



Gorzów Wlkp., dnia 19 stycznia 2023 r.

## WOJEWODA LUBUSKI

Nasz znak: PER-I.431.16.2022.ACie  
Sprawę prowadzi: Anna Cieśliczka  
Telefon: 95 785 19 15  
e-mail: [anna.ciesliczka@lubuskie.uw.gov.pl](mailto:anna.ciesliczka@lubuskie.uw.gov.pl)

Pan  
**Krzysztof Gola**  
Wójt Gminy  
Bojadła

### WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Niniejszym przekazuję wystąpienie pokontrolne z kontroli przeprowadzonej na podstawie art. 6 ust. 4 pkt 4 ustawy z dnia 15 lipca 2011 roku o kontroli w administracji rządowej (Dz.U. z 2020 r., poz. 224 t.j. z późn. zm.) oraz § 5 umowy nr 801.66.2020 zawartej 15 grudnia 2020 r. pomiędzy Gminą Bojadła a Wojewodą Lubuskim, dotyczącej realizacji zadania, na które udzielono dopłaty ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (zwanego dalej „Funduszem”).

Kontrolą objęto okres od 1.01.2021 r. do 31.12.2021 r., a w szczególności sprawdzono zgodność realizacji zadania:

- 1) z umową o udzielenie dopłaty do zadania,
- 2) z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,
- 3) z przepisami ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,
- 4) z przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych lub umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Kontrolę przeprowadzili:

- Anna Cieśliczka – inspektor wojewódzki w Wydziale Programów Europejskich i Rządowych Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gorzowie Wlkp. – Przewodnicząca Zespołu Kontrolującego, na podstawie pisemnego upoważnienia nr: 162-1/2022 z 20 czerwca 2022 r. (przedłużone 11 sierpnia 2022 r.);
- Magdalena Bonczek – inspektor wojewódzki w Wydziale Programów Europejskich i Rządowych Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gorzowie Wlkp. – Członek Zespołu Kontrolującego, na podstawie pisemnego upoważnienia nr: 162-2/2022 z 20 czerwca 2022 r. (przedłużone 11 sierpnia 2022 r.);

Kontrola została przeprowadzona w okresie od 27.06.2022 r. do 31.10.2022 r., z wizytą kontrolną na miejscu 10 października 2022 r. (z wpisem do książki kontroli pod pozycją 34/2022).

## Ocena kontrolowanej działalności:

### 1. Właściwość organu do realizacji zadań objętych kontrolą.

Na podstawie Umowy z dnia 15 grudnia 2020 r. nr 801.66.2020 o objęciu dopłatą ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (zwanej dalej „Umową z Wojewodą”), zawartej pomiędzy Wojewodą Lubuskim a Gminą Bojadła (zwaną dalej „Gminą”) objęto dopłatą z Funduszu dwie linie komunikacyjne. Przedmiotowe linie komunikacyjne w całości obsługiwały miejscowości należące do Gminy, jako linie otwarte szkolne.

Zadania organizatora transportu publicznego wykonuje wójt<sup>1</sup>, tj. planuje, organizuje i zarządza publicznym transportem zbiorowym, w tym podpisuje umowy o świadczenie usług. Zgodnie art. 22 ust. 2 ustawy o Funduszu<sup>2</sup> zawarcie umowy z przewoźnikiem wymaga uzyskania zgody organu stanowiącego właściwego organizatora. W toku czynności kontrolnych stwierdzono, że w 2021 r. nie podjęto stosownej uchwały. Po przeprowadzeniu czynności kontrolnych, tj. 28 listopada 2022 r. Rada Gminy podjęła stosowną uchwałę nr XXXIII.216.2022<sup>3</sup>.

*Obszar kontroli dotyczący oceny właściwego organu do realizacji zadania, Zespół kontrolujący ocenia pozytywnie z uchybieniem, w zakresie niedopełnienia otrzymania zgody organu stanowiącego w terminie zawarcia umowy z przewoźnikiem.*

### 2. Zgodność umowy o świadczenie usług z wymogami przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Kontrolowana Gmina nie ma obowiązku ustalania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego<sup>4</sup>. W ramach zadań własnych związanych z obsługą zapotrzebowania na usługi komunikacji autobusowej na terenie Gminy w 2021 roku zaplanowano i sfinansowano utworzenie dwóch linii komunikacyjnych:

- Bojadła - Młynkowo nr 171150 – 14 km raz dziennie,
- Bojadła - Klenica nr 171347 – 47 km raz dziennie.

Zgodnie z art. 19 Ustawy o transporcie zbiorowym Organizator dokonuje wyboru operatora w trybie ustawy z dn. 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych, w związku z art. 22 ust. 1 oraz art. 23 ww. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Zgodnie z art. 23 ust. 1 Ustawy o transporcie zbiorowym Organizator ma obowiązek publikacji ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2, lub bezpośredniego

<sup>1</sup> Zgodnie z art. 7 ust. 4 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475).

<sup>2</sup> Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. 2019 poz. 1123 ze zm.).

<sup>3</sup> na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, art. 103 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny i w związku z art. 22 ust. 2 ustawy o Funduszu

<sup>4</sup> zgodnie z art. 9 ust 1 pkt 1b. ustawy z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2020 r., poz. 1944 ze zm., Dz.U. z 2021 r. poz. 1371), obowiązek ten posiadają gminy powyżej 80 000 mieszkańców. W 2019 r. gmina Bojadła liczyła 3 206 mieszkańców.

zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1-3.

Na podstawie dokumentacji przedstawionej przez Gminę ustalono, że tryb wyboru operatora ww. linii zrealizowany został w oparciu o art. 19 w związku z art. 22 ust.1 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług). Jednak uchybiono przepisom art. 23 ww. ustawy.

Zgodnie ze złożonymi wyjaśnieniami Gmina w 2020 roku skierowała do przewoźników prywatnych pisma z prośbą o spotkanie w celu uzgodnienia ewentualnego zainteresowania obsługi linii swoim transportem z uwzględnieniem dopłaty z Funduszu. Na zaproszenie odpowiedziała tylko jedna firma, która po rozmowach nie zdecydowała się na podjęcie współpracy z uwagi na niedochodowość usługi (pomimo propozycji dopłat z Funduszu).

Zespół kontrolujący stwierdził, że Gmina nie dopełniła ciążącego na niej obowiązku publikacji ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia, czym uchybiono art. 23 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

W dniu 4 stycznia 2021 r. Gmina Bojadła zawarła Umowę nr 1/FA/2021 z Przedsiębiorstwem Komunikacji Samochodowej Zielona Góra sp. z o.o. 65-014 Zielona Góra ul. Jana z Kolna 2a. Umowa obejmowała usługi przewozowe osób na liniach komunikacyjnych Bojadła- Klenica nr 171347 i Bojadła- Młynkowo nr 171150 w okresie od 01.01.2021 r. do 31.12.2021 r.

*Obszar kontroli dotyczący wyłonienia przewoźnika zgodnie z ustawą o publicznym transporcie drogowym, Zespół Kontrolujący ocenia pozytywnie z uchybieniami w zakresie nie dopełnienia obowiązku publikacji ogłoszenia o zamiarze bezpośredniego zawarcia umowy.*

### **3. Zgodność umowy o świadczenie usług z wymogami przepisów ustawy o Funduszu.**

Zgodnie z ustawą o Funduszu dopłata obejmuje linię deficytową<sup>5</sup>. Przewoźnik oszacował koszt linii w cenie rynkowej 4,90 zł brutto za wozokilometr. Przewoźnik nie osiągał przychodów w zakładanej cenie, więc otrzymanie dotacji ze strony Gminy było konieczne w celu utrzymania komunikacji na tym terenie.

Gmina w trakcie wnioskowania o dopłatę zobowiązała się do zapłaty przynajmniej 10% wkładu własnego do ceny usługi na każdej linii.<sup>6</sup> Gmina dopełniła warunek udziału wkładu własnego w wysokości 10%, za wyjątkiem stycznia 2021 r. Zespół kontrolujący stwierdza, że we wniosku o wypłatę dopłaty z FRPA za styczeń, błędnie wpisano wartość deficytu dla linii Bojadła - Klenica nr 171347 (wskazano kwotę 1 175,00 zł, zamiast 1 164,05 zł). W związku z tym maksymalna dopłata do tej linii mogła wynieść 1 048,00 zł<sup>7</sup>, a nie jak zawnioskowano 1 057,00 zł. **Kwota 9,00 zł jest nadmiernie pobrana z FRPA.**

Wymogi dotyczące zawarcia umowy z przewoźnikiem po dniu wejścia w życie ustawy i utworzenia nowych linii<sup>8</sup>, zostały potwierdzone w trakcie czynności kontrolnych. Pozostałe wymogi wynikające z ustawy o Funduszu zostały opisane w części 1, 5 i 6 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

<sup>5</sup> Art. 17 ust. 4 w zw. z art. 2 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. 2019 poz. 1123 ze zm.).

<sup>6</sup> Zgodnie z art. 23 ust. 2 ww. ustawy o Funduszu.

<sup>7</sup> 90% z kwoty 1.164,05 zł wynosi 1 048 zł.

<sup>8</sup> Zgodnie z art. 22 ust. 1 ww. ustawy o Funduszu.

*Obszar kontroli dotyczący zgodności zadania z ustawą o Funduszu w opisanych zakresach, Zespół kontrolujący ocenia pozytywnie, za wyjątkiem dopłaty zawnioskowanej za miesiąc styczeń 2021 r., w którym negatywnie ocenia realizację zapewnienia 10 % wkładu własnego.*

#### **4. Sposób i terminowość wykonania zadania oraz prawidłowość wyliczenia dopłaty.**

Na mocy Umowy z Wojewodą Lubuskim nr 801.66.2020 z dnia 15 grudnia 2020 r. przyznano Gminie na realizację zadania w okresie styczeń – grudzień 2021 r. dopłatę w kwocie 47 763,00 zł tj. za 15.921 km, tj. 3 zł za kilometr. Wyliczenia wartości dopłaty załączone do ww. Umowy z Wojewodą obejmowały również miesiące wakacji, tj. lipiec i sierpień, w których przewozy nie były realizowane, ponieważ dotyczyły linii obsługiwanych w okresie nauki szkolnej. Przewoźnik przedstawił realizację usługi w ciągu 2021 r. na poziomie 11 247 km. Z tego Gminie wypłacono z Funduszu środki w łącznej wysokości 32 176,00 zł, tj. 2,86 zł za kilometr. Dopłata nie wyniosła umownej stawki 3 zł za kilometr, ponieważ podczas wniosku o wypłatę dokonano obniżenia stawki dopłaty za miesiące: maj, czerwiec, wrzesień, listopad i grudzień 2021 r., aby warunek udziału 10% wkładu własnego do linii został zachowany.

Umowa o świadczenie usług transportu zbiorowego na terenie Gminy obowiązywała w okresie styczeń – grudzień 2021 r. W § 4 ust. 3 tej umowy, zobowiązano Gminę do zapłaty przewoźnikowi, co miesiąc dwóch składowych ceny 4,90 za wozokilometr, tj.:

- dofinansowanie w ramach FRPA, obliczone, jako iloczyn stawki za wozokilometr w wysokości 3,00 zł, długości trasy obsługiwanej linii oraz ilości dni, zgodnie z terminem kursowania linii w miesiącu (tj. wartość noty wyliczeniowej);
- iloczyn stawki za wozokilometr, długości trasy na liniach oraz ilości dni roboczych w miesiącu, pomniejszoną o wartość sprzedanych biletów na przedmiotowej trasie oraz dofinansowanie w ramach Funduszu (tj. wartość faktury).

W związku z powyższym, osiągnięcie przychodów powyżej 1,90 zł za wozokilometr przekroczy zakładaną cenę usługi. Z przedstawionych do kontroli rozliczeń do faktur wynika, że przychody osiągnęły 1,29 zł za wozokilometr. Noty każdorazowo były wystawione w wysokości 3 zł za usługę przejechanego kilometra, chociaż Gmina otrzymała z FRPA dopłaty w wysokości 2,86 zł za kilometr. Noty i faktury zostały zapłacone w całości przez Gminę.

W ramach weryfikacji faktur i not stwierdzono, że:

- a) przez cały rok trasa nr 1 Bojadła – Młynkowo nie wygenerowała żadnego przychodu,<sup>9</sup> co wynika z rozliczeń załączanych do faktur. Gmina wyjaśniła, że dzieci z różnych szkół, jeździły na tej trasie, ale bilety miesięczne dzieci, zostały wliczone łącznie dla obu tras (nie wyodrębniono, ile z nich dotyczyło pierwszej linii).
- b) Faktury i noty za marzec i kwiecień 2021 r. zostały wystawione, w opinii Zespołu kontrolującego, w oparciu o błędne dane. Do wyliczeń za obie trasy wzięto różną ilość dni, chociaż obie trasy są liniami jeżdzącymi w dni nauki szkolnej. Zgodnie

<sup>9</sup> Zgodnie z §4 ust. 4 umowy z przewoźnikiem kwoty określone w ust. 3 zawierają wszelkie koszty wynikające z wykonania całego zakresu przedmioty oraz obowiązków Wykonawcy określonych w niniejszej umowie, jak również uwzględniają wpływy ze sprzedaży biletów.

z wyjaśnieniem, w marcu przewoźnik obsługiwał trasy przez 23 dni, jednak wskazał ilość kilometrów dla drugiej trasy liczonych od 20 dni. W związku z tym wartość została niedoszacowana o 690,90 zł. Natomiast **w kwietniu nota i faktura powinna być wystawiona za 18 dni szkolnych, ale dla pierwszej trasy wyliczono ilość km za 21 dni.** W związku z tym wartości faktury i noty zostały zawyżone o 205,80 zł, a **kwota dopłaty została pobrana o 126 zł za dużo**<sup>10</sup>.

W wyniku ww. błędów, Zespół kontrolujący wyliczył, że wartość dopłaty w styczniu została zawyżona o 9,00 zł<sup>11</sup>, natomiast w kwietniu 2021 r. o 126,00 zł. Łączna kwota dopłaty powinna maksymalnie wynieść 32 041,00 zł.

*Obszar kontroli dotyczący sposobu realizacji zadania przez Gminę i wartość wyliczenia dopłaty, Zespół kontrolujący ocenia negatywnie w związku z wykazanymi błędami w wyliczeniu dopłaty w styczniu i kwietniu.*

## **5. Terminowość składania wojewodzie wniosku o dopłatę.**

Zgodnie z §3 ust. 2 Umowy zawartej z Wojewodą Lubuskim, wniosek o dopłatę powinien zostać złożony do urzędu: „w terminie do 3 dnia każdego miesiąca.(...) Ostatni wniosek o dopłatę w 2021 roku może być złożony w terminie do 12 grudnia”, natomiast z art. 14 pkt 5 ust. 1) ustawy o Funduszu wynika, że wniosek złożony po terminie określonym przez umowę, nie podlega rozpatrzeniu.

Wnioski o dopłatę za miesiące styczeń-grudzień wpływały do Wojewody Lubuskiego zgodnie z terminem określonym w ww. umowie. Jedynie wniosek za kwiecień, w wyniku nie złożenia w terminie, został odrzucony przez Wojewodę pismem z 12 maja 2021 r., jako niepodlegający rozpatrzeniu i złożony ponownie.

*Terminowość składania wniosków o dopłatę przez Gminę, Zespół kontrolujący ocenia pozytywnie z uchybieniami w związku z naruszeniem terminu złożenia wniosku za kwiecień.*

## **6. Prowadzenie w jednostce wyodrębnionej ewidencji księgowej.**

Obowiązek prowadzenia wyodrębnionej dla dopłaty ewidencji księgowej wynika z art. 15 ustawy o Funduszu. W ramach realizacji zadania wpływy z dopłaty z Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego za kontrolowany okres w wysokości 32 176,00 zł zostały zaksięgowane na koncie 600-60004-4300-0035B, zgodnie ze stanem rzeczywistym.

Gmina nie podejmowała uchwały w sprawie przyjęcia dopłaty z Funduszu do planu finansowego jednostki. Zwiększano plan po stronie wydatkowej, natomiast środkami otrzymywanymi z LUW zmniejszano wydatki. W związku z tym w sprawozdaniu za 2021 r. wykazano saldo wydatków w wysokości 9.217,82 zł dla lokalnego transportu zbiorowego, w tym wkład własny dla linii objętych dopłatą w wysokości 8.399,46 zł.

W wyniku kontroli stwierdzono, że kopie faktur załączonych do wniosków o wypłatę z FRPA, różniły się opisami, datami wpływu i numerami ewidencyjnymi od Faktur przedstawionych do kontroli. Zgodnie z wyjaśnieniami, faktury z PKS są przesyłane na maila. Następnie są drukowane, opisywane i opłacone. Kopie potwierdzona za zgodność z oryginałem są przedkładane do wniosku o wypłatę z Funduszu. Po tym

---

<sup>10</sup> 3 dni x 14 km x 3 zł=126 zł.

<sup>11</sup> Które zostały wyliczone w punkcie 3 niniejszego Projektu Wystąpienia Pokontrolnego.

czasie dostarczane są wydruki faktur pocztą tradycyjną, które są dołączone pod wersje przesłane elektronicznie. W obecnym stanie prawnym<sup>12</sup> dopuszcza się otrzymywanie faktur w formacie PDF, które mają postać skanu. Praktyka stosowana przez Gminę skutkuje powstaniem dwóch równoważnych kopii w obiegu dokumentów i przyczynia się do niejasności w zakresie określenia, który dokument jest oryginałem, a który jego kopią.

*Obszar kontroli dotyczący prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej w Gminie, Zespół kontrolujący ocenia pozytywnie z uchybieniami w związku z posiadaniem w jednostce powielonych, równoważnych dokumentów.*

## **7. Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień/nieprawidłowości:**

- I. Wójt uzyskał zgodę organu stanowiącego po zawarciu umowy z przewoźnikiem, przez co uchybił terminowi z zapisu art. 22 ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. 2019 poz. 1123 ze zm.).
- II. Gmina nie dopełniła obowiązku publikacji ogłoszenia o zamiarze bezpośredniego zawarcia umowy, przez co naruszyła zapisy art. 23 ust. 1 Ustawy o transporcie zbiorowym.
- III. Wniosek za styczeń 2021 r. błędnie wskazywał kwotę deficytu z faktury, w wyniku czego w styczniu nie osiągnięto zakładanego 10% wkładu własnego, naruszając art. 23 ust. 2 ww. ustawy o Funduszu. W wyniku tego kwota 9 zł dopłaty została pobrana w nadmiernej wysokości.
- IV. Za kwiecień 2021 r. wyliczona dopłata została zawyżona o 126,00 zł z powodu wystawienia faktury i noty za dni niezrealizowane w tym miesiącu. W związku z tym dopłata została pobrana w nadmiernej wysokości.
- V. Wniosek za kwiecień wpłynął po terminie wynikającym z §3 ust. 2 Umowy zawartej z Wojewodą Lubuskim. Naruszono tym art. 14 pkt 5 ust. 1) ustawy o Funduszu dotyczący warunku rozpatrywania wniosku złożonego po terminie określonym przez umowę.
- VI. W dokumentacji widnieją powielone, równoważne dokumenty księgowe. Przyczynia się to do niejasności dotyczących określenia, co jest oryginalnym dokumentem w jednostce i uchybieniem art. 106m ustawy o VAT.

## **8. Ocena kontrolowanej działalności:**

Zespół kontrolujący ocenia działalność Gminy pozytywnie z uchybieniami pod względem: właściwości organu do realizacji zadań (pkt 1), zgodności umowy o świadczenie usług z wymogami przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (pkt 2), terminowości składania wojewodzie wniosków o dopłatę (pkt 5) oraz prowadzenia w jednostce wyodrębnionej ewidencji księgowej (pkt 6)."

Negatywnie oceniono zgodność umowy o świadczenie usług z wymogami przepisów

---

<sup>12</sup> Pod względem podatkowym otrzymanie skanu jest równoznaczne z otrzymaniem faktury w formie papierowej, o ile zostaną zachowane warunki wymienione w art. 106m ustawy o podatku od towarów i usług (ustawa o VAT) (Dz.U z 2021 r. poz. 685 z późn. zm.), a więc zostanie zapewniona autentyczność pochodzenia, integralność treści oraz czytelność faktury.

ustawy o Funduszu (punkt 3) w związku z niedopełnieniem 10% udziału wkładu własnego we wniosku za miesiąc styczeń. Ponadto negatywnie oceniono prawidłowość wyliczenia dopłaty (punkt 4) w kwietniu 2021 r. na kwotę 126 zł."

## **9. Zalecenia:**

Celem uniknięcia w przyszłości uchybień, działając na podstawie art. 46. ust. 3 pkt 1 ustawy dnia 15 lipca 2011 roku o kontroli w administracji rządowej (Dz. U. z 2020, poz, 224) zalecam:

1. Przestrzeganie przepisów Ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. 2019 poz. 1123 ze zm.), w szczególności art. 22 ust. 2.
2. Przestrzeganie zapisów art. 23 ust. 1 Ustawy o transporcie zbiorowym i publikacji ogłoszenia o zamiarze bezpośredniego zawarcia umowy.
3. Dotrzymanie terminu składania wniosków o wypłatę środków, wynikającego z §3 ust. 2 Umowy zawartej z Wojewodą Lubuskim.
4. Zachowanie jednej wersji dokumentów księgowych, w tym faktur, w oparciu o art. 106m ustawy o VAT.

Ponadto w wyniku stwierdzonych nieprawidłowości, wskazuję<sup>13</sup> na **konieczność zwrotu środków pobranych w nadmiernej wysokości w łącznej wysokości 135 zł wraz z odsetkami**, w związku z wykazanymi błędami wskazanymi w punktach 3, 4 i 7 niniejszego Wystąpienia pokontrolnego. Zwrotu należy dokonać wraz z odsetkami, zgodnie z §4 ust. 5-7 Umowy zawartej z Wojewodą Lubuskim, czyli liczonymi od dnia podpisania niniejszego Wystąpienia pokontrolnego.

Proszę powiadomić Wojewodę Lubuskiego **o sposobie wykonania zaleceń pokontrolnych**, podjętych działaniach lub przyczynach ich niepodjęcia **w terminie 30 dni liczonym od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego**<sup>14</sup>.

**WOJEWODA LUBUSKI**

**Władysław Dajczak**

/podpisano kwalifikowanym  
podpisem elektronicznym/

## **Pouczenie :**

Zgodnie z przepisami Art. 48 Ustawy z dnia 15.07.2011 r. o kontroli w administracji rządowej (Dz. U. z 2020 r, poz. 224), od niniejszego wystąpienia pokontrolnego nie przysługują środki odwoławcze.

---

<sup>13</sup> Na podstawie Art. 3. 1. i art. 46 ust. 3 pkt.1 Ustawy z dnia 15.07.2011 roku o kontroli w administracji rządowej(Dz. U. z 2020, poz, 224)

<sup>14</sup> Na podstawie art. 46 ust. 3 pkt. 3 ww. ustawy o kontroli w administracji rządowej.