 i 5/2014<sup>37</sup>, wskazali powiązanie celów obu projektów z celami innych programów i projektów. Przykładowo, we wniosku w konkursie nr 5/2014, m.in. podano, że budowa NPBWP związana jest ściśle z „Programem Silnikowym”, w którym założono powstanie jednego centrum silnikowego dostarczającego nowoczesne jednostki napędowe do pojazdów wojskowych.

(dowód: akta kontroli str. 153-268, 537-628)

**2.7.** We wnioskach i umowach zawartych z NCBiR określono planowane do osiągnięcia funkcje i parametry zespołu napędowego porównując je do analogicznych produktów dostępnych na rynku w okresie składania wniosków.

(dowód: akta kontroli str. 185, 311, 409 )

**2.8.** Na etapie opracowywania przez liderów konsorcjów wniosków w konkursach 4/2013 i nr 5/2014, WZMot nie przekazały liderom obu konsorcjów danych odnoszących się do projektowanego zespołu napędowego, uzasadniających czas, w jakim projekt powinien być wdrożony do zastosowania w praktyce, aby wyniki badań były aktualne (tzw. szybkość „starzenia się” technologii<sup>38</sup>). Liderzy obu konsorcjów określili w złożonych wnioskach czas wdrożenia obu projektów, na podstawie „ciągłego monitorowania współczesnych trendów rozwojowych”.

(dowód: akta kontroli str. 134-152, 153-268, 500-536, 537-628)

**2.9.** Rezultaty realizacji poszczególnych etapów przewidzianych dla obu projektów.

(dowód: akta kontroli str. 164, 292, 393-394, 546-547)

**2.9.1.** Planowanym rezultatem realizacji etapu 2 projektu NKTO 8x8, było stworzenie „Demonstratora w skali 1:1”. Na tym etapie WZMot wykonywały zadanie nr 5, polegające na opracowaniu projektu koncepcyjnego i opracowanie

<sup>37</sup> W części D3 i D4 tych wniosków

<sup>38</sup> Wymóg określony w zał. Nr 3 (pkt F3) Regulaminu konkursu nr 4/2013 oraz Regulaminu konkursu nr 5/2014.

dokumentacji konstrukcyjnej modelu dla układu napędowego, budowie zespołu napędowego i prowadzeniu badań zakładowych. Realizację tego zadania należało rozpocząć w szóstym miesiącu (23 czerwca 2014 r.) licząc od daty zawarcia ww. umowy (tj. od 23 grudnia 2013 r.), a zakończyć w 19 miesiącu (23 maja 2015 r.) od jej zawarcia. Określonym w ww. umowie efektem wykonywanego przez WZMot zadania, miały być m.in. analizy rynku producentów silników i skrzyń biegów oraz ich parametry; analizy skojarzeniowe silnik-skrzynia biegów w celu uzyskania optymalnych parametrów zespołu napędowego; analizy elementów potrzebnych do jego zabudowy; wstępny projekt koncepcyjny zespołu; analiza porównawcza powstałego Power-Pack do miejsca przeznaczonego na zabudowę.

(dowód: akta kontroli str. 292, 296<sub>a</sub>-296<sub>b</sub>, 319, 629)

Planowane rezultaty realizacji drugiego etapu, w części dotyczącej zadania WZMot, pozostawały aktualne w okresie prowadzenia kontroli NIK, ponieważ nie zostały one zrealizowane w zaplanowanych terminach (ze względu na brak WZTT dla pozyskiwanego sprzętu wojskowego - NKTO 8x8).

(dowód: akta kontroli str. 629)

W sporządzonym w WZMot raporcie postępu realizacji projektu NKTO 8x8 z dnia 9 maja 2016 r., m.in. podano (powołując się na pismo lidera pierwszego konsorcjum z 1 września 2015 r.), że lider złożył w dniu 8 lipca 2015 r. do NCBiR wnioski o wprowadzenie zmian w realizowanym projekcie (wniosek ten był opiniowany przez zespół nadzorujący realizację projektu). W przytoczonym raporcie, w części dot. problemów napotkanych w czasie realizacji projektu, odnotowano „brak ustaleń dotyczących kolejnych etapów prac”.

(dowód: akta kontroli str. 1185-1195)

**2.9.2.** W załączniku nr 1 do umowy w ramach zawartej w ramach konkursu 5/2014, określono m.in. planowane rezultaty realizacji poszczególnych etapów zadań wykonywanych w ramach umowy. WZMot uczestniczyły w realizacji dwóch etapów. Planowanym rezultatem realizacji etapu nr 1 było opracowanie studium wykonalności oraz WZTT. Spółka terminowo sporządziła ww. dokumenty w zakresie dotyczącym Power-Pack do NPBWP. W ramach realizacji etapu nr 2, WZMot opracowały założenia taktyczno-techniczne i analizę techniczno-ekonomiczną (w zakresie Power-Pack) oraz wstępny projekt koncepcyjny Power-Pack.

(dowód: akta kontroli str. 1107-1131)

**2.10.** Według umowy zawartej przez lidera NKTO 8x8 w ramach konkursu 4/2013, WZMot zobowiązane były zrealizować dwa zadania mające charakter badań naukowych (zadanie nr 5 na etapie 2 oraz nr 4 na etapie 3), o całkowitym koszcie 833 tys. zł i 1.640 tys. zł, dofinansowanym przez NCBiR odpowiednio w wys. 68,51% i 96,4%.

(dowód: akta kontroli str. 319-321)

Zgodnie z umową zawartą przez lidera NPBWP w ramach konkursu nr 5/2014, WZMot miały uczestniczyć w 11 zadaniach o charakterze badań naukowych (na etapie 1 – zadanie nr 1 i nr 2; na etapie 2 – zadania od nr 3 do nr 5; na etapie 3 – zadania od nr 6 do nr 7; na etapie 4 – zadania od nr 8 do nr 10; na etapie 5 – zadanie nr 12). Łączny koszt planowanych zadań WZMot, określony w zał. Nr 2 do umowy z NCBiR, wyniósł 4.455 tys. zł z dofinansowaniem NCBiR na poziomie 82,6%.

(dowód: akta kontroli str. 414-420)



Poziomy gotowości technologii (w części dotyczącej zadania WZMot) określone we wnioskach złożonych w konkursie nr 4/2013 i 5/2014 były zgodne z poziomami określonymi następnie w umowach zwartych przez liderów konsorcjów z NCBiR. (dowód: akta kontroli str. 153-268, 269-324, 370-423, 537-628, 629-631, 1107-1132)

W obu projektach, nie dokonywano zmian poziomów gotowości technologii, w tym zmian dotyczących zadań WZMot.

(dowód: akta kontroli str. 629-631, 1107-1132)

**2.11.** WZMot nie otrzymały od liderów konsorcjów (dla projektu nr 4/2013 i 5/2014) zatwierdzonych dokumentów obejmujących: Studium Wykonalności; Wstępne Założenia Taktyczno-Techniczne; Projekt Konceptyjny; Analizę Techniczno-Ekonomiczną; Wymagania Operacyjno-Techniczne; Wymagania Taktyczno-Techniczne. Prezes podała, że „WZMot otrzymały tylko i wyłącznie jeden dokument od Lidera drugiego konsorcjum - Projekt Założeń Taktyczno-Technicznych w dniu 8 października 2015 r. (...). WZMot nie otrzymał od Lidera NPBWP oficjalnej informacji o zmianie przekazanego dokumentu”.

(dowód: akta kontroli str. 1234, 1261)

**2.12.** WZMot nie otrzymały od lidera NKTO 8x8 informacji o decyzji Dyrektora NCBiR wstrzymującej finansowanie projektu. Na podstawie umowy zawartej w ramach konkursu nr 4/2013, WZMot otrzymały w dniu 10 czerwca 2014 r. od NCBiR zaliczkę w kwocie 198,7 tys. zł, która nie została wykorzystana do czasu prowadzenia kontroli NIK i pozostawała na wyodrębnionym rachunku bankowym Spółki.

W dniu 15 lipca 2016 r. lider NPBWP przekazał m.in. WZMot decyzję<sup>39</sup> Dyrektora NCBiR z dnia 8 lipca 2016 r. o wstrzymaniu finansowania projektu wykonywanego na podstawie umowy w ramach konkursu 5/2014. Po doręczeniu decyzji, za pośrednictwem lidera drugiego konsorcjum, o czasowym wstrzymaniu finansowania przedmiotowego projektu, WZMot nie wydatkowały publicznych środków finansowych otrzymanych z NCBiR.

(dowód: akta kontroli str. 1133, 1134, 1234, 1261-1262)

**2.13.** Przewidywane dla projektu NKTO 8x8 efekty końcowe oraz wyniki badań, będące przedmiotem zadań powierzonych WZMot, nie zostały zrealizowane do czasu rozpoczęcia i prowadzenia kontroli NIK.

Lider pierwszego konsorcjum w dniu 1 września 2015 r. powiadomił m.in. WZMot o przekazaniu do NCBiR w dniu 5 czerwca 2014 r. raportu z zakończenia Etapu nr 1 (tj. „Opracowanie studium wykonalności oraz Projektu ZTT”). Niezatwierdzenie, w ponad trzyletnim okresie (tj. do dnia rozpoczęcia i prowadzenia kontroli NIK) ww. dokumentów, wykluczało (zgodnie z Decyzją nr 72/MON) realizację kolejnych etapów mających na celu pozyskanie sprzętu wojskowego (NKTO 8x8).

(dowód: akta kontroli str. 181-192, 269-324, 632, 636-637, 1141-1142)

Oględziny przeprowadzone w dniu 12 września 2017 r. wykazały, że WZMot wykonując zadania określone umową w ramach konkursu nr 5/2014, wykonały model<sup>40</sup> zespołu napędowego Power-Pack dla potrzeb NPBWP. Przewidywane w umowie z NCBiR „efekty oraz informacje o przewidywanym wdrożeniu wyników badań”, w części dotyczącej zespołu napędowego Power-Pack, w ocenie NIK były aktualne w okresie prowadzonej w WZMot kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 407-408, 554-557, 1235-1236)

<sup>39</sup> W uzasadnieniu decyzji m.in. podano, że przyczyną wstrzymania finansowania jest „przedłużająca się faza zatwierdzania dokumentacji przez koordynatora nadzoru – Inspektorat Uzbrojenia, stanowiącej wynik prac Etapu nr 1 oraz Etapu nr 2”.

<sup>40</sup> Przystawka odbioru mocy w dniu oględzin nie posiadała elementów wewnętrznych przenoszących napęd.

**2.14.** Koszty realizacji poszczególnych etapów projektów przy realizacji umów w ramach konkursu nr 4/2013 i 5/2014.

**2.14.1.** Trzy zadania powierzone WZMot w umowie w ramach konkursu nr 4/2013, nie zostały zrealizowane do czasu rozpoczęcia i prowadzenia w Spółce kontroli NIK. Planowane koszty tych zadań (z uwzględnieniem dofinansowania NCBiR) wynoszące odpowiednio: 833,4 tys. zł, 1.640 tys. zł, 627 tys. zł, nie zostały poniesione.

Do czasu rozpoczęcia kontroli NIK, nie został bowiem zatwierdzony etap nr 1 polegający m.in. na sporządzeniu Wstępnych Założeń Taktyczno-Technicznych, zawierających wymagania w zakresie parametrów taktyczno-technicznych dla planowanego do pozyskania nowego sprzętu wojskowego (pkt 2 ppkt 50 Decyzji nr 72/MON). Do końca 2014 r. WZMot poniosły koszty niekwalifikowalne realizacji projektu w wysokości 28,8 tys. zł (w tym: wynagrodzenia 26,7 tys. zł oraz koszty ogólne 2,1 tys. zł). Otrzymana w dniu 10 czerwca 2014 r. z NCBiR zaliczka w wysokości 198,7 tys. zł, nie została przez WZMot wykorzystana (środki te pozostawały na odrębnym rachunku bankowym Spółki).

(dowód: akta kontroli str. 319-321, 1133, 1135, 1237, 1238)

**2.14.2.** Zgodnie z harmonogramem realizacji umowy w ramach konkursu nr 5/2014, WZMot zobowiązane były do współuczestniczenia w wykonaniu ośmiu jej etapów (pierwsze pięć etapów to badania naukowe, a pozostałe to etapy prac rozwojowych). Realizując dwa zadania na etapie nr 1, Spółka przewidywała poniesienie kosztów w wysokości 26,3 tys. zł (z tego środki własne 4,6 tys. zł i dofinansowanie NCBiR 21,7 tys. zł). Poniesione koszty wyniosły 28,9 tys. zł, w tym: wynagrodzenia 26,8 tys. zł i koszty ogólne 2,1 tys. zł (z tego 21,7 tys. zł z NCBiR).

Na realizację trzech zadań etapu nr 2, zaplanowano poniesienie wydatków w wysokości 132,1 tys. zł (w tym z NCBiR 109,1 tys. zł). Koszty poniesione przez WZMot wyniosły 132,6 tys. zł, w tym wynagrodzenia 122,8 tys. zł i koszty ogólne 9,8 tys. zł (w tym z NCBiR 109,1 tys. zł).

Ostatnim etapem<sup>41</sup>, związanym z poniesieniem przez WZMot wydatków na jego realizację był Etap nr 3. Dla wykonania dwóch zadań (nr 6 i nr 7) Spółka przewidywała poniesienie kosztów w wysokości 3.064,1 tys. zł, w tym dofinansowane środkami publicznymi z NCBiR w kwocie 2.530,2 tys. zł. Rzeczywiste koszty kwalifikowalne realizowanych zadań WZMot na Etapie nr 3 wyniosły 2.432,5 tys. zł (były one niższe od całkowitych planowanych na tym etapie o 631,6 tys. zł) w tym: wynagrodzenia 489,4 tys. zł; inne koszty operacyjne 1.768,7 tys. zł (w tym zakup m.in. silnika i skrzyni przekładniowej); koszty ogólne 174,4 tys. zł. Poniesione koszty kwalifikowalne nie zostały w całości rozliczone do dnia 19 września 2017 r. WZMot otrzymały z NCBiR (w dniach 10 czerwca 2015 r. i 8 listopada 2016 r.) zaliczkę w łącznej kwocie 2.273,8 tys. zł na wsparcie kosztów realizacji Etapu nr 3. Zaliczka ta została rozliczona do kwoty 753,8 tys. zł. Do rozliczenia pozostała kwota 1.520,0 tys. zł ulokowana na odrębnym rachunku bankowym Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 414, 945-949, 1134, 1239-1242, 1243)

**2.15.** Wynagrodzenia wypłacane osobom realizującym projekty w ramach umów zawartych w konkursach 4/2013 i 5/2014.

**2.15.1.** Trzy zadania powierzone WZMot (na Etapie nr 2, nr 3 i nr 6) na podstawie umowy zawartej w ramach konkursu 4/2013, nie zostały zrealizowane do czasu

<sup>41</sup> Był to Etap nr 3, który polegał na „Wykonaniu Projektu Wstępnego”, z datą - rozpoczęcia 25 maja 2015 r. i datą zakończenia - 1 stycznia 2018 r.

rozpoczęcia i prowadzenia w Spółce kontroli NIK. Do końca 2014 r. WZMot poniosły wyłącznie niekwalifikowalne koszty realizacji ww. projektu.

(dowód: akta kontroli str. 319-321, 1133, 1135, 1170-1171, 1176-1184, 1237, 1238)

**2.15.2.** Wykonując sześć zadań<sup>42</sup> na podstawie umowy w ramach konkursu 5/2014, WZMot udokumentowały (w okresie: październik 2014 r. – sierpień 2017 r.) wypłatę wynagrodzeń z pozapłacowymi kosztami pracy, dofinansowanych ze środków pochodzących z NCBiR (w 82,6%) w łącznej kwocie 156,7 tys. zł, stanowiących kwalifikowalne koszty realizowanego zespołu napędowego do NPBWP. Ww. kwotę wynagrodzenia wypłacono pracownikom WZMot realizującym powyższe zadania. Do udziału w ich realizacji, przewidziano kierownika projektu oraz dwóch pracowników działu konstrukcyjno-technologicznego, proporcjonalnie do zaangażowania w realizację zadania<sup>43</sup>. WZMot nie wypłacały nagród ze środków publicznych otrzymanych z NCBiR. Wykonywanie zadań przez osoby zaangażowane przy realizacji Projektu dokumentowano w formie karty<sup>44</sup> czasu pracy. Koszty personelu zarządzania realizacją projektu były zaliczane – zgodnie z załącznikiem nr 9 do Regulaminu – do kosztów ogólnych w formie zryczałtowanej stawki 8% kwalifikowanych kosztów wynagrodzenia.

(dowód: akta kontroli str. 519-528, 1134, 1239-1242, 1434-1495)

**2.16.** W obu Projektach, w części wykonywanego przez WZMot zadania (zespół napędowy Power-Pack), nie planowano i nie poniesiono kosztów zakupu lub wytworzenia aparatury naukowo-badawczej zastosowanej do jego realizacji.

(dowód: akta kontroli str. 153-268, 269-324, 370-423, 537-628)

**2.17.** Uzasadnienie merytoryczne, planowanych we wnioskach o finansowanie zadań kosztów pośrednich.

**2.17.1.** We wniosku w konkursie nr 4/2013, który do NCBiR złożył lider pierwszego konsorcjum, przewidziano dla WZMot realizację trzech zadań na trzech etapach realizacji Projektu. Wykonanie tych zadań wiązało się z poniesieniem m.in. kosztów pośrednich<sup>45</sup> (w Regulaminie konkursu nr 4/2013 koszty pośrednie<sup>46</sup> zostały zdefiniowane jako koszty ogólne – „O”). WZMot przekazując liderowi konsorcjum dane do wniosku w konkursie nr 4/2013, m.in. podały, że całkowity koszt (netto): opracowania projektu koncepcyjnego i dokumentacji konstrukcyjnej modelu dla układu napędowego, budowa tego zespołu i przeprowadzenia badań zakładowych wyniesie 514,4 tys. zł; wykonanie prototypu zespołu napędowego wyniesie 1.477,2 tys. zł; wykonanie dokumentacji eksploatacyjnej i konstrukcyjnej do produkcji seryjnej zespołu napędowego wyniesie 2.893,7 tys. zł. Koszty pośrednie (O)

<sup>42</sup> Zadania od nr 1 do nr 7, za wyjątkiem zadania nr 6, które pozostawało do rozliczenia z NCBiR.

<sup>43</sup> Dane ujęte w tzw. wsadzie WZMot przekazany Liderowi Konsorcjum2 na etapie sporządzania wniosku do NCBiR.

<sup>44</sup> Każda karta czasu pracy zawierała: nazwę przedsiębiorstwa, numer umowy zawartej przez Konsorcjum z NCBiR, nazwę Projektu, nazwę i numer zadania, nr zlecenia, kategorię kosztów kwalifikowalnych (W- koszty wynagrodzeń), imię i nazwisko pracownika realizującego zadanie, stanowisko służbowe, miesiąc/rok, dzień miesiąca, liczbę godzin przepracowanych przy realizacji projektu w dniu, realizowane w dniu zadania z opisem poszczególnych czynności, podsumowanie liczby godzin, datę i podpis pracownika, podpis Kierownika Projektu lub osoby upoważnionej, podpis Dyrektora Rozwoju (nadzorującego wykonywane zadanie). Na podstawie kart czasu pracy WZMot sporządzały zestawienia kosztów wynagrodzenia za poszczególne miesiące. W zestawieniach kosztów podawano: nazwę projektu (Nowy Bojowy Pływający Wóz Piechoty); zlecenie i jego numer; nazwisko i imię pracownika uczestniczącego w realizacji zlecenia oznaczone konkretnym numerem; ilość godzin; wynagrodzenie poszczególnego pracownika; ZUS Pracodawca 20,81%; razem (wynagrodzenie i składki ZUS).

<sup>45</sup> Koszty pośrednie – jeden z rodzajów kosztów w przedmiotowym układzie ujmowania kosztów działalności gospodarczej. Koszty pośrednie obejmują te składniki kosztów, które nie mogą być bezpośrednio odnoszone do produkowanych wyrobów lub usług bądź rodzajów działalności, tzn. nie można przyporządkować ich poszczególnym nośnikom na podstawie pomiarów i dowodów źródłowych lub takie przyporządkowanie jest nieopłacalne. Koszty pośrednie są przypisywane poszczególnym nośnikom na podstawie procedur rozliczeniowych. W momencie poniesienia koszty pośrednie grupuje się wspólnie, a następnie rozlicza w wymaganym przekroju z wykorzystaniem kluczy rozliczeniowych (np. płace bezpośrednie, koszty bezpośrednie, koszty produkcji).

<sup>46</sup> Koszty pośrednie (koszty ogólne) ponoszone w związku z realizacją projektu objętego pomocą NCBiR należało rozliczać metodą ryczałtową, jako procent (8%) od sumy kwalifikowanych kosztów: wynagrodzeń + aparatury naukowo-badawczej + budynków i gruntów + usług badawczych, wiedzy technicznej, usług doradczych + innych kosztów operacyjnych.

w wysokości 182,5 tys. zł, uwzględnione we wniosku w konkursie nr 4/2013, rozliczono (dopuszczoną w Regulaminie konkursu nr 4/2013) metodą ryczałtową, jako 8% procent od sumy kosztów kwalifikowalnych: wynagrodzeń (W) w kwocie 875,2 tys. zł oraz innych kosztów operacyjnych (Op) w kwocie 1.405,8 tys. zł. Przyjęte do rozliczeń koszty wynagrodzeń, obejmowały planowane wynagrodzenia wraz z pozapłacowymi kosztami pracy, w tym składkami na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne osób zatrudnionych przy prowadzeniu prac w części, w jakiej wynagrodzenia te były bezpośrednio związane z realizacją zadania WZMot. Planowane „inne koszty operacyjne” (Op) związane były z wykonaniem prototypu zespołu napędowego na kolejnym etapie realizacji projektu. Podane we wniosku w konkursie nr 4/2013 koszty pośrednie (koszty ogólne) naliczono z uwzględnieniem katalogu kosztów kwalifikowalnych, stanowiącym załącznik nr 9 do Regulaminu konkursu nr 4/2013. Spółka przekazała Liderowi konsorcjum dane uzasadniające wysokość kosztów planowanych do poniesienia kosztów niezbędnych do wykonania prototypu zespołu napędowego.

(dowód: akta kontroli str. 132, 144-152, 248-249, 250-251, 256-257, 265-268)

**2.17.2.** W załączniku nr 9 do Regulaminu konkursu nr 5/2014, będącym katalogiem kosztów kwalifikowanych, wyszczególniono m.in. grupę kosztów określoną jako koszty ogólne, ponoszone w związku z realizacją projektu objętego finansowaniem, których wielkości nie można jednoznacznie przyporządkować do Projektu, lub których przyporządkowanie wymagało zastosowania klucza podziału. Do tej grupy zaliczono m.in. koszty: utrzymania budynku (m.in. koszty sprzątnięcia i ochrony pomieszczeń); utrzymania infrastruktury (koszty mediów, w tym: elektryczności, gazu, ogrzewania, wody); wynagrodzeń personelu zarządzającego; urządzeń i sprzętu biurowego; ubezpieczeń majątkowych. Koszty ogólne należało rozliczać 8% ryczałtem od sumy kwalifikowalnych kosztów: wynagrodzeń, aparatury naukowo-badawczej, budynków i gruntów, usług badawczych oraz usług doradczych i równorzędnych, innych kosztów operacyjnych. W kosztorysie projektu w konkursie nr 5/2014 (część H.3 wniosku – który każdy podmiot Konsorcjum wypełniał odrębnie), WZMot podały 10 zadań wykonywanych na sześciu etapach realizacji projektu, w tym: jedno zadanie na etapie badań naukowych z kosztami ogólnymi w kwocie 4,3 tys. zł oraz dziewięć zadań polegających na wykonywaniu prac rozwojowych z kosztami ogólnymi w kwocie 271,4 tys. zł. Łącznie, na etapie sporządzania wniosku do NCBiR, kwalifikowalne koszty ogólne WZMot, rozliczone 8% ryczałtem, wynosiły 275,7 tys. zł. Na podaną przez WZMot, do wniosku w konkursie nr 5/2014, kwotę kosztów ogólnych<sup>47</sup> 275,7 tys. zł, składały się łączne kwalifikowalne koszty wynagrodzenia w części 76,9 tys. zł (28% łącznej kwoty kosztów ogólnych) oraz inne kwalifikowalne koszty operacyjne (Op) w wys. 198,9 tys. zł (72%). Kwalifikowalne koszty wynagrodzenia występowały przy realizacji wszystkich zadań, a kwalifikowalne inne koszty operacyjne (Op) planowane były przy realizacji zadania obejmującego wykonanie prototypu NPBWP. Do kalkulacji grupy kosztów operacyjnych, WZMot uwzględnili koszty materiałów potrzebnych do stworzenia Power-Pack, w tym: koszty zakupu silnika oraz skrzyni biegów, układu chłodzenia, wentylatorów filtrów, elementów hydraulicznych oraz elektrycznych i innych materiałów potrzebnych do skompletowania zespołu. Spółka przekazała Liderowi konsorcjum dane uzasadniające wysokość kosztów planowanych do poniesienia kosztów niezbędnych do wykonania prototypu zespołu napędowego.

(dowód: akta kontroli str. 518-533)

<sup>47</sup> Koszty ogólne rozliczono 8% ryczałtem od sumy kosztów: wynagrodzeń, aparatury naukowo-badawczej, budynków i gruntów, usług badawczych oraz usług doradczych i równorzędnych, innych kosztów operacyjnych.

**2.18.** Na etapie sporządzania przez liderów konsorcjów wniosków w konkursach nr 4/2013 i 5/2014, WZMot przekazały liderom uzasadnione merytorycznie dane jednostek naukowych, z którymi planują współpracę przy realizacji swojego zadania, tj. budowy zespołu napędowego Power-Pack. W przekazanych przez WZMot informacjach, podano m.in. uzasadnienia merytoryczne dotyczące uwzględnienia w obu wnioskach innych kosztów operacyjnych. W części wniosku w konkursie 4/2013, WZMot planowały poniesienie innych kosztów operacyjnych w wysokości 1.405,8 tys. zł (netto), a we wniosku w konkursie nr 5/2014 w wysokości 2.486 tys. zł (netto). Poniesienie innych kosztów operacyjnych uzasadniono potrzebą zakupu materiałów do stworzenia Power-Pack, w tym zakupu silnika oraz skrzyni biegów oraz pozostałego osprzętu i materiałów potrzebnych do skompletowania zespołu.

(dowód: akta kontroli str. 134-135, 146, 501-502, 523)

**2.19.** Odstępstwa w realizacji projektów określonych w umowach w ramach konkursu 4/2013 i nr 5/2014.

**2.19.1.** W realizacji umowy w ramach konkursu 4/2013, od dnia 5 czerwca 2014 r. występowała ponad trzyletnia zwłoka w jej wykonywaniu. Odstępstwa w terminowej realizacji zadań określonych w harmonogramie, nie wynikały z działania WZMot lub zaniechania działań przewidzianych dla kontrolowanej jednostki. Zgodnie z harmonogramem wykonania Projektu, stanowiącym zał. Nr 2 do umowy w ramach konkursu nr 4/2013, WZMot zobowiązane były (na Etapie nr 2) zrealizować zadanie nr 5 (badanie naukowe) polegające na opracowaniu projektu koncepcyjnego i opracowaniu dokumentacji konstrukcyjnej modelu dla układu napędowego, budowie zespołu napędowego i przeprowadzeniu badań zakładowych, które powinno rozpocząć się w dniu 23 czerwca 2014 r. i zakończyć w dniu 23 maja 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 319)

Prezes Zarządu WZMot podała, że dla projektu NKTO 8x8 WZMot nie uczestniczyły w badaniach naukowych.

(dowód: akta kontroli str. 1233, 1259-1260)

W okresie od dnia 6 lipca 2015 r. do dnia 9 maja 2016 r., WZMot sporządziły 11 raportów z postępu realizacji projektu NKTO 8x8. W raportach tych udokumentowano podejmowane kontakty z liderem konsorcjum w sprawie stanu prac nad projektem, w tym dotyczące ustaleń w sprawie kolejnych etapów pracy.

(dowód: akta kontroli str. 1185-1195)

W dniu 1 września 2015 r. lider pierwszego konsorcjum powiadomił m.in. WZMot, że w dniu 5 czerwca 2014 r. konsorcjum przekazało do NCBiR raport z zakończenia pierwszego etapu<sup>48</sup>, podając, że „do formalnego zakończenia pierwszego etapu projektu, wymagane jest zatwierdzenie dokumentów, które do chwili obecnej nie nastąpiło, nie z winy Wykonawcy”. Zatwierdzenie dokumentów powstałych na etapie nr 1 umożliwiło realizację kolejnych etapów projektu. Według wyjaśnień Zarządu WZMot, lider pierwszego konsorcjum przedłożył wyniki tego etapu do zatwierdzenia przez NCBiR, aczkolwiek do dnia 30 czerwca 2017 r. etap ten nie został zatwierdzony.

(dowód: akta kontroli str. 632, 636-637, 1141-1142)

W dniu 3 kwietnia 2014 r. WZMot przekazały<sup>49</sup> liderowi pierwszego konsorcjum oraz Inspektoratowi Uzbrojenia ankietę techniczną projektowanego szybkowymiennego

<sup>48</sup> Zakończenie Etapu 1 projektu obejmowało opracowanie „Projektu studium wykonalności oraz WZTT” (zadanie nr 1 na Etapie 1) oraz „Projekt ZTT” (zadanie nr 2 na Etapie 1).

<sup>49</sup> Pismo oznaczone RK-01-14-0023-00-00.

zespołu napędowego, celem „wprowadzenia sugerowanych (...) parametrów i rozwiązań”. W dniu 29 kwietnia 2015 r. WZMot, uwzględniając objęcie przez Inspektorat Uzbrojenia nadzoru nad projektem NKTO 8x8 wystąpił do lidera z prośbą o podanie informacji dotyczącej dalszego postępowania i sposobu realizacji umowy z NCBiR. WZMot ponownie wystąpił o potwierdzenie przez lidera parametrów technicznych pojazdu, dla którego projektowano zespół napędowy Power-Pack. W informacji z dnia 25 sierpnia 2015 r. przekazanej<sup>50</sup> Polskiej Grupie Zbrojeniowej S.A., WZMot m.in. podały, że konstruktorzy WZMot otrzymali od lidera pierwszego konsorcjum informacje, zgodnie z którymi lider do momentu podpisania aneksu do umowy z NCBiR nie zamierzał prowadzić prac nad projektem i nie potwierdzi parametrów technicznych, które są podstawą do projektowania Power-Packa. Było to spowodowane opóźnieniem w objęciu nadzorem projektu przez Inspektorat Uzbrojenia i zdezaktualizowanym harmonogramem projektu, który nie pozwalał na wydatkowanie środków na ówczesnym etapie prac.

(dowód: akta kontroli str. 1145-1167, 1215, 1244)

W dniu 11 lutego 2015 r. m.in. WZMot otrzymały od lidera pierwszego konsorcjum, skierowany do NCBiR wniosek o wprowadzenie zmian w projekcie realizowanym na podstawie umowy w ramach Konkursu nr 4/2013. Zmiany te dotyczyły m.in. zmiany wykonawcy zadań ujętych w Etapie nr 2, nr 3 i nr 6; terminów zakończenia poszczególnych etapów realizacji Projektu (w tym z udziałem WZMot); sposobu finansowania realizacji Projektu obejmujące także zadanie realizowane przez WZMot, w tym ze środków publicznych (zmiana harmonogramu zapotrzebowania środków finansowych, bez zmiany całkowitych kosztów Projektu). Lider konsorcjum powiadomił WZMot, że ww. wniosek wraz propozycją Aneksu nr 1/2015 został przesłany do NCBiR w dniu 8 lipca 2015 r. Prezes podała, że dnia 19 września 2017 r. (data złożenia wyjaśnienia dla NIK) przekazany przez Lidera konsorcjum aneks nie został podpisany przez NCBiR.

(dowód: akta kontroli str. 1220-1232, 1233, 1258-1259)

**2.19.2.** Realizacja umowy w ramach konkursu 5/2014 z jej ośmioma etapami, została zaplanowana na okres<sup>51</sup> od 24 października 2014 r. do 22 czerwca 2020 r. W zobowiązaniu umownym WZMot polegającym na wykonaniu prac analitycznych oraz prac przy określaniu założeń do projektowania, nie wystąpiły odstępstwa od warunków zapisanych w umowie. Wykonane przez WZMot zadania odpowiadały określone w umowie: opisowi<sup>52</sup> projektu; harmonogramowi jego realizacji<sup>53</sup> oraz limitowi zaplanowanych i poniesionych kosztów, częściowo (zgodnie z umową) zrefundowanych ze środków publicznych otrzymanych z NCBiR.

(dowód: akta kontroli str. 370-498, 629-631, 980-989, 1134, 1239-1242)

Zgodnie z umową w ramach konkursu 5/2014, przedmiotem Etapu nr 3, realizowanego z udziałem WZMot, było wykonanie projektu wstępnego. W ramach tego etapu, umowa m.in. przewidywała wykonanie dokumentacji konstrukcyjnej modelu podwozia (zadanie nr 6) w terminie od 24 maja 2015 r. do 23 kwietnia 2016 r. oraz wykonanie modelu kadłuba podwozia i sprawdzenie funkcjonalne w zakresie jego odporności przeciwwinowej i pływalności (zadanie nr 7) w terminie

<sup>50</sup> Pismo oznaczone NR-01-15-0015-00-00, dotyczące dokumentacji związanej z audytem w WZMot w zakresie realizowanego Projektu NKTO 8x8.

<sup>51</sup> Pierwotny okres realizacji umowy to 60 miesięcy od rozpoczęcia (od jej zawarcia z NCBiR w dniu 24 października 2014 r.), został wydłużony o osiem miesięcy na podstawie Aneksu nr 3 zawartego w dniu 22 marca 2017 r.

<sup>52</sup> Dopiero w Aneksie nr 3 (z dnia 22 marca 2017 r.) doprowadzono do zgodności zapisów umowy w ramach Konkursu nr 5/2014, w części dotyczącej „Opisu Projektu” i „Harmonogramu wykonania Projektu”. W „Opisie Projektu” zostały umieszczone WZMot jako współwykonawca zadań ujętych na Etapie 1 i Etapie 2. Wcześniej WZMot były wskazane jako współwykonawca tych zadań tylko w „Harmonogramie wykonania Projektu”.

<sup>53</sup> Zadania wykonywane na Etapie 1: rozpoczęcie 24 października 2014 r. – zakończenie 23 stycznia 2015 r. Zadania wykonywane na Etapie 2: rozpoczęcie 24 lutego 2015 r. – zakończenie 24 maja 2015 r.

od 24 stycznia 2016 r. do 24 października 2016 r. W aneksie nr 3 z dnia 22 marca 2017 r., termin zakończenia zadania nr 6 (na etapie nr 3) zmieniony został na dzień 23 kwietnia 2017 r. (w porównaniu do terminów przewidzianych w dniu zawarcia umowy, o 12 miesięcy wydłużono realizację zadania nr 6), a termin wykonania zadania nr 7 wyznaczono na dzień 23 listopada 2017 r. (termin realizacji<sup>54</sup> zadania nr 7 wydłużono o 13 miesięcy). W okresie 11 miesięcy, liczonym od dnia 23 kwietnia 2016 r. (umowna data realizacji zadania nr 6) do dnia 22 marca 2017 r. (data przyjęcia Aneks nr 3 do umowy w ramach konkursu nr 5/2014, w którym przedłużono m.in. czas wykonania zadania nr 6), zadanie nr 6 było wykonywane bez zmiany postanowień ww. umowy. Natomiast w okresie pięciu miesięcy, liczonym od dnia 24 października 2016 r. (ujęta w umowie data zakończenia zadania nr 7) do dnia 22 marca 2017 r. (data przyjęcia Aneks nr 3 do umowy w ramach Konkursu nr 5/2014, w którym przedłużono m.in. czas wykonania zadania nr 7) zadanie nr 7 było wykonywane bez zmiany postanowień ww. umowy.

(dowód: akta kontroli str. 370, 398-400, 452, 466, 478-481)

Kontrola NIK wykazała, że na dzień 23 kwietnia 2017 r. (określona w Aneksie nr 3 data zakończenia zadania nr 6), WZMot nie zrealizowały prac związanych z wykonaniem dokumentacji konstrukcyjnej modelu podwozia (zadanie nr 6, Etap 3). Odstępstwo od umowy w ramach Konkursu nr 5/2014 (zmienionej Aneksem nr 3 z dnia 22 marca 2017 r.), polegało na kontynuowaniu zadania nr 6 w okresie nieprzewidzianym w umowie, tj. od 24 kwietnia 2016 r. do 23 marca 2017 r., a także w maju, czerwcu, lipcu i sierpniu 2017 r. Z zaplanowanych w umowie kosztów ogółem w wysokości 199,8 tys. zł (z dofinansowaniem NCBiR w kwocie 165,0 tys. zł) na realizację przez WZMot zadania nr 6, Spółka (na koniec sierpnia 2017 r.) wykazała koszty rzeczywiste związane z wykonywaniem tego zadania w kwocie 323,7 tys. zł, tj. wyższe od zaplanowanych o 123,9 tys. zł (o 62%). Przekazana WZMot w dniu 10 czerwca 2015 r. (za pośrednictwem lidera konsorcjum) zaliczka z NCBiR w kwocie 165,0 tys. zł, nie została do dnia 19 września 2017 r. rozliczona i pozostawała na wyodrębnionym rachunku bankowym Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 493, 1134, 1239-1240, 1243)

Niezrealizowanie przez WZMot prac związanych z wykonaniem dokumentacji konstrukcyjnej modelu podwozia (zadanie nr 6, Etap 3) w terminie do dnia 23 kwietnia 2017 r. (określonym w Aneksie nr 3), spowodowane było wydłużeniem terminów opracowania: dokumentacji konstrukcyjnej modelu Power-Pack (do dnia 31 sierpnia 2017 r.), obejmującej m.in. wykonanie rysunku złożeniowego układu chłodzenia (z terminem realizacji od 31 lipca 2017 r. do 1 sierpnia 2017 r.); układu dolotowego z obliczeniami wytrzymałościowymi wspornika układu dolotowego (z terminem realizacji od 1 sierpnia 2017 r. do 14 sierpnia 2017 r.); oprzyrządowania Power-Pack z opracowaniem stelaża do wentylatorów (z terminem realizacji od 21 sierpnia 2017 r. do 23 sierpnia 2017 r.); dokumentacji technicznej (z terminem realizacji od 20 marca 2017 r. do 18 września 2017 r.).

(dowód: akta kontroli str. 980-988, 990-1039)

Dochowanie przez WZmot nowego terminu zakończenia zadania (określonego w Aneksie nr 3) nie było realne w świetle korespondencji wymienianej przed dniem 22 marca 2017 r. z liderem drugiego konsorcjum. Proponował on wprowadzenie zmian w konfiguracji szybkowymiennego zespołu napędowego co wymagało następnie uwzględnienia ich w dokumentacji konstrukcyjnej Power-Pack. Także po 22 marca 2017 r. lider drugiego konsorcjum wprowadzał zmiany oddziałujące na

<sup>54</sup> Zmieniony postanowieniami Aneksu nr 3 termin zakończenia zadania nr 7 miał nastąpić po zakończeniu kontroli NIK.

konstrukcję zespołu napędowego dla NPBWP, takie jak: pisemnie<sup>55</sup> określone zmiany w układzie chłodzenia zespołu napędowego Power-Pack; wprowadzenie<sup>56</sup> zmiany w modelu chłodnicy; konieczność przeprowadzenia badań innych podzespołów. Przykładowo, w dniu 28 marca 2017 r. Lider przekazał<sup>57</sup> WZMot zalecenie zakupu podzespołu firmy „X” oraz wycofanie zamówienia z firmy „Y”<sup>58</sup>. Natomiast wcześniej, bo w dniu 6 lutego 2017 r. (tj. przed zawarciem Aneksu nr 3), lider konsorcjum pisemnie<sup>59</sup> „wyrażał niepokój w związku z brakiem finalizowania umowy z firmą „Y”.

(dowód: akta kontroli str. 634-636, 666-689, 690-719, 720, 731, 1081-1083)

W dniu 28 kwietnia 2017 r. (tj. pięć dni po terminie, określonym w aneksie nr 3, na wykonanie dokumentacji konstrukcyjnej modelu podwozia) lider drugiego konsorcjum wyraził<sup>60</sup> zgodę na zmianę terminu przekazania kompletnej dokumentacji konstrukcyjnej zespołu napędowego dla potrzeb NPBWP. Była to odpowiedź lidera na wniosek WZMot z dnia 18 kwietnia 2017 r. w sprawie zmiany terminu przekazania kompletnej dokumentacji zespołu napędowego NPBWP na dwa tygodnie po udostępnieniu Spółce modelu i dokumentacji konstrukcyjnej przystawki odbioru mocy. Ww. wniosek WZMot uzasadniał faktem, że wybranie przez lidera drugiego konsorcjum rozwiązania, w którym zrezygnowano z podzespołu jednego producenta na rzecz wzmocnionej wersji podzespołu innego producenta doprowadziło do zmiany konfiguracji całego zespołu napędowego. Ponadto wskazywano na przekazanie Spółce niekompletnych informacji dotyczących przyłączy układu hydraulicznego; przedłużające się prace nad układem chłodzenia wynikające ze zmiany gabarytów i położenia układu (...) oraz na konieczność wykonania obliczeń sprawdzających. Wyrażona przez lidera NPBWP zgoda na zmianę terminu przekazania kompletnej dokumentacji konstrukcyjnej zespołu napędowego dla potrzeb NPBWP, nie została odzwierciedlona poprzez zmianę umowy w ramach konkursu 5/2014.

(dowód: akta kontroli str. 370-498, 1078-1080)

W korespondencji przekazanej liderowi drugiego konsorcjum w dniach 22 i 27 czerwca 2017 r.<sup>61</sup> WZMot podały przyczyny opóźnienia dostarczenia dokumentacji konstrukcyjnej, wskazując na dokonywane przez lidera liczne zmiany w położeniu i kształcie poszczególnych komponentów zespołu napędowego Power-Pack, które wymagały wprowadzenia zmian w dokumentacji konstrukcyjnej Power-Packa przekazanej liderowi w dniu 28 lutego 2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 1084-1085, 1087-1089)

Wprowadzenie, zalecanych przez lidera zmian w częściach składowych zespołu napędowego Power-Pack dla NPBWP, dokonywane było także w maju, czerwcu, lipcu oraz w sierpniu 2017 r. Zmiany te polegały m.in. na przesunięciu bądź skorygowaniu kilku podzespołów. Wprowadzane zmiany wiązały się z czasochłonnym ich uwzględnianiem w dokumentacji konstrukcyjnej modelu

<sup>55</sup> W dniu 13 kwietnia 2017 r. (mail nr RK-96-17-0197).

<sup>56</sup> W dniu 25 kwietnia 2017 r. podczas spotkania w WZMot (przedstawiciele WZMot, Lidera drugiego konsorcjum oraz wykonawcy układu chłodzenia Power-Pack).

<sup>57</sup> Pismo nr DW/KWY 844/2017.

<sup>58</sup> W dniu 21 kwietnia 2017 r. WZMot informowały Lidera Konsorcjum (pismo RK-01-17-0105-00-00) m.in., że „do dnia dzisiejszego firma „Y” nie potwierdziła przyjęcia korekty zamówienia. Bez pozytywnej decyzji tej firmy potwierdzającej anulowanie zamówienia na podzespół bez obciążania dodatkowymi kosztami WZMot, nie ma możliwości zamówienia podzespołu u innego dostawcy.

<sup>59</sup> Pismo nr DR-RK/KWY 343/2017.

<sup>60</sup> W piśmie nr DR-RK/KWY1119/2017.

<sup>61</sup> W piśmie z dnia 27 czerwca 2017 r., WZMot m.in. podały, że „Na dzień dzisiejszy tj. 27 czerwca 2017 r. WZMot posiada dokumentację konstrukcyjną na wszystkie detale poza komponentami towarzyszącymi układu chłodzenia, gdyż model 3D WZMot otrzyma, zgodnie z deklaracją dostawcy w 27 tygodniu, tj. 3-7 lipca 2017 r.



Power-Pack i miały wpływ na niewykonanie zadania nr 6 na Etapie 3 w uprzednio planowanym terminie.

(dowód: akta kontroli str. 829-831, 834-839, 840-842, 963, 1418-1433)

**2.20.** Przekazywanie informacji, sprawozdań i raportów dotyczących stanu realizacji Projektów będących przedmiotem umów w ramach konkursu 4/2013 i 5/2014.

**2.20.1.** Zgodnie z § 4 ust. 3 pkt 2 umowy w ramach konkursu 4/2013 do obowiązków lidera należało przekazywanie do NCBiR wniosków o płatność oraz raportów z zakończenia poszczególnych etapów badań naukowych oraz prac rozwojowych.

(dowód: akta kontroli str. 269-275)

WZMot jako członek pierwszego konsorcjum zakończyły przewidziane dla nich prace przy realizacji Etapu 1 opracowanie studium wykonalności oraz Projektu ZTT, a z wynikami tych prac zapoznano lidera pierwszego konsorcjum (według wyjaśnień Prezes, lider przedłożył wyniki Etapu 1 do zatwierdzenia przez NCBiR, aczkolwiek do dnia 30 czerwca 2017 r. etap nie został zatwierdzony).

(dowód: akta kontroli str. 319-321, 632, 636-637, 1233, 1258-1259)

**2.20.2.** Zgodnie z § 4 ust. 3 pkt 2 umowy w ramach konkursu 5/2014 do obowiązków lidera drugiego konsorcjum należało przekazywanie do NCBiR wniosków o płatność oraz raportów z zakończenia poszczególnych etapów badań naukowych oraz prac rozwojowych.

(dowód: akta kontroli str. 370-376)

Zgodnie z § 6 ust. 1 pkt 2 i 3 umowy Konsorcjum, do obowiązków członków konsorcjum należało w szczególności: przestrzeganie zasad lojalności wobec pozostałych członków Konsorcjum oraz wzajemna współpraca i ewentualna pomoc w realizacji prac konstrukcyjnych uwzględniająca priorytet celu Konsorcjum.

(dowód: akta kontroli str. 330)

W przekazanych do lidera NPBWP raportach z zakończenia Etapu 1 (w dniu 9 lutego 2015 r.) i Etapu 2 (w dniu 16 czerwca 2015 r.), m.in. podano okresy realizacji obu etapów. WZMot udokumentowały uzyskanie, w ramach realizacji obu etapów, zaplanowanych do osiągnięcia rezultatów: opracowanie dokumentacji stwarzającej podstawy merytoryczne do zaprojektowania i wykonania szybkowymiennego zespołu napędowego Power-Pack do projektowanego pojazdu NPBWP.

(dowód: akta kontroli str. 629, 637, 980, 1107-1131)

W dniu 11 lutego 2015 r. oraz 3 lipca 2015 r., WZMot przekazały liderowi drugiego konsorcjum odpowiednio: raport z zakończenia Etapu nr 1 oraz raport z zakończenia Etapu nr 2. Raport z dnia 11 lutego 2015 r. zawierał: zestawienie kosztów planowanych (26,3 tys. zł) i poniesionych (28,9 tys. zł) narastająco od daty rozpoczęcia Projektu (w latach 2014-2015) z wyodrębnionymi kategoriami tych kosztów; zestawienie wykonanych badań naukowych (z całkowitym kosztem zadań realizowanych na Etapie nr 1, z podaniem kwoty środków pochodzących z NCBiR oraz środków własnych) według harmonogramu umowy w ramach konkursu 5/2014 narastająco od daty rozpoczęcia projektu (z podaniem faktycznej daty rozpoczęcia i zakończenia zadania nr 1 i nr 2); wniosek „o wprowadzenie zmian<sup>62</sup> w projekcie realizowanym na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa”, który nie wymagał zmiany umowy. Uzasadniając proponowane zmiany, WZMot podały: „Na podstawie

<sup>62</sup> Proponowane przez WZMot zmiany polegały na wprowadzeniu w kosztorysie Projektu (załącznik nr 3 do umowy w ramach Konkursu nr 5/2014) na Etapie nr 2: w miejsce ujętej w umowie „kategoria kosztów W” - kwota 122.292 zł, kwoty 124.741,35 zł oraz w miejsce ujętej w umowie „kategoria kosztów O” – kwota 9.784 zł, kwoty 9.980,85 zł.

§ 10 ust. 4 pkt 5 umowy<sup>63</sup> wnioskuje o przesunięcie poniesionych kosztów kategorii „W” o kwotę 2.449,35 zł oraz kategorii „O” o kwotę 196,85 zł z Etapu 1 na Etap 2. Powyższa zmiana nie stanowi 20% kwoty finansowania”. Raport z dnia 3 lipca 2015 r. zawierał: zestawienie kosztów planowanych (158,4 tys. zł) i poniesionych (161,6 tys. zł) narastająco od daty rozpoczęcia Projektu (w latach 2014-2015) z wyodrębnionymi kategoriami tych kosztów; zestawienie wykonanych badań naukowych (z całkowitym kosztem zadań realizowanych na Etapie nr 1 i Etapie nr 2, z podaniem kwoty środków pochodzących z NCBiR oraz środków własnych) według harmonogramu umowy w ramach konkursu 5/2014 narastająco od daty rozpoczęcia Projektu (z podaniem faktycznej daty rozpoczęcia i zakończenia zadania nr 1, nr 2, nr 3, nr 4 i nr 5); wniosek „o wprowadzenie zmian<sup>64</sup> w projekcie realizowanym na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa”. Uzasadniając proponowane zmiany, WZMot wskazały przepis § 10 ust. 4 pkt 5 umowy w ramach konkursu 5/2014, który dokonaną zmianę dopuszczał.

(dowód: akta kontroli str. 378, 415, 418, 1496-1500, 1501-1505)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Prowadzone przez WZMot prace rozwojowe, których zakres został określony w umowie z NCBiR oraz umowie konsorcjalnej, sprzyjały wytworzeniu nowoczesnego szybkowymiennego zespołu napędowego Power-Pack do pozyskiwanego dla Sił Zbrojnych RP pojazdu NPBWP. Odstępstwa od terminowej realizacji zadań, zmierzających do pozyskania zespołu napędowego Power-Pack dla pojazdu wojskowego NKTO 8x8 nie wynikały z zaniechania działań przewidzianych dla WZMot w umowie konsorcjalnej i z NCBiR.

## IV. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

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

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości w zakresie skontrolowanej działalności WZMot, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje wniosków i nie oczekuje odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne.

<sup>63</sup> Treść wskazanego postanowienia to: „Nie uważa się za zmianę warunków realizacji Projektu przesunięcie kosztów pomiędzy poszczególnymi etapami Projektu do 20% kwoty Finansowania etapu, z którego dokonywane jest przesunięcie”. Kwota finansowania przez NCBiR zadań wykonywanych przez WZMot na Etapie 1 wynosiła 21.736 zł, na Etapie nr 2 wynosiła: 109.065 zł.

<sup>64</sup> Proponowane przez WZMot zmiany polegały na wprowadzeniu w Harmonogramie wykonania Projektu (załącznik nr 2 do umowy w Konkursie nr 5/2014), Etap nr 3, zadanie nr 7, koszty ogółem kwota 2.864.302,00 zł, która polegała na zastąpieniu ww. kwoty, kwotą 2.864.829,46 zł (różnica 527,46 zł).

Zgodnie z art. 54 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>65</sup> kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Poznaniu.

Poznań, dnia 13 grudnia 2017 r.

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Poznaniu

Kontroler  
Mariusz Kubiak  
gł. specjalista kontroli państwowej

.....  
*podpis*

Dyrektor  
z up. Grzegorz Malesiński  
Wicedyrektor

.....  
*podpis*

Kontroler  
Artur Pięgas  
doradca ekonomiczny

.....  
*podpis*

---

<sup>65</sup> Dz.U. z 2017 r. poz. 524.