



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Infrastruktury

KIN – 4101-04-03/2013

P/13/079

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/079 – Warunki rozwoju żeglugi śródlądowej w latach 2011 – 2013 (I kwartał) - gospodarowanie Funduszem Żeglugi Śródlądowej i Funduszem Rezerwowym.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontroler	Jacek Zaremba, główny specjalista kp, upoważnienie do kontroli nr 85928 z dnia 1 lipca 2013 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Bank Gospodarstwa Krajowego, Al. Jerozolimskie 7, 00-955 Warszawa
Kierownik jednostki kontrolowanej	Dariusz Kacprzyk, p.o. Prezesa Zarządu (dowód: akta kontroli str. 525-526)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie¹ działalność Banku Gospodarstwa Krajowego (zwanego dalej Bankiem lub BGK) w zakresie gospodarowania Funduszem Żeglugi Śródlądowej (FŻŚ)².

Uzasadnienie oceny ogólnej

Podstawę do sformułowania powyższej oceny stanowiły ustalenia kontroli, z których wynika, że:

- 1) zadania Banku, polegające na współpracy z ministrem właściwym ds. transportu w odniesieniu do zasad i terminów opracowywania projektów planów finansowych FŻŚ, a także sprawozdawczości z realizacji tych planów, wykonywane były zgodnie z postanowieniami umowy o współpracy w zakresie gospodarowania środkami Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszem Rezerwowym (FŻŚiFR), zawartej w dniu 18 listopada 2010 r. pomiędzy b. Ministrem Infrastruktury a BGK;
- 2) przestrzegano warunków i trybu udzielania armatorom kredytów preferencyjnych ze środków FŻŚ, określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykorzystania środków FŻŚ na realizację przedsięwzięć promujących śródlądowy transport wodny³;
- 3) wypłaty dla armatorów za złomowanie statków odbywały się na zasadach określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 grudnia 2003 r. w sprawie wypłat z FŻŚ⁴.

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

² W związku z brakiem zasilania w środki, a także brakiem informacji z ministerstwa właściwego ds. transportu odnośnie zasad funkcjonowania Funduszu Rezerwowego Żeglugi Śródlądowej (FRŻŚ), do czasu zakończenia kontroli NIK fundusz ten w BGK nie funkcjonował.

³ Dz.U. Nr 87, poz. 836.

⁴ Dz.U. z 2004 r. Nr 6, poz. 54.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Współpraca BGK z ministrem właściwym ds. transportu w zakresie gospodarowania środkami FŻŚiFR

Opis stanu
faktycznego

FŻŚ został utworzony w BGK na mocy ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym⁵. Celem funduszu jest wspieranie śródlądowego transportu wodnego, które polega na dofinansowaniu modernizacji taboru żeglugowego i innych przedsięwzięć dotyczących restrukturyzacji sektora żeglugi śródlądowej, poprzez udzielanie kredytów preferencyjnych, dopłat do kredytów komercyjnych i umorzeń dopłat oraz pożyczek oprocentowanych i nieoprocentowanych oraz wypłat za trwale wyłączenie statków z eksploatacji (złomowanie) dla armatorów żeglugi śródlądowej. Niezależnie od przepisów wyżej przywołanej ustawy, szczegółowe warunki współpracy BGK z ministrem właściwym ds. transportu określono w umowie o współpracy w zakresie gospodarowania środkami FŻŚiFR (zwana dalej umową), zawartej w dniu 18 listopada 2010 r. pomiędzy b. Ministrem Infrastruktury a BGK, reprezentowanym przez ówczesnego Prezesa Zarządu BGK. Dotyczyła ona w szczególności zasad:

- przygotowywania przez Bank projektów rocznych planów finansowych funduszy,
- gospodarowania przez Bank środkami finansowymi funduszy,
- sporządzania przez Bank sprawozdań z realizacji planów finansowych funduszy.

(dowód: akta kontroli str. 8-10)

1.1. Zgodnie z postanowieniami umowy, w terminie do dnia 15 listopada roku poprzedzającego rok, w którym plany mają obowiązywać, minister właściwy ds. transportu powinien przekazywać BGK informacje dotyczące przewidywanych na rok następny źródeł, terminów i wielkości zasilania funduszy w środki finansowe oraz form wsparcia rozwoju i promocji śródlądowego transportu wodnego.

W okresie objętym kontrolą NIK, minister właściwy ds. transportu nieterminowo przekazywał informacje umożliwiające przygotowanie w kolejnych latach przez BGK projektów rocznych planów finansowych funduszy. Dane do planów na lata 2011-2013 zostały przekazane BGK odpowiednio w dniach 6 grudnia 2010 r., 24 listopada 2011 r. i 7 grudnia 2012 r., tj. z opóźnieniem od 9 do 17 dni. W związku z tymi opóźnieniami, powołując się na postanowienia umowy określające terminy kolejnych działań na rzecz opracowania rocznych planów, BGK każdorazowo pisemnie występował do ministra właściwego ds. transportu o pilne przekazanie stosownych informacji.

(dowód: akta kontroli str. 8-17)

1.2. Zgodnie z umową, Bank został zobowiązany do opracowywania projektów rocznych planów w układzie kwartalnym, które obejmować powinny przychody funduszy według źródeł i tytułów, wypłaty według tytułów i przeznaczenia, bilans funduszy, rachunek zysków i strat funduszy oraz wynagrodzenie BGK z tytułu obsługi tych funduszy. Projekty tych planów BGK powinien przedkładać do akceptacji ministrowi właściwemu ds. finansów publicznych i ministrowi ds. transportu w terminie do dnia 20 grudnia roku poprzedzającego rok, w którym plany mają obowiązywać. Dopiero pisemne akceptacje tych ministrów uznano w umowie

⁵ Dz.U. Nr 199, poz. 1672

za datę opracowania planów finansowych przedmiotowych funduszy. Postanowienia umowy dopuszczały możliwość dokonywania zmian planów finansowych funduszy, jednakże wyłącznie w wyżej przywołanym trybie.

Uchwałą z dnia 17 grudnia 2010 r. Zarząd BGK zaakceptował projekt planu finansowego FŻŚ na 2011 r., który został przygotowany zgodnie z zasadami określonymi w umowie oraz postanowił o przedłożeniu go do uzgodnienia i akceptacji ministrom właściwym ds. finansów publicznych i ds. transportu. Projekt ten został przekazany właściwym organom w dniu 20 grudnia 2010 roku. Minister Finansów zaakceptował plan finansowy FŻŚ na 2011 r. pismem z dnia 31 grudnia 2010 r., natomiast Minister Infrastruktury – pismem z dnia 29 grudnia 2011 roku.

W dniu 31 marca 2011 r. Ministerstwo Infrastruktury wystąpiło do Banku o zmianę planu finansowego FŻŚ na 2011 r., polegającą na przeznaczeniu 50 tys. zł na zwrot kosztów funkcjonowania Rady ds. Promocji Żeglugi Śródlądowej. Ze względu na brak podstaw prawnych, pozwalających na takie przeznaczenie środków FŻŚ, wniosek został wycofany pismem z dnia 19 kwietnia 2011 roku.

(dowód: akta kontroli str. 8-10, 18-35)

Uchwałą z dnia 20 grudnia 2011 r. Zarząd Banku zaakceptował projekt planu finansowego FŻŚ na 2012 r., który został przygotowany zgodnie z zasadami określonymi w umowie oraz postanowił o przedłożeniu go do uzgodnienia i akceptacji ministrom właściwym ds. finansów publicznych i ds. transportu. Projekt ten został przekazany właściwym organom w dniu 20 grudnia 2011 roku. Minister Finansów zaakceptował plan finansowy FŻŚ na 2012 r. pismem z dnia 29 grudnia 2011 r., natomiast do dnia 10 kwietnia 2012 r. akceptacji nie dokonał Minister Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Uchwałą z dnia 10 kwietnia 2012 r. Zarząd BGK zaakceptował zmieniony projekt planu finansowego FŻŚ na 2012 r. oraz postanowił o przedłożeniu go do uzgodnienia i akceptacji ministrom właściwym ds. finansów publicznych i ds. transportu. Projekt ten został przekazany właściwym organom w dniu 11 kwietnia 2012 roku. Powyższa zmiana wynikała z dokonania przed końcem 2011 r. przez jednego z armatorów przedterminowej całkowitej spłaty (5,1 mln zł) kredytów udzielonych ze środków FŻŚ, których raty kapitałowo - odsetkowe, zgodnie z harmonogramem, zostały uwzględnione w poprzednim planie finansowym FŻŚ na 2012 rok. Minister Finansów zaakceptował zmieniony plan finansowy FŻŚ na rok 2012 pismem z dnia 20 kwietnia 2012 r., natomiast Minister Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej – pismem z dnia 20 września 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 36-78)

Uchwałą z dnia 20 grudnia 2012 r. Zarząd Banku zaakceptował projekt planu finansowego FŻŚ na 2013 r., który został przygotowany zgodnie z zasadami określonymi w umowie oraz postanowił o przedłożeniu go do uzgodnienia i akceptacji ministrom właściwym ds. finansów publicznych i ds. transportu. Projekt ten został przekazany właściwym organom w dniu 20 grudnia 2012 roku. Minister Finansów zaakceptował plan finansowy FŻŚ na rok 2013 pismem z dnia 3 stycznia 2013 roku.

W dniu 31 stycznia 2013 r. Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej zgłosiło uwagi do projektu planu. Uchwałą z dnia 7 marca 2013 r. Zarząd BGK zaakceptował zmieniony projekt planu finansowego FŻŚ na 2013 r. oraz postanowił o przedłożeniu go do uzgodnienia i akceptacji ministrom właściwym ds. finansów publicznych i ds. transportu. Projekt ten został przekazany właściwym organom w dniu 7 marca 2013 roku. Zmiany dokonano w związku z wnioskiem Ministerstwa Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 stycznia

2013 r. o nieuwzględnianie w planie finansowym wypłat za trwale wyłączenie jednostki pływającej z eksploatacji, w uwagi na regulacje UE dotyczące polityki wspólnotowej w zakresie zdolności przewozowych floty żeglugi śródlądowej UE, przyznające Komisji Europejskiej uprawnienia do podejmowania decyzji w sprawie mechanizmów wspierania floty.

Minister Finansów zaakceptował zmieniony plan finansowy FŻŚ na rok 2013 pismem z dnia 21 marca 2013 r, natomiast Minister Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej – pismem z dnia 5 kwietnia 2013 roku.

(dowód: akta kontroli str. 79-106)

1.3. W umowie sprecyzowano zakres kwartalnych informacji oraz rocznych sprawozdań z realizacji planów finansowych funduszy opracowywanych przez BGK oraz terminy ich przedkładania ministrowi właściwemu ds. transportu. Termin przekazywania kwartalnych informacji określono na koniec miesiąca przypadającego po każdym kwartale, natomiast rocznych sprawozdań – do 30 kwietnia za rok poprzedni. Minister właściwy ds. transportu zastrzegł sobie ponadto prawo do przeprowadzania w każdym czasie kontroli gospodarowania przez Bank środkami funduszy.

W okresie objętym kontrolą, terminowo były opracowywane i przekazywane przez BGK ministrowi właściwemu ds. transportu zarówno kwartalne informacje, jak i roczne sprawozdania z realizacji planów finansowych FŻŚ. Obejmowały one wszystkie pozycje określone w umowie. Zatwierdzanie (przyjmowanie) wyżej przywołanych informacji i sprawozdań oraz podejmowanie decyzji o przekazywaniu ich ministrowi właściwemu ds. transportu odbywało się każdorazowo uchwałami Zarządu Banku.

W okresie objętym kontrolą, minister właściwy ds. transportu nie przeprowadzał kontroli gospodarowania przez BGK środkami FŻŚ.

(dowód: akta kontroli str. 8-10, 107-314)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności BGK w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność BGK w zakresie współpracy z ministrem właściwym ds. transportu, dotyczącej gospodarowania środkami FŻŚ.

2. Wykorzystanie środków FŻŚiFR

Opis stanu
faktycznego

2.1. Wykorzystanie zaplanowanych środków FŻŚ w okresie objętym kontrolą przedstawiają dane w poniższym zestawieniu (w tys. zł):

Wyszczególnienie	Obroty planowane	Obroty wykonane
2011 r.		
Wpływy razem, w tym:	7.663,8	11.502,4
Odsetki od kredytów	208,1	152,5
Korzyści z tytułu zagospodarowania wolnych środków Funduszu	844,1	1.184,9
Składki armatorów	410,0	82,6
Splaty kredytów udzielonych armatorom	2.701,6	6.582,4
Dotacje budżetowe	0,00	0,00
Dotacja z NFOŚiGW	3.500,0	3.500,0
Pozostałe	0,00	0,00

Wpłaty razem, w tym:	12.012,5	2.250,0
Złomowanie statków	700,0	724,8
Kredyty i dopłaty od kredytów	10.000,0	367,9
Koszty bankowe	296,0	280,4
Zwrot niewykorzystanej kwoty dotacji z NFOŚiGW za rok 2010	975,6	824,6
Pozostałe*	40,9	52,3
2012 r.		
Wpływy razem, w tym m.in.:	8.466,8	8.661,5
Odsetki od kredytów	110,7	63,9
Korzyści z tytułu zagospodarowania wolnych środków Funduszu	1.807,2	2.364,9
Składki armatorów	670,8	372,9
Spląty kredytów udzielonych armatorom	1.290,6	1.268,9
Dotacje budżetowe	0,00	0,00
Dotacja z NFOŚiGW	3.500,0	3.500,0
Wpłaty razem, w tym m.in.:	10.446,5	4.847,2
Złomowanie statków	800,0	0,00
Kredyty i dopłaty od kredytów	5.000,0	250,0
Koszty bankowe	311,5	259,4
Zwrot niewykorzystanej kwoty dotacji z NFOŚiGW za rok 2011	3.132,1	3.132,1
Wykonanie za I kwartał 2013 r. (plan dotyczy całego roku)		
Wpływy razem, w tym:	3.393,1	849,5
Odsetki od kredytów	86,1	9,9
Korzyści z tytułu zagospodarowania wolnych środków Funduszu	1.560,7	335,0
Składki armatorów	632,0	305,5
Spląty kredytów udzielonych armatorom	1.114,3	199,1
Dotacje budżetowe	0,00	0,00
Dotacja z NFOŚiGW	0,00	0,00
Pozostałe	0,00	0,00
Wpłaty razem, w tym:	8.723,2	4.528,2
Złomowanie statków	0,00	0,00
Kredyty i dopłaty od kredytów	5.000,0	1.221,4
Koszty bankowe	283,5	56,8
Zwrot niewykorzystanej kwoty dotacji z NFOŚiGW za rok 2012	3.250,0	3.250,0
Pozostałe*	189,7	0,00

* - Na kwotę "Pozostałych" wypłat ze środków FŻŚ składa się dokonywana w ramach podziału wyniku finansowego za rok ubiegły kwota odpisu na zwiększenie funduszu zapasowego Banku (8% z zysku Funduszu za rok ubiegły) wraz z podatkiem w wysokości 19%.

Z danych zawartych w powyższym zestawieniu - sporządzonym na podstawie dokumentacji źródłowej przekazanej kontrolującemu pismem Dyrektora Departamentu Finansowania Infrastruktury Transportowej BGK z dnia 22 lipca 2013 r. - wynika, że:

- wpływy w 2011 r. na rachunek FŻŚ wyniosły 11.502,4 tys. zł, co stanowiło 150,1% planu. Wynikało to przede wszystkim z przedterminowej spląty kredytów udzielonych jednemu z armatorów. Wydatki FŻŚ wyniosły w tym okresie 2.250 tys. zł (18,7% planu) i były mniejsze od planowanych o 9.762,5 tys. zł, głównie z powodu niewielkiego wykorzystania środków przeznaczonych na kredyty i dopłaty do kredytów. Na ten cel przewidziano 10.000 tys. zł, podczas gdy – ze względu na brak zainteresowania armatorów inwestycjami w zakresie rozbudowy floty – w 2011 r. podpisane zostały tylko dwie umowy kredytowe, w ramach których wypłacono 367,9 tys. zł (3,7% planu rocznego). Stan środków FŻŚ na koniec 2011 r. wynosił 37.168,6 tys. zł;
- wpływy w 2012 r. na rachunek FŻŚ wyniosły 8.661,5 tys. zł, co stanowiło 102,3% planu. Wydatki FŻŚ wyniosły w tym okresie 4.847,2 tys. zł (46,4%

planu) i były mniejsze od planowanych o 5.599,3 tys. zł, głównie z powodu niskiego wykorzystania środków FŻŚ przeznaczonych na kredyty i dopłaty do kredytów. Na ten cel przewidziano 5.000 tys. zł, podczas gdy – ze względu na brak zainteresowania armatorów inwestowaniem w rozbudowę floty – w 2012 r. podpisana została tylko jedna umowa kredytowa, w ramach której wypłacono 250 tys. zł (5% planu rocznego). Na koniec 2012 r. w ramach FŻŚ czynnych było 12 umów kredytowych. W związku z brakiem wniosków armatorów, w 2012 r. nie wydatkowano również środków, zaplanowanych w wysokości 800 tys. zł z przeznaczeniem na złomowanie statków. Brak wniosków w tym zakresie wynikał z faktu, że zasadnicza część zarejestrowanych jednostek o największym stopniu zużycia została wycofana z eksploatacji w latach poprzednich. Stan środków FŻŚ na koniec 2012 r. wynosił 40.983 tys. zł;

- wpływy w I kwartale 2013 r. na rachunek FŻŚ wyniosły 849,5 tys. zł, co stanowiło 85,8% planu. Wydatki FŻŚ wyniosły w tym okresie 4.528,2 tys. zł (118,5% planu). Był to skutek udzielenia nowych kredytów w wysokości wyższej niż zakładano. W I kwartale 2013 r. wypłacono bowiem nowe transze kredytów, w ramach uprzednio zawartych umów, w łącznej kwocie 1.221,4 tys. zł, co stanowiło 244,3% planu dla tego okresu. Na koniec I kwartału 2013 r. w ramach FŻŚ czynnych było 15 umów kredytowych. W planie finansowym FŻŚ na 2013 r. nie uwzględniono środków na złomowanie statków. Stan środków FŻŚ na koniec I kwartału 2013 r. wynosił 37.304,3 tys. zł.

W związku z niskim stopniem wykorzystania środków FŻŚ, Dyrektor Departamentu Finansowania Infrastruktury Transportowej BGK wyjaśniła m.in., że:

- *„... w celu uelastycznienia procesu przyznawania kredytów ze środków FŻŚ BGK dokonał w 2010 roku zmian w instrukcji służbowej „Zasady gospodarowania środkami Funduszu Żeglugi Śródlądowej” na korzyść armatorów, które mogły zostać wprowadzone do niej przy obowiązującej ustawie o FŻŚ. Ponadto, kredyty udzielane ze środków FŻŚ zostały w Banku wyłączone z grupy bardzo wysokiego ryzyka branżowego Transport wodny śródlądowy...”;*
- *„... w zakresie sporządzania rocznych planów finansowych FŻŚ przyjęta została praktyka, zgodnie z którą w planach nie ujmowano przewidywanego realnego zapotrzebowania na kredyty preferencyjne, dopłaty i pożyczki ze środków Funduszu, ale zakładaną pulę środków na te cele, przy założeniu znaczącego popytu ze strony armatorów żeglugi śródlądowej. Ewentualne urealnianie przez Bank kwoty kredytów, biorąc choćby pod uwagę skutki kryzysu finansowego dla branży przewozów śródlądowych, było wcześniej negatywnie odbierane przez Radę do Spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej, jako świadome ograniczanie skali wsparcia dla armatorów. Poziom wykonania planu finansowego w zakresie udzielonych kredytów obrazował zatem, na ile stan rzeczywisty odbiegał od scenariusza wysokiego popytu ze strony armatorów. Jednocześnie, pod względem finansowym plany miały charakter konserwatywny, bowiem FŻŚ osiągał wyższe przychody z inwestowania wolnych środków w papiery wartościowe niż z udzielonych kredytów preferencyjnych. Projekt planu finansowego FŻŚ na 2013 rok był pierwszym, w którym odstępiono od tej praktyki i ujęto realny zakres kredytów preferencyjnych dla armatorów...”.*

(dowód: akta kontroli str. 5-7, 252-314, 527)

2.2. Warunki i tryb udzielania armatorom kredytów preferencyjnych, dopłat do kredytów, a także warunki i tryb przyznawania pożyczek ze środków FŻŚ oraz ich spłaty zostały określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykorzystania środków FŻŚ na realizację przedsięwzięć promujących śródlądowy transport wodny. Szczegółowe zasady (procedury) gospodarowania, a także wykorzystania środków FŻŚ sprecyzowano w instrukcji służbowej „Zasady gospodarowania środkami FŻŚ” (zwanej dalej instrukcją), którą wprowadzono do stosowania w BGK zarządzeniem Prezesa Zarządu Banku z dnia 9 grudnia 2010 roku.

W okresie objętym kontrolą, do BGK nie wpłynęły wnioski o udzielenie dopłat do kredytów i o przyznanie pożyczek ze środków FŻŚ. Analiza postępowań dotyczących 10 ostatnio rozpatrzonych przez Bank wniosków armatorów o udzielenie kredytów preferencyjnych ze środków FŻŚ, zakończonych podpisaniem stosownych umów, wykazała, że wnioski te były:

- rozpatrywane w kolejności ich złożenia;
- kompletne (po uzupełnieniach) i zgodne z wymogami i wzorami określonymi w przywołanym wyżej rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 21 kwietnia 2004 r. oraz instrukcji.

(dowód: akta kontroli str. 315-463)

2.3. W okresie objętym kontrolą, do BGK nie wpłynęły wnioski armatorów w sprawie udzielenia pożyczek nieoprocentowanych⁶. W związku z tym Bank nie przyznawał takich pożyczek.

(dowód: akta kontroli str. 5)

2.4. W latach 2011 – 2013 (I kwartał) do BGK wpłynęło 12 wniosków o udzielenie kredytu preferencyjnego, z czego 10 wniosków zostało zaakceptowanych, w jednym przypadku armator wycofał wniosek (zrezygnował z ubiegania się o kredyt), a w kolejnym - Bank odmówił udzielenia kredytu. Odmowę – pomimo spełnienia wymogów formalnych wnioskodawcy – uzasadniono negatywną oceną sytuacji finansowo-ekonomicznej tego armatora. Na negatywną ocenę zdolności kredytowej armatora wpływ miały:

- utrzymujące się na bardzo niskim poziomie wskaźniki płynności oraz bardzo wysoki stan zadłużenia;
- zmiany reorganizacyjne, które w ocenie BGK nie gwarantowały poprawy standingu w latach kredytowania;
- niewywiązywanie się z warunków kredytowych określonych we wcześniejszych umowach zawartych z Bankiem w zakresie przeprowadzania rocznych obrotów na rachunku.

(dowód: akta kontroli str. 5-6, 464-472)

2.5. W całym okresie funkcjonowania FŻŚ nie było przypadku odmowy realizacji wniosków o wypłatę z FŻŚ z powodu braku środków na tym rachunku.

(dowód: akta kontroli str. 5-6)

2.6. Szczegółowe warunki i tryb dokonywania wypłat armatorom za złomowanie statków zostały określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 grudnia 2003 r. w sprawie wypłat z FŻŚ oraz w wyżej przywołanej instrukcji. Analiza dokumentacji w zakresie kompletności 10 ostatnio rozpatrzonych przez BGK

⁶ O których mowa w § 6 ust. 4 ww. rozporządzenia Ministra Infrastruktury.

wniosków armatorów o wypłatę za złomowanie statków oraz terminowości wypłat tych należności przez Bank (30 dni od daty złożenia kompletnego wniosku), wykazała, że wszystkie wnioski były kompletne (po uzupełnieniach) i zgodne z wymogami i wzorami określonymi w przywołanym rozporządzeniu i instrukcji, a wypłaty realizowane były terminowo, tj. do 30 dni od daty złożenia kompletnych wniosków.

(dowód: akta kontroli str. 404-463, 473-523)

2.7. W ustawie z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym określono grupy przychodów, a także sprecyzowano możliwe przeznaczenie środków Funduszu Rezerwowego Żeglugi Śródlądowej (FRŻŚ). Do czasu zakończenia kontroli, w BGK nie funkcjonował FRŻŚ.

Dyrektor Departamentu Finansowania Infrastruktury Transportowej BGK wyjaśniła, że „...od dnia wejścia w życie ww. ustawy BGK nie otrzymał zasilenia na poczet utworzenia rachunku Funduszu Rezerwowego ani w postaci dotacji budżetu państwa ani składek armatorów tak jak to miało miejsce w przypadku Funduszu Żeglugi Śródlądowej. BGK nie otrzymał żadnych informacji z ministerstwa właściwego ds. transportu odnośnie rozpoczęcia funkcjonowania Funduszu Rezerwowego ani założeń będących podstawą do sporządzania rocznych planów finansowych...”.

(dowód: akta kontroli str. 6)

2.8. W okresie 2011 – 2013 (I kwartał) nie przeprowadzono badania kontrolnego w zakresie gospodarowania FŻŚ przez komórkę audytu wewnętrznego Banku. Stwierdzono, że na podstawie polecenia przeprowadzenia doraźnego zadania audytowego z dnia 20 maja 2013 r., Departament Audytu Wewnętrznego BGK rozpoczął kontrolę FŻŚ w zakresie procesu przyjmowania i rozpatrywania wniosków armatorów o wsparcie z FŻŚ. Do dnia 8 sierpnia 2013 r. przedmiotowa kontrola nie została zakończona.

(dowód: akta kontroli str. 6, 527)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności BGK w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W związku z niskim wykorzystaniem środków FŻŚ, zaplanowanych na lata 2011 – 2012 na kredyty preferencyjne i dopłaty do kredytów dla armatorów żeglugi śródlądowej, uzasadnionym byłoby – zdaniem NIK - przeprowadzenie analizy popytu rynkowego w tym zakresie, której wyniki mogłyby zostać wykorzystane w procesie sporządzania kolejnych planów finansowych FŻŚ. Mogłoby to skutkować lepszym dostosowaniem planowanych na ten cel środków do faktycznych potrzeb, wynikających z aktualnej koniunktury w przedmiotowej gałęzi transportu.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność BGK w zakresie wykorzystania środków FŻŚ.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁷, wnosi o urealnienie planowania w zakresie środków

⁷ Dz.U. z 2012 r., poz.82 ze zm.

FŻŚ, przeznaczanych na kredyty preferencyjne i dopłaty do kredytów dla armatorów żeglugi śródlądowej.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla Zarządu BGK, a drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK, Zarządowi BGK przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Dyrektora Departamentu Infrastruktury.

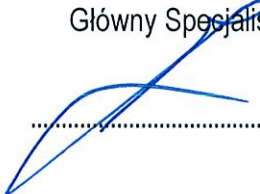
Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosku pokontrolnego oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Warszawa, dnia 13 września 2013 r.

Kontroler
Jacek Zaremba
Główny Specjalista kp.


.....

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

p.o. Dyrektora
Stanisław Jarosz

RADCA PREZESA NIK
p.o. DYREKTORA
Departament Infrastruktury


.....
Stanisław Jarosz