



WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
Wojciech Kutyła

KPB – 411.002.02/2014
I/15/002

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	I/15/002 - Funkcjonowanie systemu gromadzenia i wykorzystywania danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego.
Kontrolerzy	Kontrolę przeprowadził, na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ , Krzysztof Szulc – główny specjalista kp. - na podstawie upoważnienia nr 97707 z 3 września 2015 r. (dowód: akta kontroli str.1-4)
Jednostka kontrolowana	Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, ul. Chałubińskiego 4/6 00-928 Warszawa, w dalszej części niniejszego wystąpienia zwana również „Krajową Radą” lub „KRBRD”.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Przewodniczącym KRBRD jest od dnia 16 listopada 2015 r. Pan Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury i Budownictwa. W okresie objętym kontrolą przewodniczącymi KRBRD były: <ul style="list-style-type: none">– w okresie do 21 września 2014 r. – Pani Elżbieta Bieńkowska,– w okresie od 22 września 2014 r. do dnia zakończenia czynności kontrolnych – Pani Maria Wasiak.

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia działalność KRBRD w celu wypracowania systemu gromadzenia i wykorzystywania danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd)².

Kontrola wykazała, że KRBRD nie podejmowała wystarczających działań w celu wypracowania spójnego systemu gromadzenia i wykorzystywania danych dotyczących brd. W szczególności:

- nie podejmowano skutecznych działań w celu uszczegółowienia, będących w posiadaniu KRBRD od stycznia 2014 r., założeń do koncepcji takiego systemu,
- nie zidentyfikowano potrzeb co do wprowadzenia nowych lub nowelizacji dotychczasowych przepisów umożliwiających efektywne funkcjonowanie systemu,
- nie wskazano, która instytucja będzie odpowiedzialna za prowadzenie oraz zarządzanie centralną bazą danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego.

W konsekwencji KRBRD nie wypracowała głównych elementów takiego systemu w szczególności nie wskazano organów tworzących system wraz z uprawnieniami i obowiązkami tych organów, rodzaju, zakresu oraz zasad przepływu i udostępniania gromadzonych danych, sposobu ich analiz i udostępniania tych analiz, a także metod podejmowania działań na podstawie wniosków z nich płynących oraz metodyki ewaluacji

¹ Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.).

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

zastosowanych środków.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Stosownie do postanowień Programu Realizacyjnego na lata 2014-2015³ do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020⁴ w obszarze systemu informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego należało do końca 2014 r. m.in. opracować koncepcję funkcjonowania regionalnych obserwatoriów BRD i zasad współpracy z obserwatorium krajowym oraz przeprowadzić diagnozę stanu obecnego oraz opracować koncepcję nowego systemu zbierania danych o wypadkach drogowych.

Opis stanu faktycznego

Instytut Transportu Samochodowego (ITS), jednostka podległa Ministrowi Infrastruktury i Rozwoju, realizuje projekt finansowany z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 pn. Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBRD), tj. elektronicznej bazy danych zawierającej informacje dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego. Celem projektu jest monitorowanie sytuacji na polskich drogach poprzez pozyskiwanie danych, prowadzenie analiz, propagowanie najlepszych rozwiązań, wskazywanie kierunków dalszych działań i rozpowszechnianie wiedzy potrzebnej decydentom, specjalistom i społeczeństwu na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego. Projekt ten jest realizacją koncepcji baz danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego jako elementu Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która powstała w wyniku umowy zawartej w dniu 18 listopada 2005 r. pomiędzy Ministerstwem Transportu i Budownictwa a ITS. W dokumencie tym oprócz koncepcji POBRD zawarto również m.in. ogólne informacje o danych potrzebnych do oceny zagrożeń na polskich drogach, dostępności danych i ich przydatności, brakujących danych i sposobach ich pozyskania oraz o strukturze i zasadach funkcjonowania systemu zbierania danych o brd.

Dowód: akta kontroli str. 29-31, 100-101, 314-316, 334-372

Jak podała w wyjaśnieniach Dyrektor Sekretariatu KRBRD, Pani Agata Foks SKRBRD analizował w 2013 r. powyższe opracowanie w kontekście możliwości wykorzystania do prac nad nowym systemem gromadzenia i wykorzystywania informacji o brd. Ze względu na datę sporządzenia opracowania ma ono obecnie znikomą wartość merytoryczną. Pani Agata Foks wyjaśniła również, że nie jest jej znane wykorzystanie tego opracowania przed 2013 r.

Dowód: akta kontroli str. 316

W październiku oraz listopadzie 2013 r. SKRBRD zorganizował z przedstawicielami ITS, Komendy Głównej Policji, Banku Światowego, Państwowego Zakładu Higieny oraz przedstawicielami świata nauki dwa spotkania, które miały na celu wypracowanie koncepcji współpracy pomiędzy Krajowym Obserwatorium BRD a jednostkami administracji rządowej, samorządowej, obserwatoriami regionalnymi i innymi zainteresowanymi podmiotami, a także dyskusję nad aktualnymi i potencjalnymi potrzebami instytucji będącymi dostarczycielami oraz odbiorcami danych gromadzonych i udostępnianych przez POBRD.

Dowód: akta kontroli str. 34-42

W listopadzie i grudniu 2013 r. Sekretarz KRBRD, Pan Maciej Mosiej uzyskał z ITS szczegółowe

³ Dokument przyjęty przez KRBRD w dniu 27 marca 2014 r.

⁴ Dokument przyjęty przez KRBRD w dniu 20 czerwca 2013 r.

informacje na temat danych, które będą lub potencjalnie mogą być gromadzone i przetwarzane w ramach POBR. KRBRD uzyskała również od ITS informacje o problemach z pozyskiwaniem niektórych danych do POBRD. Problemy te związane były z ochroną danych osobowych oraz tajemnicą statystyczną i dotyczyły wszystkich baz zawierających numer PESEL oraz numer rejestracyjny pojazdu, także następujących baz danych dotyczących: systemu punktów karnych przydzielanych kierowcom, osób zmarłych, danych medycznych szpitali oraz danych z dokumentacji przygotowywanej przez jednostki policji w ramach postępowania w sprawie wypadku drogowego. W piśmie z dnia 11 grudnia 2013 r. Sekretarz KRBRD wyraził deklarację pomocy w pozyskiwaniu danych oraz poprosił Kierownika ITS o podstawy prawne, na które powołują się podmioty odmawiające dostępu do danych. Odpowiedź na ww. pismo otrzymano w dniu 20 grudnia 2013 r.

Dowód: akta kontroli str. 43-52

W dniu 29 października 2013 r. Sekretarz KRBRD, Pan Maciej Mosiej zwrócił się do Pani [...] ⁵z Katedry Inżynierii Lądowej Wydziału Inżynierii Lądowej i Środowiska Politechniki Gdańskiej z prośbą o przygotowanie pracy naukowej pn. „Opracowanie koncepcji funkcjonowania systemu informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego w Polsce na bazie sieci obserwatoriów – krajowego i regionalnych.

Dowód: akta kontroli str. 320

W styczniu 2014 r. do KRBRD wpłynęło opracowanie autorstwa Pani [...] ⁶ pn. „Założenia do koncepcji systemu informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego w Polsce.” W dokumencie tym wskazano m.in. instytucje kluczowe w systemie gromadzenia, analizy oraz rozpowszechniania informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego, szczegółowy opis głównych obszarów funkcjonowania obserwatoriów (gromadzenie i analiza danych, baza wiedzy oraz rozpowszechnianie informacji o brd), podmioty, które będą korzystały z systemu gromadzenia informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego, a także przedstawiono przykładowe rodzaje informacji dostarczanych do obserwatoriów oraz główne oczekiwania poszczególnych użytkowników instytucjonalnych z podziałem na szczebel krajowy i regionalny. W opracowaniu przedstawiono również trzy warianty umiejscowienia obserwatoriów w strukturze organizacyjnej systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce. ⁷ Preferowany przez autorkę wariant zakładał, że obserwatoria prowadzone będą w pełnym zakresie – na szczeblu centralnym – przez SKRBRD, a na szczeblu lokalnym przez sekretariaty Wojewódzkich Rad BRD umiejscowione w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego lub Urzędach Marszałkowskich. Opracowanie to zawiera również zalecenia, którymi należy kierować się przy opracowywaniu szczegółowej koncepcji systemu takiej jak: konieczność określenia konkretnych rodzajów analiz, wykonawców oraz terminy realizacji, precyzyjne określenie procedur przekazywania oraz rodzaju przekazywanych informacji, określenie rodzaju i zakresu gromadzonych danych oraz częstotliwość wykonywania analiz.

Dowód: akta kontroli str. 54-88

W dniu 29 stycznia 2014 r. Sekretarz KRBRD przekazał powyższe opracowanie do zaopiniowania Kierownikowi ITS. W odpowiedzi Kierownik ITS stwierdził, że przedstawiona koncepcja oparta została na niewłaściwych założeniach. W opinii ITS gromadzenie, weryfikacja dostępnych danych powinno należeć do POBRD, które zostało pominięte w przedstawionej koncepcji. W opinii ITS to

⁵ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2015 r., poz. 2058) i art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2015 r., poz. 2135) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie tytułu naukowego oraz imienia i nazwiska. Wyłączenia tego dokonano w interesie osoby fizycznej.

⁶ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2015 r., poz. 2058) i art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2015 r., poz. 2135) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie tytułu naukowego oraz imienia i nazwiska. Wyłączenia tego dokonano w interesie osoby fizycznej.

⁷ Wariant pierwszy zakładał, że obserwatoria prowadzone będą w pełnym zakresie – na szczeblu centralnym – przez SKRBRD, a na szczeblu lokalnym przez sekretariaty Wojewódzkich Rad BRD umiejscowione w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego lub Urzędach Marszałkowskich. Drugi wariant zakładał przekazanie podmiotom zewnętrznym obowiązku budowy i prowadzenia bazy danych oraz analiz brd. Trzeci wariant to całkowite przekazanie kompetencji obserwatoriów jednostkom zewnętrznym. Jako najbardziej efektywny system wskazano wariant pierwszy.

POBRD powinno wspierać zarówno władze centralne jak i lokalne w procesie podejmowania decyzji, pozostając jednostką niezależną i dzięki temu obiektywną.

Opracowanie to zostało również przekazane do wiadomości Komendantowi Głównemu Policji, przedstawicielom Banku Światowego oraz przedstawicielom Państwowego Zakładu Higieny.

Dowód: akta kontroli str. 53, 89-91, 309

Poza ww. działaniami KRBRD nie podejmowała innych czynności zmierzających do wykorzystania tego opracowania przy tworzeniu koncepcji systemu gromadzenia i wykorzystywania danych dotyczących brd.

Dowód: akta kontroli str. 309

W dniu 6 sierpnia 2013 r. Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Pan Zbigniew Rynasiewicz zwrócił się do Banku Światowego o wsparcie przy opracowywaniu koncepcji systemu gromadzenia informacji o brd.

Dowód: akta kontroli str. 106

W marcu 2015 r. powstał raport Banku Światowego dotyczący rozwoju systemów informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego w Polsce. Raport ten zawiera opis funkcjonujących w Polsce baz danych, które można wykorzystać w systemie informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego oraz plan działania w zakresie zarządzania danymi i informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu drogowego, zawierający w szczególności następujące elementy:

- dążenie do zatwierdzenia przez rząd i przyjęcia odpowiednich przepisów,
- dążenie do uzyskania stałego finansowania,
- dążenie do uzyskania wsparcia ekspertów,
- współpraca z partnerami,
- współpraca z ITS,
- określenie kluczowych obszarów zmiany, której należy dokonać w bazach danych,
- utworzenie narzędzi wspierających realizację Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- rozpoczęcie procesu opracowania kompleksowego systemu informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego,
- rekrutacja i rozwój zawodowy pracowników SKRBRD.

W raporcie została zawarta ocena dotycząca funkcjonowania POBR. Eksperci Banku Światowego stwierdzili, że:

- POBR nie może zaoferować wszystkich wymaganych funkcji nowoczesnego systemu informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego,
- POBR nie jest właściwie zlokalizowane, biorąc pod uwagę międzynarodową praktykę i zakres danych znajdujących się w bazie,
- stopień w jakim ITS rozbudowało system nie jest wystarczający, aby uznać go za w pełni funkcjonujący system informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego,
- ITS nie jest w stanie stworzyć pełnego obserwatorium i wyposażyć go w odpowiednie dane ze względu na formalne bariery w dostępie do danych wynikające z faktu, że ITS nie jest częścią rządu. Zgodnie z polskim prawem stanowi to zasadniczą przeszkodę dla podmiotów które posiadają kluczowe, lecz szczególnie chronione dane (głównie ze względu na kwestie ochrony danych osobowych), uniemożliwiając im przekazywanie danych do ITS,
- bazy danych lub obserwatoria bezpieczeństwa ruchu drogowego najczęściej są skuteczne, jeśli funkcjonują w ramach rządowej instytucji wiodącej.

Bank Światowy wskazał trzy warianty rozwiązania ww. problemu.⁸ Preferowane rozwiązanie to wykorzystanie POBR jako główną podstawę bazy danych na potrzeby zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego przez rząd, ale z udzieleniem pełnego dostępu Sekretariatowi KRBRD, przy jednoczesnym pozostawieniu bazy danych w ITS. Do wprowadzenia tego rozwiązania potrzebne jest, w ocenie ekspertów Banku Światowego, zawarcie z ITS porozumienia określającego zasady współpracy w zakresie funkcjonowania i rozwoju POBR. Zgodnie z zaleceniem ekspertów Banku Światowego w perspektywie krótkoterminowej odpowiedzialność za zarządzanie i rozwijanie POBR przekazać należy do SKRBRD a ITS powinien prowadzić POBR na poziomie operacyjnym.

Ponadto eksperci Banku Światowego zalecili ustanowić kompleksowy System Informacji o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego, obsługiwany przez odpowiedni personel i prowadzony przez rządową krajową instytucję wiodącą ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz natychmiastowe podjęcie działań w celu rozpoczęcia tworzenia systemu danych,

Dowód: akta kontroli str. 107-244

W dniu 14 kwietnia 2015 r. Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Pani Agata Foks zwróciła się do Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju (MliR), Pana Zbigniewa Rynasiewicza z prośbą o podjęcie ustaleń z Sekretarzem Stanu w MliR, Panem Waldemarem Sługockim i decyzję w zakresie przeniesienia zarządzania i utrzymania POBRD z ITS do SKRBRD. W uzasadnieniu prośby powołano się na ustalenia i rekomendacje zawarte w raporcie Banku Światowego z marca 2015 r.

Dowód: akta kontroli str. 251-252

W dniach 10 czerwca oraz 8 września 2015 r. Sekretarz Stanu w MliR, Pan Waldemar Sługocki poinformował Dyrektora ITS, powołując się na zalecenia ekspertów Banku Światowego, o planowanym przeniesieniu zarządzania i częściowego utrzymania POBRD w fazie eksploatacyjnej z ITS do SKRBRD, przy dalszym prowadzeniu POBRD przez ITS na poziomie operacyjnym. Poinformowano również o planowanym audycie technicznym POBRD, który zostanie przeprowadzony w celu ustalenia obecnej funkcjonalności POBRD oraz możliwości jego rozwoju.

Dowód: akta kontroli str. 253

W odpowiedzi na pismo z dnia 10 czerwca 2015 r. Dyrektor ITS zwrócił się z prośbą o zapewnienie formalnego wsparcia POBRD w celu ułatwienia dostępu do kolejnych zbiorów danych, będących w posiadaniu instytucji państwowych. Pismo z dnia 8 września 2015 r. pozostało bez odpowiedzi.

Dowód: akta kontroli str. 255

W dniu 21 lipca 2015 r. Sekretarz KRBRD zwróciła się do Sekretarza Stanu w MliR, Pełnomocnika Rządu do spraw Regulacji i Harmonizacji Obszaru Bezpieczeństwa Transportu i Ruchu Drogowego, Pana Pawła Olszewskiego z prośbą o wyrażenie zgody na rozpoczęcie przez SKRBRD działań mających na celu rozpoznanie możliwości utworzenia w Polsce kompleksowego systemu gromadzenia informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego zgodnie z koncepcją przedstawioną w raporcie Banku Światowego. Sekretarz stanu zgodę taką wyraził.

⁸ Pierwszy wariant to utworzenie nowego systemu informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego w ramach rządu, pozostawiając POBR prowadzone przez ITS jako odrębną bazę. Drugi wariant zakładał włączenie POBR do struktur rządowych. Trzeci to wykorzystanie POBR jako główną podstawę bazy danych na potrzeby zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego przez rząd, ale z udzieleniem pełnego dostępu Sekretariatowi KRBRD.

Jak podała w wyjaśnieniach Pani Maria Wasiak, Przewodnicząca KRBRD oznacza to wyrażenie zgody przez nadzorującego SKRBRD członka kierownictwa MliR na podjęcie m.in. następujących działań:

- rozpoznanie możliwości ewentualnej konieczności dokonania niezbędnych zmian w istniejących obecnie przepisach prawa, możliwości technicznych obecnie funkcjonujących systemów informatycznych, określenia szczegółowych zasad funkcjonowania systemu, przeprowadzenia szeroko zakrojonych konsultacji z właściwymi podmiotami dotyczących łączenia i przekazywania danych pomiędzy poszczególnymi podmiotami,
- doprowadzenie, wspólnie z ITS do wypracowania modelu współpracy pomiędzy SKRBRD, a ITS, który maksymalizowałby korzyści jakie może dawać projekt POBR w szczególności w odniesieniu do kwestii łączenia danych z różnych zbiorów oraz formy i zakresu udostępniania tych danych.

Dowód: akta kontroli str. 310

*Ustalone
nieprawidłowości*

Pomimo tego, że KRBRD dysponowała już od początku 2014 r. opracowaniami zawierającymi założenia do koncepcji systemu informacji o brd, to nie dokonano oceny tych założeń i w związku z tym nie wybrano modelu tego systemu oraz nie podejmowano wystarczających działań, aby założenia te uszczegółowić.

Od stycznia 2014 r. w posiadaniu SKRBRD były dwa opracowania prezentujące modele systemu informacji o brd. Pierwszy opracowany przez ITS zakładał powstanie POBRD, tj. ogólnopolskiego obserwatorium bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z centralną bazą danych prowadzoną przez Instytut. Drugi model, autorstwa pracownika naukowego Politechniki Gdańskiej, opierał się na założeniu, że oprócz ogólnopolskiego obserwatorium powstanie 16 obserwatoriów regionalnych. W modelu tym pominięto ITS jako podmiot prowadzący obserwatorium ogólnokrajowe.

W ocenie NIK opracowania te były wystarczającą podstawą do rozpoczęcia prac nad systemem informacji na temat brd, zawierały bowiem główne elementy niezbędne do jego utworzenia.

KRBRD nie podjęła jednak skutecznych działań w celu opracowania koncepcji systemu informacji o brd. W szczególności nie przeprowadzono rzetelnej analizy dotyczącej zmian legislacyjnych koniecznych do efektywnego funkcjonowania systemu, w tym analizy przepisów dotyczących ochrony danych osobowych, chociaż już od połowy 2013 r. KRBRD miała wiedzę na temat problemów z ich pozyskiwaniem przez POBRD. Nie zdefiniowano podmiotów uczestniczących w systemie ani ich kompetencji, a także nie określono sposobu obiegu informacji pomiędzy tymi podmiotami, rodzaju prowadzonych analiz itd. Podjęto wprawdzie decyzję o włączeniu POBRD do przyszłego systemu, jednakże w ocenie NIK, była to decyzja spóźniona, ponieważ jak wskazano powyżej KRBRD już od początku 2014 r. dysponowała wystarczającą wiedzą do podjęcia decyzji w sprawie POBRD. W wyniku tego opóźnienia do dnia zakończenia czynności kontrolnych nie sprecyzowano, w jakim zakresie ITS odpowiedzialny będzie za funkcjonowanie POBRD oraz jakie dane będą gromadzone w tej bazie.

Z ustaleń kontroli wynika, że dopiero po uzyskaniu opracowania Banku Światowego na temat systemu gromadzenia i wykorzystywania danych dotyczących brd planowane jest podjęcie działań zmierzających do określenia szczegółowych zasad funkcjonowania systemu. W ocenie NIK są to działania spóźnione, a oczekiwanie na raport Banku Światowego było niecelowe. Jak wskazano powyżej KRBRD już w 2014 r. miała wystarczające podstawy do opracowania szczegółowych założeń systemu, w szczególności określenia roli POBRD w tym systemie.

*Wnioski
pokontrolne*

IV. Uwagi i wnioski

Przedstawiając powyższe oceny wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o prowadzenie rzetelnych działań zmierzających do utworzenia w Polsce spójnego systemu gromadzenia i wykorzystywania danych dotyczących brd.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach: jeden dla Pana Ministra, drugi - do akt kontroli.

*Prawo
zgłoszenia
zastrzeżeń*

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK, przysługuje Panu Ministrowi jako Przewodniczącemu KRBRD prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Prezesa Najwyższej Izby Kontroli.

*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.

Warszawa, dnia 23 listopada 2015 r.

Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli
Wojciech Kutyla

