



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Rzeszowie

LRZ.410.020.02.2015

P/15/069

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Rzeszowie
ul. Kraszewskiego 8, 35-016 Rzeszów
T +48 17 780 23 00, F +48 17 780 23 06
lrz@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
<i>Jednostka przeprowadzająca kontrolę</i>	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Rzeszowie
<i>Kontroler</i>	Leszek Sienkowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 97383 z dnia 9 października 2015 r. (dowód: akta kontroli str.1-2)
<i>Jednostka kontrolowana</i>	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Rzeszów Spółka z o.o. (dalej: Spółka lub MPK), 35-233 Rzeszów, ul. Lubelska 54
<i>Kierownik jednostki kontrolowanej</i>	Marek Filip, Prezes Zarządu (dowód: akta kontroli str. 3-6)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie¹ działalność kontrolowanej jednostki w zakresie dostosowania publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu w latach 2013-2015 (I półrocze).

Uzasadnienie oceny ogólnej

W okresie objętym kontrolą Spółka należycie wywiązywała się z zadań związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego. Nastąpiła istotna poprawa w dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych. Tabor autobusowy uzupełniono o 80 autobusów niskopodłogowych, spełniających potrzeby osób niepełnosprawnych i wyposażonych w świeące zewnętrzne tablice informacyjne. Większość spośród 180 aktualnie użytkowanych przez Spółkę autobusów, tj. 70 własnych pojazdów i 80 dzierżawionych pojazdów, dodatkowo wyposażono w świeące zewnętrzne tablice informacyjne, nagłośnienie zewnętrzne, wewnętrzny system wizualny i system wewnętrznego nagłośnienia. Zwiększył się udział przewozów realizowanych przez autobusy niskopodłogowe, tj. z 57,6% w styczniu 2013 r. do 88,8% na koniec czerwca 2015 r. Uwagi NIK dotyczą faktu, że tylko nieznaczny odsetek zatrudnionych w MPK kierowców, był szkoleny na temat zasad związanych z przewozem osób niepełnosprawnych. Ponadto kierowcy nie odbyli pełnego przeszkolenia uświadamiającego z zakresu niepełnosprawności. W kontroli stwierdzono, że Zarządowi Transportu Miejskiego w Rzeszowie (dalej: ZTM) nie przekazywano informacji, o których mowa w art. 48 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym² (dalej: upt).

¹ 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

² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (j. t. Dz. U. z 2015 r., poz. 1440)

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Zorganizowanie publicznego transportu zbiorowego uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych

Opis stanu faktycznego

1. W okresie objętym kontrolą funkcje podmiotu zarządzającego systemem zbiorowej lokalnej komunikacji miejskiej wykonywała Gmina Miasto Rzeszów (dalej: Miasto Rzeszów). Miasto Rzeszów było jedynym udziałowcem Spółki (operator). W dniu 2 grudnia 2009 r. Miasto Rzeszów i Spółka zawarły umowę wykonawczą o świadczenie usług przewozowych w miejskiej, autobusowej komunikacji zbiorowej w latach 2010-2019 (dalej: umowa wykonawcza). Ze strony Miasta Rzeszowa umowę wykonawczą - z kolejnymi zmianami (24 aneksy) - wykonywał ZTM (organizator). Według umowy wykonawczej organizator zobowiązany był m. in. do nadzoru nad bieżącym funkcjonowaniem systemu komunikacji zbiorowej i do kontroli realizacji usług przewozowych powierzonych Spółce.

W kontroli ustalono, że problematyka - związana z dostępnością w latach 2013-2015 (I półrocze) publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych - nie była przedmiotem kontroli zewnętrznych w Spółce.

(dowód: akta kontroli str. 7-72)

2. W latach objętych badaniami kontrolnymi wpłynęło do operatora łącznie 59 skarg dotyczących utrudnień w dostępie do publicznego transportu zbiorowego. W poszczególnych latach za zasadne uznano informacje zawarte w 6 skargach w 2013 r., w 34 skargach w 2014 r. i w 19 skargach w I półroczu 2015 r. Z ogólnej liczby skarg – w 3 przypadkach skargi dotyczyły dostępności pojazdów dla osób niepełnosprawnych (1 skarga w 2013 r. i 2 skargi w 2014 r.). Pozostałe skargi związane były z niewłaściwym postępowaniem personelu zajmującego się podróżnymi.

Z badania próby 20 skarg zgłoszonych w ww. okresie, w tym 3 skarg w sprawach osób niepełnosprawnych wynika, że operator każdorazowo reagował na sygnały zawarte w skargach. W przypadku skarg dotyczących dostępności usług dla osób niepełnosprawnych, działania operatora polegały na:

- potrąceniu kierowcy części premii, przeprowadzeniu rozmowy dyscyplinującej i poinstruowaniu, że w przypadku obsługi linii komunikacyjnej autobusem niskopodłogowym, przystosowanym dla osób niepełnosprawnych, kierowca ma obowiązek wysunąć specjalną platformę, umożliwiającą wjazd osobie na wózku do autobusu lub uruchomić tzw. „przyklęk”, zmniejszając w ten sposób trudność pokonania stopnia (skarga dotyczyła osoby niepełnosprawnej, poruszającej się na wózku),

- ukaraniu kierowcy karą regulaminową, przeprowadzeniu rozmowy dyscyplinującej oraz dodatkowym przeszkoleniu z zasad profesjonalnej obsługi pasażerów (skarga dotyczyła niezatrzymania się kierowcy na przystanku wskazanym przez osobę w podeszłym wieku, mającą trudności z poruszaniem),

- przeprowadzeniu z kierowcą autobusu rozmowy dyscyplinującej oraz na przypomnieniu o obowiązku podjeżdżania autobusem jak najbliżej krawędzi jezdni, tj. w sposób ułatwiający osobom starszym i niepełnosprawnym wsiadanie do pojazdu (skarga dotyczyła osoby niepełnosprawnej poruszającej się o kulach).

W pozostałych spośród zbadanych skarg - usunięcie nieprawidłowości związane było głównie z przeszkoleniem pracowników - w zakresie zasad profesjonalnej obsługi pasażerów.

W latach 2013-2015 (I półrocze) MPK nie było obciążane karami i odszkodowaniami z tytułu braku dostosowania usług transportowych do potrzeb osób niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str. 73-115)

Prezes Zarządu w wyjaśnieniach - odnośnie wykorzystania informacji zawartych w skargach, związanych z dostępnością usług transportowych dla osób niepełnosprawnych - podał, że w jednym przypadku, do obsługi konkretnego kursu skierowano autobus niskopodłogowy. Pozostałe dwie skargi dotyczyły niewłaściwego zachowania kierowcy i nie wymagały zmian w zakresie organizacji przewozów. Kierowcom przypomniano o właściwych zasadach postępowania w odniesieniu do osób mających trudności z poruszaniem.

(dowód: akta kontroli str.116-124)

3.1. W kontrolowanym okresie Spółka nie wykonywała zadań w zakresie rozkładu jazdy, w tym dotyczących jego tworzenia, aktualizacji i podawania do publicznej wiadomości. Spółka nie realizowała również zadań związanych z wyposażeniem przystanków komunikacyjnych.

Według umowy wykonawczej Miasto Rzeszów zobowiązane jest do planowania układu komunikacyjnego i organizacji przewozów zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 2 (Zasady przygotowywania i rozpowszechniania rozkładów jazdy oraz wykaz linii komunikacyjnych w Rzeszowie) wraz z opracowaniem rozkładów jazdy oraz zbieraniem danych i prowadzenia analiz w zakresie potrzeb przewozowych miejskiej komunikacji autobusowej. Miasto Rzeszów zawarło porozumienia z gminami ościennymi dotyczące przejęcia zadań własnych tych gmin, w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z ww. załącznikiem ZTM zobowiązany jest przysyłać Spółce tabelarycznie rozpisany rozkład jazdy z określeniem: nr linii, przebiegu linii z wymienieniem wszystkich przystanków pośrednich, zaznaczeniem przystanków na żądanie oraz czasem odjazdu z poszczególnych przystanków; liczby kursów w poszczególnych dniach, z podziałem na dni robocze, soboty, niedziele i święta, lub inne okresy kursowania; długości linii wyrażonej w km; rodzaju i liczby taboru, przeznaczonego do obsługi linii oraz daty uruchomienia nowej linii. ZTM przygotowuje i rozwiesza rozkłady jazdy na przystankach oraz na własnej stronie internetowej.

(dowód: akta kontroli str. 7-65, 125-160)

3.2. Spółka nie podejmowała w latach 2013-2015 (I półrocze) działań w celu dostosowania rozkładu jazdy do potrzeb osób niepełnosprawnych, gdyż – w myśl wymienionego powyżej załącznika dotyczącego zasad przygotowywania i rozpowszechniania rozkładów – tabelaryczne rozkłady danej linii przygotowuje ZTM i przekazuje je do MPK w formie papierowej i elektronicznej, w ogólnie dostępnym formacie (edytowanym arkuszu kalkulacyjnym lub edytorze tekstów).

Z ustaleń kontroli wynika, że w rozkładach jazdy autobusów obowiązujących w 2015 r. nie oznaczono kursów przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str. 161-162)

Prezes Zarządu podał, że „Spółce nie są znane przyczyny rezygnacji z oznaczania w rozkładach jazdy autobusów, kursów przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych. Przypuszczamy, że rezygnacja ta nastąpiła wskutek tego, że zdecydowana większość (88%) autobusów posiadanych przez MPK to autobusy

niskopodłogowe, dostosowane do obsługi osób niepełnosprawnych i tylko ok. 10 % kursów wykonywane jest przez autobusy wysokopodłogowe”.

(dowód: akta kontroli str. 116-124)

3.3. Według podziału zadań dokonanego w umowie wykonawczej – w ramach czynności zarządzania systemem zbiorowej lokalnej komunikacji miejskiej – Miasto Rzeszów udostępnia Spółce w celu realizacji usług przewozowych, infrastrukturę komunikacji zbiorowej będącej jego własnością i pozostającą w jego użytkowaniu. W badanym okresie MPK nie wykonywało zadań związanych z wyposażeniem przystanków komunikacyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 7-65)

3.4. Z ustaleń kontroli wynika, że na stronie internetowej operatora nie umieszczono informacji dotyczących praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. oraz zmieniającym rozporządzeniu (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE. L. z 2015 r. Nr 55, str.1). Umowa wykonawcza nakłada na operatora obowiązek umieszczania w autobusach – zgodnie z wytycznymi ZTM – informacji o obowiązujących przepisach porządkowych oraz komunikatów dla pasażerów. Zgodnie z cytowanym powyżej załącznikiem do umowy wykonawczej dotyczącym rozkładów jazdy, ZTM dokonuje eksportu rozkładów jazdy dla danej linii, celem uaktualnienia informacji na stronie internetowej Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 161-162)

Ustalono
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W kontroli ustalono, że Spółka w latach 2014-2015 nie przekazywała do ZTM informacji - o liczbie i sposobie załatwienia skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań - w związku z realizacją usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w 2013 r. i 2014 r. Obowiązek przekazywania organizatorowi przez operatora ww. informacji określono w przepisie art. 48 ust. 1 uptz.

(dowód: akta kontroli str. 73-85, 115)

Prezes Zarządu wyjaśnił, że brak sporządzania i przekazywania do ZTM zbiorczej informacji o liczbie i sposobie załatwienia skarg i reklamacji składanych przez pasażerów za lata 2013-2014 wynikał z niedopatrzenia. Zagadnienie to nie było ujęte w umowie wykonawczej, w której zapisano obowiązek: „załatwiania we własnym zakresie wszelkich skarg pasażerów dotyczących działalności Spółki oraz przekazywania do ZTM kopii takich skarg oraz informacji o sposobie ich załatwiania (kopie odpowiedzi na skargi)”. Na podstawie tego zapisu Spółka przekazywała na bieżąco do ZTM informacje o składanych reklamacjach i skargach. Organizator nie żądał dostarczania informacji zbiorczej w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 116-124)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2. Dostosowanie pojazdów komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Opis stanu faktycznego

4.1. Uchwałą nr LXXV/1359/2014 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 27 maja 2014 r. przyjęto „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2020 dla Miasta Rzeszowa i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Rzeszów porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego” (dalej: plan transportowy). Według przyjętej w planie transportowym strategii, podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze miasta Rzeszowa i gmin ościennych, w tym związanego m. in. dostępnością dla osób niepełnosprawnych. W planie transportowym nie przewidziano liczby (procent) pojazdów użytkowanych przez operatora, które powinny być dostosowane do transportu osób niepełnosprawnych oraz udogodnień w jakie powinny być one wyposażone. W umowie wykonawczej nie określono również liczby pojazdów i szczegółowych warunków technicznych jakie powinny spełniać autobusy dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. W myśl umowy wykonawczej Spółka - w związku z wykonywaniem usług przewozowych – zobowiązana została do stosowania przy nabywaniu taboru oraz przygotowywaniu projektów remontów i modernizacji infrastruktury komunikacyjnej, polskich i unijnych przepisów dotyczących obsługi niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str. 7-65, 163-189)

Prezes Zarządu w wyjaśnieniach stwierdził, że Spółka nie uczestniczyła w pracach związanych z opracowaniem planu transportowego. Według posiadanej informacji plan ten został wykonany przez firmę zewnętrzną na zlecenie ZTM.

(dowód: akta kontroli str. 116-124)

4.2. W kontroli ustalono, że w poszczególnych latach (wg stanu na początek roku) na wyposażeniu MPK było ogółem: 165 autobusów w 2013 r., w tym 94 pojazdy niskopodłogowe; 181 autobusów w 2014 r.; w tym 156 pojazdów niskopodłogowych i 182 autobusy w 2015 r., w tym 158 pojazdów niskopodłogowych. Pojazdy niskopodłogowe stanowiły odpowiednio 57%, 86,2% i 86,7% całości taboru autobusowego, którym dysponowała Spółka (własność lub dzierżawa). W odniesieniu do Miasta Rzeszowa plan transportowy i umowa wykonawcza nie określały wskaźników dotyczących dostępności komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych (w zakresie liczby autobusów niskopodłogowych oraz wymaganego wyposażenia ułatwiającego dostęp osobom niepełnosprawnym).

(dowód: akta kontroli str. 7-65, 73-85, 163-189)

4.3. Według umowy wykonawczej po kolejnych zmianach (ostatnia z dnia 27 lutego 2015 r.), wykaz linii komunikacyjnych w Rzeszowie ujmował 53 trasy autobusowe obsługiwane przez MPK. Przyjęte w umowie wykonawczej procedury dopuszczają doraźne wprowadzenie zmian przebiegu istniejących linii komunikacyjnych. Spółka realizowała usługi transportowe również na terenie 4 gmin (nie była stroną porozumienia z gminami w tej sprawie). Z miesięcznych raportów z wykonanej pracy przez tabor autobusowy MPK wynika, że w badanym okresie zwiększył się udział przewozów (liczony w roboczościach dla pojazdów) realizowanych przez autobusy

niskopodłogowe i wynosił: 57,6% w styczniu 2013 r., 84,1% w styczniu 2014 r., 88,2% w styczniu 2015 r. i 88,8% w czerwcu 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 7-65,73-85,190-236)

Prezes Zarządu wyjaśnił m. in., że zgodnie z zapisami w umowie wykonawczej MPK jest zobowiązane do przekazywania ZTM wszelkich uwag i informacji dotyczących obsługiwanych linii autobusowych, w szczególności co do rozkładu jazdy, własnych obserwacji lub wniosków mogących wpłynąć na usprawnienie funkcjonowania zbiorowej komunikacji miejskiej w Rzeszowie. Sposób przekazywania tych uwag nie został sformalizowany. MPK przekazuje je w bezpośredniej formie w trakcie spotkań pomiędzy Dyrekcją ZTM a Zarządem Spółki, w tym z udziałem Związków Zawodowych, działających w MPK. Tworzenie i aktualizacja rozkładów jazdy jest w gestii ZTM.

(dowód: akta kontroli str. 116-124)

5. W latach 2013-2015 (I półrocze) Spółka nie dokonywała zakupów pojazdów komunikacji miejskiej. Również wcześniej operator nie realizował zamówień, skutkujących dostawami pojazdów komunikacji miejskiej w latach 2013-2015 (I półrocze). Natomiast MPK wydzierżawiło łącznie 80 niskopodłogowych pojazdów miejskiej komunikacji zbiorowej, z tego: 9 autobusów w 2013 r. i 71 autobusów w 2014 r. W ramach zawartych z Miastem Rzeszów (właściciel autobusów) 3 umów dzierżawy - operator otrzymał do użytkowania dwa typy autobusów, które były wyposażone w świecące zewnętrzne tablice informacyjne. W kontroli ustalono, że wszystkie dostarczone w latach 2013-2014 autobusy są przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych, w tym poruszających się na wózkach inwalidzkich. Dostarczone autobusy pozwalają na łatwiejszy dostęp dla pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, m. in. dzięki: pochylnej rozkładanej przez kierowcę, układowi przyklęku, zewnętrznym i wewnętrznym przyciskom sygnalizacyjnym dla osób niepełnosprawnych, przestrzeni dla wózka inwalidzkiego wyłożonej materiałem przeciwpoślizgowym, kontrastowym kolorom poręczy drzwi i krawędziom przy podłodze oraz wyposażeniu w obniżone siedzenia (z nadrukowanymi piktogramami oznaczającymi osoby niepełnosprawne).

Spośród 180 użytkowanych przez Spółkę autobusów (wg stanu na koniec czerwca 2015 r.), 70 pojazdów własnych i 80 pojazdów dzierżawionych dodatkowo wyposażono w świecące zewnętrzne tablice informacyjne, nagłośnienie zewnętrzne, wewnętrzny system wizualny i system wewnętrznego nagłośnienia.

(dowód: akta kontroli str. 73-85, 163-189, 237-342)

Prezes Zarządu wyjaśnił, że udział Spółki przy dokonywaniu zamówienia na dostawę pojazdów komunikacji miejskiej – dostarczonych operatorowi w latach 2013-2014 polegał na uczestniczeniu przedstawiciela MPK w pracach komisji opracowującej Specyfikację Istotnych Warunków Zamówienia na autobusy i przeprowadzającej przetarg. Komisja została powołana przez dyrektora ZTM.

(dowód: akta kontroli str. 116-124)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

3. Zapewnienie przeszkolenia pracowników w zakresie pomocy osobom niepełnosprawnym

Opis stanu faktycznego

6. W badanym okresie spośród grup pracowników zatrudnionych w Spółce - wyłącznie kierowcy bezpośrednio zajmowali się podróżnymi. W poszczególnych latach u operatora zatrudnionych było: 328 kierowców w 2013 r., 334 kierowców w 2014 r. i 337 kierowców w I półroczu 2015 r. Szkolenie uświadamiające na temat niepełnosprawności przeszło: 35 kierowców w 2013 r., 48 kierowców w 2014 r. i 31 kierowców w I półroczu 2015 r. W tych przypadkach kierowcy zostali przeszkoleni w zakresie obsługi sprzętu i przewozu osób niepełnosprawnych. Program szkolenia stanowiskowego – przeprowadzanego przez kierownika wydziału, jego zastępcę bądź wyznaczonego dyspozytora – uwzględniał instruktaże dotyczące: obsługi znajdujących się pojazdach urządzeń przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych; prawidłowej obsługi osób niepełnosprawnych w realizacji zadań przewozowych (bariery) i techniki pomagania osobom niepełnosprawnym.

(dowód: akta kontroli str. 73-85)

Ustalone nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące badanej działalności

Ustalenia kontroli wskazują, że Spółka nie zapewniła przeszkolenia wszystkim kierowcom w zakresie pomocy osobom niepełnosprawnym. Przeszkolenie odnośnie świadomości problemów osób niepełnosprawnych, w tym pomocy osobom poruszającym się na wózku inwalidzkim – w latach objętych badaniami kontrolnymi - odbyło od 9,2 % w I półroczu 2015 r. do 14,4 % w 2014 r. ogólnej liczby zatrudnionych u operatora kierowców.

(dowód: akta kontroli str. 73-85)

Prezes Zarządu wyjaśniając kwestię przeszkolenia kierowców w zakresie pomocy niepełnosprawnym podał m. in. , że „zgodnie z „Ustawą o transporcie drogowym” wszyscy zatrudnieni w MPK kierowcy posiadają ukończone szkolenie wstępne w zakresie kwalifikacji do przewozu osób. W okresie co 5 lat biorą udział w szkoleniach okresowych przeprowadzanych przez uprawnione ośrodki szkolenia. Jesteśmy przekonani, że w zakresie tematyki szkoleń poruszane są zagadnienia związane z obsługą pasażerów niepełnosprawnych, co wynika z zapisów „Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym” o wprowadzeniu tematyki dotyczącej osób niepełnosprawnych do tych szkoleń. Częstotliwość szkoleń zapewni przeszkolenie wszystkich kierowców w okresie 5 lat.

Niezależnie od szkoleń zewnętrznych, tematyka w zakresie świadomości przewozu osób niepełnosprawnych jest poruszana podczas szkoleń stanowiskowych przeprowadzanych w trakcie przyjęcia kierowców do pracy w MPK (...).

(dowód: akta kontroli str. 116-124)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

IV. Uwagi i 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 r. o Najwyższej Izbie Kontroli³, wnosi o:

- 1) spowodowanie przekazywania organizatorowi rocznych informacji dotyczących składanych przez pasażerów skarg i reklamacji oraz przyznanych odszkodowań,
- 2) zapewnienie przeszkolenia kierowców autobusów w zakresie świadomości problemów osób niepełnosprawnych.

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 Rzeszowie.

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.

Rzeszów, dnia listopada 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Rzeszowie

Kontroler
Leszek Sienkowski
Główny specjalista k.p.

Dyrektor
Wiesław Motyka

.....
podpis

.....
Podpis

³ Dz. U. z 2015 r., poz. 1096