



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Warszawie

LWA – 4101-12-04/2013
P/13/080

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Warszawie
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa
T +48 22 444 57 72, F +48 22 444 57 62
lwa@nik.gov.pl
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli

P/13/080 - Wydawanie dokumentów uprawniających do działania w lotnictwie cywilnym i wypełnianie obowiązków z nich wynikających.

Jednostka
przeprowadzająca
kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie

Kontrolerzy

1. Anna Ledzińska, starszy inspektor kp., upoważnienie do kontroli nr 87190 z dnia 27 czerwca 2013 r., w okresie od 27 czerwca do 25 września br., z przerwą w dniach 8-15 lipca br. oraz 2-6, 16-20, 26-30 września br.
2. Bartosz Pomykała, starszy inspektor kp., upoważnienie do kontroli nr 87194 z dnia 4 lipca 2013 r. w okresie od 04 lipca do 25 września br., z przerwą w dniach 05 lipca br. oraz w dniach 2-6, 16-20, 26-30 września br.
3. Jan Czarniecki, główny specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr 87194 z dnia 19 sierpnia 2013 r. w okresie od 19 do 30 sierpnia br.

(dowód: akta kontroli str. 1 - 6)

Jednostka
kontrolowana

Polskie Linie Lotnicze LOT S.A., ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa (dalej: PLL LOT S.A., Spółka lub przewoźnik)

Kierownik jednostki
kontrolowanej

Sebastian Mikosz, Prezes Zarządu PLL LOT S.A.¹

(dowód: akta kontroli str. 7)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości² zgodność prowadzonej działalności PLL LOT S.A. w zakresie przewozów lotniczych, z warunkami uzyskanych uprawnień w latach 2011-2013 (I półrocze).

Uzasadnienie
oceny ogólnej

W okresie objętym kontrolą, Spółka prowadziła działalność lotniczą na podstawie ważnych i aktualnych Certyfikatów Przewoźnika Lotniczego³ oraz Koncesji na podjęcie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego. Spółka w sposób trwały zachowywała zdolność do bezpiecznego wykonywania działalności określonej w Certyfikatach i Koncesji. PLL LOT S.A. rzetelnie i terminowo realizowały wnioski pokontrolne formułowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego (dalej ULC).

Nieprawidłowości dotyczyły nieterminowego przekazania do ULC: certyfikatów ubezpieczeniowych na lata 2011/2012 i 2012/2013, sprawozdania finansowego za 2011 r. oraz wystąpienia przypadków braku aktualności Instrukcji Operacyjnej PLL LOT S.A.

NIK ocenia negatywnie systematyczne pogorszenie sytuacji ekonomiczno-finansowej PLL LOT S.A. Strata netto zwiększyła się z 52 072 tys. zł na koniec

¹ Prezesami Zarządu PLL LOT S.A. w kontrolowanym okresie - tj. w latach 2010-2013 (I półrocze) - byli: Pan Marcin Piróg, Prezes Zarządu w okresie od 03.11.2010 r. do 13.12.2012 r., Pan Zbigniew Mazur, pełniący obowiązki Prezesa Zarządu w okresie od 13.12.2012 r. do 10.02.2013 r., Pan Sebastian Mikosz, Prezes Zarządu w okresie od 11.02.2013 r.

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

³ Air Operator Certificate dalej: certyfikat AOC.

2010 r. do 399 875 tys. zł w 2012 r. W związku z realnym ryzykiem upadłości Zarząd wystąpił do Ministra Skarbu Państwa o udzielenie pożyczki ze środków publicznych, którą otrzymał w grudniu 2012 r. w wysokości 400 000 tys. zł.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Zgodność prowadzenia działalności lotniczej z warunkami uzyskanych uprawnień

Opis stanu faktycznego

W latach 2011 - 2013 (I półrocze), przewoźnik posiadał certyfikaty: AOC Nr PL-001/09 z dnia 3 grudnia 2009 r.⁴ oraz AOC Nr PL-001/12 z dnia 6 grudnia 2012 r.⁵ (z datą ważności do 28 października 2014 r.), spełniając tym samym warunek niezbędny do rozpoczęcia i prowadzenia przewozów lotniczych, wynikający z art. 160 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze⁶. Wydanie certyfikatów poprzedzał przeprowadzony przez ULC proces certyfikacji, w wyniku którego Spółka została uznana za trwale zdolną do bezpiecznego prowadzenia operacji lotniczych na warunkach określonych w ww. certyfikatach.

(dowód: akta kontroli str. 63, 66, 169-170)

W okresie obowiązywania certyfikatu AOC z 2009 r., zgodnie z załączonymi Specyfikacjami Operacyjnymi, Spółka mogła wykonywać przewozy pasażerskie i ładunków na obszarze całego świata samolotami typu B-767 oraz na obszarze Europy, Afryki, Środkowego Wschodu i Azji samolotami typu B-737, ERJ 170, ERJ 190 i EMB-145. Ponadto przewoźnik był uprawniony do transportu lotniczego materiałów niebezpiecznych oraz do wykonywania przewozów medycznych samolotem typu B-767. Specyfikacją Operacyjną do certyfikatu AOC z 2012 r. wprowadzono nowy typ samolotu B-787 z uprawnieniami do wykonywania przewozów na obszarze całego świata (z wykluczeniem regionu polarnego).

W kontrolowanym okresie Specyfikacje Operacyjne do obowiązujących certyfikatów AOC podlegały łącznie 19 zmianom⁷. W jednym przypadku zmiana została dokonana z urzędu przez ULC⁸, w pozostałych przypadkach z inicjatywy Spółki. Zmiany dotyczyły⁹ wprowadzenia do użytkowania łącznie 10 samolotów¹⁰, dwóch nowych typów samolotów tj. ERJ - 190-200 i B-787-8 oraz zakończenia użytkowania łącznie 12 samolotów¹¹. Przewoźnik nie podejmował działań zmierzających do rezygnacji z posiadania Certyfikatu AOC, ograniczenia czasu jego ważności oraz zawieszenia.

(dowód: akta kontroli str. 57-58, 67-240, 1417)

W latach 2011-2013 (I półrocze) przewoźnik dysponował flotą umożliwiającą zapewnienie ciągłości wykonywania przewozów lotniczych. Według stanu na początek 2011 r. w użytkowaniu PLL LOT S.A. było łącznie 56 samolotów (...) ¹², a na koniec czerwca 2013 r. liczba ta wzrosła do 60 samolotów (...) ¹³.

(dowód: akta kontroli str. 242-244)

⁴ Wydany decyzją Prezesa ULC nr ULC-LOL-4-JR-430-01-226/09 z dnia 3 grudnia 2009 r.

⁵ Wydany decyzją Prezesa ULC nr ULC-LOL-2/430-0162/02/12 z dnia 6 grudnia 2012 r.

⁶ Dz. U. z 2012r., poz. 933 ze zm., dalej: ustawy Prawo lotnicze.

⁷ W tym w 2011 r. - 10 zmian; w 2012 r. - 4 zmian; w I półroczu 2013 r. - 5 zmian.

⁸ Zmiana dotyczyła korekty błędu w zakresie operacji o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi (ETOPS).

⁹ Z wyjątkiem jednej zmiany dot. zatwierdzenia wykonywania operacji CAT II i CAT IIIA samolotami ERJ-190.

¹⁰ W tym samolotów typu: EMB 195 – 5 egz., B787-8 – 4 egz., EMB 190-200 – 1 egz.

¹¹ W tym samolotów typu: B767-300 – 2 egz., B737-400 – 3 egz., B737-500 – 4 egz., B767-300 – 1 egz., EMB -145 – 2 egz.

¹² Wyłączono na podstawie art. 5 ust.2 ustawy z dnia 6 września 2001r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. Nr 112, poz.1198 ze zm.) ze względu na tajemnicę przedsiębiorstwa

¹³ Patrz: przypis 12

Zgodnie z art. 209 ust. 1 ustawy Prawo lotnicze, PLL LOT S.A. objęte były ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej - w zakresie wyspecyfikowanych ryzyk lotniczych przewoźnika i użytkownika m. in. w odniesieniu do: pasażerów, bagażu, ładunku, przesyłek pocztowych, osób trzecich, uziemienia statków powietrznych - wszystkich użytkowanych i wyszczególnionych w certyfikatach AOC samolotów. Ponadto ryzyko podlegające ubezpieczeniu obejmowało akty wojny, terroryzm, porwania, akty sabotażu, bezprawne zajęcie, konfiskatę statku powietrznego oraz rozruchy.

(dowód: akta kontroli str. 250-331)

Stosownie do załącznika III do Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego¹⁴, przewoźnik wyznaczył Kierownika Odpowiedzialnego, podległe mu osoby funkcyjne (odpowiedzialne za operacje lotnicze, system obsługi technicznej, szkolenie załóg i obsługę naziemną) oraz Kierownika Jakości. W badanym okresie nastąpiło łącznie 10 zmian na ww. stanowiskach. Wszyscy kolejni kierownicy legitymowali się podobnymi kwalifikacjami co poprzednicy i uzyskali akceptację Prezesa ULC. Każda zmiana została dokonana z zachowaniem przez Spółkę ciągłości w kierowaniu i sprawowanie nadzoru nad ww. obszarami.

(dowód: akta kontroli str. 332-335)

W PLL LOT S.A. obowiązywała Instrukcja Operacyjna¹⁵ opracowana zgodnie z powołanym wyżej Rozporządzeniem Komisji (WE) Nr 859/2008. Wszystkie części instrukcji oraz wprowadzone w nich zmiany zostały zatwierdzone przez Prezesa ULC. Ponadto w Spółce obowiązywały m.in.: Charakterystyka Zarządzania Ciągłą Zdadnością do Lotu (CAME), Podręcznik Ochrony przed atakami bezprawnej ingerencji, Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym (zawierający Program Bezpieczeństwa Lotów i Zapobiegania Wypadkom Lotniczym), Podręcznik Jakości, Instrukcja bezpieczeństwa dla pasażerów, Lista minimalnego wyposażenia. W zakresie systemu obsługi technicznej obowiązywały: Instrukcja Prowadzenia Pokładowego Dziennika Technicznego, Instrukcja Obsługi Liniowej Samolotów oraz Instrukcja Wykonywania Lotów Próbnych Kontrolowanych.

Zgodność z prawem Instrukcji Operacyjnej i CAME potwierdzały pisemne oświadczenia Kierownika Odpowiedzialnego oraz podległych mu kierowników nominowanych.

(dowód: akta kontroli str. 907-926, 1416)

Stosownie do art. 158 ust. 3 pkt 2 ustawy Prawo lotnicze, przewoźnik prowadził szkolenia pracowników odpowiedzialnych w zakresie eksploatacji, wykonywania lotów i obsługi technicznej statków powietrznych¹⁶.

(dowód: akta kontroli str. 927-942)

Spółka wykonywała działania w zakresie przewozu lotniczego na podstawie koncesji¹⁷ udzielonej, na okres 50 lat, przez Prezesa ULC 26 sierpnia 2003 r.

¹⁴ Dz. U. UE. L .2008 r., 254.1; dalej: Rozporządzenie Komisji (WE) Nr 859/2008.

¹⁵ Składająca się z części: A-zasady ogólne/podstawowe, B-zagadnienia operacyjne odnoszące się do typu samolotu, C-instrukcje i informacje dotyczące tras i lotnisk, D-szkolenia.

¹⁶ Szczegółowym badaniem realizacji szkoleń przez Spółkę, objęto łącznie 32 pracowników PLL LOT S.A., w tym 10 pilotów, 10 pracowników personelu pokładowego oraz wszystkich 12 dyspozytorów lotu.

¹⁷ Koncesja wydana decyzją Prezesa ULC nr ULC-LER-1-480/MK/321/03/4 z dnia 26 sierpnia 2003 r..

Na wniosek Spółki 22 stycznia 2013 r.¹⁸ ULC dokonał zmiany koncesji, w celu dostosowania jej treści do obowiązujących przepisów prawa lotniczego, m.in. wykreślono warunek dotyczący zabezpieczenia środków finansowych niezbędnych do prowadzenia działalności (w związku z uchycieniem w 2004 r. art. 165 ustawy Prawo lotnicze).

W latach 2011-2013 (I półrocze) PLL LOT S.A. spełniały warunki na wykonywanie przewozów lotniczych określone w koncesji oraz w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty¹⁹. Podstawową działalnością Spółki był przewóz lotniczy pasażerów, poczty i ładunku w ruchu krajowym i międzynarodowym. Przewoźnik wywiązywał się z obowiązku przekazywania do ULC sprawozdań finansowych poddanych badaniu biegłego rewidenta i posiadał ważne ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej. Zgodnie z art. 8 wyżej przywołanego Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008, Spółka powiadamiała ULC o wszystkich planach dotyczących istotnych zmian w swojej działalności, w tym m.in. o zmianach typu lub liczby użytkowanych samolotów oraz o zmianie siatki połączeń. W okresie objętym kontrolą wydana Spółce koncesja na wykonywanie przewozu lotniczego nie podlegała cofnięciu ani zawieszeniu.

(dowód: akta kontroli str. 943-954)

Monitorowanie spełnienia warunków prowadzenia działalności określonej w decyzjach Prezesa ULC w zakresie certyfikatu AOC leżało w gestii Działu Zapewniania Jakości. Procedura audytu została uregulowana w Podręczniku Jakości PLL LOT S.A. obowiązującym od 1 maja 2005 r. W okresie objętym kontrolą Dział Zapewniania Jakości przeprowadzał kontrole na podstawie, sporządzonych przez Kierownika Jakości i zatwierdzonych przez Kierownika Odpowiedzialnego, rocznych planów audytu. (...) ²⁰ W latach 2011-2013 (I półrocze) przeprowadzono łącznie 159 audytów (...) ²¹.

(dowód: akta kontroli str. 974-1240)

W badanym okresie Wydział Operacyjno-Lotniczy ULC przeprowadził w Spółce 7 kontroli, w wyniku których sporządzono 25 raportów niezgodności. Kontrola ULC, przeprowadzona w listopadzie 2011 r., wskazała na brak udokumentowanej Instrukcji Operacyjnej części C²². (...) ²³.

W okresie objętym kontrolą PLL LOT S.A. realizowały wnioski pokontrolne formułowane pod jej adresem przez ULC. W konsekwencji wdrożonych przez Spółkę działań korygujących dokonano ośmiu zmian Instrukcji Operacyjnej (...) ²⁴. W dniu 12 lutego 2013 r., po uprzedniej akceptacji ULC, Spółka wprowadziła część opisową do Instrukcji Operacyjnej część C. Spółka nie była zobowiązana do opracowywania programów korygujących, o których mowa w § 43 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym²⁵.

(dowód: akta kontroli str. 1243-1401)

¹⁸ Decyzja Prezesa ULC o zmianie Koncesji z 26 sierpnia 2003 r. została wydana po rozpatrzeniu wniosku PLL LOT S.A. otrzymanego w dniu 29 sierpnia 2012 r., uzupełnionego w dniu 6 września 2012 r., w dniu 25 października 2012 r., w dniu 29 listopada 2012 r. oraz w dniu 22 stycznia 2013 r.

¹⁹ Dz. U. UE.L.2008.293.3, dalej Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008.

²⁰ Patrz: przypis 12

²¹ Patrz: przypis 12

²² Część dotycząca instrukcji i informacji o trasach i lotniskach.

²³ Patrz: przypis 12

²⁴ Patrz: przypis 12

²⁵ Dz. U. z 2003 r., Nr 146, poz. 1421 ze zm.

Ustalone
nieprawidłowości

1. W kontrolowanym okresie wystąpiły przypadki naruszenia regulacji OPS 1.1040 lit. g zawartej w załączniku nr III do wyżej przywołanego Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 859/2008, w zakresie braku aktualności Instrukcji Operacyjnej PLL LOT S.A.

W latach 2011-2013 (I półrocze) Dział Zapewniania Jakości PLL LOT S.A. udokumentował osiem takich przypadków²⁶. (...) ²⁷. Powyższe nieprawidłowości stwierdziły również kontrole ULC²⁸, przeprowadzone w Spółce w latach 2011-2013 (I półrocze) (...) ²⁹.

Członek Zarządu do spraw Operacyjno-Technicznych, piastujący stanowisko Kierownika Odpowiedzialnego, wyjaśnił że niezgodności w instrukcjach wewnętrznych powstały na skutek zmian przepisów w zakresie przewozów lotniczych, a także zmian organizacyjnych PLL LOT S.A. W celu wyeliminowania problemu wprowadzono w Spółce system wykrywający nieprawidłowości i niedopuszczający do wystąpienia bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa.

(dowód: akta kontroli str. 1022-1023, 1055-1056, 1059-1060, 1086-1086, 1170-1171, 1186-1198, 1243-1253, 1256-1257, 1291-1294, 1330-1331, 1336-1337, 1429-1430)

2. Certyfikaty Ubezpieczeniowe, potwierdzające ubezpieczenie ryzyk lotniczych PLL LOT S.A. przekazano Prezesowi ULC po terminie określonym art. 171a ust. 2 ustawy Prawo lotnicze. Certyfikaty Ubezpieczeniowe obowiązujące do 30 listopada 2011 r., przekazano 6 grudnia 2011 r., tj. 6 dni po ustawowym terminie, Certyfikaty Ubezpieczeniowe obowiązujące do 30 listopada 2012 r., przekazano 7 grudnia 2012 r. tj. 7 dni po terminie.

(dowód: akta kontroli str. 250-251, 293-295)

3. Sprawozdania finansowego za rok 2011³⁰ przekazano Prezesowi ULC w dniu 26 lipca 2012 r., tj. 26 dni po terminie określonym w art. 8 ust. 4 rozporządzenia nr 1008/2008.

Dyrektor Zespołu Prawnego wyjaśnił, że przyczyną opóźnienia było zakończenie obrad Zwyczajnego Zgromadzenia Akcjonariuszy zatwierdzającego sprawozdanie dopiero w dniu 25 lipca 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 644, 1446-1447)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

1. Sytuacja finansowa PLL LOT S.A.³¹ w latach 2010-2012 uległa znacznemu pogorszeniu³². W roku obrotowym 2010 Spółka poniosła stratę netto w wysokości 52 072 tys. zł, która zwiększyła się do 145 686 tys. zł w 2011 r. i 399 875 tys. zł. w 2012 r. W związku z brakiem możliwości pokrycia straty oraz realnym ryzykiem upadłości, Spółka wystąpiła do Ministra Skarbu Państwa o przyznanie pomocy publicznej. Środki z budżetu państwa w kwocie 400 000 tys. zł przewoźnik otrzymał w grudniu 2012 r. Komisja Europejska 15 maja 2013 r. zaakceptowała warunkowo pomoc publiczną, do czasu zapoznania się z planem restrukturyzacji Spółki. Plan został przesłany

²⁶ Nieprawidłowości zostały udokumentowane w raportach NCR D-2/04/11 z marca 2011 r., NCR P-1/12/11 oraz NCR D-1/12/11 z czerwca 2011 r., NCR D-1/24/11 z grudnia 2011 r., NCR D-1/24/12 z listopada 2012 r. (...) - Wyłączono na podstawie art. 5 ust.2 ustawy z dnia 6 września 2001r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. Nr 112, poz.1198 ze zm.) ze względu na tajemnicę przedsiębiorstwa.

²⁷ Patrz: przypis 12

²⁸ Raporty niezgodności sporządzone przez ULC nr NCR 1/O/11/12 z dnia 21-11-2012, NCR 1/MNPS/11/12 z dnia 21-11-2012, NCR 3/SPEC/02/13 z dnia 11-01-2013, NCR 4/SPEC/02/13 z dnia 11-02-2013, NCR1/CSP-1/04/2013 z dnia 26-04-2013.

²⁹ Patrz: przypis 12

³⁰ Wraz z opinią biegłego rewidenta z dnia 26 lipca 2012 r.

³¹ Udział Skarbu Państwa w kapitale zakładowym w latach 2011 i 2012 wyniósł 67,97%.

³² Według zatwierdzonych sprawozdań finansowych PLL LOT S.A.

20 czerwca 2013 r.³³ i do momentu zakończenia czynności kontrolnych w Spółce (do 25 września 2013 r.), Komisja Europejska nie zakończyła postępowania.

Biegły rewident w opinii z badania sprawozdania finansowego za 2012 r. wskazał, że na koniec roku zanotowała ujemny poziom kapitałów własnych w wysokości 265 513 tys. zł. Z uwagi na wykazywanie przez Spółkę na koniec 2012 r., skumulowanej starty przewyższającej sumy kapitałów zapasowego i rezerwowego oraz jednej trzeciej zakładowego, Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy, zgodnie z art. 397 ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeksu spółek handlowych³⁴ podjęło 11 czerwca 2013 r. uchwałę o dalszym istnieniu Spółki PLL LOT S.A., zobowiązując jednocześnie Radę Nadzorczą do monitorowania sytuacji finansowej oraz przebiegu i postępów restrukturyzacji prowadzonej w związku z pożyczką udzieloną ze środków publicznych.

(dowód: akta kontroli str. 524-906, 1402-1411)

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższą ocenę 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 Kontroli³⁵, wnosi o:

1. Bieżącą aktualizację Instrukcji Operacyjnej PLL LOT S.A.
2. Prowadzenie skutecznych działań w celu zapewnienia rentowności Spółki.

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 Warszawie.

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 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, dnia października 2013 r

Kontroler
Anna Ledzińska
starszy inspektor kp.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie

.....
podpis

³³ Plan został warunkowo zatwierdzony przez Ministra Skarbu.

³⁴ Dz.U.2013, poz. 1030.

³⁵ Dz. U. z 2012 r., poz.82 ze zm.