



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Departament Administracji Publicznej

KAP.410.003.03.2023

Pan  
Piotr Ciompa  
Prezes Zarządu  
Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.  
ul. Sanguszki 1  
00-222 Warszawa

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/23/004 Funkcjonowanie systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców  
(CEPiK 2.0) oraz zarządzanie Funduszem Celowym CEPiK

## I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A., ul. Sanguszki 1, 00-222 Warszawa (dalej: PWPW lub Spółka)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Ciompa, Prezes Zarządu PWPW, od 13 marca 2023 r. do - obecnie. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: <ul style="list-style-type: none"><li>• Jakub Skiba od 8 grudnia 2017 r. do 8 lutego 2018 r.</li><li>• Robert Malicki od 9 lutego 2018 r. do 28 lutego 2018 r.</li><li>• Tomasz Karusewicz od 2 marca 2018 r. do 2 czerwca 2018 r.</li><li>• Dariusz Nowakowski od 5 czerwca 2018 r. do 11 lipca 2018 r.</li><li>• Maciej Biernat od 12 lipca 2018 r. do 12 marca 2023 r.</li></ul>
Zakres przedmiotowy kontroli	Realizacja przez Polską Wytwórnię Papierów Wartościowych S.A. zadań związanych z funkcjonowaniem i rozwojem oprogramowania służącego wspomaganii procesów: rejestracji pojazdów, wydawania uprawnień do kierowania pojazdami oraz uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami w ramach CEPiK.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2018 r. do czasu zakończenia czynności kontrolnych.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>1</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Administracji Publicznej
Kontrolerzy	1. Marek Bieńkowski, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr KAP/56/2023 z 18 maja 2023 r. 2. Sebastian Krawczyk, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KAP/57/2023 z 18 maja 2023 r.

(akta kontroli str.1-2)

Użyte w wystąpieniu pokontrolnym skróty i skrótowce oznaczają

- NIK – Najwyższa Izba Kontroli;
- Baza centralna CEPiK – centralna baza, w której przechowywane są dane i informacje, które zgodnie z przepisami prawa gromadzone są w Centralnej Ewidencji Pojazdów oraz Centralnej Ewidencji Kierowców;
- CEK – Centralna Ewidencja Kierowców;
- CEP – Centralna Ewidencja Pojazdów;
- CEP 2.0 – Centralna Ewidencja Pojazdów 2.0;
- CEPiK – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców – system informatyczny służący do obsługi ewidencji pojazdów i kierowców;
- CEPiK 2.0 – program mający na celu modernizację Systemu Informatycznego CEPiK (SI CEPiK) w tym m.in. poszerzenie zakresu danych gromadzonych w CEP i CEK, standaryzację gromadzonych danych w oparciu o katalog marek i typów pojazdów oraz udostępnienie e-usług dla obywateli i przedsiębiorców;
- COI – Centralny Ośrodek Informatyki – zgodnie z zarządzeniem nr 6 Ministra Cyfryzacji z dnia 31 grudnia 2015 r. w sprawie nadania statutu instytucji

<sup>1</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 623.

gospodarki budżetowej pod nazwą „Centralny Ośrodek Informatyki”<sup>2</sup> jest to instytucja gospodarki budżetowej podległa Ministrowi Cyfryzacji;

- KPRM – Kancelaria Prezesa Rady Ministrów;
- MC – Ministerstwo Cyfryzacji;
- niezgodność – rozbieżność między danymi zgromadzonymi w Centralnej Ewidencji Pojazdów, Centralnej Ewidencji Kierowców albo Centralnej Ewidencji Posiadaczy Kart Parkingowych a stanem prawnym ustalonym na podstawie dostępnych danych lub stanem faktycznym;
- Rada Portfela KPRM – Rada monitorowania portfela projektów strategicznych powołana zarządzeniem Prezesa Rady Ministrów nr 58 z dnia 20 kwietnia 2018 r.<sup>3</sup>;
- SI Kierowca – system teleinformatyczny wykorzystywany w starostwach/urzędach miast na prawach powiatu w procesie wydawania prawa jazdy i przekazywaniu danych do CEK, udostępniony przez PWPW;
- SI Pojazd – system teleinformatyczny wykorzystywany w starostwach/urzędach miast na prawach powiatu w procesie rejestracji pojazdów i przekazywaniu danych do CEP, udostępniony przez PWPW;
- SLA – Service Level Agreement – umowa o gwarantowanym poziomie świadczenia usług;
- STA – Scenariusze Testów Akceptacyjnych;
- Systemy PWPW lub Systemy – SI Pojazd oraz SI Kierowca;
- polityka bezpieczeństwa informacji – zbiór reguł i procedur określających organizację i zarządzanie bezpieczeństwem informacji w jednostce;
- umowa utrzymaniowa – umowa nr PWPW/9600002888 na utrzymanie i rozwój Systemów Pojazd i Kierowca zawartą z podwykonawcą w dniu 25 września 2009 r.<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Dz. Urz. MC poz. 7, ze zm. Uchylone z dniem 30 sierpnia 2023. Obecnie obowiązuje zarządzenie nr 12 Ministra Cyfryzacji z dnia 30 sierpnia 2023 r. (Dz. Urz. MC poz. 13).

<sup>3</sup> M.P. z 2021 r. poz. 247.

<sup>4</sup> Umowa wraz z załącznikami i aneksami stanowi tajemnicę przedsiębiorstwa.

## II. Ocena ogólna<sup>5</sup> kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

NIK ocenia pozytywnie realizację przez PWPW zadań związanych z funkcjonowaniem i rozwojem oprogramowania służącego wspomaganie procesów rejestracji pojazdów, wydawania uprawnień do kierowania pojazdami oraz uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami w ramach CEPiK.

Uzasadnienie  
oceny ogólnej

PWPW rzetelnie monitorowała działania systemów informatycznych objętych kontrolą oraz określiła zasady zarządzania zmianą. Rzetelnie przeprowadzała również testy infrastruktury technicznej i oprogramowania systemów SI Pojazd i SI Kierowca oraz realizowała prace związane z ich utrzymaniem. Spółka zapewniła ciągłość działania tych systemów. PWPW współpracowała z MC na podstawie zawartego porozumienia wykonując i wdrażając nowe funkcjonalności w Systemach PWPW. Zapewniała również (przez podwykonawcę) należyte wsparcie techniczne dla użytkowników oraz opracowała dokumentację w zakresie bezpieczeństwa kontrolowanych systemów informatycznych. PWPW nie prowadziła rejestru ryzyk, jednakże nie wpłynęło to na obniżenie oceny, ponieważ urzędy miały możliwość realizacji swoich ustawowych zadań. Spółka rzetelnie wywiązywała się z zadań nałożonych umową zawartą z Ministerstwem Infrastruktury, porozumieniem zawartym z Ministrem Cyfryzacji oraz umowami wykonawczymi zawartymi na podstawie tego porozumienia.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego kontrolowanej działalności

OBSZAR

**Realizacja przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych S.A. zadań związanych z funkcjonowaniem i rozwojem oprogramowania służącego wspomaganie procesów: rejestracji pojazdów, wydawania uprawnień do kierowania pojazdami oraz uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami w ramach CEPiK.**

Opis stanu  
faktycznego

1. PWPW od 2018 r. na podstawie umowy zawartej z Ministerstwem Infrastruktury na personalizację dokumentów<sup>6</sup>, realizowała zadania w zakresie m.in. utrzymania systemów informatycznych (SI) Pojazd i Kierowca wykorzystywanych w wydziałach komunikacji starostw powiatowych/miast na prawach powiatu. Zadania te obejmowały m.in. podłączenie do sieci WAN, dostarczenie infrastruktury komputerowej, a także przyjmowanie i obsługę zgłoszeń dotyczących nieprawidłowości w działaniu systemów (helpdesk)<sup>7</sup>. Dodatkowo, w okresie objętym kontrolą w 2020 r. zawarła porozumienie o współpracy z MC, w ramach którego zawarła trzy umowy wykonawcze na nowe funkcjonalności w CEPiK. Ponadto, przed okresem objętym kontrolą, tj. w 2017 r. Spółka podpisała z COI umowę o współpracy ramowej. W ramach tej umowy w 2017 r. zawarte zostały dwie umowy wykonawcze<sup>8</sup>.

Z dokumentów przedstawionych w trakcie kontroli przez PWPW wynikało, że Spółka z własnej inicjatywy nie wychodziła z propozycjami współpracy zarówno do MC, jak i do COI, w sprawie kontynuacji prac nad budową CEPiK 2.0.

<sup>5</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>6</sup> Umowa numer 9600018898 z 8 sierpnia 2018 r. (obowiązuje do 2026 r.) – wraz z załącznikami stanowi tajemnicę przedsiębiorstwa.

<sup>7</sup> Usługa helpdesk była prowadzona przez Podwykonawcę na podstawie umowy utrzymaniowej

<sup>8</sup> Umowa numer PWPW S.A./9600017136 z dnia 8 czerwca 2017 r. na realizację procesu testowego w ramach testów integracyjnych i akceptacyjnych z interesariuszami CEPiK 2.0 oraz umowa nr COI/UJ/3201/50/2017 z dnia 6 września 2017 r. na dostawę systemu automatyki tworzenia środowisk i wykonywania testów.

(akta kontroli str. 292, 334-335, 339, 558-613, 799-891, płyta cd2 pliki 007-024, płyta cd4 pliki 626-633)

Pan Mariusz Kujawski – członek Zarządu wyjaśnił, że w związku z wprowadzanymi zmianami przepisów w zakresie m.in.: ustawy o kierujących pojazdami<sup>9</sup> oraz ustawy Prawo o ruchu drogowym<sup>10</sup> PWPW uczestniczyła jako jeden z interesariuszy CEPiK 2.0, dostosowując systemy Pojazd i Kierowca do współpracy z bazą centralną CEPiK. System Pojazd został dostosowany do wymagań określonych przez MC/KPRM, a także wskazanych w dokumentacji przekazywanej przez Centralny Ośrodek Informatyki (COI).

(akta kontroli str. 329-330)

2. PWPW nie posiadała wdrożonej normy ISO 31000 *Zarządzanie ryzykiem – zasady i wytyczne*, jednakże w oparciu o wymagania tej normy i na jej podstawie została wdrożona metodyka oceny ryzyka i tworzenia *Planów Postępowania z Ryzykiem*, zawarta w *Procedurze Zintegrowanego Systemu Zarządzania w PWPW*. W PWPW nie została wskazana komórka organizacyjna, której zadaniem byłaby ewaluacja i monitorowanie ryzyka dotyczącego systemów SI Pojazd i SI Kierowca. Sposób postępowania ze zgłoszeniami, eskalacjami<sup>11</sup> i problemami z działaniem systemów oraz czas i tryb ich przywracania do pełnej sprawności został określony w umowie utrzymaniowej.

(akta kontroli str. 333, płyta cd4 plik 488)

W okresie objętym kontrolą Spółka nie prowadziła rejestru ryzyk dla Systemów PWPW, ponieważ zgodnie z wyjaśnieniami Członka Zarządu, w trakcie prac dostosowawczych SI Pojazd do CEP 2.0 w ramach Komitetu Sterującego to Ministerstwo Cyfryzacji/KPRM prowadziło główny rejestr ryzyk. PWPW wraz z podwykonawcą zgłaszała jedynie przed Komitetem Sterującym stosowne ryzyka, które były prezentowane na posiedzeniach tego Komitetu.

Rejestry ryzyka zostały opracowane przez Spółkę we wrześniu 2016 r. oraz w czerwcu 2017 r., tj. przed okresem objętym kontrolą.

(akta kontroli str. 332-333, 452-517)

Pan Mariusz Kujawski - członek Zarządu wyjaśnił, że integracja SI Pojazd z CEPiK 2.0 skutkowałą zmianą wszystkich procesów w procesie rejestracji, a przede wszystkim uzależniała je od działania SI CEPiK. Dlatego rejestr ryzyk prowadzony był w ramach tamtej integracji. Obecnie systemy SI Pojazd i SI Kierowca są w fazie utrzymania, a realizowane zmiany są wprowadzane zgodnie z umową utrzymaniową zawartą z podwykonawcą. Stroną odpowiedzialną za realizację projektu CEP 2.0 w latach 2016-2018 były wyłącznie Ministerstwo Cyfryzacji i Centralny Ośrodek Informatyki, PWPW jako właściciel systemu SI Pojazd został zobowiązany do wsparcia wdrożenia i zapewnienia zmian po stronie swoich systemów.

(akta kontroli str. 1951-1952, 2308, płyta cd5 pliki 002-004)

NIK wskazuje, że bieżąca analiza ryzyka jest ważnym elementem prawidłowego zarządzania procesem utrzymania systemów informatycznych. Systemy PWPW nie znajdują się w fazie intensywnego rozwoju, a są w fazie utrzymania. Utrzymanie systemów informatycznych również wiąże się z ryzykami, które dają się zidentyfikować i dla których przewiduje się działania i strategie zaradcze, jak np.: ataki cybernetyczne oraz ryzyka prawne i finansowe.

(akta kontroli str. 2359)

<sup>9</sup> Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2023 r. poz. 622 ze zm.).

<sup>10</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 ze zm.).

<sup>11</sup> Eskalacja – przekazanie zgłoszenia przez przyjmującego do wyższej linii wsparcia.

3. W dniu 16 grudnia 2022 r. przyjęta została przez Radę Portfela KPRM tzw. wizja biznesowa projektu pn. Modernizacja CEPiK oraz zatwierdzony został skład Komitetu Sterującego projektu. W dniu 3 lutego 2023 r. PWPW i COI wskazali kierowników powyższego projektu.

Pan Mariusz Kujawski - członek zarządu wyjaśnił, że w ramach bieżącej współpracy oraz publikowanych zmian w przepisach Ministerstwo Cyfryzacji przekazywało do PWPW kolejne wersje dokumentacji, na podstawie której PWPW realizowała zmiany w SI Pojazd oraz SI Kierowca. Uwagi i wątpliwości były kierowane do Ministra Cyfryzacji i wyjaśniane były w trybie roboczym lub poprzez korespondencję pisemną. Ponadto, wskazał również, że PWPW S.A. na bieżąco zgłaszała robocze uwagi po otrzymaniu materiałów od MC.

(akta kontroli str. 334 558-613, 799-891, płyta cd2 pliki 007-024)

W toku negocjacji treści umowy trójstronnej pomiędzy MC, COI i PWPW dotyczącej budowy CEPiK 2.0 sporządzano wersje robocze protokołów rozbieżności<sup>12</sup>. Określone w nich rozbieżności dotyczyły zapisów umownych odnoszących się do m.in.: body leasingu<sup>13</sup> czy określenia wysokości kar umownych.

(akta kontroli str. 1907-1930, płyta cd4 plik 489-625)

PWPW pozostawało w stałym kontakcie z COI i MC/KPRM w sprawach dotyczących funkcjonowania ewidencji pojazdów i kierowców. Kontakt ten obejmował m.in. uzgodnienia techniczne prowadzone w związku z kolejnymi modyfikacjami systemu. Współpraca ta nie miała jednak sformalizowanego charakteru w postaci zawarcia stosownej umowy pomiędzy trzema stronami, tj. PWPW, COI i MC/KPRM. Problemy pojawiające się w toku współpracy miały charakter organizacyjno-techniczny i wiązały się z uzgadnianiem szczegółów dotyczących wymiany informacji pomiędzy SI Pojazd/SI Kierowca a CEPiK, w tym:

- dużej liczby błędów w systemie CEPiK mających wpływ na działanie SI Pojazd,
- problemu w działaniu SI Pojazd powodowanego jakością danych,
- niepowodzenia w migracji części danych z baz lokalnych SI Pojazd do CEPiK i powstających w związku z tym rozbieżności,
- nieskutecznych testów w systemami interesariuszy,
- braku udostępniania przez COI środowiska testowego CEPiK dla innych interesariuszy.

(akta kontroli str. 2351-2352)

4. W okresie objętym kontrolą Spółka rzetelnie prowadziła monitoring działania systemów PWPW w zakresie m.in.:

- działania infrastruktury, baz danych,
- certyfikatów,
- zasobów dyskowych,
- systemów backupowych, usług domenowych,
- dostępności i awaryjności urządzeń.

Podwykonawca, obsługujący Helpdesk w ramach realizacji umowy utrzymaniowej przesyłał do PWPW cotygodniowe oraz comiesięczne *Raporty z Wykonania Usług*, które zawierały informacje m.in. na temat liczby zgłoszeń, ich priorytetu i czasu usunięcia. Informacje o zaistniałych awariach masowych były przekazywane przez PWPW, w ramach kwartalnych raportów, do Ministerstwa Infrastruktury.

<sup>12</sup> Protokoły przygotowane w ramach spotkań z 21 kwietnia, 9 maja i 23 czerwca 2023 r.

<sup>13</sup> Pozyskiwanie pracowników polegające na czasowym wypożyczeniu ich z innych podmiotów.

(akta kontroli str. 337, płyta cd4 pliki 317-487, 2123-2210)

Na podstawie umowy utrzymaniowej podwykonawca był zobowiązany do rejestracji zgłoszeń w systemie obsługi. PWPW miała dostęp do obsługiwanych zgłoszeń i błędów. Dodatkowo, po zarejestrowaniu zgłoszenia o priorytecie TOP (najwyższy) lub zmianie priorytetu istniejącego zgłoszenia na TOP, lub jeśli minęło 50% czasu na realizację zgłoszenia TOP, a następnie jeśli dane zgłoszenie przekroczyło termin realizacji określony w umowie utrzymaniowej, lub jeśli zarejestrowano eskalację podwykonawca automatycznie wysyłał informację mailem do PWPW.

(akta kontroli str. 1953-1954, 2211-2249, 2270)

5. W okresie objętym kontrolą prowadzone były prace w zakresie rozwoju Systemów PWPW. Na podstawie porozumienia z MC z 3 kwietnia 2020 r. Spółka rzetelnie zrealizowała prace dotyczące:

- *integracji SI Pojazd z ePUAP w celu zapewnienia automatycznej wymiany informacji o zbyciu/nabyciu pojazdu między tymi systemami,*
- *integracji SI Pojazd z ePUAP w zakresie rejestracji online przez dealerów,*
- *wykonania usługi umożliwiającej przekazanie do SI CEPiK informacji o zdanym egzaminie państwowym na prawo jazdy w celu wygenerowania tymczasowego elektronicznego prawa jazdy w aplikacji mObywatel.*

Prace te prowadzone były przez podwykonawcę na podstawie aneksów do umowy utrzymaniowej. Na podstawie przedmiotowej umowy realizowane również były zmiany prawne, związane z koniecznością integracji Systemów PWPW z SI CEPiK, które dotyczyły:

- rejestracji motorowerów na tablice zabytkowe,
- usunięcia wydawania kart pojazdu i nalepek kontrolnych,
- przerejestrowania pojazdu z pozostawieniem obecnego numeru rejestracyjnego.

(akta kontroli str. 339-340, 799-891)

Ponadto, w 2018 r. PWPW wydatkowała (ze środków własnych) kwotę 820,1 tys. zł na zmiany wynikające z wdrożenia wersji SI Pojazd zintegrowanego z CEP 2.0 na podstawie dostarczonej przez COI dokumentacji.

W 2020 r. w ramach prac rozwojowych polegających na zrealizowaniu e-usługi – obsługi integracji z ePUAP zgłoszeń sprzedaży i nabycia poniesione zostały przez Spółkę wydatki (sfinansowane ze środków przekazanych przez MC) w wysokości 813,2 tys. zł. Dodatkowo, w ramach środków własnych PWPW wydatkowało 277,2 tys. zł na prace wynikające ze zmian przepisów dotyczące korekt w schematach, zgłoszeń z urzędów.

W 2021 r. na prace dotyczące e-usługi składania wniosków o rejestrację przez salony sprzedaży pojazdów przez ePUAP w PWPW poniesiono wydatki w kwocie 1 400,0 tys. zł sfinansowane ze środków otrzymanych od MC.

W 2023 r. (do 30 czerwca) PWPW poniosło wydatki w kwocie 2 400,0 tys. zł (sfinansowane przez MC) w ramach realizacji prac rozwojowych w zakresie integracji SI Kierowca umożliwiającej udostępnianie danych kierowców z CEK, w tym informacji o zdanym egzaminie na prawo jazdy (*Tymczasowe Elektroniczne Prawo Jazdy*).

Dodatkowo, w okresie objętym kontrolą w ramach realizacji umowy utrzymaniowej zawartej z podwykonawcą PWPW poniosło wydatki w łącznej kwocie 102 169,5 tys. zł. z czego: w 2018 i 2019 r. poniesiono wydatki w wysokości po 18 966,7 tys. zł, w 2020 r. 19 147,2 tys. zł, w 2021 r. – 18 419,3 tys. zł, w 2022 r. – 18 442,9 tys. zł a do 30 czerwca 2023 r. – 8226,7 tys. zł.

(akta kontroli str. 15, 1827)

6. Proces zarządzania zmianą dla Systemów PWPW został uregulowany w umowie utrzymaniowej z podwykonawcą i był przeprowadzany rzetelnie. Poszczególne zlecenia realizowane były jako osobne zlecenia - aneksy do tej umowy. Każde zlecenie obejmowało pięć etapów w tym:

- opracowanie specyfikacji wymagań i harmonogramu zmian,
- opracowanie projektu technicznego oraz scenariuszy testowych,
- wytworzenie modyfikacji,
- testy akceptacyjne i odbiory, w których uczestniczyli przedstawiciele Spółki,
- wdrożenie modyfikacji na środowisko produkcyjne.

PWPW nie była zobowiązana do informowania Ministra Cyfryzacji oraz pozostałych interesariuszy (np.: starostw czy komisariatów policji) o zmianach wprowadzanych do Systemów PWPW<sup>14</sup>. Do pracowników urzędów korzystających z Systemów PWPW przesyłane były w toku procesu rozwojowego aktualizowane procedury i instrukcje.

Odnosząc do zarządzania zmianą dla systemów PWPW oraz CEPiK Członek Zarządu wyjaśnił, że w ramach Porozumienia<sup>15</sup> z 2016 r. było ono prowadzone przez strony tego Porozumienia w procedurze „zdażyć na czas”. MC/COI nie wstrzymało rozwoju aplikacji centralnych, a co za tym idzie niemożliwe było dostosowanie systemu SI Pojazd w stopniu pozwalającym na wdrożenie produkcyjne, o czym MC było wielokrotnie informowane przed podjęciem decyzji o wdrożeniu nowej wersji CEPiK w listopadzie 2017 roku.

(akta kontroli str. 345-346, 350-351, 2353-2354)

Członek Zarządu, wyjaśnił, że procedury wypracowane przez MC przed samym wdrożeniem CEPiK 2.0 w 2017 r. miały charakter bardzo ogólny i do zakończenia czynności kontrolnych nikt ich nie aktualizował. PWPW po wdrożeniu CEPiK 2.0 w części dotyczącej CEP przesłało do Ministra Cyfryzacji swoje procedury dotyczące zarządzania zmianą, jednak nie zostały one zaakceptowane.

W zakresie wdrożenia zmian dotyczących CEK – takich procedur nie było. W przypadku PWPW wszystkie zmiany określone w aneksach do umowy utrzymaniowej z podwykonawcą były realizowane zgodnie z tą umową. MC było stroną inicjującą zmiany prawne. Następnie Ministerstwo określało termin realizacji tych zmian oraz przekazywało dokumentację, na podstawie której możliwe było przygotowanie przez PWPW dokumentów dla danej zmiany. Kolejnym krokiem było wdrożenie zmiany w środowisku testowym celem przetestowania.

W ocenie NIK Spółka należycie zorganizowała proces zarządzania zmianą. Procedura nie odbiegała od typowej praktyki rynkowej i była efektem wieloletnich doświadczeń Spółki i podwykonawcy. W okresie objętym kontrolą nie wystąpiły krytyczne awarie Systemów PWPW, co wskazuje, że wypracowana metodologia realizuje swoje cele.

(akta kontroli str. 345-346)

7. PWPW testowało infrastrukturę techniczną i oprogramowanie Systemów oraz wdrażane w oprogramowaniu zmiany. Zasady testowania zmian wprowadzanych w trybie usług rozwojowych uregulowane zostały w jednym z załączników do umowy utrzymaniowej. Testy akceptacyjne prowadzone były według *Scenariuszy Testów Akceptacyjnych*<sup>16</sup>. Procedura ta zakładała, że po stwierdzeniu błędów (krytycznych lub wysokich) stosowne zapisy należało umieścić w scenariuszu wyznaczając czas

<sup>14</sup> Obowiązku tego nie nakładała również na Podwykonawcę umowa utrzymaniowa.

<sup>15</sup> Porozumienie z 2016 r. z Ministerstwem Cyfryzacji w sprawie integracji systemów Pojazd i Kierowca z CEPiK 2.0.

<sup>16</sup> Dalej: STA.



potrzebny na ich usunięcie. Następnie zmodyfikowane oprogramowanie należało ponownie testować, a w przypadku stwierdzenia jego prawidłowego działania, procedura zakładała podpisanie protokołu odbioru.

Po analizie protokołów odbiorów dla zrealizowanych prac rozwojowych w ramach przeprowadzonych testów nie stwierdzono błędów.

(akta kontroli str. 350-351, 1766-1811)

W ocenie NIK testowanie i inne mechanizmy zarządzania jakością oprogramowania stosowane przez PWPW były skuteczne. Wyżej opisana procedura testowa nie odbiegała od typowej praktyki w tym zakresie. PWPW odpowiednio adresowało problem niezawodności dostarczanych przez Spółkę SI POJAZD i SI KIEROWCA, wykonując odpowiednie testy oprogramowania i działania zapewniające niezawodność infrastruktury.

(akta kontroli str. 2355-2357)

8. Zmiany oprogramowania systemu centralnej bazy danych CEPiK przygotowane (i wstępnie przetestowane) na środowisku testowym były udostępniane dla systemów PWPW i na zasadzie regresji, a czasem testów E2E z innymi interesariuszami sprawdzane w oparciu o przygotowane scenariusze i dane testowe. Spółka realizowała zmiany na bazie przepisów prawa i/lub dokumentacji przekazanej przez administratora CEPiK. Po stronie PWPW modyfikacje niebędące zmianami prawnymi, lecz integracyjnymi były zatwierdzane przez Zarząd poprzez podpisanie aneksu. Zmiany stricte prawne, niewymagające dodatkowego finansowania były realizowane w ramach opłaty utrzymaniowej. Parametry Środowiska Testowego PWPW S.A., jak również Środowiska Produkcyjnego dla systemów SI Pojazd i SI Kierowca, określone były w umowie utrzymaniowej. Zgodnie ze *Szczegółowymi Zasadami Zabezpieczeń*, stanowiącymi załącznik do umowy utrzymaniowej, wszystkie tego typu operacje i zasady działania oparte były o dobre praktyki ITIL<sup>17</sup>. Testy zmian integracyjnych Systemów PWPW z CEPiK testowane były na Środowisku Testowym CEPiK lub PREPROD zapewnianym przez MC/COI.

(akta kontroli str. 348, 351, 1766-1811, płyta cd4 plik 488)

Rozproszona infrastruktura i architektura Systemów PWPW, których funkcjonowanie opiera się na danych gromadzonych w SI Pojazd i SI Kierowca działających w starostwach, była odporna na rozległe awarie, na co wskazuje brak takich awarii w okresie objętym kontrolą.

(akta kontroli str. 2356)

PWPW zarządzała infrastrukturą dostarczaną do urzędów (serwery i sprzęt wykorzystywany w urzędach itp.) zgodnie z indywidualnymi umowami ze starostami. Parametry infrastruktury były dostosowywane do wymagań, wyliczane i sprawdzane na etapie projektowania oraz przygotowywania rozwiązania informatycznego. Każda zmiana w Systemach PWPW przed wdrożeniem po stronie Spółki przechodziła bardzo dokładne testy zgodnie z procedurą testowania opisaną w umowie utrzymaniowej z podwykonawcą. Jak wyjaśnił Mariusz Kujawski - członek Zarządu, dodatkowo wdrożenia po stronie Spółki realizowane były w cyklu 4-5 dniowym, żeby uniknąć większych awarii w razie niewykrzyca błędów w aplikacji.

(akta kontroli str. 349-350, płyta cd5 plik 001)

W ocenie NIK Spółka należycie zapewniła prawidłowe funkcjonowanie oprogramowania SI Pojazd i SI Kierowca.

(akta kontroli str. 2355)

---

<sup>17</sup> Information Technology Infrastructure Library – zbiór publikacji zawierających najlepsze praktyki zarządzania usługami informatycznymi.

9. Poziom SLA dla systemów SI Pojazd i SI Kierowca określony został w umowie utrzymaniowej z podwykonawcą. Poziom SLA w zakresie rozwiązywania błędów i incydentów został natomiast określony w umowach z urzędami i starostwami. PWPW zapewniała infrastrukturę oraz sieć WAN na potrzeby zarządzania Systemami PWPW oraz na potrzeby składania przez urzędy zamówień na dokumenty komunikacyjne wytworzone w Spółce, tj. dowody rejestracyjne, prawa jazdy. Kontrola wykazała, że określony w umowie utrzymaniowej poziom SLA był przez podwykonawcę dotrzymany.

(akta kontroli str. 349-351, płyta cd4 plik 488)

W okresie objętym kontrolą utrzymanie systemów było zgodne z Porozumieniem z MC z 2020 r. i umowami wykonawczymi, zawartymi na jego podstawie. Zadanie to realizowane było na podstawie umowy utrzymaniowej zawartej z podwykonawcą, natomiast komunikacja pomiędzy SI Pojazd i SI Kierowca a CEPiK odbywała się w ramach OST112<sup>18</sup>. Dodatkowo, Spółka zawarła umowę na zbudowanie sieci WAN w urzędach i starostwach.

(akta kontroli str. 350)

Zdublowane elementy infrastruktury, w oparciu o którą funkcjonowały Systemy PWPW, obejmowały m.in.: centra danych oraz znajdujące się w nich klastry wizualizacyjne, przełączniki czy zapory ogniowe, routery oraz system kopii zapasowych w centrach danych oraz serwery w 16 urzędach. Dodatkowo, w przypadku awarii łącz sieci rozległej (WAN) operator po upływie 24h od chwili jej wystąpienia był zobowiązany zapewnić łącze zapasowe.

(akta kontroli str. 2342-2345)

Dostęp do ewidencji CEPiK był realizowany po stronie starostw i miast na prawach powiatu w całości w oparciu o infrastrukturę PWPW oraz Systemy PWPW. Spółka zapewniała utrzymanie sprzętu będącego jej własnością oraz zapewniała działanie SI Pojazd i SI Kierowca zgodnie z SLA ujętym w umowach, przy zachowaniu sprawnych połączeń z centralną ewidencją (za które odpowiada MC z MSW i Policją).

(akta kontroli str. 349)

10. W okresie objętym kontrolą zasady dotyczące wprowadzania zmian w Systemach PWPW określone były w umowie utrzymaniowej z podwykonawcą na bazie ustalonych w niej STA. Proces weryfikacji i odbioru przewidywał testy Wewnętrzne Oprogramowania na środowisku testowym wykonawcy w celu weryfikacji prawidłowości jego działania i zgodności z zatwierdzonym Projektem Technicznym i harmonogramem w obecności komisji składającej się z przedstawicieli obydwu stron. W przypadku stwierdzenia błędów strony uzgadniały między sobą czas na ich usunięcie. W przypadku wystąpienia jednego błędu krytycznego lub trzech wysokich testy uznawane były za zakończone negatywnie. Po wdrożeniu poprawionej wersji oprogramowania procedura testowania była powtarzana.

Komisja złożona z przedstawicieli podwykonawcy oraz PWPW przeprowadzała Testy Akceptacyjne nowej wersji Oprogramowania Użytkowego według zatwierzonego STA. Listę zidentyfikowanych Błędów PWPW S.A. zgłaszano w polu uwagi dokumentu *Scenariusz Testów Akceptacyjnych*.

W zakresie testów regresyjnych i integracyjnych wspólnie ze stroną SI CEPiK przygotowane były STA. W przypadku, gdy zmiany miały znaczący wpływ na użytkownika końcowego realizowane były testy E2E<sup>19</sup>, na podstawie wspólnie ustalonego scenariusza testów E2E.

<sup>18</sup> OST 112 - Ogólnopolska Sieć Teleinformatyczna dla numeru 112.

<sup>19</sup> *Testy End to End* to jeden z rodzajów testów, który powinien być wykonany na środowisku produkcyjnym przed wdrożeniem oprogramowania.

(akta kontroli str. 346-349, 1766-1811)

Pan Mariusz Kujawski - członek Zarządu wyjaśnił, że w przypadku zmian w przepisach, wymagających dostosowania do nich Systemów PWPW, protokoły nie były sporządzane. W przypadku zmian w CEPiK realizowanych na podstawie umów wykonawczych do porozumienia z 2020 r. zostały one zakończone protokołami opartymi na STA.

W ocenie NIK PWPW należycie zorganizowała proces wprowadzania zmian w Systemach PWPW.

(akta kontroli str. 348, 1767-1769)

11. Zarządzanie incydentami oraz wsparcie techniczne dla użytkowników Systemów PWPW było prowadzone przez podwykonawcę, na podstawie umowy utrzymaniowej. Linia telefoniczna dla użytkowników działała od godziny 7.00 do 18.00 w dni robocze oraz od 7.00 do 15.00 w soboty. Dodatkowo, użytkownicy mieli możliwość korzystania z aplikacji e-helpdesk (dostępnej całodobowo) oraz z e-maila zewnętrznego (w przypadku braku możliwości założenia zgłoszenia przez aplikację).

(akta kontroli str. 353-355, 1953-1954, 2274-2279)

Wsparcie użytkownika, tzw. Helpdesk, składał się z trzech linii wsparcia: I linii – konsultantów - odpowiedzialnej za zgłoszenia niewymagające specjalistycznej wiedzy oraz interwencji; II linii – zespołu administratorów oraz III linii – zespołu deweloperów. Zgłoszenia w systemie mogły mieć status: zarejestrowanych, otwartych (w trakcie), zawieszonych lub zamkniętych. Zgłoszenia były rejestrowane w systemie unikalnym numerem oraz posiadały takie informacje jak: kategoria zgłoszenia, priorytet, dane i telefon kontaktowy zgłaszającego, opis problemu. Czas rozwiązywania poszczególnych zgłoszeń był uzależniony od przydzielonego mu priorytetu<sup>20</sup> i określony był w umowie utrzymaniowej. Użytkownik w ciągu pięciu dni od zamknięcia zgłoszenia mógł zgłosić zastrzeżenia co do jego sposobu załatwienia. PWPW w ramach systemów udostępniło stronę internetową z informacjami dla starostw, w ramach której informowano: o wprowadzaniu zmian w systemach oraz o harmonogramie zmian planowanych wraz z ich opisem. W zakresie błędów dotyczących bazy centralnej CEPiK zgłoszenia rejestrowane przez helpdesk PWPW, jednak były przekazywane do COI celem rozwiązania.

(akta kontroli str. 2280-2286)

Pan Mariusz Kujawski - członek Zarządu wyjaśnił, że użytkownik Systemów PWPW był w aplikacji informowany o rozwiązaniu zgłoszenia. Dodatkowo, użytkownik miał możliwość przekazywania zgłoszenia aż do poziomu najwyższego kierownictwa i złożenia reklamacji. Ponadto, PWPW rokrocznie prowadziła badania poziomu zadowolenia klientów, wskazanych przez poszczególne Piony/Biura. W 2022 roku, dodatkowo na prośbę Pionu Produkcji Dokumentów (PV), do grupy klientów ww. Pionu została wysłana ankieta badająca poziom świadczenia usług Helpdesku systemu SI Pojazd i SI Kierowca.

(akta kontroli str. 1955, 1967-2945, płyta cd5 pliki 005-010)

PWPW należycie monitorowała wykonywanie przez podwykonawcę zadań w zakresie wsparcia użytkownika. Podwykonawca przysyłał cotygodniowe oraz comiesięczne raporty z realizacji zadań helpdesku. Raporty zawierały informacje na temat m.in.: liczby i priorytetów zgłoszeń oraz czasu ich usunięcia.

(akta kontroli str. 2280-2286, płyta cd4 pliki 317-487)

<sup>20</sup> Priorytety: TOP, High, Medium, Low i None.

W okresie pomiędzy 1 stycznia 2022 r. a 3 sierpnia 2023 r.<sup>21</sup>, w systemie obsługi helpdesk zarejestrowanych zostało 110 056 zgłoszeń. Liczba zgłoszeń miesięcznie kształtowała się w przedziale od 4620 w styczniu 2022 r. do 9351 w maju 2022 r. Najczęstsze powody zgłoszeń dotyczyły m.in. *Administracyjnej Korekty Danych* oraz problemów z oprogramowaniem.

W wyżej wymienionym okresie zgłoszone zostały 53 incydenty, którym nadany został priorytet „krytyczny”. Kontrola wykazała, że incydenty były rozwiązywane w terminach określonych w umowie utrzymaniowej.

W ocenie NIK Spółka rzetelnie realizowała wsparcie techniczne dla użytkowników SI Pojazd i SI Kierowca.

(akta kontroli str. 2082-2083, 2361-2364, płyta cd4 pliki 317-487)

PWPW zatwierdziło w dniu 14 marca 2023 r. dwa wnioski: o usunięcie konta jednego z pracowników starostwa powiatowego w Piasecznie oraz o zmianę uprawnień drugiego z pracowników, złożone przez osobę nieuprawnioną, która podpisała się pod ww. wnioskami jako Starosta. Dopiero trzeci wniosek złożony przez tą osobę został przez PWPW odrzucony (opis w sekcji *stwierdzone nieprawidłowości*).

(akta kontroli str. 1949, 1960-1961, 2060-2077)

12. Na podstawie rejestru zgłoszeń użytkowników z kwietnia 2023 r. ustalono, że w miesiącu tym wpłynęło 585 zgłoszeń dotyczących usuwania niezgodności danych zgromadzonych w CEPiK, na które składały się:

- konieczność dokonania *Administracyjnej Korekty Danych*,
- puste raporty,
- niezgodności w ewidencji,
- rozłączenie danych pojazdów.

Usuwanie niezgodności danych zgromadzonych w CEP i CEK nie było zadaniem PWPW<sup>22</sup>. Badanie przeprowadzone na próbie zgłoszeń<sup>23</sup> wykazało, że operator Helpdesk niezwłocznie po otrzymaniu od zgłaszającego wszystkich dokumentów przekazywał je do COI.

(akta kontroli str. 307-324, 2375-2376)

13. W okresie objętym kontrolą za bezpieczeństwo Systemów SI Pojazd i SI Kierowca odpowiadało 15 osób, które były zatrudnione w dwóch pionach organizacyjnych Spółki.

(akta kontroli str. 356, 1931-1946, 2367-2369)

Jak wyjaśnił Mariusz Kujawski - członek zarządu, za bezpieczeństwo cybernetyczne funkcjonowania Systemów odpowiada podwykonawca, zgodnie z umową utrzymaniową.

(akta kontroli str. 1956)

Pracownicy odpowiadający z ramienia Spółki za bezpieczeństwo SI Pojazd i SI Kierowca posiadali odpowiednie kompetencje, tj. posiadali co najmniej roczną praktykę zawodową w zakresie bezpieczeństwa IT oraz wykształcenie kierunkowe, a także odpowiednie certyfikaty.

(akta kontroli str. 1931-1946, 2375-2376)

14. W okresie objętym kontrolą zasady bezpieczeństwa SI Pojazd i SI Kierowca były określone w dwóch dokumentach, tj. w Szczegółowych Zasadach Zabezpieczeń w systemach Pojazd i Kierowca i Systemie Word, stanowiących załącznik do umowy

<sup>21</sup> Dzień przeprowadzenia oględzin u podwykonawcy PWPW.

<sup>22</sup> Zgłoszenia takie były przesyłane do COI.

<sup>23</sup> Na podstawie badania 19 przypadków wybranych z rejestru, stwierdzono, że zgłoszenia zostały przekazane do COI w terminie od pięciu do 17 dni od zgłoszenia do helpdesk.

utrzymaniowej, oraz w Instrukcji Bezpieczeństwa Systemów Pojazd i Kierowca w Urzędach<sup>24</sup>.

*Szczegółowe Zasady Zabezpieczeń* w sposób obszerny i wyczerpujący określały omawiane zagadnienia. Instrukcja Bezpieczeństwa poruszała w wystarczającym zakresie zagadnienia istotne dla pracowników i naczelników urzędów posługujących się Systemami PWPW. Była ona skierowana do użytkownika niebędącego profesjonalistą z zakresu systemów IT i w tym zakresie spełniała swoje zadanie.

(akta kontroli str. 359, 784, 2345, 2370-2373, płyta cd2 plik 035, płyta cd4 plik 488)

Pan Mariusz Kujawski - Członek Zarządu wyjaśnił, że umowa utrzymaniowa oraz załączniki do niej opisywały m.in.: proces wytwórczy oprogramowania, zasady opracowania Projektu Technicznego, Specyfikacji Wymagań oraz wniosków o zmianę, analizy, wytwarzania, testowania i wdrożenia. Wskazał również, że po stronie urzędów oraz Działu Utrzymania i Eksploatacji Systemów IT dla Klientów Zewnętrznych nie było architektów i programistów IT, ponieważ obszar ten był zlecony podwykonawcy w umowie utrzymaniowej.

(akta kontroli str. 348)

15. W okresie objętym kontrolą w PWPW nie tworzono dokumentacji dotyczącej zapewnienia ciągłości działania i planów awaryjnych w zakresie Systemów PWPW. Jedynym działaniem Spółki w tym zakresie był tryb awaryjny<sup>25</sup>. W tym przypadku, w razie braku komunikacji SI Pojazd z CEPiK urzędy mają możliwość zarejestrowania pojazdu i wydania pozwolenia czasowego. Po przywróceniu komunikacji użytkownik (urząd) przekazuje te dane do SI CEPiK.

(akta kontroli str. 359)

Odnosząc się do testowania procedury dotyczącej trybu awaryjnego członek Zarządu wyjaśnił, że była każdorazowo testowana przy okazji wykonywania testów regresji przed wdrożeniem nowej wersji aplikacji SI Pojazd. PWPW wraz z podwykonawcą wdrażały nowe wersje aplikacji z częstotliwością co 2 tygodnie. Czasami termin ten był skracany lub wydłużany w zależności od potrzeb<sup>26</sup>. W ramach scenariusza testów integracyjnych Systemów PWPW z bazą centralną CEPiK testowano punkt: *Rejestracja awaryjna*, który obligatoryjnie był sprawdzany.

W ocenie NIK PWPW należycie zarządzała ciągłością działania Systemów PWPW.

(akta kontroli str. 1957)

16. W okresie objętym kontrolą w Dziale Utrzymania i Eksploatacji Systemów IT w Pionie Produkcji Dokumentów pracowało od ośmiu do dziewięciu osób<sup>27</sup>. Wśród osób zatrudnionych w Dziale Utrzymania i Eksploatacji Systemów IT nie występowała zwiększona fluktuacja pracowników. Jedyne zmiany związane były z zatrudnieniem nowej osoby, co nastąpiło w 2022 r. Fluktuacja następowała natomiast wśród kadry kierowniczej. W okresie objętym kontrolą 13 spośród 20 osób odpowiedzialnych za systemy PWPW odeszło ze stanowiska<sup>28</sup>.

(akta kontroli str. 18, płyta cd1 plik 016)

Odnosząc się do fluktuacji wśród kadry kierowniczej Członek Zarządu wyjaśnił, że PWPW jako Spółka Skarbu Państwa podlega zmianom na stanowiskach managerskich, których dysponentem był organ sprawujący nadzór właścicielski. Wraz

<sup>24</sup> Obydwa dokumenty są objęte tajemnicą przedsiębiorstwa.

<sup>25</sup> Określony w §17 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz. U. poz. 1849).

<sup>26</sup> Data wdrożenia zmiany prawnej lub ustalonej integracji.

<sup>27</sup> Jedna osoba została zatrudniona w 2022 r.

<sup>28</sup> W tym dwie osoby powróciły na stanowiska kierownicze w PWPW.

ze zmianami personalnymi kreowana był polityka dotycząca podziału zadań oraz zmian w strukturze organizacyjnej.

(akta kontroli str. 1826)

W zakresie oszacowania liczby pracowników potrzebnych do zapewnienia sprawnego działania systemów PWPW Członek Zarządu wyjaśnił, że sprawne działanie tych systemów zapewniane było przez podwykonawcę, który świadczył usługi na podstawie umowy utrzymaniowej. To po stronie podwykonawcy było zapewnienie odpowiedniej liczby osób, celem świadczenia usługi na właściwym poziomie.

(akta kontroli str. 355, 1826)

17. W okresie objętym kontrolą, w PWPW przeprowadzonych zostało pięć wewnętrznych kontroli doraźnych (w 2019 r. i 2020 r.), których przedmiotem była m.in. prawidłowość przeprowadzenia postępowań zakupowych w zakresie wyboru dostawcy zestawów komputerowych oraz dostawcy infrastruktury i oprogramowania dla urzędów na potrzeby SI Pojazd i SI Kierowca, a także zawieranie umów na udostępnienie sieci WAN. Ponadto, w 2023 r. przeprowadzony został audyt dotyczący przeniesienia autorskich praw majątkowych do wytworzonego oprogramowania w ramach umowy utrzymaniowej<sup>29</sup>.

(akta kontroli str. 1839-1840, 2266, płyta cd4 pliki 001-004)

Członek zarządu wyjaśnił m.in., że SI Pojazd i SI Kierowca znajdowały się w fazie utrzymania (eksploatacji) a wiele stwierdzonych ryzyk operacyjnych było przekazane do obsługi przedmiot zewnętrzny w ramach umowy utrzymaniowej. Funkcjonujący w PWPW system audytów wewnętrznych, zewnętrznych oraz kontroli wewnętrznej miały charakter kontroli funkcjonalnej, których wyniki były kierowane do najwyższego kierownictwa Spółki, a nie bieżącej kontroli operacyjnej.

(akta kontroli str. 1958-1960)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

PWPW zatwierdziło w dniu 14 marca 2023 r. dwa wnioski: jeden o usunięcie konta jednego z pracowników starostwa powiatowego oraz drugi o zmianę uprawnień drugiego z pracowników, złożone przez Naczelnika Wydziału Komunikacji i Transportu w Starostwie Powiatowym w Piasecznie, której uprawnienia wygasły 12 lutego 2023 r. Osoba ta złożyła wnioski podpisując się jako Starosta. Trzeci wniosek złożony przez tą osobę w dniu 6 czerwca 2023 r. został przez PWPW odrzucony.

(akta kontroli str. 1960, 2060-2077)

Członek Zarządu wyjaśnił, że zatwierdzenie dwóch wniosków złożonych przez osobę nieuprawnioną było wynikiem błędu ludzkiego. Uprawnienia dla Naczelnika Wydziału Komunikacji i Transportu w Starostwie Powiatowym w Piasecznie zostały nadane ponownie 12 czerwca 2023 r. na okres 2 lat. Pracownikowi, który dopuścił się błędu została udzielona ustna uwaga.

(akta kontroli str. 1960, 2265-2266)

## IV. Uwagi i wnioski

W związku z usunięciem stwierdzonej w toku kontroli nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków.

<sup>29</sup> Dokumenty z opisanych kontroli oraz audytu, w tym ich wyniki oraz rekomendacje stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK 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 Departamentu Administracji Publicznej Najwyższej Izby Kontroli. Prawo zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Warszawa,      października 2023 r.

Kontrolerzy  
Marek Bieńkowski  
Doradca ekonomiczny

Najwyższa Izba Kontroli  
Departament Administracji Publicznej  
Dyrektor  
Bogdan Skwarka

.....  
*podpis*

.....  
*podpis*

Sebastian Krawczyk  
Gł. Specjalista kp.

.....  
*podpis*