



PREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
Marian Banaś

KIN.411.001.02.2022

Pan
Mariusz Kamiński
Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji
ul. Stefana Batorego 5
02-591 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

zmienione zgodnie z treścią Uchwały Nr 55/2022 Kolegium Najwyższej Izby Kontroli
z dnia 14 grudnia 2022 r.

I/22/001 Ocena realizacji przez właściwych ministrów obsługi administracyjnej i finansowej państwowych komisji badania wypadków występujących w obszarze transportu kolejowego, morskiego i lotniczego cywilnego

I. Dane identyfikacyjne

| | |
|-------------------------------------|--|
| Jednostka kontrolowana | Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji ul. Stefana Batorego 5, 02-591 Warszawa |
| Kierownik jednostki kontrolowanej | Mariusz Kamiński, Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji od 16 listopada 2015 r. (akta kontroli str. 154) |
| Zakres przedmiotowy kontroli | <ol style="list-style-type: none">1. Ocena działań Ministra w zakresie powoływania składów osobowych Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, nadawania regulaminu funkcjonowania i zapewnienia obsługi administracyjnej, przy zachowaniu jej niezależności.2. Ocena działań Ministra w zakresie obsługi finansowej działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i monitorowania realizacji wydatków środków publicznych. |
| Okres objęty kontrolą | Lata 2019 (od listopada) – 2022 r. (do końca maja) |
| Podstawa prawna podjęcia kontroli | art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ |
| Jednostka przeprowadzająca kontrolę | Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury |
| Kontroler | Witold Olczyk, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/26/2022 z 23 marca 2022 r. (akta kontroli str.1) |

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji (dalej: Minister), działając zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym³ powołał skład osobowy Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (dalej: Komisja), zarządzeniem ustalił regulamin działania Komisji⁴ (dalej: Regulamin), strukturę organizacyjną Komisji oraz na dwunastu liczbę stałych członków Komisji.

W Regulaminie Komisji Minister potwierdził jej status ustawowy jako niezależnego organu, określił zakres jej działania, a także wprowadził wzory dokumentów niezbędnych do realizacji zadań przez Komisję. Ponadto, Minister realizując ustawowy obowiązek zapewnienia z części budżetu państwa, której jest dysponentem środków na prowadzenie działalności Komisji określił w Regulaminie, że koszty jej działalności będą ujęte w planie wydatków Komisji.

Minister zapewniał środki finansowe na działalność Komisji. Począwszy od planu wydatków na 2021 r., ustalanie planu finansowego Komisji stanowiło element składowy wszystkich etapów planowania budżetu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji (dalej Ministerstwo). Minister monitorował realizację wydatków środków publicznych przez Komisję.

Po odejściu z Komisji trzech członków stałych Minister nie uzupełnił jej składu osobowego. Spowodowało to, że przez ponad 8 miesięcy (w okresie od 28 września 2021 r. do dnia zakończenia kontroli NIK) Komisja funkcjonowała w zaledwie dziewięcioosobowym składzie. Obniżało to gotowość Komisji do wykonywania jej ustawowych zadań.

Niektóre regulacje wewnętrzne, obowiązujące w Ministerstwie, do stosowania których Minister zobowiązał Komisję, nie uwzględniały ustawowego statusu prawnego Komisji jako niezależnego organu kolegialnego. Skutkowało to ograniczeniami organizacyjnymi w sprawach podróży służbowych Przewodniczącego Komisji, który musiał uzyskiwać na nie zgodę dyrektora generalnego Ministerstwa.

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Dz.U. z 2021 r. poz.1984 ze zm.

⁴ Zarządzenie Nr 3 Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 stycznia 2020 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych - Dz. Urz. MSWiA poz. 2.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego.

OBSZAR

1. Sposób realizacji przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, zadań określonych przepisami ustawy o transporcie kolejowym w zakresie dotyczącym Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

Opis stanu faktycznego

1.1. Powoływanie członków Komisji

Minister 1 listopada 2019 r., został zobowiązany do podejmowania działań w zakresie powoływania i odwoływania członków stałej i niezależnej Komisji⁵. Minister zgodnie z przepisami art. 28a ustawy o transporcie kolejowym powołał członków Komisji w tym jej Przewodniczącego. Członkowie Komisji spełniali formalne wymogi ustawowe w zakresie przygotowania zawodowego i wykształcenia.

(akta kontroli str. 2-61)

W okresie objętym kontrolą z dwunastoosobowego składu Komisji odeszło trzech członków stałych Komisji (przejścia na emeryturę lub wypowiedzenia stosunku pracy na własną prośbę). W związku z powyższym od 28 września 2021 r. do dnia zakończenia kontroli Komisja działała w składzie dziewięcioosobowym.

(akta kontroli str. 2-107, 155-162)

1.2. Wyodrębnienie organizacyjne i funkcjonalne Komisji

Od 1 listopada 2019 r. obowiązywał regulamin działania Komisji nadany przez Ministra, który określał sposób funkcjonowania Komisji jako niezależnego organu kolegiального. W Regulaminie tym Minister określił również zadania członków Komisji i wzory dokumentów wykorzystywanych przy realizacji zadań ustawowych przez Komisję.

Zadanie prowadzenia obsługi organizacyjnej i biurowej Komisji należało w Ministerstwie do Departamentu Ochrony Ludności i Zarządzania Kryzysowego. Siedzibą Komisji pozostał budynek Ministerstwa Infrastruktury w Warszawie przy ul. Chałubińskiego 4/6. Obsługę Komisji realizowały także inne wyspecjalizowane komórki organizacyjne Ministerstwa w ramach swojej własności np.: Biuro Kadr, Szkolenia i Organizacji, Biuro Administracyjno-Finansowe (następnie podzielone na: Biuro Finansowe i Biuro Administracyjne) oraz Departament Teleinformatyki i Departament Prawny.

Biuro Administracyjne realizowało obsługę Komisji w trzech obszarach:

- dokonywało rozliczeń kosztów eksploatacyjnych za powierzchnie biurowe zajmowane przez Komisję w lokalizacjach, wykorzystywanych na siedzibę Komisji i jej oddziałów⁶,

⁵ Przepisy ustawy o transporcie kolejowym zostały zmienione przepisami ustawy z dnia 30 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. poz.1973), które weszły w życie 1 listopada 2019 r.

⁶ siedziba główna - na podstawie Porozumienia w sprawie użyczenia nr BAF-P-2/2019 z dnia 12 grudnia 2019 r. comiesięcznie rozliczane są koszty zajmowanych pomieszczeń oraz miejsc parkingowych Komisji w budynku Ministerstwa Infrastruktury przy ul. Chałubińskiego 4/6 w Warszawie. Koszty dotyczą w szczególności energii elektrycznej i ciepłej, wywozu odpadów komunalnych, dostarczania wody i odprowadzania ścieków, usług sprzątkowania pomieszczeń, konserwacji pomieszczeń i infrastruktury, dostarczania internetu, itp.; oddział w Poznaniu - umowa najmu z dnia 7 lutego 2020 r. (dla nieruchomości w Poznaniu przy ul. Składowej 4 - zawarta z firmą prywatną) - comiesięcznie rozliczane są koszty czynszu oraz ryczałt za media, świadczenia,

- zapewniało Komisji sprzęt kwaterunkowy i materiały, w tym artykuły biurowe, papier ksero, kalendarze, prasę, książki, pieczątki, wodę pitną oraz inne wyposażenie biurowe z wyłączeniem sprzętu informatyki i łączności. Zapewniało również obsługę poligraficzną oraz obsługę spotkań i narad Komisji. Ponadto, realizowało zapotrzebowanie Komisji na środki ochrony osobistej, środki higieny indywidualnej oraz odzież i obuwie robocze, jak również przekazywało listy do wypłaty ekwiwalentu pieniężnego za używanie odzieży własnej i jej pranie.
- zapewniało obsługę transportową Komisji i pokrywało koszty eksploatacji samochodów przekazanych do użytkowania Komisji. W dyspozycji Komisji znajdowały się cztery pojazdy - 2 samochody marki Toyota, rok produkcji 2019, samochód marki Opel, rok produkcji 2006 i samochód marki Mercedes-Benz, rok produkcji 2003. Samochody te prowadzili samodzielnie członkowie Komisji. Przeglądy i naprawy realizowane były przez zewnętrzne serwisy na zlecenie Biura Administracyjnego. Obsługa codzienna tych samochodów realizowana była przez członków Komisji, którzy je użytkowali.

Do wyłącznej obsługi administracyjno-biurowej Komisji w jej siedzibie głównej w Warszawie został oddelegowany pracownik Departamentu Ochrony Ludności i Zarządzania Kryzysowego. Pracownik ten prowadził obsługę biurową, ewidencję mienia Komisji oraz sprawy związane z zamówieniami publicznymi na rzecz Komisji.

(akta kontroli str. 2-13, 50-61, 104-105, 108-153, 155-162)

Regulamin działania Komisji określał w § 28 ust. 4, że Komisja działała zgodnie z przepisami wewnętrznymi obowiązującymi w Ministerstwie. Do tych regulacji wewnętrznych Ministerstwa należało m.in. Zarządzenie Nr 21 Dyrektora Generalnego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 30 lipca 2020 r. w sprawie podróży służbowych na obszarze kraju pracowników Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji zmienione zarządzeniem Nr 33 z dnia 22 grudnia 2021 r. oraz Zarządzenie Nr 22 Dyrektora Generalnego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 30 lipca 2020 r. w sprawie podróży służbowych poza granice kraju pracowników Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

(akta kontroli str. 62-78, 104-105, 108-113, 152-153, 155-162)

1.3. Zapewnienie środków finansowych na prowadzenie działalności Komisji i jej obsługę

Zgodnie z przepisami art. 28d ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym do Ministra należało zapewnienie środków finansowych na prowadzenie działalności Komisji i jej obsługę. Środki na finansowanie kosztów obsługi Komisji w 2019 r. zostały przeniesione do Ministerstwa rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 grudnia 2019 r. w sprawie dokonania przeniesień niektórych planowanych wydatków budżetowych, w tym kwot wynagrodzeń, określonych w ustawie budżetowej na rok 2019⁷. Prezes Rady Ministrów dokonał przeniesienia planowanych wydatków budżetowych w kwocie 427 tys. zł (w tym: wynagrodzenia - 242 tys. zł) z części 39 - Transport do części 42 - Sprawy wewnętrzne. Środki w części 42 przeznaczone na finansowanie kosztów obsługi Komisji w 2020 r. w kwocie 2.383 tys. zł (w tym: wynagrodzenia - 1.646 tys. zł), zostały ujęte w przyjętym przez Radę Ministrów 23

korzystanie z infrastruktury i miejsca parkingowe. Koszty energii elektrycznej rozliczane są na podstawie porozumienia z Ministerstwem Infrastruktury.

oddział w Katowicach - umowa najmu nr PKBWK-U-56/17 z dnia 5 maja 2017 r. (dla nieruchomości w Katowicach przy ul. Rolnej 43 - zawarta z Wyższą Szkołą Techniczną w Katowicach) comiesięcznie rozliczane są koszty czynszu oraz miejsc parkingowych, monitoringu, ochrony, usług sprzątania i dostawy internetu.

⁷ Dz. U. z 2019 r. poz. 2491.

grudnia 2019 r. projekcie ustawy budżetowej na rok 2020. W związku z przejściem obsługi finansowej Komisji przez Ministerstwo dopiero od 1 listopada 2019 r., nie prowadziło ono – obowiązującego w Ministerstwie procesu planowania środków finansowych przeznaczonych na funkcjonowanie Komisji w 2020 r. Ustalanie planu finansowego Komisji stanowiło element składowy wszystkich etapów planowania budżetu Ministerstwa, począwszy od planu finansowego na 2021 r.

Środki na realizację zaplanowanych zadań przekazywane były do dyspozycji poszczególnych komórek organizacyjnych Ministerstwa, w tym komórek tzw. obsługowych, które realizowały zadania dotyczące wszystkich komórek Ministerstwa, m.in.:

- Biuro Kadr, Szkolenia i Organizacji w zakresie szkoleń, świadczeń wynikających z przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy, odpisu na zakładowy fundusz świadczeń socjalnych,
- Departament Spraw Międzynarodowych i Migracji w zakresie usług tłumaczeniowych i wyjazdów zagranicznych,
- Departament Teleinformatyki w zakresie obsługi informatycznej,
- Biuro Administracyjne w zakresie obsługi administracyjnej, transportowej, wyposażenia stanowisk pracy,
- Biuro Finansowe w zakresie wynagrodzeń i pochodnych od wynagrodzeń.

Na każdy rok budżetowy z okresu 2021-2022 do dyspozycji Komisji przyznano środki Finansowe w następującej wysokości (bez wynagrodzeń):

- 2021 rok – 110 tys. zł – Przewodniczący Komisji wnioskował o 400 tys. zł, w tym 150 tys. zł na zakup samochodu służbowego;
- 2022 rok – 70 tys. zł. – Przewodniczący wnioskował o 490 tys. zł, w tym 250 tys. zł na zakup samochodów służbowych.

W planach finansowych Komisji niższe niż wnioskowane przez Przewodniczącego Komisji kwoty dotyczyły w szczególności grupy wydatków bieżących, w tym:

- wykonywanie ekspertyz, analiz, itp. (§ 4390 klasyfikacji budżetowej),
- wynagrodzeń bezosobowych z puli których zabezpiecza się np. wypłaty wynagrodzeń członkom doraźnym PKBWK w przypadku ich zatrudnienia lub powoływanym ekspertom (§ 4170 klasyfikacji budżetowej),
- środki na zakupy inwestycyjne (§ 6060 klasyfikacji budżetowej), w tym przypadku na samochody służbowe na potrzeby Komisji.

Wydatki na funkcjonowanie Komisji ponoszone były w ramach środków dysponenta III stopnia Ministerstwa. W Ministerstwie właściwie funkcjonował system monitorowania realizacji wydatków środków publicznych.

Minister wyjaśnił, że: „(...) w przypadku wystąpienia konieczności zwiększenia wydatków, np. we wskazanych powyżej paragrafach, dysponent III stopnia może dokonywać przesunięć środków finansowych między paragrafami lub między komórkami organizacyjnymi w MSWiA. (...) umiejscowienie Komisji w strukturach Ministerstwa oparte było na odpowiednich przepisach dotyczących gospodarnego i oszczędnego wydatkowania środków finansowych z budżetu państwa.”

(akta kontroli str. 2-3, 9-10, 50-61, 77-109, 111-113, 152-153, 157-162)

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

1. Minister od 28 września 2021 r. do 31 maja 2022 r.⁸, nie powołał trzech członków stałych Komisji, brakujących do jej pełnego składu⁹, co stanowiło naruszenie przepisu art. 28 a ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym Minister był zobowiązany do powoływania członków stałych Komisji, po zasięgnięciu opinii Przewodniczącego Komisji.

Minister wyjaśnił, że „Komisja, jako organ niezależny, nie zwracała się do MSWiA o przeprowadzenie naboru na wolne stanowiska oraz nie występowała o wsparcie w prowadzeniu takiego naboru.” Ponadto Minister wyjaśnił, że „PKBWK samodzielnie przeprowadza nabór na wakujące stanowiska pracy, a MSWiA dostarcza jedynie wsparcia technicznego i administracyjno-biurowego (np. zamieszczenie ogłoszenia czy obsługa sekretarsko - biurowa)” (...) „Podstawową barierą pozyskania kandydatów do pracy w Komisji jest niski poziom wynagrodzenia oferowany członkom stałym PKBWK w stosunku do wynagrodzeń oferowanych przez podmioty rynku kolejowego.”

(akta kontroli: str. 2-7, 49, 62-76, 145-151, 155, 159)

NIK nie podziela stanowiska Ministra, ponieważ przepis ustawy o transporcie kolejowym (art. 28a ust. 8) stanowi wprost, że to właśnie Minister powołuje członka stałego Komisji. Przy tym przepisy ww. ustawy oraz treść Regulaminu działania Komisji nie przewidują przeprowadzania naboru członków na wakujące stanowiska przez tę Komisję. Niewywiązanie się przez Ministra z realizacji powyższego obowiązku ustawowego obniżało gotowość Komisji do wykonywania jej ustawowych zadań.

2. Niektóre regulacje wewnętrzne obowiązujące w Ministerstwie nie uwzględniały niezależnego statusu Komisji, określonego przepisami ustawy o transporcie kolejowym, natomiast zgodnie z § 28 ust. 4 Regulaminu Komisja była zobowiązana do ich stosowania. W szczególności w zarządzeniu Nr 21 Dyrektora Generalnego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 30 lipca 2020 r. w sprawie podróży służbowych na obszarze kraju pracowników Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz w zarządzeniu Nr 22 Dyrektora Generalnego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 30 lipca 2020 r. w sprawie podróży służbowych poza granice kraju pracowników Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, przewidziano procedury uzyskiwania zgody na wyjazdy służbowe przez Przewodniczącego Komisji, analogiczne jak dla kierowników jednostek komórek organizacyjnych Ministerstwa, a nie jak dla kierownika niezależnej jednostki, której obsługę ma zapewnić Ministerstwo. Wprowadzenie ww. procedur było działaniem nierzetelnym, gdyż uzależniało Komisję od Dyrektora Generalnego Ministerstwa.

Minister wyjaśnił że: Podobne zapisy funkcjonowały w poprzednich regulaminach działania Komisji, obowiązujących w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa.

Ponadto, „(...) w ocenie MSWiA uregulowane w § 3 ust. 2 pkt 9 zarządzenia Nr 21 z dnia 30 lipca 2020 r. uprawnienie Dyrektora Generalnego MSWiA (albo osoby przez niego upoważnionej) do podpisania druku o nazwie „Polecenie wyjazdu

⁸ Dzień zakończenia czynności kontrolnych NIK.

⁹ Minister przez 8 miesięcy nie uzupełnił składu Komisji, która działała w składzie 9 członków stałych zamiast 12. Liczba członków Komisji została określona przez Ministra w Załączniku nr 2 do Regulaminu działania tej Komisji.

służbowego" (na obszarze kraju) dla Przewodniczącego PKBWK, jak również uregulowane w § 4 ust. 3 pkt 8 zarządzenia Nr 22 z dnia 30 lipca 2020 r. uprawnienie właściwego członka Kierownictwa Ministerstwa (lub osoby przez niego upoważnionej) do akceptacji wniosku Przewodniczącego PKBWK o zgodę na podróż służbową poza granice kraju, nie stanowi ani nie ma na celu ograniczenia jego niezależności w realizacji zadań Komisji, a jest rozwiązaniem technicznym, porządkowym, analogicznym do przypadków wniosków innych osób występujących o takie zgody i służącym realizacji zadań związanych z dysponowaniem środkami budżetowymi. Omawiane rozwiązanie służy zatem ujednoczeniu kwestii podróży służbowych PKBWK i ich rozliczania z procedurami obowiązującymi w tym obszarze w Ministerstwie, zgodnie z ww. § 29 ust. 1 Regulaminu Działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych."

Minister, wyjaśnił również że: (...) delegację ustawową wykonuje zarządzenie nr 3 Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 31 stycznia 2020 r. w sprawie regulaminu działania państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, który w § 28 pkt 4 wskazuje, że Komisja działa zgodnie z przepisami wewnętrznymi obowiązującymi w Ministerstwie. Należy wskazać, że PKBWK nie jest odrębną jednostką sektora finansów publicznych. Nie dysponuje swoimi środkami, tylko funkcjonuje w strukturze organizacyjnej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw wewnętrznych i tym samym realizuje swoje zadania przy „użyciu” środków budżetowych dysponenta III stopnia."

NIK nie podziela stanowiska Ministra, ponieważ od 1 listopada 2019 r. Komisja zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym jest innym – niezależnym organem kolegiatnym a nie jak przed zmianą tej ustawy komisją działającą przy ministrze do spraw transportu, wykonującą swoje zadania w imieniu ministra. Minister właściwy do spraw wewnętrznych został ustawowo zobowiązany do wyodrębnienia organizacyjnego, funkcjonalnego i finansowego Komisji (art. 28d ustawy o transporcie kolejowym). Komisja jako niezależny organ kolegiatny powinna mieć zatem zapewnioną obsługę przez urząd obsługujący Ministra a nie funkcjonować w strukturach Ministerstwa (tj. urzędu obsługującego Ministra) jako jedna z komórek organizacyjnych tego Ministerstwa.

(akta kontroli: str. 157 – 160, 162)

IV. Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące wnioski:

Wnioski

1. Zapewnienie prowadzenia działalności przez Komisję w pełnym składzie poprzez bieżące uzupełnianie jej składu osobowego w celu wykorzystania pełnego potencjału komisji do wykonywania jej ustawowych zadań.
2. Usytuowanie Komisji i jej członków gwarantujące prowadzenie jej obsługi ze strony Ministerstwa bez stwarzania ryzyka naruszenia niezależności Komisji.

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 Prezesa NIK. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych 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, 6 października 2022 r.

Prezes
Najwyższej Izby Kontroli
Marian Banaś

/-/

.....
podpis

Zmian w wystąpieniu pokontrolnym
dokonał: Marek Maj p.o. Dyrektor
Departamentu Infrastruktury NIK

MMaj

.....
podpis

