

Lublin, dnia 13 czerwca 2012 r.

Pan
Krzysztof Hetman
Marszałek Województwa Lubelskiego

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, zwanej dalej ustawą o NIK, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie przeprowadziła w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Lubelskiego zwanym dalej „Urzędem”, kontrolę sprawowania nadzoru właścicielskiego nad spółkami przedsiębiorstw komunikacji samochodowej przez Samorząd Województwa Lubelskiego w latach 2009-2011 („spółki PKS”). Kontrolą objęto też działalność dwóch spółek PKS².

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 5 kwietnia 2012 r. oraz w protokołach skontrolowanych spółek PKS, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK w brzmieniu obowiązującym do 1 czerwca 2012 r. w związku z art. 2 ustawy z dnia 22 stycznia 2010 r. o zmianie ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli³, przekazuje Panu Marszałkowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie efektywność dotychczasowych działań Samorządu Województwa Lubelskiego podjętych w związku z przejęciem spółek przedsiębiorstw komunikacji samochodowej.

1. W 2010 r. Województwo Lubelskie nabyło⁴ nieodpłatnie 100 % akcji i udziałów w pięciu należących do Skarbu Państwa spółkach PKS (PKS „Wschód” S.A. w Lublinie, PKS w Białej Podlaskiej S.A., PKS w Zamościu Sp. z o.o., PKS w Biłgoraju Sp. z o.o., PKS w Międzyrzeczu Podlaskim Sp. z o.o.).

W sierpniu 2009 r. Departament Finansów Urzędu Marszałkowskiego przygotował dla Zarządu Województwa Lubelskiego opinię (wraz z analizą) dotyczącą ewentualnego przejęcia PKS „Wschód” S. A. w Lublinie. Wynikało z niej m.in., że sytuacja ww. Spółki jest trudna i wymagać będzie istotnych zmian restrukturyzacyjnych i dokapitalizowania w przyszłości ze środków budżetowych Województwa. W 2008 r. Spółka poniosła stratę

¹ Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.

² Sp. z o.o. w Zamościu i Sp. z o.o. w Biłgoraju.

³ Dz. U. Nr 227, poz. 1482 ze zm., zwana dalej Ustawą nowelizującą.

⁴ Na podstawie art. 4b ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji (Dz. U. z 2002 r., nr 171, poz. 1397 ze zm.) oraz art. 14 pkt. 10 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2001 r., nr 142, poz. 1590 ze zm.).

w wysokości 1.900 tys. zł, bez możliwości pokrycia jej z kapitału zapasowego. Według przedmiotowej opinii Spółka będzie generowała stratę około kilku milionów zł rocznie i nie będzie miała szans na zbilansowanie podstawowej swojej działalności. Wszystkie wskaźniki ekonomiczne były poniżej wartości wymaganych. Pozostający w dyspozycji Spółki tabor autobusowy był w złym stanie technicznym i niedoinwestowany.

Zarząd Województwa Lubelskiego w połowie sierpnia 2009 r. wyraził wolę bezpłatnego przejęcia Spółki PKS „Wschód” S.A. przez Województwo Lubelskie, a uchwałą (nr XXXV/614/09) z dnia 31 sierpnia 2009 r. Sejmik Województwa Lubelskiego wyraził zgodę na wystąpienie do Ministra Skarbu Państwa z wnioskiem o nieodpłatne przekazanie na rzecz Województwa Lubelskiego prawa własności akcji Skarbu Państwa w ww. Spółce. 15 września 2009 r. Zarząd Województwa Lubelskiego wystąpił z wnioskiem do Ministra Skarbu Państwa o nieodpłatne przekazanie 100 % akcji ww. Spółki, uzasadniając, że umożliwi to Województwu realizację zadań z zakresu transportu zbiorowego o charakterze wojewódzkim. 26 kwietnia 2010 r. zawarto umowę pomiędzy Skarbem Państwa a Województwem Lubelskim, na mocy której Samorząd Województwa objął nieodpłatnie 100 % akcji PKS „Wschód” S.A. o wartości 7.200 tys. zł. W strukturze organizacyjnej Spółki funkcjonowały cztery oddziały, tj. w: Lublinie z placówkami w Krasnymstawie i Lubartowie, Włodawie, Hrubieszowie i Tomaszowie Lubelskim.

We wrześniu 2009 r. Ministerstwo Skarbu Państwa zwróciło się do Marszałka Województwa Lubelskiego z propozycją przejęcia akcji (udziałów) siedmiu spółek PKS mających swą siedzibę na terenie woj. lubelskiego. W sporządzonych w marcu i lipcu 2010 r. opiniach i analizach dotyczących sytuacji ekonomiczno-finansowej spółek PKS (PKS w Białej Podlaskiej S.A., PKS w Biłgoraju Sp. z o.o., PKS w Zamościu Sp. z o.o., PKS w Międzyrzeczu Podlaskim Sp. z o.o., PKS w Radzynie S.A., PKS w Puławach Sp. z o.o., PKS w Łukowie S. A.) Departament Finansów Urzędu wskazał na trudną i pogarszającą się ich sytuację ekonomiczną, w tym: spadek przychodów przy rosnących kosztach ogólnych, prowadzenie działalności podstawowej ze stratami (we wszystkich spółkach w latach 2008-2009), pogarszanie się płynności finansowej, wyeksploatowany tabor autobusowy. W przypadku spółek w Zamościu i Białej Podlaskiej wskazywano też na brak ekonomicznego i merytorycznego uzasadnienia dla ich funkcjonowania, a w przypadku spółki w Biłgoraju zwrócono uwagę, że przejęcie spowoduje konieczność natychmiastowego jej dokapitalizowania. Jedynie spółka w Międzyrzeczu Podlaskim posiadała relatywnie stabilną sytuację finansową. W analizie wskazano też, że ze względu na dużą konkurencję przewoźników prywatnych, potencjał rynku przewozów jest ograniczony i mało prawdopodobne są perspektywy jego rozwoju, ponieważ duże przedsiębiorstwa, jakimi są spółki PKS, z ich przestarzałym taborem, przerostem zatrudnienia (szczególnie w grupie administracji) oraz nieefektywnym sposobem zarządzania nie są w stanie konkurować z przewoźnikami prywatnymi pod względem ceny i świadczonych usług.

Pomimo tych opinii Zarząd Województwa Lubelskiego przyjął i skierował 22 czerwca 2010 r. pod obrady Sejmiku projekty uchwał w sprawie wystąpienia do Ministra Skarbu Państwa z wnioskiem o nieodpłatne przekazanie na rzecz Województwa 100 % akcji (udziałów) Skarbu Państwa w spółkach PKS, tj. w: Białej Podlaskiej, Zamościu, Biłgoraju, Międzyrzeczu Podlaskim, Puławach i Radzynie Podlaskim. 6 lipca 2010 r. Sejmik Województwa Lubelskiego wyraził zgodę na wystąpienie z wnioskiem o nieodpłatne przekazanie na rzecz Województwa Lubelskiego prawa własności akcji (udziałów) Skarbu Państwa czterech Spółek PKS w: Białej Podlaskiej, Zamościu, Biłgoraju i Międzyrzeczu Podlaskim (zamiar przejęcia spółek PKS w Puławach i Radzynie Podlaskim zdjęto z porządku obrad Sejmiku). Zarząd Województwa Lubelskiego wystąpił z wnioskiem do Ministra Skarbu Państwa o nieodpłatne przekazanie 100 % akcji (udziałów) ww. Spółek, uzasadniając, że umożliwi to Województwu realizację zadań z zakresu transportu zbiorowego o charakterze wojewódzkim. 16 listopada 2010 r. zawarto umowy pomiędzy Skarbem Państwa a Województwem Lubelskim, na mocy których Samorząd Województwa objął nieodpłatnie 100 % akcji (udziałów) ww. spółek o wartości ogółem 9.927 tys. zł.

2. Zarząd Województwa przejmując spółki PKS nie posiadał koncepcji rozwiązań funkcjonowania transportu zbiorowego na terenie województwa w oparciu o te spółki. Dopiero w maju 2011 r. (11 miesięcy od przejęcia

PKS „Wschód” S.A. i 6 miesięcy od przejęcia pozostałych spółek) zlecił Zespołowi Doradców Finansowo-Księgowych Spółka z o. o. w Lublinie opracowanie rozwiązań (założeń) funkcjonowania zbiorowego transportu autobusowego realizowanego przez przedsiębiorstwa komunikacji samochodowej (koszt opracowania wyniósł 55.965 zł).

NIK zwraca uwagę, że opracowanie to potwierdziło trudną sytuację ekonomiczno-finansową Spółek oraz, że wdrożone procesy restrukturyzacyjne nie przyniosą w horyzoncie do 2015 r. oczekiwanych efektów naprawczych. Autorzy opracowania zaproponowali dwa warianty funkcjonowania przedsiębiorstw PKS w przyszłości. Pierwszy, polegający na tym, że każda ze spółek PKS prowadzić będzie samodzielną działalność w obecnej formie prawnej, co będzie wymagało ich dokapitalizowania, niezbędnego do utrzymania ich działalności operacyjnej, a łączna wartość nakładów wahać się będzie od 42 do 45 mln zł (8-9 mln zł średniorocznie). Według drugiego wariantu (rekomendowanego przez autorów) obsługa pasażerskiego transportu autobusowego wykonywana byłaby przez podmiot „skonsolidowany”, utworzony w wyniku likwidacji funkcjonujących spółek PKS, który do 2015 r. mógłby wygenerować nadwyżkę w wysokości od 6,7 do 10,4 mln zł.

Do dnia zakończenia kontroli NIK (29 marca 2012 r.) Samorząd Województwa Lubelskiego i nie podjął decyzji w sprawie wyboru koncepcji funkcjonowania przedsiębiorstw PKS.

3. NIK negatywnie ocenia opóźnienia w opracowaniu 5-letnich planów rozwoju przejętych spółek PKS w zakresie polityki transportowej Województwa Lubelskiego i nieterminowe przekazanie ich Ministrowi Skarbu Państwa, (niezgodnie z § 2 zawartych umów nieodpłatnego przeniesienia praw z akcji i udziałów). Stwierdzono, że Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy (Zgromadzenie Wspólników) zobowiązało Zarządy Spółek do opracowania ww. planów ze znaczną zwłoką tj. od 51 do 108 dni od daty zawartych umów. Trzy spółki opracowały plany z opóźnieniem wynoszącym od 3 do 67 dni w odniesieniu do wyznaczonych terminów. Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy (Zgromadzenie Wspólników) zatwierdziło opracowane plany w terminie od 59 do 112 dni od daty ich otrzymania i ze zwłoką (od 2 do 42 dni) przekazało je Ministrowi Skarbu Państwa. W rezultacie przekroczony został wymagany 6-miesięczny termin opracowania planów rozwoju (od 45 do 161 dni) oraz 8 miesięczny termin przekazania ich ww. Ministrowi (od 19 do 102 dni). Skutkowało to opóźnieniem w ich wdrożeniu.

4. PKS w Białej Podlaskiej S.A. było w najtrudniejszej sytuacji finansowej przed jego przejęciem. W latach 2008 - 2010 r. strata finansowa Spółki zwiększała się i wyniosła odpowiednio: 465 tys. zł; 618 tys. zł i 2.330 tys. zł. Utrata płynności przez spółkę nastąpiła już w lipcu 2010 r., gdy poziom zobowiązań wymagalnych przekroczył 1.500 tys. zł. 1 lutego r. 2011 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy („NWZA”), w trybie art. 397 Kodeksu Spółek Handlowych⁵ podjęło decyzję o dalszym istnieniu Spółki, pomimo że wystąpiły kodeksowe przesłanki do ogłoszenia upadłości. Zobowiązania spółki na koniec lutego 2011 r. wynosiły 6.408 tys. zł, w tym wymagalne ponad 2.000 tys. zł i przekraczały 10 % wartości bilansowej spółki. W marcu 2011 r. NWZA odmówiło zatwierdzenia planu naprawczego działalności Spółki na lata 2011-2015 r. z uwagi na nierealność zawartych w nim założeń. Na podstawie art. 21 i 23 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. Prawo upadłościowe i naprawcze⁶ Zarząd Spółki 30 marca 2011 r. złożył do właściwego sądu wniosek o ogłoszenie upadłości likwidacyjnej Spółki.

Zarząd Województwa Lubelskiego na spotkaniach z organami Spółki oraz z przedstawicielami związków zawodowych, przedstawiał propozycję zmian w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy, w tym opracowanie programu dobrowolnych odejść, jako warunku niezbędnego do podjęcia działań naprawy sytuacji Spółki. Zarząd Województwa deklarował również wolę podniesienia kapitału akcyjnego Spółki o 2.000 tys. zł, po zaakceptowaniu przez załogę zgłaszanych propozycji. Przedstawiciele związków zawodowych nie wyrazili

⁵ Dz. U. Nr 94, poz. 1037 ze zm.

⁶ Dz. U. z 2009 r., nr 175, poz. 1361 ze zm.

jednak zgody na zawieszenie Układu Zbiorowego Pracy oraz odrzucili program dobrowolnych odejść z pracy. Sąd Rejonowy w Lublinie postanowieniem z dnia 24 czerwca 2011 r. ogłosił upadłość ww. Spółki, obejmującą likwidację majątku dłużnika.

5. NWZA zatwierdziło dopiero w styczniu 2011 r. „Plan poprawy sytuacji ekonomiczno-finansowej PKS „Wschód” S. A. w Lublinie na lata 2010-2014” (jego opracowanie zlecono Zarządowi Spółki w czerwcu 2010 r., tj. pięć tygodni po jej przejęciu). Jednak w celu przyspieszenia uzdrawiania sytuacji Spółki, podstawowym dokumentem w tym zakresie był zatwierdzony we wrześniu 2011 r. przez NWZA „Program Sanacji Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej „Wschód” S.A. na lata 2011-2012”, w ramach którego: zmniejszono m.in. zatrudnienie o 125 etatów (oszczędności w skali miesiąca wyniosły około 250 tys. zł) oraz sprzedano nieruchomość położoną w Lublinie przy ul. Hutniczej za 1.400 tys. zł. Nie wpłynęło to jednak znacząco na poprawę sytuacji ekonomiczno-finansowej Spółki. Największe trudności wystąpiły z regulowaniem zobowiązań wobec dostawcy paliw Orlen PetroCentrum Sp. z o. o. z siedzibą w Płocku. Od grudnia 2010 r. Spółka nie była w stanie spłacić zobowiązań w wysokości 1.900 tys. zł. Dostawca zaprzestał dostarczania paliwa i wymagał gotówkowych przedpłat przed każdą dostawą.

W kwietniu i maju 2011 r. NWZA podjęło dwie uchwały o podwyższeniu kapitału Spółki (o 6.000 tys. zł). W grudniu 2011 r. Zarząd Spółki zwrócił się do organu właścicielskiego z kolejnym wnioskiem o podwyższenie kapitału akcyjnego o 5.000 tys. zł, uzasadniając, że środki te są niezbędne w związku z przygotowaniem utworzenia samodzielnych spółek PKS w Hrubieszowie i Tomaszowie Lubelskim oraz do spłaty zobowiązań wobec dostawcy paliwa (4.985 tys. zł) wraz z odsetkami. Na koniec 2011 r. spółka odnotowała zysk netto w wysokości 346 tys. zł z działalności finansowej, w wyniku zmiany kwalifikacji bilansowej nieruchomości oraz zbycia niefinansowych aktywów trwałych. Natomiast strata ze sprzedaży wyniosła 6.638 tys. zł i była mniejsza niż w 2010 r. o 1.129 tys. zł.

W styczniu 2012 r. NWZA podjęło uchwały o podwyższeniu kapitału akcyjnego o 5.000 tys. zł do wysokości 18.200 tys. zł, wyrażeniu zgody na zawiązanie przez PKS „Wschód” S.A. jednoosobowych spółek z o.o. w Hrubieszowie i Tomaszowie Lubelskim oraz o wniesienie zorganizowanej części przedsiębiorstwa do nowoutworzonych podmiotów tytułem wkładu niepieniężnego.

6. „Plan restrukturyzacji PKS w Zamościu Sp. z o. o. na lata 2011-2015” Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników (NZW) zatwierdziło 1 lutego 2011 r. Wdrażanie tego planu w zakresie sprzedaży zbędnego majątku, likwidacji linii nierentownych, odzyskania płynności finansowej, zwolnień pracowników oraz zmiany umów o pracę i płace rozpoczęto w Spółce od sierpnia 2011 r. Do 15 grudnia 2011 r. obniżono zatrudnienie z 126 do 94 etatów. Z dniem 1 września 2011 r. zawieszono 58 nierentownych kursów. Nie powiodła się jednak próba sprzedaży części majątku Spółki.

We wrześniu 2011 r. Zarząd Spółki podjął uchwałę w sprawie skierowania wniosku do organu właścicielskiego o podwyższenie kapitału zakładowego o 3.000 tys. zł. W uzasadnieniu podano, że podwyższenie kapitału pozwoli Spółce na odzyskanie płynności finansowej oraz podjęcie działań w zakresie reorganizacji majątkowej. Przy zadłużeniu w wysokości ponad 5 mln zł Spółka nie była w stanie spłacić zobowiązań z uzyskiwanych dochodów. 27 września 2011 r. NZW podjęło uchwałę o podwyższeniu kapitału Spółki o 3.000 tys. zł do wysokości 5.827 tys. zł. Otrzymane środki Spółka przeznaczyła w całości na pokrycie zaległych zobowiązań (m. in. z tytułu wynagrodzeń, ubezpieczeń społecznych, dostaw usług i materiałów), w tym 2.052,8 tys. zł (68,4 %) spłacanych w trybie postępowań egzekucyjnych.

W latach 2009-2011 r. powiększyła się strata finansowa Spółki i wyniosła odpowiednio: 1.449 tys. zł; 1.885 tys. zł (130 %) i 2.654 tys. zł (140,7 %).

Spółka nie osiągnęła w pierwszym roku realizacji programu naprawczego (2011-2015) oczekiwanej poprawy sytuacji ekonomiczno-finansowej. W 2011 r. zakładano uzyskanie przychodów ze sprzedaży w wysokości

8.772 tys. zł, a faktyczne przychody w tym okresie wyniosły 7.274 tys. zł (o 17 % mniej). Koszty działalności operacyjnej (9.158 tys. zł) zmniejszyły się o 6,6 % w porównaniu do poziomu zakładanego (9.811 tys. zł). W rezultacie, zamiast planowanej starty w wysokości 1.038 tys. zł, faktyczna strata na działalności podstawowej, tj. przewozach pasażerskich wyniosła 2.039 tys. zł. Zakładana sprzedaż nieruchomości za 6.000 tys. zł., która miała skutkować zyskiem na działalności gospodarczej w wysokości 4.909 tys. zł. nie doszła do skutku, a strata netto z całej działalności Spółki wyniosła 2.654 tys. zł, przy braku kapitału zapasowego na jej pokrycie i niepokrytej stracie z lat poprzednich (2.183 tys. zł).

7. „Program naprawczy PKS w Biłgoraju Sp. z o. o. na lata 2011-2015” został zatwierdzony przez NZW na początku marca 2011 r. W wyniku jego realizacji, zatrudnienie w Spółce w 2011 r. zmniejszyło się o 19 osób. W ramach restrukturyzacji majątkowej zakupiono trzy autobusy. Nie powiodła się jednak próba sprzedaży nieruchomości, której środki z jej sprzedaży (6.000 tys. zł) miały być przeznaczone na realizację programu naprawczego. 20 października 2011 r. Zarząd Województwa wyraził zgodę na rozpoczęcie procedury zbycia udziałów w ww. Spółce, z powodu złej sytuacji ekonomiczno-finansowej.

Spółka nie osiągnęła w pierwszym roku realizacji programu naprawczego (2011-2015) oczekiwanej poprawy sytuacji ekonomiczno-finansowej. Na koniec 2011 r. zakładano uzyskanie przychodów ze sprzedaży w wysokości 13.555 tys. zł, a faktycznie przychody w tym okresie wyniosły 12.738 tys. zł, tj. o 817 tys. zł mniej (6 %). Natomiast uzyskane koszty działalności operacyjnej (13.896 tys. zł) były o 500 tys. zł większe (4 %) od zakładanych (13.396 tys. zł). W rezultacie, zamiast planowanego zysku w wysokości 159 tys. zł., strata na działalności podstawowej, tj. przewozach pasażerskich wyniosła 1.158 tys. zł. NIK zwraca uwagę, że w latach wcześniejszych (2006-2008) PPKS osiągało przychody ze sprzedaży powyżej 14.000 tys. zł. Program naprawczy zakładał zysk na działalności gospodarczej na koniec 2011 r. w wysokości 1.133 tys. zł., a Spółka zanotowała stratę 1.220 tys. zł (netto), przy kapitale zapasowym w wysokości zaledwie 52,7 tys. zł (4,3 %).

Z powodu braku środków finansowych na dalszą realizację programu naprawczego Zarząd Spółki wystąpił w lutym 2012 r. do Marszałka Województwa Lubelskiego z wnioskiem o dokapitalizowanie Spółki poprzez podniesienie kapitału zakładowego z 1.600 tys. zł do 5.100 tys. zł, tj. o 3.500 tys. zł (218,7 %). Zarząd Województwa odmówił objęcia nowych udziałów i w związku z zamiarem zbycia udziałów w Spółce zlecił w styczniu 2012 r. wykonanie analizy mającej na celu oszacowanie wartości przedsiębiorstwa oraz ustalenie sytuacji prawnej majątku.

8. PKS w Międzyrzeczu Podlaskim Sp. z o.o., w porównaniu do innych przejętych spółek PKS, posiadał względnie stabilną sytuację ekonomiczno-finansową. Niemniej jednak, NZW zobowiązało Zarząd Spółki do opracowania „Programu naprawczego na lata 2011-2015”, który został zatwierdzony przez organ właścicielski 4 marca 2011 r. Realizacja ww. programu naprawczego objęła m.in. likwidację nierentownych linii, redukcję zatrudnienia o trzy osoby; eliminację zbędnego taboru autobusowego, zakup trzech autobusów, udział w przetargach na obsługę przewozów szkolnych. W grudniu 2011 r. Zarząd Spółki zwrócił się do Zarządu Województwa z prośbą o dokapitalizowanie Spółki kwotą 1.500 tys. zł w celu dalszej realizacji programu naprawczego w zakresie m.in. wymiany zbiorników paliwa i odnowy taboru autobusowego. Zarząd odmówił jednak objęcia przez Województwo Lubelskie nowych udziałów w tej Spółce.

W 2009 r. Spółka osiągnęła zysk w wysokości 24 tys. zł, a 2010 r. stratę w wysokości 457 tys. zł. Na koniec 2011 Spółka zmniejszyła stratę do 193 tys. zł (o 136,8 %).

9. Prowadzenie spraw z zakresu działalności Spółek PKS należało do Oddziału Nadzoru Właścicielskiego Departamentu Mienia, Infrastruktury i Inwestycji Urzędu, który przedkładał Zarządowi Województwa odpowiednie opinie, analizy i wnioski dotyczące ich funkcjonowania.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o podjęcie działań w celu zorganizowania efektywnej i rentownej obsługi pasażerskiego transportu autobusowego.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK w brzmieniu obowiązującym do 1 czerwca 2012 r. w związku z art. 2 Ustawy nowelizującej, oczekuje przedstawienia przez Pana Marszałka w terminie 30 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosku, bądź o działaniach podjętych w celu realizacji wniosku lub przyczynach niepodjęcia takich działań

. Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK w brzmieniu obowiązującym do 1 czerwca 2012 r. w związku z art. 2 Ustawy nowelizującej, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Panu prawo zgłoszenia na piśmie do Dyrektora Delegatury NIK w Lublinie umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK w brzmieniu obowiązującym do 1 czerwca 2012 r. w związku z art. 2 Ustawy nowelizującej, termin nadesłania informacji, o której mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.