



01095816

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Białymstoku

LBI.410.003.05.2016  
P/16/028

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Białymstoku  
ul. Akademicka 4, 15-267 Białystok  
T +48 85 874 81 00, F +48 85 874 81 33  
[lbi@nik.gov.pl](mailto:lbi@nik.gov.pl)



## I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/16/028 – Dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Białymstoku
Kontrolerzy	Maciej Brzosko, starszy inspektor kp., upoważnienie do kontroli nr 99675 z dnia 16 marca 2016 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Polski Związek Motorowy Okręgowy Zespół Działalności Gospodarczej Sp. z o.o. w Białymstoku (Al. Jana Pawła II 52, 15-703 Białystok) <sup>1</sup>
Kierownik jednostki kontrolowanej	Józef Fiedorowicz, Prezes Zarządu <sup>2</sup> (dalej zwany Prezesem PZMOT) (dowód: akta kontroli str. 3-4)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości<sup>3</sup>, spełnienie przez PZMOT obowiązujących wymagań w zakresie prowadzenia Stacji Kontroli Pojazdów<sup>4</sup>.

### Uzasadnienie oceny ogólnej

Ocenę pozytywną uzasadnia w szczególności przygotowanie stacji do przeprowadzania badań technicznych pojazdów pod względem posiadanego wyposażenia oraz warunków lokalowych, odpowiadających przepisom ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>5</sup>.

Stwierdzone nieprawidłowości polegały na:

- braku dokumentacji techniczno-ruchowej wyciągu spalin,
- braku archiwizacji i przechowywania danych i informacji zawartych w rejestrze badań technicznych pojazdów na nośniku informatycznym przez okres 5 lat,
- umieszczeniu w widocznym miejscu SKP nieaktualnego wykazu diagnostów.

NIK negatywnie ocenia przeprowadzenie badania technicznego pojazdu przez uprawnionego diagnostę, zatrudnionego w Stacji.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego

### 1. Spełnienie wymagań określonych w art. 83 ust. 3 ustawy prd

### Opis stanu faktycznego

Na dzień rozpoczęcia kontroli, tj. 21 marca 2016 r. PZMOT prowadził w Suwałkach podstawową SKP o numerze BS/018/P. Zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 83 ust. 3 ustawy prd przedsiębiorca m.in.:

- posiadał siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- nie był przedsiębiorcą w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość,
- Prezes Zarządu nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom,

<sup>1</sup> Dalej „PZMOT” lub „Przedsiębiorca”.

<sup>2</sup> Od 29 kwietnia 2015 r.

<sup>3</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

<sup>4</sup> Badaniami kontrolnymi objęto Stację Kontroli Pojazdów o numerze BS/018/P ul. Ul. Waryńskiego 26B, 16-400 Suwałki, dalej: „SKP” lub „Stacja”.

<sup>5</sup> Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm., dalej: „ustawa prd”.

Przedsiębiorca spełniał powyższe warunki zarówno w chwili wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP prowadzonego przez Prezydenta Miasta Suwałki<sup>6</sup>, tj. w dniu 9 stycznia 2012 r., jak i w dniu rozpoczęcia kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 5-11, 88, 121)

SKP oznaczona była na zewnątrz szyldem barwy niebieskiej z białymi napisami zawierającymi kod rozpoznawczy SKP, rodzaj stacji i godziny jej otwarcia. W SKP znajdowały się m.in.:

- instrukcje obsługi urządzeń i przyrządów stanowiących wyposażenie stacji, sporządzone w języku polskim,
- informacje dotyczące kryteriów oceny badanych pojazdów,
- obowiązujące przepisy prawne określające wymagania dotyczące warunków technicznych i badań technicznych pojazdów, zgodnie z zakresem przeprowadzanych przez SKP badań,
- kopia decyzji w sprawie pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego, o której mowa w art. 59 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane<sup>7</sup>.

W widocznym miejscu SKP wywieszono były: kopia zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP, tabela opłat, wykaz czynności kontrolnych oraz metod i kryteriów oceny stanu technicznego pojazdów, a także wykaz diagnostów.

Dokumenty oraz pieczętki związane z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów przechowywane były w metalowej szafie na terenie SKP i zabezpieczone przed dostępem osób nieuprawnionych.

Na dzień rozpoczęcia kontroli, SKP zatrudniała trzech uprawnionych diagnostów o numerach uprawnień: BS/D/0028, BS/D/0047 oraz BSE/D/0007, a ich uprawnienia były zgodne z zakresem badań Stacji. Diagnosty wyposażeni byli w identyfikatory zawierające imię, nazwisko, zdjęcie, kod rozpoznawczy Stacji oraz numer uprawnienia diagnosty.

(dowód: akta kontroli str. 15-18, 106-114)

Wjazd oraz cały teren wokół Stacji wykonany był z kostki brukowej. SKP posiadała jedno zewnętrzne (do pomiarów akustycznych) i jedno wewnętrzne stanowisko kontrolne w zakresie badania pojazdów oznaczonych symbolami A, B, T, E. SKP posiadała wyznaczone cztery miejsca parkingowe przeznaczone dla pojazdów oczekujących na badania techniczne. Warunki lokalowe spełniały wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów<sup>8</sup>. Warunki lokalowe poświadczono były decyzją Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego<sup>9</sup> Nr TDT-P-1446/11 z 15 grudnia 2011 r. (ważna 5 lat od daty wydania)<sup>10</sup>. Od chwili wydania decyzji nie nastąpiła zmiana stanu faktycznego w ww. zakresie wymagająca poświadczenia nową decyzją. (dowód: akta kontroli str. 15-18, 106-114)

SKP posiadała wyposażenie kontrolno-pomiarowe odpowiednie dla podstawowej SKP. Wyposażenie to nie uległo zmianie w stosunku do wykazu urządzeń zawartych w protokole z oględzin i badań SKP nr TDT-12/91/11 z 14 grudnia 2011 r. sporządzonym przez inspektorów TDT, na podstawie którego została wystawiona decyzja Dyrektora TDT. Wszystkie urządzenia posiadały wymagane oznaczenia CE oraz certyfikaty jednostek akredytowanych. Wieloskładnikowy analizator spalin silników o zapłonie iskrowym posiadał legalizację ważną do 31 lipca 2016 r., zaś przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu - do 31 grudnia 2017 r. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe będące na wyposażeniu SKP podlegało okresowej kontroli eksploatacyjnej w styczniu 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 106-114)

<sup>6</sup> Dalej: „rejestr przedsiębiorców”.

<sup>7</sup> Dz. U. z 2016 r., poz. 290.

<sup>8</sup> Dz. U. Nr 40, poz. 275, dalej: „rozporządzenie o wymaganiach wobec SKP”.

<sup>9</sup> Dalej: „Dyrektor TDT”.

<sup>10</sup> Dalej: „decyzja Dyrektora TDT”.

Ustalono  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. W wykazie diagnostów umieszczonym w widocznym miejscu w SKP wykazano diagnostę (nr uprawnienia BS/D/0038), który na dzień rozpoczęcia kontroli w Stacji nie był w niej zatrudniony, co było niezgodne z §16 pkt. 4 rozporządzenia o wymaganiach wobec SKP, który stanowi, że wykaz ten powinien obejmować diagnostów przeprowadzających badania techniczne pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 15-18, 106-114)

Prezes PZMOT wyjaśnił, że brak aktualnego wykazu diagnostów był przeoczeniem.

(dowód: akta kontroli str. 119-120)

2. Na wyposażeniu Stacji brakowało dokumentacji techniczno-ruchowej wyciągu spalin, co było niezgodne §8 ust. 1 pkt. 1 rozporządzenia o wymaganiach wobec SKP.

(dowód: akta kontroli str. 15-18, 106-114)

Prezes PZMOT wyjaśnił: „*Ta dokumentacja była przy projekcie i przy odbiorze budynku. Wyposażeniem Stacji zajmowała się firma zewnętrzna natomiast te wentylatory i wyciągi montowali budowlańcy, którzy budowali tę stację. Na ten moment dokumentów tych nie znajduję, gdyż są w dokumentach odbiorowych stacji*”.

(dowód: akta kontroli str. 119-120)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli zauważa, że:

1. Dwa z czterech miejsc parkingowych przeznaczonych dla pojazdów oczekujących na badania techniczne były zajęte przez pojazdy nie oczekujące na badania. Ponadto, stanowisko zewnętrzne do pomiarów akustycznych było częściowo zastawione przez pojazdy nie oczekujące na badanie.

(dowód: akta kontroli str. 15-18, 106-114)

Prezes PZMOT wyjaśnił: „*Mamy problemy w tym względzie. Miejsca oznaczone są zakazem parkowania. Uczulam diagnostów w tej kwestii, by zwracali uwagę na zastawianie tych miejsc, jednak nie zawsze uda się tego przypilnować*”.

(dowód: akta kontroli str. 119-120)

2. Alarmowy czujnik niedopuszczalnego poziomu stężenia tlenu węgla, w który wentylacja mechaniczna nawiewno-wywiewna była wyposażona (zgodnie z §15 pkt. 4 rozporządzenia o wymaganiach wobec SKP) i który automatycznie uruchamia tryb awaryjny wentylacji – nie włączał wentylacji nawiewnej.

(dowód: akta kontroli str. 106-114)

Prezes PZMOT wyjaśnił: „*Wydaje mi się, że w momencie budowania stacji nie było obowiązku by wentylacja nawiewna uruchamiała się automatycznie w trybie awaryjnym. Sprawdzimy wentylację nawiewno-wywiewną w celu zlokalizowania przyczyn nie uruchamiania się nawiewu*”.

(dowód: akta kontroli str. 119-120)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, spełnianie przez PZMOT wymagań określonych w art. 83 ust. 3 ustawy prd.

## 2. Prawidłowość wykonywania badań technicznych pojazdów

Opis stanu  
faktycznego

W toku kontroli NIK, w SKP, 30 marca 2016 r., uprawniony diagnosta o numerze uprawnienia BSE/D/0007 przeprowadził okresowe badanie techniczne pojazdu osobowego marki Volkswagen Bora. W toku badania technicznego pojazdu diagnosta w sposób prawidłowy dokonał:

- identyfikacji pojazdu,
- sprawdzenia układu kierowniczego,
- sprawdzenia podwozia i elementów przymocowanych do podwozia,
- sprawdzenia innego wyposażenia.

Po wykonanym badaniu, uprawniony diagnosta wydał właścicielowi pojazdu zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym (nr 00415/16) z wynikiem pozytywnym, dokonał wpisu w dowodzie rejestracyjnym oraz pobrał opłatę za wykonane badanie techniczne. Badanie zostało wpisane do rejestru badań technicznych prowadzonego w formie elektronicznej.

(dowód: akta kontroli str. 106-114)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

W dniu 30 marca 2016 r., w toku wykonywania przez diagnostę Antoniego L. (nr uprawnienia: BSE/D/0007) okresowego badania technicznego pojazdu marki Volkswagen Bora, uprawniony diagnosta:

- nie obliczył wskaźnika skuteczności hamowania (urządzenie pomiarowe obliczało ten wskaźnik automatycznie jednak diagnosta nie wprowadził wymaganych danych do urządzenia),
- nie wykonał pomiaru światłości świateł drogowych,
- kontrolę emisji spalin wykonał prawidłowo dopiero po zwróceniu uwagi przez powołanego biegłego, zaś po wykonanym badaniu nie odniósł się do uzyskanych wyników w wydanym zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym – emisja zanieczyszczeń gazowych przekraczała wartości maksymalne określone w rozporządzeniu o wymaganiach wobec SKP.

Tym samym, badanie okresowe ww. pojazdu oraz interpretacja wyników przeprowadzone przez Antoniego L. – uprawnionego diagnostę o numerze uprawnienia BSE/D/0007 były nieprawidłowe, co było niezgodne §6 ust. 2 oraz załącznikiem nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach<sup>11</sup>. (dowód: akta kontroli str. 106-114)

Diagnosta przeprowadzający badanie wyjaśnił m.in.: „Powiniennem obliczyć wskaźnik skuteczności hamowania, a w tym celu w programie używanym do wykonywania badania technicznego zapomniałem wstawić masę całkowitą pojazdu, przez co nie został obliczony wskaźnik skuteczności hamowania w programie. Wyniki tych pomiarów były pozytywne, z tym, że nie było tam wstawionego wskaźnika skuteczności hamowania. Jak biegły zwrócił mi na to uwagę to wliczyłem ten wskaźnik na kalkulatorze i wynik był powyżej 50%. Przed podbiciem pieczętki w dowodzie ja to obliczyłem. Jestem przekonany, że pomiar światłości świateł drogowych wykonałem i wynik był pozytywny. Światłość świateł drogowych przekraczała w sumie 30 kcd. W przypadku emisji zanieczyszczeń spalin zapomniałem wstawić tę usterkę do zaświadczenia”.

Według opinii biegłego<sup>12</sup>, diagnosta w toku badania pojazdu nie obliczył wskaźnika skuteczności hamowania oraz nie wykonał pomiaru światłości świateł drogowych.

Ponadto, diagnosta w odpowiedzi na pytanie o przyczynę dopuszczenia pojazdu do ruchu po drogach publicznych wyjaśnił: „Wydruk ścieżki był pozytywny, byłem przekonany, że badanie było wykonane prawidłowo. Jeżeli chodzi o analizator spalin myślałem, że błędny pomiar wynikał z winy urządzenia. Badanie spalin wykonałem dwukrotnie. Podstawowe parametry spalin były prawidłowe”.

(dowód: akta kontroli str. 106-114, 117-118)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie przeprowadzenie badania technicznego przez uprawnionego diagnostę, zatrudnionego przez PZMOT.

### 3. Prawidłowość prowadzenia wymaganej dokumentacji

Opis stanu  
faktycznego

3.1. Przedsiębiorca posiadał dokumenty dotyczące wykazania spełnienia warunków wymaganych do prowadzenia SKP, w tym m.in. aktualne poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych wydawane przez Dyrektora TDT (zagadnienie szerzej opisane w pkt 1 niniejszego wystąpienia pokontrolnego) oraz zaświadczenie o wpisie do rejestru przedsiębiorców (wywieszane w widocznym miejscu SKP).

<sup>11</sup> Dz. U. z 2915 r., poz. 776 ze zm., dalej: „rozporządzenie o badaniach technicznych pojazdów”.

<sup>12</sup> Krzysztof Krakowski posiadający wykształcenie wyższe techniczne o specjalności transport samochodowy, powołany w charakterze biegłego w trybie art. 49 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2015 r., poz. 1096).

Ponadto, aktualny odpis Krajowego Rejestru Sądowego (aktualny na dzień rozpoczęcia kontroli) potwierdzał, że PZMOT nie był przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość. Z oświadczenia z 2 stycznia 2012 r. złożonego z wnioskiem o wpis do rejestru przedsiębiorców wynikało, że ówczesny Prezes Zarządu nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom.

W dniu 7 stycznia 2016 r. Prezes poinformował Urząd Miejski w Suwałkach, że z dniem 31 grudnia 2015 r. ustało zatrudnienie diagnosty o nr uprawnienia BS/D/0038, czym przedsiębiorca spełnił obowiązek określony w art. 65 ust. 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej<sup>13</sup>, tj. zgłaszania (udokumentowanego) zmian danych wpisanych do rejestru przedsiębiorców w terminie 14 dni od dnia zajścia zdarzenia, które spowodowało zmianę tych danych.

(dowód: akta kontroli str. 15-18, 88-94, 121)

Rejestr badań technicznych pojazdów prowadzony był za pomocą programu do obsługi SKP – „PATRONAT” ITS Warszawa. Wpisy do rejestru badań technicznych za okres od 14 do 19 marca 2016 r. – pozycje rejestru od 00332/16 do 00363/16 zawierały takie informacje jak: numer kolejny wpisu, data badania technicznego, oznaczenie pojazdu (marka, typ, model handlowy), numer rejestracyjny pojazdu, seria i numer dowodu rejestracyjnego, numer VIN, informacje dotyczące uiszczenia opłaty ewidencyjnej, rodzaj paliwa, rodzaj pojazdu, data pierwszej rejestracji w kraju/za granicą, termin następnego badania technicznego, wynik badania, imię, nazwisko diagnosty, nr uprawnienia, uwagi w postaci np. informacje dotyczące wyposażenia pojazdu w zamontowane urządzenie techniczne z podaniem numeru i daty wystawienia protokołu i decyzji dopuszczającej urządzenie do eksploatacji wydanej przez właściwy organ dozoru technicznego lub np. zapis informujący o braku w dowodzie rejestracyjnym miejsca przeznaczonego na odpowiedni wpis.

(dowód: akta kontroli str. 19-23)

Wzór zaświadczeń o przeprowadzonym badaniu technicznym (numery od 00332/16 do 00363/16 za ten sam okres jak rejestr badań technicznych) były zgodne z załącznikiem nr 3 do rozporządzenia o badaniach technicznych pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 24-86)

Ewidencja pobranej opłaty ewidencyjnej była generowana z programu do obsługi SKP. W 2015 roku opłata była pobierana i przekazywana na bieżąco.

(dowód: akta kontroli str. 15-18, 95-105)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Przedsiębiorca nie archiwizował i nie przechowywał danych i informacji z rejestru badań technicznych na nośniku informatycznym przez okres 5 lat, co było niezgodne z §5 ust. 4 rozporządzenia o wymaganiach wobec SKP. (dowód: akta kontroli str. 15-18, 106-114)

Prezes PZMOT wyjaśnił: „Archiwizacji na nośniku informatycznym dokonuje diagnosta Jaworowski na koniec swojej zmiany – takie było moje zalecenie. Możliwe, że Pan Antoni L. po prostu nie wiedział o tym i nie był w stanie w toku kontroli wykazać faktu archiwizacji tych danych”. (dowód: akta kontroli str. 119-120)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli zauważa, że z 31 badanych wpisów do rejestru badań technicznych, wpis o numerze 00336/16 nie zawierał symbolu rodzaju paliwa oraz przebiegu pojazdu poddanego okresowemu badaniu technicznemu (również w wydanym zaświadczeniu o wykonanym badaniu technicznym nie wskazano przebiegu pojazdu), zaś wpis o numerze 00356/16 nie zawierał informacji o wydanym zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym. Wpisanie tych danych było wymagane zgodnie

<sup>13</sup> Dz. U. z 2015 r. poz. 584 ze zm.

z pkt 2 ppkt 12 i 19 (w przypadku wpisu nr 00336/16) oraz z pkt 3 (w przypadku wpisu nr 00356/16) załącznika nr 8 do rozporządzenia o badaniach technicznych pojazdów. Prezes PZMOT wyjaśnił: „Jest to przeoczenie diagnostów, wzór zaświadczenia jakiś czas temu uległ zmianie i niektórzy diagnosty jeszcze popełniali błędy przy wypełnianiu rejestru i zaświadczeń.” (dowód: akta kontroli str. 19-86, 119-120)

#### Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, prawidłowość prowadzenia wymaganej dokumentacji przez PZMOT.

### IV Wniosek

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 Kontroli<sup>14</sup>, wnosi o:

1. Wyposażenie Stacji w dokumentację techniczno-ruchową wyciągu spalin.
2. Archiwizację i przechowywanie danych i informacji zawartych w rejestrze badań technicznych pojazdów na nośniku informatycznym przez okres 5 lat.
3. Umieszczenie w widocznym miejscu SKP aktualnego wykazu diagnostów.

### V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

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

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 Delegatury NIK w Białymstoku.

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 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.

Białystok, dnia 25 kwietnia 2016 r.

Kontroler  
Maciej Brzosko  
Starszy inspektor kp.

  
.....  
podpis

DYREKTOR DELEGATURY  
Najwyższej Izby Kontroli w Białymstoku  
z up. WICEDYREKTOR

Agata Ciupa  
  
.....  
podpis

<sup>14</sup> Dz. U. z 2015 r., poz. 1096.