



05111815

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Białymstoku

LBI.410.018.05.2015
P/15/069

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

I. Dane identyfikacyjne kontroli

<i>Numer i tytuł kontroli</i>	P/15/069 – Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu ¹	
<i>Jednostka przeprowadzająca kontrolę</i>	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Białymstoku	
<i>Kontrolerzy</i>	Mariusz Lenkiewicz, inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 96782 z dnia 24 września 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)	
<i>Jednostka kontrolowana</i>	Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Spółka z o.o., 15-399 Białystok, ul. Składowa 11 (zwane dalej: „KPKM” lub „Spółka”)	
<i>Kierownik jednostki kontrolowanej</i>	Dariusz Ciszewski – Prezes Zarządu ²	(dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności³

Ocena ogólna

W latach 2013–2015 (I półrocze) KPKM, w zakresie przyjętych zobowiązań umownych wobec Miasta Białystok, właściwie zapewniało dostęp do publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Utrzymywano bowiem stosunkowo wysoki, wynoszący od 91% do 92%, odsetek autobusów niskopodłogowych w ogólnym stanie taboru⁴ oraz wycofano dwa z dziewięciu pojazdów wysokopodłogowych posiadanych na początku 2013 roku. Ustalono też procedury postępowania kierowców przy przewozie osób niepełnosprawnych na wózkach w autobusach komunikacji zbiorowej.

NIK zwraca jednak uwagę na przypadki nieprzestrzegania tych procedur oraz niezrealizowanie – przez KPKM – obowiązku informacyjnego o prawach pasażerów, wynikającego z art. 25 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 2006/2004⁵. Nie miało to jednak wpływu na ograniczenie dostępności do komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych.

Kontrola wykazała też nieprawidłowość, polegającą na niezapewnieniu kierowcom komunikacji miejskiej pełnego zakresu szkoleń uświadamiających o problemach niepełnosprawności, wymaganych art. 16 ust. 1 lit b powołanego rozporządzenia.

¹ W latach 2013–2015 (do czasu zakończenia badań kontrolnych, tj. do 15 października 2015 r.), a także działania wcześniejsze, o ile miały wpływ na realizację kontrolowanych zadań.

² Od 1 stycznia 2007 r.

³ 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.

⁴ Na który składało się 99 autobusów na początku 2013 roku i 89 autobusów na koniec I półrocza 2015 roku.

⁵ Dz. Urz. UE L55 z 28.02.2011, str. 1. Rozporządzenie zwane dalej: „rozporządzeniem UE nr 181/2011”.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych w organizacji publicznego transportu zbiorowego

Opis stanu faktycznego

1.1. KPKM wykonywało zadania w zakresie prowadzenia lokalnego transportu zbiorowego⁶ w oparciu o umowę z 1 grudnia 2009 r. zawartą z Miastem Białystok (zwaną dalej: „umową w sprawie transportu zbiorowego”), która określała zakres obowiązków przy świadczeniu przez Spółkę usług publicznych związanych z tym transportem. Umowa wskazywała m.in., że obowiązkiem Spółki jest wykonywanie usług przewozowych zgodnie z rozkładami jazdy ustalonymi przez Miasto Białystok (w tym: zapewnienie sprawności technicznej, odpowiedniego wyposażenia pojazdów, właściwej jakości obsługi oraz zachowanie punktualności). Wprowadzanie zmian przebiegu linii autobusowych, dostarczanie rozkładów jazdy oraz utrzymanie infrastruktury komunikacji zbiorowej (w tym: przystankowej) należało do zadań Miasta Białystok. (dowód: akta kontroli str. 4-18)

Zagadnienia dotyczące dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych nie były przedmiotem kontroli przeprowadzonych w Spółce w latach 2013–2015 (I półroczu). Usługi świadczone przez KPKM były jednak poddawane codziennemu monitoringowi ze strony Miasta Białystok. W konsekwencji za wykonanie przez KPKM usług niezgodnie ze standardami określonymi w § 8 umowy w sprawie transportu zbiorowego (w kontekście potrzeb osób niepełnosprawnych) na Spółkę nałożono pięć kar, po 100 zł, za niepodstawienie autobusu niskopodłogowego wg wskazań Miasta Białystok⁷, określonych w rozkładzie jazdy. (dowód: akta kontroli str. 11-20)

1.2. Analiza 35 z 67⁸ skarg złożonych w okresie objętym kontrolą wykazała, że nie dotyczyły one dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych. (dowód: akta kontroli str. 21-27, 107)

1.3. Zgodnie z treścią umowy w sprawie transportu zbiorowego, Spółka nie była odpowiedzialna za zadania związane z ustalaniem rozkładów jazdy i wyposażenie przystanków autobusowych⁹. (dowód: akta kontroli str. 11-18)

1.4. Na stronie internetowej KPKM¹⁰, oprócz danych informacyjnych o Spółce, zamieszczono odesłanie do strony BIP Urzędu Miejskiego w Białymstoku oraz wykaz linii obsługiwanych przez KPKM z odesłaniem na stronę Białostockiej Komunikacji Miejskiej¹¹ (zwanej dalej: „BKM”), gdzie zamieszczono m.in. rozkłady jazdy poszczególnych linii autobusowych oraz regulamin przewozu osób, bagażu i zwierząt w środkach publicznego transportu zbiorowego BKM¹². (dowód: akta kontroli str. 28-29, 87-91)

Ustalone nieprawidłowości

Uwagi dotyczące badanej działalności

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

NIK zwraca uwagę, że Spółka nie zapewniła pasażerom dostępu do informacji o ich prawach, o której mowa w art. 25 ust. 1 rozporządzenia UE nr 181/2011, co było obowiązkiem przewoźnika. Jak wyjaśnił Prezes Zarządu – zgodnie z ustaleniami z Miastem Białystok – wszystkie informacje dotyczące praw pasażerów, w tym: obowiązujący regulamin przewozu został umieszczony na stronie BKM. W wersji papierowej takie regulaminy znajdują się w każdym autobusie (w przedniej części, za kierowcą).

(dowód: akta kontroli str. 28-31, 87-91)

⁶ Określone jako główny cel działalności Spółki w § 5 ust. 1 aktu założycielskiego KPKM (z 3 czerwca 2011 r.).

⁷ KPKM nie był karany za brak oświetlenia tablic, brak włączonego systemu informacji głosowej czy za uszkodzony system opuszczania pojazdu niskopodłogowego (tzw. „przyklęk”) lub brak możliwości otwarcia podestu w drzwiach przeznaczonych dla wózków inwalidzkich.

⁸ Analizą objęto po 15 skarg z lat 2013–2014 i pięć z 2015 roku, które przez Spółkę zostały przyporządkowane do skarg dotyczących stanu taboru i do innych skarg.

⁹ Za ww. zadania odpowiedzialne było Miasto Białystok.

¹⁰ www.kpkm.pl.

¹¹ Departament Urzędu Miejskiego w Białymstoku odpowiedzialny za organizację transportu zbiorowego w Białymstoku.

¹² Regulamin był załącznikiem do uchwały nr LXII/707/14 Rady Miasta Białystok z dnia 23 czerwca 2014 r.

Faktycznie jednak w regulaminie przewozu, przywołanym przez Prezesa Zarządu, nie zawarto informacji o prawach pasażerów określonych rozporządzeniem UE nr 181/2011, w tym o prawach osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

(dowód: akta kontroli str. 87-91)

W latach 2013–2015 (I półrocze) Spółka – w zakresie powierzonych jej zadań – wywiązała się z zorganizowania publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych. Zdarzyły się jednak sytuacje nałożenia na KPKM przez Miasto Białystok kar za niepodstawienie autobusu niskopodłogowego (według wskazań rozkładu jazdy), co w tych przypadkach mogło mieć wpływ na dostępność transportu miejskiego dla osób niepełnosprawnych. Spółka nie zrealizowała też obowiązku informacyjnego (o prawach pasażerów), o którym mowa w art. 25 ust. 1 rozporządzenia UE nr 181/2011.

2. Dostosowanie pojazdów komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych

2.1. Wykonując publiczny transport zbiorowy KPKM użytkowało:

- w 2013 roku 99 autobusów¹³, w tym 90 niskopodłogowych (91%) oraz dziewięć wysokopodłogowych (9%);
- w 2014 roku 98 autobusów, w tym 90 niskopodłogowych (92%) i osiem wysokopodłogowych (8%);
- w 2015 roku 89 autobusów¹⁴, w tym 81 niskopodłogowych (91%), jeden niskowejściowy (1%) i siedem wysokopodłogowych (8%). (dowód: akta kontroli str. 32, 37-52, 114-158)

Według danych KPKM – na przestrzeni ostatnich trzech lat – od 91% do 92% pojazdów stanowiły autobusy niskopodłogowe, przy czym dwóch z nich (wyprodukowanych w 1995 roku) nie wyposażono w pomosty do wjazdu wózkami inwalidzkimi. Jak wyjaśnił Prezes Zarządu, autobusy niskopodłogowe są w KPKM już standardem i w 2016 roku planowane jest dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych wszystkich autobusów. Dodał, że planowany jest zakup autobusów niskopodłogowych i likwidacja autobusów wysokopodłogowych z dużym przebiegiem. (dowód: akta kontroli str. 30-32, 119-158)

W umowie w sprawie transportu zbiorowego (ani w planie transportowym Miasta Białystok) nie określono pożądanego przez Miasto Białystok wskaźnika autobusów niskopodłogowych w ogólnej ilości posiadanej przez Spółkę taboru autobusowego. Na dzień 30 czerwca 2015 r. – określony przez Miasto Białystok i obowiązujący KPKM – rozkład jazdy wskazywał na minimalną liczbę 46 pojazdów niskopodłogowych¹⁵, niezbędnych do obsłużenia pasażerów, zgodnie z wytycznymi wynikającymi z rozkładów jazdy.

(dowód: akta kontroli str. 11-18, 32-36)

W latach 2013–2015 (I półrocze) KPKM zakupiło¹⁶ dwa autobusy pojedyncze niskowejściowe, wyposażone m.in. w rozkładany pomost umożliwiający wjazd do autobusu wózkami inwalidzkimi, system opuszczania pojazdu (tzw. „przyklęk”), przycisk umieszczony na zewnątrz pojazdu, służący zasygnalizowaniu kierowcy zamiaru skorzystania z autobusu przez osobę niepełnosprawną, wewnętrzny wizualny system informacyjny, zewnętrzne nagłośnienie pojazdu oraz urządzenia podtrzymujące wózek inwalidzki. W tym samym okresie z eksploatacji wycofano 11 autobusów¹⁷, w tym: jeden w 2013 roku, dziewięć w 2014 roku i jeden w 2015 roku. (dowód: akta kontroli str. 53-74, 105-106, 108)

2.2. W umowie w sprawie transportu zbiorowego nie określono wymagań w stosunku do pojazdów, którymi realizowane miały być usługi przewozowe, w tym dotyczących wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych i ich dostosowania do potrzeb osób

¹³ Według stanu na 1 stycznia 2013 r.

¹⁴ Według stanu na 30 czerwca 2015 r.: 44 dzierżawionych od Miasta Białystok oraz 45 będących własnością KPKM.

¹⁵ Wg stanu na 30 czerwca 2015 r. KPKM dysponowało 81 pojazdami niskopodłogowymi.

¹⁶ Zgodnie z umową z 20 lutego 2015 r. wartość autobusów zakupionych w okresie objętym kontrolą wyniosła 848,5 tys. zł. Do końca I połowy 2015 roku do eksploatacji wprowadzono jeden z nich.

¹⁷ W okresie objętym kontrolą z eksploatacji wycofano dziewięć autobusów niskopodłogowych i dwa wysokopodłogowe. Wszystkie autobusy zostały sprzedane (główną przyczyną sprzedaży był wysoki przebieg i duże koszty eksploatacji).

niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W załączniku do umowy wyszczególniono pojazdy dopuszczone przez Miasto Białystok do świadczenia usług, ze wskazaniem m.in. numeru bocznego, marki / typu, roku produkcji, ilości miejsc (w tym siedzących), wyposażenia (także istotnego w kontekście dostępności dla osób niepełnosprawnych), w tym o: niskiej podłodze, monitoringu, informacji pasażerskiej dźwiękowej wewnętrznej i zewnętrznej oraz wyświetlaczach wewnętrznych i zewnętrznych). Załącznik ten był aktualizowany w wyniku zmiany ilości taboru.

(dowód: akta kontroli str. 11-18, 75-86)

2.3. Oględziny dziewięciu różnych typów autobusów eksploatowanych przez KPKM¹⁸ – przeprowadzone przy udziale specjalisty, będącego osobą niepełnosprawną, poruszającą się na wózku inwalidzkim – wykazały, że wszystkie typy autobusów były wyposażone w świecące zewnętrzne tablice informacyjne i wewnętrzny system wizualny. Autobusy niskopodłogowe posiadały kontrastowe krawędzie podłóg oraz wydzielone miejsca dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W przypadku sześciu (z dziewięciu posiadanych) typów autobusów¹⁹, wyposażonych w pomosty (stanowiących 90% ogólnego stanu taboru Spółki), osoba niepełnosprawna na wózku inwalidzkim – przy zastosowaniu funkcji „przyklęku” i rozłożeniu pomostu oraz pomocy kierowcy – mogła dostać się do autobusu z poziomu jezdni. W jednym typie autobusu niskopodłogowego nie było rozkładanych pomostów wejściowych oraz pasów bezpieczeństwa. Osoba niepełnosprawna miała jednak możliwość zajęcia w nim miejsca, przy pomocy kierowcy, z poziomu kilkunastocentymetrowego krawężnika. Niedostępne dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózku inwalidzkim były natomiast dwa typy autobusów wysokopodłogowych.

(dowód: akta kontroli str. 109-113, 114-158)

Wg stanu na dzień przeprowadzenia oględzin, w Spółce było zatem siedem (z 89) autobusów nieprzystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych (wysokopodłogowych) oraz dwa autobusy niskopodłogowe (rok produkcji – 1995) bez rozkładanych pomostów wejściowych oraz pasów bezpieczeństwa.

(dowód: akta kontroli str. 75-86, 114-158)

W ramach oględzin na liniach komunikacyjnych²⁰ ustalono, że:

- we wszystkich przypadkach niepełnosprawny miał zapewniony dostęp do autobusu (nawet w przypadku autobusu niskopodłogowego z funkcją „przyklęku”, ale bez pomostu do wjazdu wózkami inwalidzkimi),
- liczba pasażerów korzystających z danego przewozu (na danej linii) nie była nadmierna w stosunku do miejsca dostępnego w autobusie, przez co osoba niepełnosprawna miała swobodę przy zajmowaniu miejsca w autobusie,
- kierowca każdorazowo wskazywał miejsce dla osoby niepełnosprawnej, pytał tę osobę o przystanek docelowy oraz pomagał jej bezpiecznie opuścić autobus,
- podróż autobusem była bezpieczna i płynna (nie stwierdzono przypadków gwałtownego hamowania lub przyspieszania zagrażającego bezpieczeństwu przewożonych osób).

(dowód: akta kontroli str. 109-113)

Ustalone
nieprawidłowości

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

NIK zwraca uwagę, że:

1. Pomimo, że przeprowadzone na liniach komunikacyjnych oględziny dostępności autobusów komunikacji miejskiej wykazały, iż we wszystkich dziewięciu przejazdach osoba niepełnosprawna poruszająca się na wózku inwalidzkim – przy udziale kierowcy, wymaganym wewnętrzną instrukcją przewozu osób niepełnosprawnych – zajęła miejsce

¹⁸ Oględziny poddano pojedyncze pojazdy ze wszystkich typów autobusów użytkowanych przez KPKM na dzień przeprowadzonych oględzin, tj. 6 października 2015 r.

¹⁹ Spośród tych sześciu typów autobusów, pięć było niskopodłogowych, a jeden niskowejściowy.

²⁰ Oględziny objęły dziewięć przejazdów autobusem, z losowo wybranych przystanków, na sześciu z 22 obsługiwanych przez KPKM linii autobusowych, w godzinach szczytu (7⁰⁰-8⁴⁵ oraz 15¹⁰-16³⁰).

w autobusie i mogła z niego korzystać, to stwierdzono zachowania kierowców nieadekwatne do wytycznych powołanej instrukcji²¹. We wszystkich dziewięciu przypadkach zatrzymywali oni bowiem autobusy w odległości 30 – 40 cm od krawężnika, nie wykorzystując możliwości jak najbliższego podjechania do niego, co może stanowić utrudnienie dla osób poruszających się o kulach lub posiadających inne ograniczenia ruchowe, na potrzeby których nie jest rozkładany pomost wejściowy. Na dwóch z tych przystanków, ze specjalnymi podwyższonymi, profilowanymi krawężnikami podjechanie bliżej krawężnika, przy zastosowaniu istniejącej funkcji „przykłąk”, mogłoby wyeliminować konieczność udzielania przez kierowcę pomocy przy wjeżdżaniu do autobusu przez osobę na wózku inwalidzkim. Ponadto w dwóch przypadkach kierowcy nie zaproponowali osobie niepełnosprawnej zapięcia się pasami bezpieczeństwa, co mogło te osoby narażać na niebezpieczeństwo w przypadku ewentualnej kolizji.

Według oświadczenia pracownika KPKM uczestniczącego w oględzinach, zatrzymywanie autobusu stosunkowo daleko od krawędzi jezdni wiąże się z ostrymi krawędziami krawężników. Przy najechaniu bokiem opony na taką krawędź może dojść do zdeformowania lub całkowitego uszkodzenia opony.

Prezes Zarządu KPKM wyjaśnił, że „[...] trudno jest podać jednoznacznie konkretną przyczynę takiego stanu faktycznego”. Dodał, że „instrukcja jest wskazówką, w jaki sposób należy postępować przy przewozie osób niepełnosprawnych i zapisy w niej zawarte powinny być bezwzględnie przestrzegane”.

(dowód: akta kontroli str. 94, 109-113, 172-173)

2. W dwóch autobusach w trakcie oględzin stwierdzono niesprawność urządzeń komunikacyjnych, sygnalizujących zamiar opuszczenia autobusu przez osobę niepełnosprawną²² (w obu przypadkach sygnalizator nie reagował na przyciśnięcie). Prezes Zarządu KPKM wyjaśnił, że już w dniu oględzin została wydana dyspozycja naprawy niesprawnych urządzeń. Dodał, że, w najbliższym okresie, lista czynności wykonywanych podczas codziennych przeglądów OC zostanie uzupełniona o czynność sprawdzania prawidłowości działania ww. urządzeń, gdyż – jak stwierdził – zdaje sobie sprawę z istotności takich urządzeń dla osób niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str. 30-32, 92-93, 109-113)

Ocena cząstkowa

KPKM zapewnił osobom niepełnosprawnym i osobom z ograniczeniami ruchowymi dostępność do autobusów komunikacji miejskiej, w szczególności poprzez wysoki (91%–92%) udział pojazdów niskopodłogowych w ogólnym stanie taboru oraz ustalenie instrukcji postępowania przy przewozie osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich, przewidującej każdorazowo stosowną pomoc kierowcy. Ustalenia oględzin mogą jednak wskazywać na potrzebę ściślejszego stosowania tej instrukcji.

3. Przeszkolenie pracowników operatora miejskiej komunikacji autobusowej w zakresie pomocy osobom niepełnosprawnym

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą w KPKM zatrudnianych było od 196 (w 2013 roku) do 206 (w 2015 roku) kierowców, którzy bezpośrednio zajmowali się obsługą pasażerów. Spółka zapewniła przeszkolenie wszystkich kierowców w zakresie przekazania im wiedzy o pasażerach z upośledzeniami (w tym: fizycznymi, sensorycznymi) oraz o reagowaniu w nieoczekiwanych sytuacjach. Zajęcia takie prowadzone były przez specjalistę ds. bhp w ramach szkoleń wstępnych lub okresowych. Dodatkowo wszyscy kierowcy zostali przeszkoleni z zakresu obsługi sprzętu należącego do osób niepełnosprawnych w ramach praktycznego instruktażu stanowiskowego. (dowód: akta kontroli str. 95-96, 97-98)

²¹ Według tej instrukcji, kierowca przy przewozie osób niepełnosprawnych na wózkach powinien m.in.: podjechać jak najbliżej krawędzi, wprowadzić autobus w „przykłąk” (pochylenie) i przymocować pasami wózek wraz z niepełnosprawnym.

²² Niesprawne urządzenie służące do komunikacji osoby niepełnosprawnej z kierowcą stwierdzono także podczas oględzin na terenie bazy Spółki. Dotyczyło to jednego autobusu (zakupionego w lutym 2015 roku) z siedmiu poddanych oględzinom autobusów wyposażonych w takie urządzenia.

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość, polegającą na nieobjęciu żadnego z 206 kierowców zatrudnionych w KPKM na dzień 30 czerwca 2015 r. szkoleniem uświadamiającym na temat niepełnosprawności, o którym mowa w art. 16 ust. 1 lit b rozporządzenia UE nr 181/2011, obejmującym m.in. wiedzę na temat:

- barier, w obliczu których stoją osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, w tym barier w zakresie postaw, barier środowiskowych, fizycznych i organizacyjnych,
- zadań i potrzeb psa przewodnika,
- umiejętności interpersonalnych oraz metod komunikowania się z osobami głuchymi i niedosłyszącymi, osobami niedowidzącymi, osobami z upośledzeniem mowy i osobami z upośledzeniem w zakresie uczenia się. dowód: akta kontroli str. 95-96)

Prezes Zarządu KPKM wyjaśnił, że: „nie przeprowadzono oddzielnych szkoleń na temat niepełnosprawności, z uwagi na brak takiej potrzeby, a [...] aspekty wymienione w rozporządzeniu unijnym [...] każdorazowo poruszane były w tematyce szkoleń bhp oraz szkoleń wstępnych kwalifikacji zawodowych”. (dowód: akta kontroli str. 30-32, 95-96)

Ocena cząstkowa

KPKM zapewnił tylko częściowe przeszkolenie kierowców bezpośrednio zajmujących się obsługą podróżnych w zakresie problemów niepełnosprawności. Nie objęło ono bowiem niektórych elementów wymaganych art. 16 ust. 1 lit b rozporządzenia UE nr 181/2011.

IV. Wnioski

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 roku o Najwyższej Izbie Kontroli²³, wnosi o:

1. Objęcie kierowców KPKM szkoleniem uświadamiającym dotyczącym problemów niepełnosprawności w pełnym zakresie, ustalonym w art. 16 ust. 1 lit. b rozporządzenia UE nr 181/2011.
2. Zapewnienie pasażerom dostępu do informacji o ich prawach, stosownie do art. 25 ust. 1 rozporządzenia UE nr 181/2011.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden kierownikowi 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
wykonania wniosków

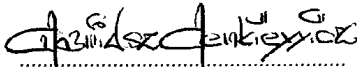
Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

²³ Dz. U. z 2015 r., poz. 1096. Ustawa zwana dalej „ustawą o NIK”.

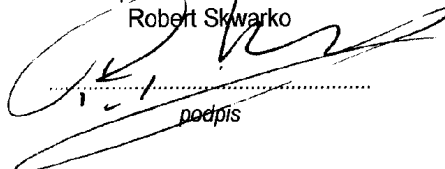
W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Białystok, dnia 10 listopada 2015 roku

Kontroler
Mariusz Lenkiewicz
Inspektor kontroli państwowej


.....
podpis

DYREKTOR DELEGATURY
Najwyższej Izby Kontroli w Białymstoku
z up. WICEDYREKTOR
Robert Skwarko


.....
podpis

