



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.021.05.2015
P.15.069

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P.15.069 – Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli, Delegatura w Szczecinie ¹ .
Kontroler	Karol Kośnik, specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr 97337 z dnia 25 września 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Dąbie” Sp. z o.o. ² , ul. Andrzeja Struga 10, 70-784 Szczecin.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Włodzimierz Sołtysiak, Prezes - Dyrektor Generalny jednoosobowego Zarządu Spółki ³ od dnia 29 października 1999 r. (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości⁴, działalność Spółki w zakresie zapewnienia dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych.

W latach 2013 - 2015 (I półrocze) roczny udział procentowy autobusów niskopodłogowych w SPA Dąbie osiągnął poziom, wymagany w umowach transportowych zawartych z Gminą Miastem Szczecin. Wszystkie autobusy wprowadzone do eksploatacji, w badanym okresie, były wyposażone w zewnętrzny i wewnętrzny audiowizualny system informatyczny. Pracownicy Spółki prawidłowo odnieśli się do ustaleń kontroli zewnętrznych oraz skarg dotyczących utrudnień w dostępie osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Stwierdzone nieprawidłowości polegały na niepełnym przeszkoleniu pracowników bezpośrednio zajmujących się podróżnymi lub kwestiami z nimi związanymi w zakresie niepełnosprawności pasażerów oraz na nieokreśleniu procedury szkolenia tych pracowników, zgodnie z art. 16 ust. 1 lit. b), w związku z art. 2 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004⁵.

¹ Dalej: również NIK.

² Dalej: SPA Dąbie lub Spółka.

³ Dalej: Prezes SPA Dąbie lub Prezes Spółki.

⁴ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

⁵ Dz. Urz. UE. L. z 2011 r. Nr 55, str. 1; weszło w życie w dniu 1.03.2013 r., dalej: rozporządzenie UE.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Zorganizowanie publicznego transportu zbiorowego uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych

Opis stanu
faktycznego

1. W latach 2013 – 2015 (I półrocze) w SPA Dąbie zostały przeprowadzone 34 kontrole zewnętrzne dotyczące dostępności transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych, z tego 9 kontroli w 2013 r., 14 w 2014 r. i 11 w 2015 r. Wszystkie kontrole przeprowadził Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie⁶. W 30 autobusach kontrole wykazały brak bocznej tablicy dla osób niedowidzących. W kontrolach przeprowadzonych w 2013 r. ustalono, że w 1 autobusie platforma wjazdowa była niesprawna oraz brakowało pasów bezpieczeństwa dla pasażerów na wózkach inwalidzkich. W 2014 r. kontrole odnotowały po 1 przypadku: nieobniżenia autobusu na przystanku, nieporozumienia pomiędzy kierowcą a osobą niepełnosprawną oraz usterkę ramki tablicy dla osób niedowidzących.

Zarzut nieporozumienia z osobą niepełnosprawną był bezzasadny, natomiast w pozostałych przypadkach: brakujące tablice zostały uzupełnione, naprawiono platformę i ramkę tablicy oraz zamontowano pasy bezpieczeństwa.

(dowód: akta kontroli, str. 190 - 193)

Prezes Spółki wyjaśnił, że przyczyną braku tablic mogło być „wypadnięcie tablic w trakcie jazdy, celowe wyjęcie przez osoby postronne, brak pobrania i umieszczenia tablic przez kierowców, czasowy brak tablic w spółce związany np. z ich wymianą. Każdorazowo braki takie były usuwane bądź uzupełniane. (...) w celu uniknięcia podobnych sytuacji spółka wprowadziła zasadę, że do fabrycznie nowokupowanych pojazdów montowane są tablice elektroniczne. Tablice takie w ramach posiadanych wolnych środków finansowych, kupowane są również do starszych, już posiadanych pojazdów. (...) spółka codziennie wystawia (...) średnio około 80 pojazdów (...) w skali roku (...) około 28.800 wyjazdów, a w skali badanego okresu (...) około 72.000 wyjazdów, podczas których stwierdzono 30 braków tablic. (...) można stwierdzić, że jest to zjawisko dalece incydentalne.”

(dowód: akta kontroli, str. 241 - 243)

2.1. W okresie od 2013 r. do 30.06.2015 r. wpłynęło 11 skarg dotyczących utrudnień w dostępie osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego w pojazdach Spółki, z tego 7 w 2013 r., 3 w 2014 r. i 1 w 2015 r. Spośród tych skarg, 6 SPA Dąbie uznała za zasadne, w tym 4 w 2013 r. i 2 w 2014 r. Wszystkie skargi dotyczyły zachowania kierowców autobusów.

(dowód: akta kontroli, str. 322-350)

W przypadku wszystkich ww. 11 skarg w SPA Dąbie prawidłowo przeprowadzono postępowanie wyjaśniające, pouczono każdą osobę odpowiedzialną oraz wysłano skarżącym odpowiedzi, zawierające stanowisko Spółki wraz z przeprosinami, gdy skargę uznano za zasadną.

(dowód: akta kontroli, str. 323-350)

3.1. W 3 umowach transportowych⁷ zawartych pomiędzy SPA Dąbie i Gminą Miasto Szczecin (ZDiTM), obowiązujących w latach 2013-2015 (do 30.06), dokonano podziału zadań, zgodnie z którym do ZDiTM (organizatora) należało m.in.: przygotowanie rozkładów jazdy i umieszczanie ich na przystankach, wprowadzanie

⁶ W § 3 ust. 2 umów transportowych określono, że jest to jednostka budżetowa miasta do wykonywania funkcji Organizatora publicznego transportu zbiorowego; dalej: ZDiTM.

⁷ Nr 88/TP/2012 z dnia 20.12.2012 r., 1/TOR/2014 z 11.12.2013 r., 183/TOR/2014 z 23.12.2014 r.

stałych i czasowych zmian do rozkładów jazdy, informowanie pasażerów o aktualnych biletach oraz przygotowywanie informacji taryfowej i przepisów porządkowych umieszczanych na przystankach i w autobusach.

(dowód: akta kontroli, str. 4, 7, 9, 11, 13, 57, 60-61, 64-66, 108, 111-112, 115-117)

Zgodnie z § 23 wszystkich 3 umów transportowych: „Przystanki i dworce stanowią własność Gminy lub Gmin, z którymi zawarto porozumienia”. W żadnej z tych umów nie nałożono na SPA Dąbie obowiązków dotyczących podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy, ich tworzenia, aktualizacji lub wyposażenia przystanków.

(dowód: akta kontroli, str. 13, 66, 117)

Celem umów transportowych, zgodnie z § 2 ust. 1, było uregulowanie zasad wykonywania regularnych przewozów w autobusowej komunikacji zbiorowej, na terenie Gmin, z którymi zawarto porozumienia międzygminne. W badanym okresie SPA Dąbie wykonywała zadania operatora 24 linii⁸ na terenie Gminy Miasto Szczecin i 1 linii w Gminie Kołbaskowo. Obie Gminy zawarły w dniu 22.03.2002 r. porozumienie w sprawie powierzenia Gminie Miasto Szczecin zorganizowania lokalnego transportu zbiorowego.

(dowód: akta kontroli, str. 4, 57, 108, 190-191, 194-236)

3.2. W myśl § 9 pkt 9 wszystkich 3 umów transportowych, przygotowanie rozkładów jazdy autobusów należało do zadań ZDiTM (organizatora).

(dowód: akta kontroli, str. 5-7, 58-60, 109-111)

3.3. W badanym okresie nie należało do obowiązków SPA Dąbie wyposażanie przystanków w tabliczki z rozkładem jazdy, ani w numery linii autobusowych, co opisano w pkt 3.1. wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli, str. 13, 66, 117)

3.4. Na stronach internetowych SPA Dąbie (www.spad.szczecin.pl) zamieszczone zostały informacje dotyczące m.in. przedmiotu działalności Spółki, jej struktury własnościowej i organizacyjnej, sposobu kontaktu ze Spółką, obsługiwanych tras i typów linii oraz lista zawartych umów. Poprzez link można było przejść do stron z rozkładem jazdy - na stronie www.zditm.szczecin.pl. Na żadnej z badanych stron internetowych nie było komunikatów fonicznych (mówionych), które można by przetłumaczyć na język migowy.

(dowód: akta kontroli, str. 189)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Na stronach internetowych Spółki nie udostępniono informacji dotyczących praw pasażerów, o których mowa w art. 25 ust. 1 i 2 rozporządzenia UE.

(dowód: akta kontroli, str. 189)

Prezes Spółki wyjaśnił, że na podstawie art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym⁹, SPA Dąbie „funkcjonuje jako operator publicznego transportu zbiorowego (...) nie jest zatem przewoźnikiem w rozumieniu art. 3” rozporządzenia UE, „gdyż nie zawiera określonej w tym artykule pkt c, umowy transportowej, która oznacza umowę przewozu zawartą między przewoźnikiem a pasażerem (...) Zgodnie z art. 3 pkt d przywołanego rozporządzenia, dowodem zawarcia umowy transportowej jest bilet. SPA „Dąbie” Sp. z o.o. nie zawiera takich umów z pasażerem (...) umowy takie z pasażerami (...) zawiera Zarząd Dróg

⁸ Linie pośpieszne: A, B, C, D, E i G, linie zwykłe: 52, 54, 55, 55bis, 56, 61, 61bis, 64, 65, 66, 71, 73, 77, 79, 81 i 84 oraz linie nocne: 533 i 534.

⁹ Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 ze zm.

i Transportu Miejskiego. Zarząd ten również wydaje i sprzedaje bilety. W naszej ocenie (...) to ZDiTM na swojej stronie internetowej powinien zamieścić stosowne informacje określone w przywołanym rozporządzeniu. (...) celem rozszerzenia dostępu pasażerów do przedmiotowej informacji, w dniu 26.10.2015 r. – w trakcie kontroli NIK – SPA „Dąbie” Sp. z o.o. zamieściła na swojej stronie internetowej podstawowe prawa pasażerów podróżujących autobusem, (...)” wynikające z rozporządzenia UE.

(dowód: akta kontroli, str. 237 – 239, 321)

W § 10 pkt 8 wszystkich 3 umów transportowych, obowiązujących w badanym okresie, opisanych w pkt 3.1. niniejszego wystąpienia, do obowiązków SPA Dąbie (operatora) zaliczono „prowadzenie w autobusach, sprzedaży jednorazowych biletów komunikacji miejskiej.”

(dowód: akta kontroli, str. 9, 61, 112)

Ocena częściowa

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

Dostosowanie pojazdów komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych

4.1. W „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Szczecin na lata 2014 – 2025”¹⁰, nie określono liczby autobusów SPA Dąbie, które mają być dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych.

W § 41 wszystkich 3 umów transportowych, określono procentowy udział autobusów niskopodłogowych, jakim Spółka ma dysponować, na:

- 60% do końca 2013 r. - w umowie nr 88/TP/2012,
- 70% do końca 2014 r. - 1/TOR/2014,
- 80% do końca 2014 r. - 183/TOR/2014.

(dowód: akta kontroli, str. 20, 73, 123, 351-407)

W żadnej z 3 ww. umów transportowych, nie określono innych wymagań dotyczących wyposażenia pojazdów, celem dostosowania do transportu osób niepełnosprawnych, poza ww. wymogiem zawartym w § 41 umów transportowych.

(dowód: akta kontroli, str. 4-158)

4.2. i 4.3. SPA Dąbie osiągnęła wskaźniki określone w umowach transportowych w zakresie udziału autobusów niskopodłogowych. Ich udział wynosił:

- 77,0% - według stanu na dzień 1.01.2013 r. (77 autobusów),
- 82,8% - 1.01.2014 r.: (82),
- 85,6% - 1.01.2015 r.: (89),
- 86,3% - 30.06.2015 r.: (88).

(dowód: akta kontroli, str. 181-184)

5.1. W latach 2013 – 2015 (I półrocze) w SPA Dąbie wszystkie 16 autobusów wprowadzonych do eksploatacji było pojazdami niskopodłogowymi, wyposażonymi w zewnętrzny i wewnętrzny audiowizualny system informatyczny. W badanym okresie Spółka nie nabyła autobusów niskopodłogowych, ani wysokopodłogowych.

(dowód: akta kontroli, str. 181–184, 320)

We wszystkich 11 umowach na kupno 15 autobusów niskopodłogowych, jakie Spółka zawarła w badanym okresie, zawarto wymóg posiadania homologacji.

(dowód: akta kontroli, str. 247-319)

¹⁰ Uchwała nr XLI/1209/14 Rady Miasta Szczecin z dnia 26 maja 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Szczecin na lata 2014 – 2025” (Dz. U. Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 25 czerwca 2014 r., poz. 2646), dalej: Plan transportowy.

Ustalone
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące
badanej działalności

1. W trakcie oględzin pojazdów, przeprowadzonych przez NIK 5.10.2015 r. stwierdzono, że następujące autobusy, należące do SPA Dąbie, nie spełniały wymogów przepisów Regulaminu nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 w odniesieniu do ich budowy ogólnej¹¹:

- na zewnątrz przy głównych drzwiach autobusu o numerze bocznym 2620 oraz w jego wnętrzu nie było symboli graficznych wózka inwalidzkiego - wymóg: pkt 3.2.8., pkt 3.6.6., pkt 3.10.4. i pkt 3.10.4.1. Regulaminu nr 107. Nalepki uzupełniono podczas oględzin;
- na zewnątrz autobusów o numerach bocznych 2453 i 2501, przy drzwiach głównych, nie zamontowano środków komunikacji z kierowcą – wymóg: pkt 3.3.4. Regulaminu nr 107,
- w autobusach nr 2301 i 2351, przestrzeni dla wózków inwalidzkich nie wyposażono w urządzenia przytrzymujące (pasy bezpieczeństwa) – wymóg: pkt 3.8.3.2. Regulaminu nr 107,
- w przestrzeni dla wózków inwalidzkich: w autobusie nr 2501 zamontowane oparcie zbyt blisko ściany bocznej, co utrudniało prawidłowe korzystanie z niego przez osoby na wózkach inwalidzkich; w autobusie nr 2620 zamontowane oparcie nie posiadało znormalizowanych wymiarów; w autobusach nr 2301, 2351 i 2453 nie zamontowano oparc dla głowy – wymóg: pkt 3.8.6. Regulaminu nr 107,
- w autobusie nr 2620 nie wyznaczono przestrzeni do postawienia rozłożonego wózka dziecięcego lub spacerowego – wymóg: pkt 3.10. Regulaminu nr 107.

(dowód: akta kontroli, str. 161-163, 170 - 172)

W sprawie braku symboli graficznych w autobusie o numerze 2620 Mistrz ds. napraw w Zajeźdni SPA Dąbie wyjaśnił, że nieuzupełnienie ich wcześniej wynikało z jego przeoczenia.

(dowód: akta kontroli, str. 159, 169)

Prezes SPA Dąbie wyjaśnił, że „w okresie od 1.01.2013 r. – 30.06.2015 r. Spółka dokonała zakupu jedynie pojazdów używanych z rynku wtórnego, których rok produkcji wahał się w przedziale 2003 – 2006, jak również dwóch pojazdów demonstracyjnych z roku produkcji 2010 i 2012. Pojazdy te były zatem produkowane przed obowiązywaniem Regulaminu nr 107 (...) Oczwistym jest zatem, że nie są one objęte wymogami tegoż Regulaminu. Wymienione w piśmie pojazdy podlegały wytycznym Regulaminu 36 EKG ONZ i ich wyposażeniem w pełni go spełniały. (...) Regulamin nr 107 (...) zaczął być wymagany dopiero od roku 2013. Podsumowując, wszystkie pojazdy (...) będące na stanie SPA „Dąbie”, zostały wyprodukowane zgodnie z przepisami obowiązującymi na moment ich produkcji. (...) w świetle powyższego wyjaśnienia (...) żadnych nieprawidłowości w (...) kontrolowanych autobusach nie można było stwierdzić (...) nie jest mi znany żaden akt prawny, który wprowadzałby obowiązek dostosowania autobusów wyprodukowanych przed momentem obowiązywania Regulaminu nr 107 do jego wymogów.”

(dowód: akta kontroli, str. 241-246)

2. W autobusie o numerze bocznym 2351 wyznaczono 4 miejsca siedzące dla osób niepełnosprawnych na podwyższeniu o wysokości około 0,20 m.

(dowód: akta kontroli, str. 160, 177)

Prezes Spółki wyjaśnił, że „Miejsca siedzące dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych zostały wyznaczone przez producentów autobusów.

¹¹ Dz. Urz. UE L. z 2015 r. Nr 153, str. 1, dalej Regulamin nr 107.

W trakcie kontroli Spółka, przychylając się do sugestii zawartych w piśmie, zmieniła lokalizację tych miejsc na bardziej przyjazne pasażerom o ograniczonych możliwościach ruchowych.”

(dowód: akta kontroli, str. 241-246)

Ocena częściowa

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

Zapewnienie przeszkolenia pracowników w zakresie pomocy osobom niepełnosprawnym

6.1. W badanym okresie łączna liczba personelu SPA Dąbie, bezpośrednio zajmującego się podróżnymi lub kwestiami związanymi z podróżnymi, wynosiła 210 pracowników, w tym 204 kierowców, 5 dyspozytorów i 1 kierownik ds. eksploatacji. Wszystkie 210 osób przeszły szkolenia na temat świadomości problemów osób niepełnosprawnych w zakresie zagadnień, o których mowa pod lit. a) tiret 2, 4 i 6 załącznika II do rozporządzenia UE.

(dowód: akta kontroli, str. 185-188)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie (pkt 6.1.) stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. W latach 2013 – 2015 (I półrocze) w SPA Dąbie nie określono procedur szkolenia pracowników w zakresie niepełnosprawności, o których mowa w art. 16 ust. 1 lit. b) w związku z art. 2 ust. 2 ww. rozporządzenia UE.

(dowód: akta kontroli, str. 237, 239-240)

Prezes Spółki wyjaśnił, że: „Każdy kierowca zatrudniony w naszym przedsiębiorstwie, przechodzi tzw. szkolenie stanowiskowe, w trakcie którego instruowany jest co do sposobu postępowania z osobami niepełnosprawnymi (...) Dowodem na to może być także fakt, iż w trakcie przeprowadzonej przez Państwa kontroli zachowań kierowców bezpośrednio na liniach, wszyscy oni w sposób należyty zajęli się osobami niepełnosprawnymi (...) Świadczy to, że kierowcy znają swoje obowiązki w tym zakresie. W Spółce nie prowadzona jest w tym zakresie szczegółowa dokumentacja. (...) wobec celowości formalnego potwierdzenia znajomości w/w zagadnień, zostaną rozpoczęte prace zmierzające do ustanowienia procedur szkolenia i dokumentowania szkolenia w zakresie niepełnosprawności.”

(dowód: akta kontroli, str. 237, 239 - 240)

2. Żaden z 210 pracowników SPA Dąbie, którzy w badanym okresie bezpośrednio zajmowali się podróżnymi lub kwestiami związanymi z podróżnymi, nie przeszedł szkolenia uświadamiającego na temat problemów osób niepełnosprawnych - w zakresie określonym w zał. II do rozporządzenia UE, litera a) tiret 1, 3 i 5, tj. dotyczącym: wiedzy o pasażerach z upośledzeniami fizycznymi, sensorycznymi, ukrytymi, odpowiedniego reagowania na takie osoby, wiedzy na temat certyfikowanego psa przewodnika oraz sposobu ostrożnego obsługiwanie.

(dowód: akta kontroli, str. 185-188)

Prezes Spółki wyjaśnił, że: „Wszyscy kierowcy zatrudnieni w SPA Dąbie (...) posiadają niezbędne przeszkolenie w zakresie: kwalifikacji wstępnej, szkolenia okresowego, wymagane od osób zatrudnionych na stanowisku kierowcy, zgodnie z art. 39b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym¹². Szkolenia te przeprowadzane są przez upoważnione podmioty, posiadające stosowne zezwolenia zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. Nr 50, poz. 314). W okresie od 1.01.2013 r. – 30.06.2015 r. szkolenie okresowe

¹² Ustawa z dnia 9 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 ze zm.).

ukończyło 72 kierowców, pozostali kierowcy posiadali aktualne uprawnienia. W roku 2013 i 2015 szkolenia takie zostały przeprowadzone przez Ligę Obrony Kraju Ośrodka Szkolenia Zawodowego Kierowców, a w roku 2014 przez Ośrodek Szkolenia Kierowców „Kobra”. Skoro szkolenia te przeprowadzane są przez podmioty upoważnione na mocy rozporządzenia Ministra Infrastruktury, to SPA Dąbie (...) uprawniona była do uznania, że w zakresie przedmiotowych szkoleń znajduje się całość zagadnień niezbędnych dla wykonywania zawodu kierowcy, w tym również zagadnienia regulowane przepisami” rozporządzenia UE.

(dowód: akta kontroli, str. 237, 239)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

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 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹³, wnosi o: *określenie procedury szkolenia pracowników w zakresie tematyki związanej z niepełnosprawnością, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia UE oraz przeprowadzenie szkolenia pracowników bezpośrednio zajmujących się podróżnymi lub kwestiami związanymi z podróżnymi, określonych w załączniku II do ww. rozporządzenia lit. a) tiret 1, 3 i 5.*

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 ust. 1 i 2 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 Szczecinie.

Obowiązek poinformowania NIK o sposobie wykonania wniosku

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosku pokontrolnego 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.

Szczecin, dnia 27 listopada 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Dyrektor

Kontroler
Karol Kośnik
specjalista kontroli państwowej

¹³ Dz. U. z 2015 r., poz. 1096.

