

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  

---

DELEGATURA w KRAKOWIE

NR EWID. 161/2011/P11140/LKR

**INFORMACJA  
O WYNIKACH KONTROLI  
POBIERANIA OPŁAT I KAR  
ZA ZAJĘCIE PASA DROGOWEGO  
W WOJEWÓDZTWIE MAŁOPOLSKIM**

Kraków, listopad 2011 r.

**Misją** Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej

**Wizją** Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa

---

## Informacja o wynikach kontroli pobierania opłat i kar za zajęcie pasa drogowego w województwie małopolskim

---

Dyrektor Delegatury NIK w Krakowie:  
Jolanta Stawska



---

Akceptuję:  
Wojciech Misiąg



Wiceprezes  
Najwyższej Izby Kontroli

---

Zatwierdzam:  
Jacek Jezierski



Prezes  
Najwyższej Izby Kontroli

dnia: 22 listopada 2011 r.

---

Najwyższa Izba Kontroli  
ul. Filtrowa 57  
02-056 Warszawa  
tel./fax: (22) 444-50-00

[www.nik.gov.pl](http://www.nik.gov.pl)

# SPIS TREŚCI

1. ZAŁOŻENIA KONTROLI .....	5
1.1. Cel główny kontroli .....	5
1.2. Cele szczegółowe .....	5
1.3. Podstawa prawna, kryteria .....	5
1.4. Zakres przedmiotowy kontroli .....	5
1.5. Zakres podmiotowy kontroli .....	5
2. PODSUMOWANIE WYNIKÓW KONTROLI .....	7
2.1. Ocena ogólna .....	9
2.2. Uwagi końcowe i wnioski .....	10
3. INFORMACJE SZCZEGÓŁOWE .....	11
3.1 Uwarunkowania ogólne i prawne .....	13
3.2 Wyniki kontroli .....	16
3.2.1. Regulacja stanu prawnego .....	16
3.2.2. Organizacja pobierania opłat i kar z tytułu zajęcia pasa drogowego .....	18
3.2.3. Przestrzeganie prawa przy wydawaniu zezwoleń na zajęcie pasa drogowego .....	20
3.2.4. Wykorzystanie okresowych przeglądów dróg do ujawniania przypadków samowolnych zajęć pasa drogowego .....	21
3.2.5. Ustalanie i pobieranie opłat za zajęcie pasa drogowego przy usuwaniu awarii .....	22
3.2.6. Nadzorowanie przywracania odcinka pasa drogowego do poprzedniego stanu użyteczności .....	23
3.2.7. Windykacja należności z tytułu nałożonych opłat i kar .....	24
3.2.8. Pozostałe ustalenia kontroli pobierania opłat za zajęcie pasa drogowego .....	24
4. INFORMACJE DODATKOWE .....	25
4.1. Organizacja i metodyka kontroli .....	27
4.2. Działania podjęte po zakończeniu kontroli .....	28
4.3. Realizacja wniosków .....	29
4.4. Finansowe rezultaty kontroli .....	30
5. ZAŁĄCZNIKI .....	31
5.1 Wykaz jednostek kontrolowanych oraz ich kierowników .....	33
5.2 Wykaz organów, do których jest kierowana informacja .....	34



# I ZAŁOŻENIA KONTROLI

## 1.1. Cel główny kontroli

Celem kontroli, podjętej z inicjatywy własnej Najwyższej Izby Kontroli, było sprawdzenie, czy zarządcy dróg<sup>1</sup> na terenie województwa małopolskiego prawidłowo wymierzali oraz egzekwowali opłaty i kary za zajęcie pasa drogowego oraz czy wskutek ich zaniedbań nie zostały utracone możliwości pozyskania środków finansowych na rzecz właścicieli dróg.

Kontrolą objęto rok 2010 i okres od początku 2011 roku do dnia zakończenia kontroli<sup>2</sup>. W celach porównawczych, a także dla ujednoczenia danych liczbowych, zebrano rezultaty działań zarządców dróg za okres od 2009 r. do końca I kwartału 2011 r.

## 1.2. Cele szczegółowe

Cele szczegółowe kontroli obejmowały oceny:

- organizacji ustalania opłat i kar pieniężnych za zajęcie pasa drogowego niezwiązanego z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu drogowego,
- prawidłowości naliczania opłat i kar pieniężnych za zajęcie pasa drogowego,
- przywracania zajmowanego odcinka pasa drogowego do poprzedniego stanu użyteczności,
- skuteczności egzekwowania naliczonych opłat i kar pieniężnych.

## 1.3. Podstawa prawna i kryteria kontroli

Kontrole zostały przeprowadzone w dziewięciu jednostkach samorządowych na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>3</sup> oraz w Oddziale Generalnej Dyrekcji Dróg

Krajowych i Autostrad (GDDKiA) na podstawie art. 2 ust. 1 tej ustawy.

Ocena działalności zarządców dróg w kontrolowanym obszarze została przeprowadzona według kryteriów legalności, gospodarności i rzetelności, a w Oddziale GDDKiA – również celowości.

## 1.4. Zakres przedmiotowy kontroli

Badaniem kontrolnym objęto:

- 1) organizację ustalania, a także pobierania opłat i kar z tytułu zajęcia pasa drogowego niezwiązanego z prowadzeniem ruchu drogowego przez użytkowników drogi oraz zarządzaniem drogą przez zarządcę,
- 2) przestrzeganie przepisów prawa przy wydawaniu zezwoleń na zajęcie pasa drogowego,
- 3) ustalanie i pobieranie opłat za zajęcie pasa drogowego przy usuwaniu awarii niezwiązanych z ruchem drogowym,
- 4) wykorzystanie okresowych przeglądów dróg do monitorowania zdarzeń polegających na zajęciu pasa drogowego,
- 5) nadzorowanie przywracania odcinka pasa drogowego do poprzedniego stanu użyteczności,
- 6) windykację należności z tytułu nałożonych opłat i kar.

## 1.5. Zakres podmiotowy kontroli

Kontrolą objęto dziewięć zarządców dróg samorządowych (w tym trzy zarządy dróg położonych na terenie miast na prawach powiatu) oraz zarządcę dróg krajowych na terenie województwa małopolskiego (Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie). Według danych GUS na koniec 2010 r. w Małopolsce było 30 369 km dróg publicznych, z czego kontrolowane jednostki zarządzały odcinkami dróg stanowiącymi 19,6% długości dróg publicznych wszystkich kategorii. Doboru jednostek do kontroli dokonano w oparciu o analizy ryzyka, przy czym wytypowano po trzy podmioty o najwyższej, średniej i najniższej presji na zajęcie pasów dróg samorządowych oraz zarządcę dróg krajowych – Oddział GDDKiA w Krakowie.

<sup>1</sup> Organ administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do właściwości którego należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy i ochrony dróg – art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 ze zm.), zwaną dalej „ustawą o drogach publicznych”.

<sup>2</sup> Kontrole w poszczególnych jednostkach kończyły się w okresie od 20 maja 2011 r. do 9 sierpnia 2011 r.

<sup>3</sup> Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.







## 2.1. OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia, że zdecydowana większość kontrolowanych zarządów dróg na terenie województwa małopolskiego nieprawidłowo wykonywała obowiązki dotyczące zajęcia pasa drogowego na cele niezwiązane z ruchem drogowym oraz utrzymaniem dróg, w szczególności pobierania opłat i nakładania kar. Wskutek zaniedbań zostały utracone możliwości pozyskania środków finansowych. Ocena taka wynika ze stwierdzonych nieprawidłowości, polegających na:

- nieprzestrzeganiu przez zarządy dróg przepisów rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego<sup>4</sup>,
- braku skutecznego monitorowania zajętości pasa drogowego,
- braku właściwych działań mających na celu usunięcie obiektów znajdujących się w pasie drogowym bez wymaganego zezwolenia oraz naliczenia adekwatnych kar pieniężnych,
- braku właściwego nadzoru nad przywracaniem odcinka pasa drogowego do poprzedniego stanu użyteczności oraz nierzetelnie sporządzanych protokołach odbioru odcinka drogi.

Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła, że zadania związane z utrzymaniem i ochroną pasa drogowego były realizowane w bardzo ograniczonym zakresie. Aż 88% pozostających w pasie drogowym obiektów<sup>5</sup>, ujawnionych podczas oględzin inspektorów

NIK, znajdowało się tam niezgodnie z obowiązującym prawem, a zarządcy dróg nie podejmowali działań w celu ich usunięcia i naliczenia kar pieniężnych<sup>6</sup>.

Ponadto kontrola wykazała, że istotnym ograniczeniem skutecznego zarządzania drogami pozostaje nieuregulowany stan prawny zajętych pod nie gruntów. Jedynie ok. 42% dróg zarządzanych przez dziewięć kontrolowanych jednostek miało uregulowany stan prawny, przy czym w skrajnym przypadku, w powiecie chrzanowskim, było to zaledwie 4,6%. U podstaw takiego stanu leży znaczne rozdrobnienie własności gruntów w województwie małopolskim i wieloletnie zaniedbania w ujawnianiu stanów własnościowych, a także nieuporządkowany oraz niezaktualizowany system danych ewidencyjnych. W konsekwencji ustalenie przebiegu granic pasa drogowego było utrudnione lub nawet niemożliwe, co nie sprzyjało prawidłowemu zarządzaniu drogami publicznymi<sup>7</sup>.

NIK zwraca uwagę, że zarówno umieszczanie obiektów, jak i prowadzenie robót w pasie drogowym bez zezwolenia i nadzoru zarządcy drogi mogą powodować nie tylko zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale i naruszać ład architektoniczny, w tym szczególnie zabytkowych centrów największych małopolskich miast wraz ze Starym Miastem w Krakowie, wpisanym przez UNESCO na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego Ludzkości<sup>8</sup>.

<sup>4</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego (Dz. U. Nr 140, poz. 1481).

<sup>5</sup> Spośród 797 obiektów objętych oględzinami NIK, stwierdzono 699 nielegalnych zajęć pasa drogowego, niezwiązanych z ruchem drogowym i utrzymaniem dróg, np. reklam, punktów handlowych, zjazdów na posesje, składowania materiałów, robót energetycznych i kanalizacyjnych.

<sup>6</sup> Patrz str. 21 i 22.

<sup>7</sup> Patrz str. 16 i 17.

<sup>8</sup> Patrz str. 22.

## 2.2. UWAGI KOŃCOWE I WNIOSKI

Czynnikiem decydującym o możliwości wyznaczenia granic pasa drogowego, a więc w konsekwencji wpływającym na wykonywanie obowiązków przez zarządy dróg pozostaje ostateczne uregulowanie spraw własnościowych. Ustawa z dnia 13 października 1998 r. – Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną<sup>9</sup> wprowadziła przesądziła o przejęciu z mocy prawa gruntów zajętych pod drogi, jednak postępowania w sprawie decyzji potwierdzających ich nabycie przez zarządców, są czasochłonne i kosztowne. W związku z tym proces ten trwa nadal i jak do tej pory nie objął przeszło połowy dróg w Małopolsce.

Z uwagi na fakt, że zaledwie 42% gruntów zajętych pod drogi pozostające w zarządzie dziewięciu kontrolowanych jednostek miało uregulowany stan prawny, Najwyższa Izba Kontroli wniosła do wszystkich kontrolowanych zarządów, a także do odpowiednich jednostek samorządu terytorialnego w województwie małopolskim, o podjęcie działań zmierzających do sukcesywnej poprawy tej sytuacji.

Pozostałe wnioski, skierowane do wszystkich kontrolowanych jednostek, dotyczyły:

- monitorowania zdarzeń polegających na zajmowaniu pasa drogowego bez zezwolenia zarządu drogi w celach niezwiązanych z prowadzeniem ruchu drogowego oraz zarządzaniem drogą,
  - wszczynania postępowań administracyjnych w każdym przypadku stwierdzenia zajęcia pasa drogowego bez zezwolenia lub z przekroczeniem warunków w nim określonych.
- Ponadto, w wystąpieniach do zarządów dróg, wnioskowano między innymi o:
- uzupełnienie ewidencji należności z tytułu opłat za zajęcie pasa drogowego oraz nałożonych kar;
  - wdrożenie wewnętrznych procedur zapewniających przestrzeganie ustawy o drogach publicznych przy pobieraniu opłat za zajęcie pasa drogowego,
  - wszczęcie postępowań windykacyjnych w przypadku zaległości nieuregulowanych w wyznaczonym terminie,
  - sporządzanie protokołów odbioru pasa drogowego w sposób pozwalający na ocenę stopnia realizacji warunków ustalonych w zezwoleniach na jego zajęcie,
  - ustalanie terminów zapłaty należności z tytułu opłat i kar za zajęcie pasa drogowego zgodnie z przepisem art. 40 ust. 3 ustawy o drogach publicznych.

<sup>9</sup> Dz. U. Nr 133, poz. 872 ze zm.

DRINK BAR - COFFEE - BEER & SHOT

CAFFÈ ITALIANO

DRINK BAR - KAWA - PIWO

FLAMES  
BAR



### 3.1. UWARUNKOWANIA OGÓLNE I PRAWNE

Zgodnie z art. 1 ustawy o drogach publicznych, drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie tej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych. Drogi dzielą się na drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe oraz drogi gminne, przy czym ulice leżące w ciągu wymienionych dróg należą do tej samej kategorii dróg, co te drogi (art. 2 ustawy). Własność dróg krajowych przysługuje Skarbowi Państwa, zaś własność dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych – właściwemu samorządowi województwa, powiatu lub gminy.

Organ administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do którego właściwości należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, zgodnie z art. 19 ustawy o drogach publicznych, jest zarządcą drogi. Zarządcami dróg są:

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad dla dróg krajowych;
- zarząd województwa dla dróg wojewódzkich;
- zarząd powiatu dla dróg powiatowych;
- wójt (burmistrz, prezydent miasta) dla dróg gminnych.

Do zarządcy drogi należy między innymi:

- realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu,
- koordynacja robót w pasie drogowym,
- wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdu z dróg oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych,
- prowadzenie ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz udostępnianie ich na żądanie uprawnionym organom,

- przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego (art. 20 ustawy o drogach publicznych).

Zarządca drogi może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, utworzonej odpowiednio przez sejmik województwa, radę powiatu lub radę gminy. Jeżeli jednostka taka nie została utworzona, zadania zarządu drogi wykonuje zarządca (art. 21, ust. 1 ustawy). Spośród jednostek objętych kontrolą w 2011 r. tylko drogi w Krynicy-Zdroju były zarządzane przez Burmistrza Krynicy, natomiast w 2010 r. także Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka bezpośrednio realizował zadania zarządu dróg gminnych.

Pas drogowy, według art. 4 pkt 1 ustawy o drogach publicznych, to wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą.

W art. 34 ustawy określono, że odległość granicy pasa drogowego od zewnętrznej krawędzi wykopu, nasypu, rowu lub od innych urządzeń powinna wynosić co najmniej 0,75 m, a dla autostrad i dróg ekspresowych – co najmniej 2 m.

Zgodnie z art. 36 ustawy o drogach publicznych, w przypadku zajęcia pasa drogowego bez zezwolenia zarządcy drogi lub niezgodnie z warunkami podanymi w tym zezwoleniu właściwy zarządca drogi

orzeka, w drodze decyzji administracyjnej, o jego przywróceniu do stanu poprzedniego.

Przepisy art. 39 ust. 1 ustawy o drogach publicznych zakazują dokonywania w pasie drogowym czynności, które mogłyby powodować niszczenie lub uszkodzenie drogi i jej urządzeń albo zmniejszenie jej trwałości oraz zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego. W szczególności zabronione jest:

- lokalizowanie obiektów budowlanych, umieszczanie urządzeń, przedmiotów i materiałów niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego,
- umieszczanie reklam poza obszarami zabudowanymi, z wyjątkiem parkingów.

Zajęcie pasa drogowego na cele niezwiązane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną dróg wymaga zezwolenia zarządcy drogi w drodze decyzji administracyjnej (art. 40). Zezwolenie to dotyczy:

- prowadzenia robót w pasie drogowym,
- umieszczania w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego,
- umieszczania w pasie drogowym obiektów budowlanych niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego oraz reklam,
- zajęcia pasa drogowego na prawach wyłączności w celach innych niż wyżej wymienione.

Za zajęcie pasa drogowego pobiera się opłatę (art. 40, ust. 3). Opłatę w celu prowadzenia robót w pasie drogowym oraz za zajęcie pasa na prawach wyłączności ustala się, jako iloczyn liczby metrów kwadratowych zajętej powierzchni pasa drogowego, stawki opłaty za zajęcie jednego metra kwadratowego pasa drogowego i liczby dni zajmowania pasa drogowego, przy czym zajęcie pasa drogowego przez okres krótszy niż 24 godziny jest traktowane jak zajęcie pasa drogowego przez 1 dzień (art. 40, ust. 4 ustawy).

Opłatę za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego ustala się, jako iloczyn liczby metrów kwadratowych powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy urządzenia i stawki opłaty za zajęcie jednego metra kwadratowego pasa drogowego, pobieranej za każdy rok umieszczenia urządzenia w pasie drogowym, przy czym za umieszczenie urządzenia w pasie

drogowym lub na drogowym obiekcie inżynierskim przez okres krótszy niż rok opłata obliczana jest proporcjonalnie do liczby dni umieszczenia urządzenia w pasie drogowym lub na drogowym obiekcie inżynierskim (art. 40, ust. 5).

Opłatę za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w pasie drogowym obiektów budowlanych niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego oraz reklam ustala się, jako iloczyn liczby metrów kwadratowych powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy obiektu budowlanego albo powierzchni reklamy, liczby dni zajmowania pasa drogowego i stawki opłaty za zajęcie 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego (art. 40 ust. 6).

Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, ustalił dla dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, wysokość stawek opłaty za zajęcie jednego metra kwadratowego pasa drogowego. Na podstawie art. 40 ust. 8 ustawy o drogach publicznych także organy stanowiące jednostek samorządu terytorialnego, w drodze uchwały, ustaliły dla dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego.

Opłatę ustala, w drodze decyzji administracyjnej, właściwy zarządca drogi przy udzielaniu zezwolenia na zajęcie pasa drogowego (art. 40 ust. 11).

Zgodnie z art. 40 ust. 12 ustawy o drogach publicznych za zajęcie pasa drogowego:

- 1) bez zezwolenia zarządcy drogi,
- 2) z przekroczeniem terminu zajęcia określonego w zezwoleniu zarządcy drogi,
- 3) o powierzchni większej niż określona w zezwoleniu zarządcy drogi,

zarządca drogi wymierza, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną w wysokości 10-krotności opłaty.

Termin uiszczenia opłaty oraz kary wynosi 14 dni od dnia, w którym decyzja ustalająca ich wysokość stała się ostateczna. Opłatę roczną za kolejne lata umieszczenia urządzenia w pasie drogowym uiszcza się w terminie do dnia 15 stycznia każdego roku, z góry za dany rok (art. 40 ust. 13).

Opłaty oraz kary pieniężne są przekazywane odpowiednio do budżetów jednostek samorządu terytorialnego lub na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (art. 40a ustawy o drogach publicznych).

W przypadku nieterminowego uiszczenia opłat oraz kar pieniężnych pobiera się odsetki ustawowe.

Opłaty te i kary wraz z odsetkami za zwłokę podlegają przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Obowiązek uiszczenia tych opłat i kar przedawnia się z upływem pięciu lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym opłaty lub kary powinny zostać uiszczone (art. 40d wymienionej ustawy).

Nie wymaga się zezwolenia zarządcy drogi w razie konieczności usunięcia awarii urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, a znajdujących się w pasie drogowym. Po zlokalizowaniu awarii prowadzący roboty niezwłocznie zawiadamia o tym zarząd drogi i w porozumieniu z nim określa termin i powierzchnię zajętego pasa drogowego. Zarządca drogi określa wtedy, w drodze decyzji administracyjnej, warunki zajęcia pasa drogowego oraz warunki jego przywrócenia do stanu poprzedniego, a także ustala wysokość opłaty (art. 40 ust. 14 ustawy).

Zgodnie z art. 40 ust. 14b ustawy o drogach publicznych, za wejście w pas drogowy w celu usuwania awarii urządzeń, ale bez zawiadomienia zarządcy drogi, przekroczenie ustalonego terminu i powierzchni zajęcia pasa drogowego zarządca wymierza karę pieniężną zgodnie z dyspozycją zawartą w wymienionym ust. 12 tego artykułu.

Obowiązkiem zajmującego pas drogowy jest zapewnienie bezpiecznych warunków ruchu i przywrócenie pasa do poprzedniego stanu użyteczności w określonym terminie (art. 40 ust. 15).

W rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego zostały ustalone wymogi niezbędne do udzielania zezwoleń na zajmowanie pasa drogowego na cele określone w ustawie o drogach publicznych. Z §1 tego rozporządzenia wynika m.in., że wnioskodawca składa wnioski do za-

rządcy drogi o wydanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego, do którego należy załączyć:

- 1) szczegółowy plan sytuacyjny w skali 1:1 000 lub 1:500, z zaznaczeniem granic i podaniem wymiarów planowanej powierzchni zajęcia pasa drogowego, a w przypadku umieszczenia reklamy – z podaniem jej wymiarów;
- 2) zatwierdzony projekt organizacji ruchu, jeżeli zajęcie pasa drogowego wpływa na ruch drogowy lub ogranicza widoczność na drodze albo powoduje wprowadzenie zmian w istniejącej organizacji ruchu pojazdów lub pieszych.

Projekt organizacji ruchu związany z robotami prowadzonymi w pasie drogowym powinien określać sposób zabezpieczenia tych robót, zgodnie z wymogami bezpieczeństwa ruchu drogowego. W przypadku zajęcia pasa drogowego w celu prowadzenia robót do wniosku, o którym mowa w ust. 1, należy dołączyć dodatkowo:

- 1) ogólny plan orientacyjny w skali 1:10 000 lub 1:25 000 z zaznaczeniem zajmowanego odcinka pasa drogowego oraz informację o sposobie zabezpieczenia robót, jeżeli nie jest wymagany projekt organizacji ruchu;
- 2) oświadczenie o posiadaniu ważnego pozwolenia na budowę obiektu umieszczanego w pasie drogowym lub o zgłoszeniu budowy lub prowadzonych robót właściwemu organowi administracji architektoniczno-budowlanej.

Ustawa o drogach publicznych nie precyzuje pojęcia „zajęcie pasa drogowego”, ale z rozdziału czwartego tej ustawy wynika, że zajęcie obejmuje wszelkie formy korzystania z pasa drogowego w sposób inny niż prowadzenie ruchu drogowego przez użytkowników drogi i zarządzanie drogą przez zarząd. W szczególności dotyczy to zajęcia pasa drogi na cele niezwiązane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną drogi.

## 3.2. WYNIKI KONTROLI

### 3.2.1. Regulacja stanu prawnego

Kontrola wykazała, iż tylko dla odcinków dwóch dróg krajowych po modernizacji zostały wyznaczone w terenie granice pasa drogowego. Dla potrzeb ustalania opłat i kar zarządy dróg ustalały granice pasa drogowego na podstawie dostępnych im map, a w przypadkach wątpliwych korzystały z usług geodezyjnych.

Specyficzny charakter ukształtowania terenu województwa małopolskiego – przewaga terenów górskich i podgórskich oraz rozrzucona zabudowa, wymuszają gęstą sieć drogową. Dodatkowym problemem, występującym głównie w Małopolsce, jest rozdrobnienie oraz nieuregulowany od wielu pokoleń stan prawny gruntów, w tym także zajętych pod drogi lub sąsiadujących z drogami. Odzwierciedleniem tego stanu jest nieuporządkowany zasób ewidencyjny gruntów<sup>10</sup>. Aktualizacji wymaga dawny kataster<sup>11</sup> i doprowadzenie skali użytkowanych map do obecnych wymogów, a w tym m.in. odejście od skali 1:2880.

Zarządcy dróg, działając na podstawie art. 60 oraz art. 73 ustawy z dnia 13 października 1998 r. – Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną<sup>12</sup>, podjęli działania w celu uregulowania stanu prawnego nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa i osób fizycznych lub prawnych. Geodezyjno-prawne problemy wyznaczenia granic pasa drogowego jednak nierozzerwalnie są

związane z ustaleniem granic działek gruntowych, na których zostały zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne dla prowadzenia, zabezpieczenia i obsługi ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą. Wiekowe zaniedbania w tym obszarze spowodowały, że drogi przebiegają przez części działek gruntowych (parcel), których dotychczas ewidencyjnie nie wydzielono dla tych celów.

*Przykładowo, dla odcinka drogi krajowej nr 28 o długości 64 km niezbędne stało się dokonanie podziału około 400 działek gruntowych.*

Jeśli takie grunty, dotychczas zajmowane przez drogę i obiekty z nią związane posiadają nieuregulowany stan prawny, to niezbędne staje się: ustalenie właścicieli bądź ich spadkobierców wykonanie odpowiednich map i planów podziału, uzyskanie odpowiednich decyzji sankcjonujących takie podziały, a także określenie ewentualnych roszczeń właścicieli gruntów zajętych pod pas drogowy. Wzmiankowany wcześniej nieuporządkowany zasób ewidencyjny zmusza ponadto do sporządzenia tzw. wykazu synchronizacyjnego, pokazującego parcele katastralne, z których powstała dana działka ewidencyjna zajmowana przez pas drogowy. Wykonanie tych prac jest niezbędnym warunkiem do wystąpienia do wojewody o wydanie decyzji o charakterze deklaratoryjnym, przyznającej prawo własności gruntów Skarbowi Państwa lub określonym jednostkom samorządowym. Wpis danej działki gruntowej do księgi wieczystej kończy ten, zwykle wieloletni, proces regulacji gruntów. Dopiero uregulowanie gruntów uprawnia do wyznaczenia granic pasa drogowego dla danego odcinka drogi.

Istotnych trudności dla zarządcy drogi nie sprawiało ustalenie granic pasa drogowego w obszarze ścisłej

<sup>10</sup> Dawny kataster gruntowy oraz ewidencja gruntów i budynków aktualnie wprowadzana na podstawie ustawy z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287 ze zm.).

<sup>11</sup> Ewidencja parcel została wprowadzona na części województwa małopolskiego obejmującej obszar dawnego zaboru austriackiego.

<sup>12</sup> Dz. U. Nr 133, poz. 872 ze zm.

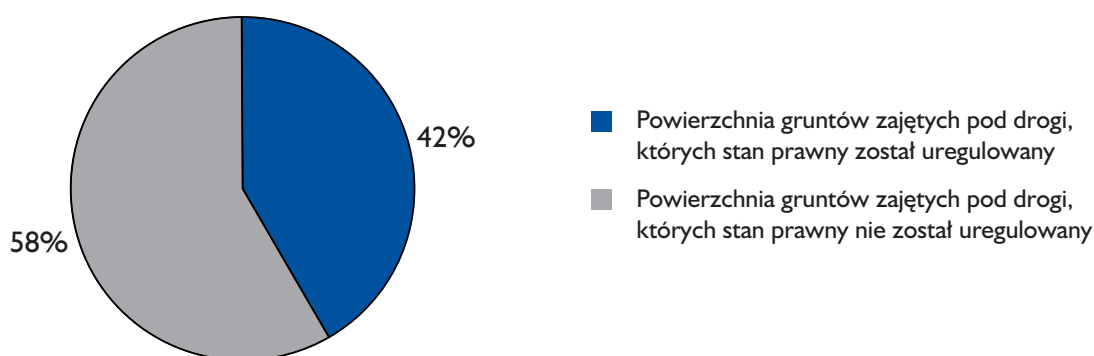
zabudowy (występującej głównie w miastach). Niezależnie od stanu prawnego nieruchomości zajętych pod drogę, w praktyce oznaczało ono usankcjonowanie linii zabudowy, jako granicy pasa drogowego.

W ocenie kontrolowanych jednostek, wykorzystywane mapy w skali 1:2 880 z Powiatowych Ośrodków Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej stwarzają istotne problemy z ustaleniem czy reklama znajduje się w granicach pasa drogowego czy poza nim, bowiem 1 mm na mapie odpowiada 2,88 metra w terenie. Przy takiej dokumentacji nie było właściwych podstaw do naliczania opłat czy kar za umieszczenie reklamy w pasie

drogowym. Wydanie decyzji w takich warunkach było niecelowe, gdyż w postępowaniu odwoławczym rozstrzygnięcia miały na ogół finał w postępowaniu sądowym, w którym decyzje były uchylane z braku jednoznacznych dowodów o zajętości pasa drogowego. W związku z powyższym do czasu wykonania pełnej regulacji stanu prawnego dróg nie jest możliwe, w sytuacjach spornych, naliczanie opłat za reklamy.

Na koniec I kwartału 2011 r. stopień uregulowania stanu prawnego gruntów zajętych pod drogi dziewięciu kontrolowanych jednostek (bez m. Krakowa) przedstawiono na wykresie nr 1.

Wykres 1. Stopień uregulowania stanu prawnego gruntów zajętych pod drogi zarządzane przez dziewięć kontrolowanych jednostek



Pomiędzy poszczególnymi jednostkami wystąpiło jednak duże zróżnicowanie pod względem stopnia uregulowania stanu prawnego gruntów przeznaczonych pod drogi wahające się od 4,6% w powiecie chrzanowskim do 97% w Tarnowie. Zarząd dróg w Krakowie nie był w stanie określić łącznej powierzchni gruntów zajętych pod drogi, a także podać skali uregulowania stanu prawnego tych gruntów. Długość dróg w granicach administracyjnych Krakowa wynosiła 1.384 km, co stanowiło 23% łącznej długości dróg w 10 skontrolowanych jednostkach.

Dotychczas regulacja stanu prawnego na ogół następowała na odcinkach tych dróg, które były modernizowane lub przebudowywane. Wszystkie kontrolowane jednostki podejmowały działania zmierzające do regulacji stanu prawnego gruntów zajętych pod drogi. Zakres oraz intensywność podejmowanych działań zależały jednak od wielkości środków, jakie mogły zostać przeznaczone na ten cel. Żadna jednak z kontrolowanych jednostek nie była w stanie określić terminu doprowadzenia dokumentacji własnościowej gruntów zajętych pod drogi do stanu wymaganego, z uwagi na brak zabezpieczenia wystarczających środków na ten cel.

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie zlecił prace mające na celu uregulowanie stanu prawnego gruntów zajętych pod drogi z podziałem na następujące etapy:

- sporządzenie operatów geodezyjno-prawnych regulacji stanu prawnego oraz skompletowanie dokumentacji wymaganej do uzyskania decyzji o nabyciu prawa własności przez Województwo Małopolskie, stanowiących również podstawę do wpisu do ksiąg wieczystych,
- sporządzenie wniosków, kierowanych do wojewody, wraz z niezbędnymi dokumentami do wydania decyzji o nabyciu z mocy prawa własności nieruchomości stanowiących drogi wojewódzkie,
- sporządzenie wniosków, kierowanych do właściwych sądów rejonowych do ujawnienia w księgach wieczystych prawa własności.

Przybliżony koszt tych prac ma wynieść ok. 21,5 mln zł, jednak ze względu na brak wystarczających środków przeznaczonych na ten cel zleczone czynności zostały istotnie ograniczone.

### 3.2.2. Organizacja pobierania opłat i kar z tytułu zajęcia pasa drogowego

Kontrolerzy NIK nie stwierdzili, aby na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych zostały oznaczone w terenie granice pasa drogowego. Tylko na dwóch drogach krajowych leżących na terenie województwa małopolskiego, w ramach prowadzonych nowych inwestycji drogowych, przy wykonywaniu pomiaru powykonawczego dokonana została stabilizacja punktów granicznych. Stabilizacja pasa drogowego tzw. „świadkami”, ujednoliconymi dla całego kraju, umożliwiła służbom utrzymania ruchu szybkie podjęcie decyzji odnośnie zajęcia pasa drogowego. Według Oddziału GDDKiA po uregulowaniu stanu prawnego pasów drogowych możliwa będzie również taka stabilizacja na całej sieci dróg krajowych.

Ewidencję poszczególnych odcinków dróg prowadziło dziewięć zarządów dróg w tzw. książkach dróg, sporządzanych obligatoryjnie na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom<sup>13</sup>. W książkach nie ujmowano danych odnoszących się do szerokości i powierzchni pasa drogowego, chociaż ich wzór zawiera rubryki przeznaczone na ten cel. Dla dróg zarządzanych przez Zarząd Dróg Powiatu Krakowskiego (ZDPK) nie prowadzono takich książek. Przyczyną zaniedbania było przejęcie w 1999 r. takiego stanu od poprzedniego zarządcy oraz nieuregulowanie stanu prawnego dróg powiatowych, uniemożliwiających pozyskanie danych niezbędnych do założenia takiej dokumentacji.

NIK stwierdziła, że trzy zarządy dróg wdrażały systemy wspomagające ewidencję zdarzeń w pasie drogowym z jednoczesnym ich dokumentowaniem. W szczególności Zarząd Dróg Wojewódzkich dysponował oprogramowaniem służącym do przetwarzania informacji na temat obiektów znajdujących się w pasie drogowym i powiązania ich z dokumentacją fotograficzną. Odpowiednie oprzyrządowanie umożliwiało wykonywanie dokumentacji fotograficznej z jadącego samochodu, wyposażonego w cztery kamery, wykonujące zdjęcia – co trzy metry we wszystkich kierunkach. Wyszukiwarka danych, umożliwiała pozyskiwanie informacji dotyczących obiektów znajdujących się w pasie drogowym. Dane wizualne wykorzystywane były do inwentaryzacji dróg, tj. do tworzenia bazy danych drogowych, uzupełniających

zgrupowane informacje na temat obiektów w pasie drogowym. Dotychczas takiego wyposażenia nie wykorzystywano do monitorowania zajęć pasa drogowego, chociaż było to możliwe w określonych warunkach.

W Zarządzie Dróg Powiatowych w Chrzanowie nie wykorzystywano dotychczas wdrażanego systemu do monitorowania pasa drogowego. Przyczyną był nieuregulowany stan prawny gruntów zajętych pod drogi, a także brak odpowiednio szczegółowych map, umożliwiających wykorzystanie sprzętu do identyfikacji obiektów w pasie drogowym.

Również w Zarządzie Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie (ZIKiT) był wdrażany elektroniczny system ewidencji dróg, który rozbudowywany o kolejne moduły ma pozwalać na naniesienie granic pasa drogowego na mapie zasadniczej. Położenie pasa drogowego i obiektów w pasie dróg zarządzanych przez ZIKiT będzie weryfikowane bezpośrednio w terenie. Wykonana w tym celu dokumentacja fotograficzna zostanie wprowadzona do systemu. Jednocześnie system będzie umożliwiał nanoszenie w formie graficznej na wielowarstwową mapę wszystkich elementów funkcjonujących w pasie drogi, jak również odcinków pasa, zajętych za zezwoleniem. Według założeń system zostanie uruchomiony w 2012 r.

Zarządy dróg określiły wprawdzie wyznaczonym pracownikom zakresy obowiązków w obszarze obsługi wniosków o wydanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego oraz przygotowania decyzji na takie zajęcia, to jednak tylko trzy zarządy określiły wewnętrzne procedury w tym obszarze. Określenie takich procedur nie wynikało wprost z przepisów ustawowych, stąd NIK uznała takie wsparcie organizacji pobierania opłat za dobrą praktykę, która znalazła pozytywne odzwierciedlenie w wynikach przedmiotowej kontroli. W tych jednostkach kontrola nie ujawniła przypadków wydawania decyzji administracyjnych w sposób niezgodny z obowiązującymi przepisami.

Jeśli zainteresowana osoba prawna lub fizyczna występowała z odpowiednio udokumentowanym wnioskiem o wydanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego, to zarząd drogi kierując się wymogami bezpieczeństwa ruchu drogowego wydawał lub odmawiał wydania takiego zezwolenia, niezależnie od uregulowania stanu prawnego nieruchomości zajętych pod drogę w miejscu określonym przez wnioskodawcę. Kontrola nie ujawniła przypadków odwołań od takich decyzji, a w szczególności od

<sup>13</sup> Dz. U. Nr 67 poz. 582.

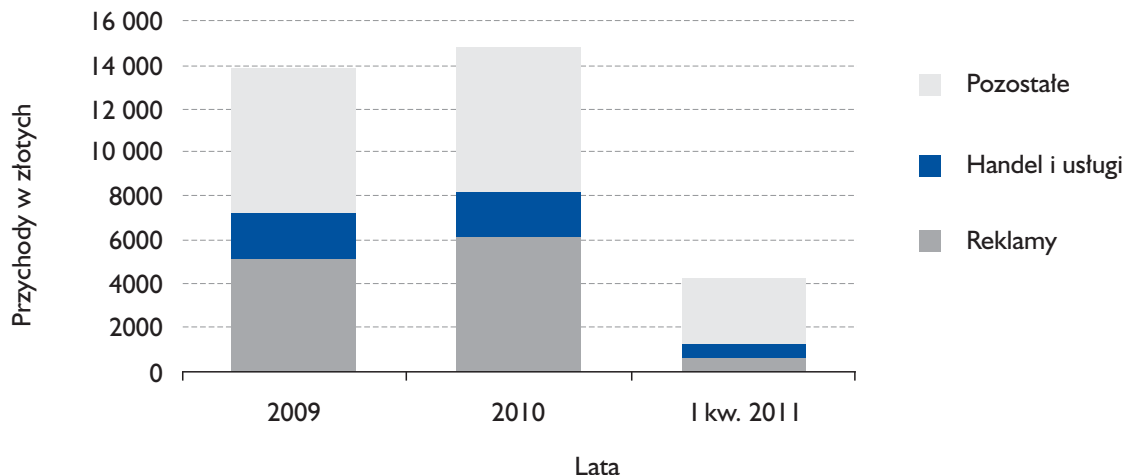
wysokości ustalonych w decyzji opłat oraz z powodu braku uregulowania stanu prawnego nieruchomości zajętej pod pas drogowy. Jednak, samowolne zajęcie pasa drogowego nakładało na zarząd dróg obowiązek właściwego udokumentowania tego zajęcia, ustalenie sprawcy zajęcia oraz stwierdzenie okresu trwania tego zajęcia, ustalenie przebiegu granicy pasa drogowego w celu udowodnienia, że zajęcie dotyczy nieruchomości związanych z pasem drogowym i urządzeniami związanymi z jej funkcjonowaniem. Dowodem na określenie powierzchni zajętego pasa ruchu drogowego mógł być dokument geodezyjny określający linie graniczne pasa drogowego i powierzchnię zajętego pasa drogowego.

W celu prawidłowego zebrania materiału dowodowego w sprawach nałożenia kary pieniężnej za zajęcie pasa drogowego, organ administracji winien na miejscu zajęcia pasa, na odpowiednim dokumencie geodezyjnym oznaczyć przy udziale strony po-

wierzchnię tego zajęcia. Dopiero tak zebrany materiał dowodowy mógł być podstawą wymierzenia kary. Ponadto, w postępowaniach odwoławczych zarząd drogi miał obowiązek udowodnienia, iż zarządca posiada prawo własności do gruntu zajmowanego przez pas drogowy. Brak takiego dokumentu uniemożliwiał skuteczne dochodzenie kar w postępowaniach odwoławczych.

Podstawowym zadaniem każdego zarządu dróg jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jeśli nie stwierdzano zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w określonym miejscu pasa drogowego, zarząd, na wniosek strony, zezwalał na czasowe lub stałe zajęcie pasa drogowego, ustalając z tego tytułu opłatę. Wpływy z opłat i kar są przekazywane<sup>14</sup> odpowiednio do budżetów jednostek samorządu terytorialnego lub na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Skala tych wpływów jest zależna m.in. od skuteczności ujawniania przypadków nielegalnych

Wykres 2. Zaewidencjonowane przychody z tytułu opłat i kar za zajęcie pasa drogowego w dziesięciu kontrolowanych jednostkach



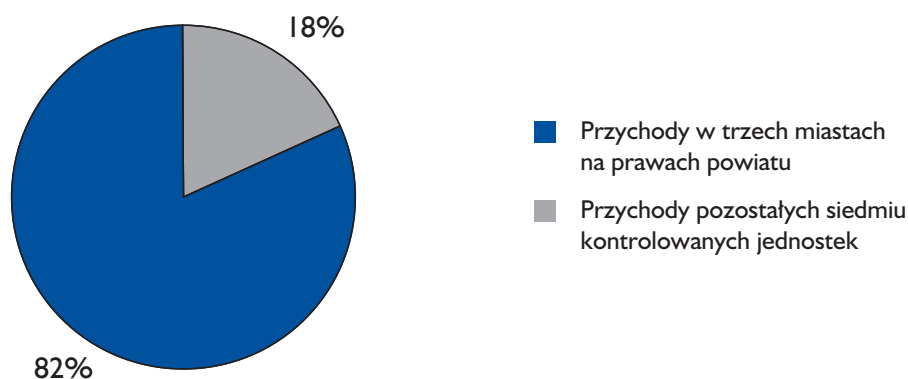
zająć pasa drogowego. W latach 2009 – 2010 oraz w I kwartale 2011 r. kontrolowane jednostki z tytułu opłat za zajęcie pasa drogowego łącznie uzyskały 33.651 tys. zł (z tego 19.539 tys. zł w 2010 r. i w I kwartale 2011 r.). Jednostki objęte kontrolą NIK zarządzały drogami publicznymi o łącznej długości

5.955 km<sup>15</sup>, w tym drogi na terenie trzech miast na prawach powiatu (Kraków, Nowy Sącz i Tarnów) stanowiły 34% długości dróg zarządzanych przez jednostki poddane kontroli. Jednak przychody z tego tytułu uzyskane w tych miastach wyniosły aż 82% przychodów wszystkich kontrolowanych jednostek.

<sup>14</sup> Zgodnie z art. 40a ustawy o drogach publicznych.

<sup>15</sup> Wg Urzędu Statystycznego, na koniec 2010 r. w Małopolsce było 30 369 km dróg publicznych, z tego kontrolowane jednostki zarządzały odcinkami dróg stanowiącymi 19,6% długości dróg publicznych wszystkich kategorii.

Wykres 3. Przychody z tytułu opłat i kar za zajęcie pasa drogowego w trzech miastach na prawach powiatu w porównaniu do przychodów w pozostałych kontrolowanych jednostkach



Wskutek niewłaściwie zorganizowanych działań zarządów dróg budżety właścicieli dróg publicznych zostały pozbawione części przychodów z tytułu opłat oraz kar za zajęcie pasa drogowego bez zezwolenia zarządu drogi. NIK ocenia jako nieskuteczne działania związane z zarządzaniem pasem drogowym w aspekcie wymierzania kar za samowolne zajęcie pasa drogowego. Konsekwentne przestrzeganie przepisów ustawy o drogach publicznych przez zarządy dróg, szczególnie wszycanie postępowań administracyjnych w celu nałożenia kary za nielegalne zajęcie pasa drogowego, sukcesywnie mogłoby ograniczyć występowanie zjawiska dotyczącego niezgodnego z przepisami zajmowania pasa drogowego.

Zarządy dróg, uzasadniając niewszycanie postępowań administracyjnych w celu nałożenia kary, powoływały się na niejednolite orzecznictwo w sprawach odwoławczych od decyzji administracyjnych nakładających kary za zajęcie pasa drogowego. Brak właściwego udokumentowania granic pasa drogowego lub udokumentowania faktu samowolnego zajęcia oraz ustalenia sprawcy tego zajęcia, w ocenie zarządów, uniemożliwia skuteczną dochodzenie kar. W jednostkach samorządowych istotnym powodem braku postępowań administracyjnych w celu nałożenia kary był niedobór etatów przyznanych do realizacji tych zadań.

Żaden z badanych przez NIK zarządów dróg nie został poddany kontroli pod względem prawidłowości pobierania opłat i kar za zajęcie pasa drogowego przez właściwe komórki kontroli i audytu odpowied-

nich urzędów gminnych, urzędów powiatowych oraz Małopolskiego Urzędu Marszałkowskiego. Także kontrole wewnętrzne w tych zarządach dróg nie objęły badaniem takiej tematyki.

### 3.2.3. Przestrzeganie prawa przy wydawaniu zezwoleń na zajęcie pasa drogowego

Kontrola wykazała, że wnioski o zajęcie pasa drogowego nie zawierały niektórych wymaganych danych niezbędnych do naliczenia opłaty. Ponadto, nie załączono do nich dokumentów, określonych w przytoczonym rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego, a mimo to zostały pozytywnie rozpatrzone i wydano decyzje zezwalające. Ujawniono pojedyncze przypadki wydawania przez zarząd dróg zezwoleń na przejście przez pas drogowy instalacji wodociągowej lub kanalizacyjnej bez zabezpieczenia właściwej dokumentacji geodezyjnej, a nawet bez odebrania od inwestora oświadczenia o posiadaniu pozwolenia na budowę lub zgłoszenia wykonywania robót budowlanych do odpowiedniego organu. Nieprawidłowości i uchybień w powyższym zakresie nie stwierdzono tylko w trzech zarządach dróg (Oddział GDDKiA, ZIKiT w Krakowie, Zarząd Dróg Powiatu Krakowskiego).

Kontrola w Urzędzie Miejskim w Krynicy-Zdroju wykazała, że spośród 46 decyzji objętych badaniem, aż 42 decyzje wydane zostały z naruszeniem przepisów wykonawczych do ustawy o drogach publicznych. Badanie 77 wniosków w sprawie

wydania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego w Powiatowym Zarządzie Dróg w Nowym Sączu wykazało, że tylko do 8 z nich (10% badanej populacji) wprowadzono wymagane informacje i załączono niezbędne dokumenty.

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie oceniła praktykę stosowaną w pięciu zarządach dróg, polegającą na wydawaniu decyzji zezwalających na ponowne zajęcie pasa drogowego przez nośnik reklamy z datą wsteczną w stosunku do daty złożenia wniosku lub z pominięciem okresu, w którym nośnik reklamy zajmował pas drogowy, a właściciel jeszcze przed upływem terminu ważności wydanego zezwolenia nie wnosił o wydanie ponownego zezwolenia na następny okres. Praktyka taka jest niezgodna z postanowieniami art. 40 ust. 12 ustawy o drogach publicznych, który obliuguje zarządcę m.in. do nakładania kary za przekroczenie ustalonego terminu zajęcia pasa drogowego.

Dla 14 decyzji wydanych w 2010 r. oraz w I kwartale 2011 r. przez Tarnowski Zarząd Dróg Miejskich kontrola wykazała brak ciągłości okresów ważności kolejnych zezwoleń na usytuowanie w pasie drogowym reklam. Łączną wysokość nienaliczonych kar za okresy, w których zezwolenia utraciły ważność, wyliczono na 28 tys. zł. Takie nieprawidłowości wystąpiły również w Powiatowym Zarządzie Dróg w Nowym Sączu. Między innymi początek obowiązywania dwóch decyzji zezwalających na umieszczenie reklam poprzedzał datę przyjęcia wniosku. W ten sposób budżet tego powiatu został pozbawiony wpływu blisko 1 tys. zł z braku nałożenia kar za przekroczenie terminów określonych w wydanych uprzednio decyzjach.

### 3.2.4. Wykorzystanie okresowych przeglądów dróg do ujawniania przypadków samowolnych zajęć pasa drogowego

Okresowe przeglądy dróg, dokonywane w siedmiu kontrolowanych jednostkach, koncentrowały się na stanie technicznym jezdni, a nie ujawniały i nie dokumentowały zdarzeń polegających na zajęciu pasa drogowego bez zezwolenia zarządu drogi. Przyczyny takiej praktyki wyjaśniano niewystarczającą liczbą pracowników. Jednostki te nie opracowały własnych procedur przeglądu pasa drogowego, a ustalenia jego zajętości oparto na własnym osądzie pracownika dokonującego oględzin drogi. Dokumentacja tych przeglądów wprawdzie była prowadzona w formie dziennika objazdów, ale nie odzwierciedlała stanu zajętości pasa drogowego. Nieliczne wzmianki o samowolnym zajęciu pasa

drogowego nie prowadziły także do wszczęcia postępowania administracyjnego w celu nałożenia kary pieniężnej. Tylko w trzech zarządach dróg wdrożono wewnętrzne uregulowania dotyczące przeprowadzania okresowych kontroli stanu dróg, które zapewniły ujawnianie, w odpowiednich rejestrach, zdarzeń polegających na samowolnym zajęciu pasa drogowego.

W okresie od stycznia 2010 r. do marca 2011 r. pracownicy Zarządu Dróg Powiatowych w Nowym Sączu dokonali łącznie 236 przeglądów dróg. Każda droga została skontrolowana co najmniej jeden raz w miesiącu, jednak w tym okresie ujawniono zaledwie trzy przypadki nielegalnego zajęcia pasa drogowego, podczas gdy przeprowadzone w toku kontroli NIK oględziny, tylko 200 km dróg (40% dróg nadzorowanych przez Zarząd) wykazały aż 22 przypadki nielegalnego zajęcia pasa drogowego.

Kontrola ujawniła niewłaściwą praktykę zarządów dróg stosowaną w sytuacji stwierdzenia nielegalnego zajęcia pasa drogowego, która polegała na podejmowaniu działań nieprzewidzianych w ustawie o drogach publicznych, bez równoczesnego wszczęcia postępowania administracyjnego, zmierzającego do wymierzenia kary pieniężnej. Zarządy dróg wzywały zajmujących pas drogowy do przywrócenia odcinka do poprzedniego stanu użyteczności, bądź naklejały na reklamę pasek z informacją, że reklama jest nielegalna. Praktyka taka okazała się zupełnie nieskuteczna i powodowała zaniechanie pobierania należności budżetowych.

W toku przeprowadzonych przez pracowników Tarnowskiego Zarządu Dróg Miejskich kontroli pasa drogowego stwierdzono nielegalne zajęcie pasa przez umieszczenie czterech reklam bez zezwolenia. Działania ograniczono wyłącznie do pouczeń właścicieli reklam o potrzebie złożenia wniosku oraz do wezwania do usunięcia reklamy. Nie naliczono kar z tytułu umieszczenia tych reklam, które oszacowano na 3,8 tys. zł.

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie oceniła niewszczęcie postępowań administracyjnych w celu nałożenia kary po ujawnieniu siedmiu reklam umieszczonych bez zezwolenia w pasie drogowym ulicy Piłsudskiego w Nowym Sączu. Ograniczono się jedynie do działań, traktowanych jako prewencyjne, to jest do naklejenia informacji „reklama nielegalna”, oraz pisemnego poinformowania firm reklamujących się, że reklamy powodują zagrożenie w ruchu drogowym, a ich nieusunięcie spowoduje wszczęcie postępowania związanego z naliczeniem opłaty karnej.

Na brak skuteczności monitorowania zajętości pasa drogowego przez zarządy dróg wskazują wyniki oględzin wybranych odcinków dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, stanowiących 10% długości dróg publicznych kontrolowanych jednostek. Stwierdzono bowiem 797 zdarzeń zajęcia pasa drogowego, z tego tylko 98 zajęć zrealizowano na podstawie wcześniej wydanego zezwolenia zarządu drogi. Na pozostałe 699 zajęć pasa drogowego zarządy nie wydały zezwolenia. Aż 97% tych zajęć miało miejsce na terenie Krakowa, Tarnowa, Nowego Sącza i Krynicy.

Spośród poddanych oględzinom 233 zdarzeń zajęcia pasa drogowego w Krakowie, tylko w 32 przypadkach zostały wydane stosowne zezwolenia. W obrębie Starego Miasta (na ul. Floriańskiej, Grodzkiej, Szpitalnej i Mikołajskiej) kontrola ujawniła 170 reklam i szyldów, umieszczonych tam bez zezwolenia zarządcy drogi. Dopiero w toku kontroli NIK rozpoczęto ich ewidencjonowanie.

W 1978 r. Stare Miasto razem ze wzgórzem wawelskim oraz zabytkami Kazimierza zostało wpisane przez UNESCO na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego Ludzkości, a w ocenie NIK, reklamy umieszczone tam bez zezwolenia ZIKiT naruszają utrwalony ład architektoniczny Parku Kulturowego Stare Miasto.

W Nowym Sączu ujawniono 226 reklam usytuowanych bez zezwolenia zarządu dróg w pasie drogowym nowosądeckich ulic. Na przykład w rejonie Starego Miasta – przy ul. Lwowskiej – na sta-

lowym postumencie obciążonym blokami betonowymi, znajdowały się trzy dwustronne reklamy o łącznej powierzchni 6,4 m<sup>2</sup>.

NIK oszacowała, że przy uwzględnieniu wszystkich stwierdzonych przypadków nielegalnych zajęć pasa drogowego w ośmiu kontrolowanych jednostkach łącznie suma kar za zajęcie pasa drogowego bez zezwolenia tylko za jeden dzień powinna wynieść 36 tys. zł. Przy założeniu, że na wszystkie zajęcia pasa drogowego zarządy dróg wyraziłyby zgodę, wtedy od ujawnionych przypadków dzienna opłata wyniosłaby 3,6 tys. zł. Takie opłaty w skali roku zwiększyłyby przychody do budżetów właścicieli dróg publicznych o ponad 1,3 mln zł.

W Tarnowie kontrola ujawniła umieszczenie w pasie drogowym bez zezwolenia zarządu drogi 90 reklam o łącznej szacunkowej powierzchni ponad 126 m<sup>2</sup>. Kara tylko za jeden dzień umieszczenia tych reklam powinna wynosić 1748 zł. Natomiast, gdyby ich właściciele uzyskali stosowne zezwolenia, to dzienna opłata za te reklamy powinna wynieść ogółem 175 zł, zaś roczna 63 802 zł. NIK zwraca uwagę, że w Tarnowie oględzinami objęto zaledwie 1,2% dróg gminnych, 4,4% dróg powiatowych i 32,5% dróg krajowych, w pasie których stwierdzono 123 przypadki umieszczenia reklam, w tym tylko 33 z wydanymi zezwoleniami. Dla porównania, w 2010 r. i w I kwartale 2011 r. Zarząd stwierdził tylko 12 przypadków zajęcia pasa bez zezwolenia, a ponadto nie przeprowadzono żadnych postępowań administracyjnych skutkujących nałożeniem kary.

#### PRZYKŁADY DOBREJ PRAKTYKI:

1. Wytyczne w sprawie objazdów dróg krajowych zawarto w zarządzeniu nr 21 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 22 sierpnia 2007 r. Celem tych objazdów jest kontrola dróg pod względem stanu technicznego wszystkich elementów pasa drogowego, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, obiektów inżynierskich, odwodnienia, stałego i tymczasowego oznakowania poziomego i pionowego. Wykonanie objazdu jest potwierdzane wpisem w dzienniku objazdów. W dni powszednie, święta i dni wolne od pracy objazdy autostrady i dróg ekspresowych dokonywane są minimum dwa razy dziennie, a dróg głównych minimum jeden raz dziennie. Minimum raz w miesiącu objazdy dróg powinny być dokonywane w porze nocnej. W rezultacie wszystkie zajęcia pasa drogowego bez zezwolenia zostały stwierdzone przez pracowników Rejonu w trakcie codziennych objazdów dróg, a oględziny dokonane przez kontrolerów NIK wykazały zaledwie cztery zajęcia bez zezwolenia Oddziału GDDKiA, w tym sprawy związane z dwoma zajęciami były już przedmiotem wszczętych postępowań.
2. Również dobrą praktyką, sprzyjającą ujawnianiu nielegalnych zajęć pasa drogowego było przekazywanie do Straży Miejskiej kopii decyzji zezwalających na zajęcie pasa drogowego. Nie zaowocowało to jednak reakcją zwrotną w postaci meldunków Straży o zajęciu pasa drogowego bez zezwolenia zarządu drogi lub zajęciu z przekroczeniem warunków określonych w zezwoleniu z powodu bierności tego organu.

### 3.2.5. Ustalanie i pobieranie opłat za zajęcie pasa drogowego przy usuwaniu awarii

Kontrolowane jednostki prowadziły ewidencje zdarzeń, polegających na usuwaniu w pasie drogowym awarii urządzeń niezwiązanych z potrzebami ruchu drogowego.

Osiem kontrolowanych jednostek niezwłocznie po zgłoszeniu awarii wydawało decyzje administracyjne, określające warunki zajęcia pasa drogowego oraz warunki jego przywrócenia do stanu poprzedniego, a także ustalające wysokość opłaty. Jednak w tym zakresie kontrola NIK stwierdziła nieprawidłowości w 2 zarządach dróg, polegające na wielomiesięcznych opóźnieniach w wystawianiu takich decyzji.

Dopiero w czasie trwania kontroli NIK (II kwartał 2011 r.) zostały naliczone opłaty za zajęcia pasa drogowego w celu usuwania awarii wodociągowych, zgłoszonych Zarządowi Dróg Miejskich w Nowym Sączu jeszcze w grudniu 2009 r. oraz w listopadzie i grudniu 2010 r.

Przyczynami tych nieprawidłowości był nadmiar obowiązków przydzielonych pracownikom odpowiedzialnym za obsługę zgłoszeń, a także brak rzetelności w wykonaniu tych obowiązków oraz niewłaściwa organizacja pracy. NIK negatywnie ocenia taką praktykę, gdyż nie pozwala ona w odpowiednim terminie na określenie warunków zajęcia pasa drogowego oraz warunków jego przywrócenia do stanu poprzedniego po zakończeniu robót, a ponadto opóźnia realizację wpływu opłat z tego tytułu.

Kontrola wykazała, że występowały przypadki realizowania remontów i napraw bieżących sieci energetycznych, wodnych i kanalizacyjnych pod pozorem usuwania awarii.

Przykładowo, w powiecie krakowskim w dniu 18 maja 2011 r. NIK stwierdziła zajęcie pasa drogi powiatowej – bez zezwolenia zarządu dróg – na prowadzenie robót energetycznych. Odcinek drogi zajęty na wykonanie robót remontowych linii energetycznej nie był stosownie oznakowany i zagrażał bezpieczeństwu ruchu drogowego. W związku z tym uczestniczący w oględzinach przedstawiciel zarządu dróg wstrzymał prowadzenie tych robót oraz wezwał wykonawcę robót do złożenia stosownych wyjaśnień.

NIK stwierdziła, że protokoły odbioru odcinka drogi po usunięciu awarii były nierzetelnie sporządzane w pięciu zarządach dróg. Nie zawierały one takich danych, które pozwalałyby na określenie daty odbioru, a także na fakt dotrzymania warunków przywrócenia do stanu poprzedniego. Ponadto, nie

udokumentowano w tych jednostkach niektórych dat zgłoszenia zakończenia robót. Brak tych danych nie pozwalał na stwierdzenie, czy roboty zostały zakończone w ustalonym terminie, czy dotrzymano warunków przywrócenia miejsca wystąpienia awarii do stanu poprzedniego, a zatem, czy nie zachodzą przesłanki, o których mowa w art. 40 ust. 14b ustawy o drogach publicznych, tj. czy nie obligują zarządcy do nałożenia kary pieniężnej.

### 3.2.6. Nadzorowanie przywracania odcinka pasa drogowego do poprzedniego stanu użyteczności

Kontrola NIK wykazała, że protokoły odbioru odcinków pasa drogowego, uprzednio zajętych w związku z wykonywaniem robót budowlanych lub montażowych (na cele niezwiązane z ruchem drogowym, na drogach gminnych i powiatowych) nie zawierały takiego udokumentowania, które pozwoliłoby na jednoznaczne potwierdzenie dotrzymania przez wykonawcę robót określonych w zezwoleniu warunków, a w tym terminu realizacji robót, powierzchni zajęcia pasa drogowego oraz warunków przywrócenia zajmowanego odcinka do poprzedniego stanu użyteczności. Od braku spełnienia tych warunków zależne były dalsze konsekwencje finansowe w postaci nałożonej kary, wynikające z art. 40 ust. 12 ustawy o drogach publicznych. Odbiorów odcinków dróg po zakończeniu robót budowlanych lub montażowych dokonywał jednoosobowo przedstawiciel zarządu dróg w obecności inwestora lub wykonawcy robót. Ujawniona praktyka w tej sferze działalności zarządu drogi podwyższa ryzyko zagrożeń o charakterze korupcyjnym.

Przykładowo, pracownik Miejskiego Zarządu Dróg w Nowym Sączu, prowadzący sprawy zajęcia pasa drogowego deklarował, że każdorazowo sprawdzał stan techniczny zajmowanych elementów pasa drogowego. Na tę okoliczność nie zostały jednak sporządzone żadne dokumenty, pomimo iż, stan ten mógł powodować konieczność podjęcia działań skutkujących nałożeniem kary. Tym samym nie była przestrzegana zasada pisemności, obowiązująca w świetle art. 67 i art. 72 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego<sup>16</sup>.

Nieprawidłowości w tym obszarze nie stwierdziły kontrole przeprowadzone u zarządzających drogami wojewódzkimi oraz drogami krajowymi na terenie Małopolski.

<sup>16</sup> Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.

**PRZYKŁAD DOBREJ PRAKTYKI:**

Rejon Dróg Wojewódzkich<sup>17</sup> przesyłał kierownikowi obwodu kopie decyzji zezwalających na zajęcie pasa drogowego, który na miejscu protokolarnie przekazywał określony teren wykonawcy robót. Po upływie terminu ustalonego w decyzji, bez względu na zawiadomienie, czy jego brak, kierownik ten odbierał na miejscu przekazany wcześniej teren, sporządzając jednocześnie stosowny protokół.

**3.2.7. Windykacja należności z tytułu nałożonych opłat i kar**

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie oceniła działania dziewięciu kontrolowanych zarządów dróg w zakresie windykacji należności z tytułu nałożonych opłat i kar za zajęcie pasa drogowego. Windykacją należności budżetowych z tytułu nałożonych opłat i kar w poszczególnych jednostkach zajmowały się służby finansowo-księgowe. Służby te, po otrzymaniu informacji o wydanych decyzjach wprowadzały niezbędne dane do rejestrów i podejmowały działania wzywające do uregulowania należności. Jednak w trzech jednostkach stwierdzono uchybienia, polegające na opóźnieniach w wystawianiu wezwań do zapłaty lub tytułów wykonawczych.

Zarząd Dróg Powiatu Krakowskiego wezwał 63 dłużników do zapłaty blisko 250 tys. zł, z czego odzyskał 95% wierzytelności wraz z należnymi odsetkami i kosztami upomnień. Zarząd wprawdzie prawidłowo stosował obowiązującą procedurę egzekucyjną, ale NIK zgłosiła zastrzeżenia w związku z wielomiesięcznym opóźnieniem wystawienia trzech tytułów wykonawczych w celu ściągnięcia należności na kwotę ponad 1,3 tys. zł.

Służby finansowo-księgowe ZIKiT w Krakowie nie zdołały na bieżąco wprowadzić do ksiąg rachunkowych kwoty należności, jakie zostały określone w decyzjach zezwalających na zajęcie pasa drogowego. Nieujęcie w księgach rachunkowych części należności skutkowało niepodjęciem działań windykacyjnych wobec tych podmiotów, które nie uiściły opłaty w terminie określonym w decyzji zezwalającej na zajęcie pasa drogowego. Ponadto, według stanu na 31 maja 2011 r. zaległości z tytułu opłat za zajęcie pasa drogowego 5 wybranych podmiotów wynosiły łącznie 1 392 tys. zł, w tym ponad 30% zaległości dotyczyło należności wynikających z decyzji wydanych przed 2010 rokiem. NIK negatywnie oceniła skuteczność windykacji należności budżetu Miasta Krakowa.

**3.2.8. Pozostałe ustalenia kontroli pobierania opłat za zajęcie pasa drogowego**

Rada Powiatu Chrzanowskiego uchwałą z dnia 27 kwietnia 2006 r. utworzyła w Powiatowym Zarządzie Dróg rachunek dochodów własnych. W efekcie

realizacji tej uchwały pobrane w latach 2009-2010 dochody z tytułu opłat i kar pozostawały w dyspozycji Zarządu, a na ten rachunek wpłynęło łącznie 975 tys. zł. NIK oceniła negatywnie nieodprowadzenie do budżetu powiatu dochodów z tytułu opłat i kar, pobranych w latach 2009-2010 przez ten Zarząd, gdyż takie zadysponowanie było niezgodne z postanowieniami art. 40a ustawy o drogach publicznych<sup>18</sup>. W budżecie powiatu chrzanowskiego kwota ta znalazła odzwierciedlenie, jako dochody zarządu dróg. Nieprawidłowość tę usunięto przed wszczęciem kontroli NIK, tj. od 1 stycznia 2011 r. dochody z tytułu opłat przekazywane były do budżetu powiatu.

W badanym okresie nie ujęto w księgach rachunkowych ZIKiT niektórych przychodów z tytułu opłat za zajęcie pasa drogowego, dotyczących danego roku obrotowego, co było niezgodne z dyspozycjami art. 6 i art. 20 ustawy z 29 września 1994 r. o rachunkowości<sup>19</sup>. Kontrola wykazała, że ze znacznym opóźnieniem, przekraczającym nawet 9 miesięcy, w księgach zaewidencjonowano należności ustalone w blisko 8,8 tys. decyzji zezwalających na zajęcie pasa drogowego, wydanych jeszcze w 2009 r. na kwotę ponad 10 411 tys. zł. Opóźnienia w ewidencji księgowej sięgały aż II kwartału 2009 r. Księga główna nie zawierała zapisów o zdarzeniach w ujęciu systematycznym i nie dokonywano ich w kolejności chronologicznej, co uchybiało obowiązkowi określonym w art. 15 ust. 1 i 2 wymienionej ustawy o rachunkowości.

W wyniku kontroli NIK ustalono, że przyczynami powstania takich nieprawidłowości był głównie brak korelacji pomiędzy systemem ewidencjonującym wydane decyzje, a systemem finansowo-księgowym, a także niewłaściwa organizacja pracy służb finansowo-księgowych.

<sup>17</sup> Jednostka organizacyjna Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie.

<sup>18</sup> Przepis wprowadzony z dniem 24 grudnia 2008 r. przez art. 1 pkt 7 lit a ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. nr 218 poz 1391).

<sup>19</sup> Dz. U. z 2009 r. Nr 152, poz. 1223 ze zm.





## 4.1. ORGANIZACJA I METODYKA KONTROLI

Kontrolerzy NIK dokonali oględzin pasa drogowego wybranych odcinków dróg, w obecności przy najmniej jednego przedstawiciela zarządu drogi. Zdarzenia polegające na zajęciu pasa drogowego zostały utrwalone m.in. przy pomocy zdjęć. Przy ustalaniu zdarzeń polegających na zajęciu pasa drogowego pominięto te przypadki, w których zachodziła wątpliwość, co do przebiegu granicy pasa drogowego. W toku oględzin kontrolerzy NIK, przy współudziale przedstawicieli zarządu dróg, oszacowali powierzchnie, od których powinna zostać naliczona opłata lub kara.

Analizę pobierania opłat za zajęcie pasa drogowego oparto głównie na dokumentacji wybranych

postępowań administracyjnych. Do ustalenia liczby badanych dokumentów i decyzji administracyjnych oraz do wyboru odcinków dróg poddanych oględzinom wykorzystano wyniki analizy ryzyka, przeprowadzonej w każdej kontrolowanej jednostce.

Kontrola została przeprowadzona w okresie od 5 kwietnia do 18 sierpnia 2011 r.

Do protokołu kontroli przeprowadzonej w Tarnowskim Zarządzie Dróg Miejskich wniesione zostały zastrzeżenia, które częściowo uwzględniono. Wszystkie protokoły kontroli zostały podpisane przez kierowników jednostek kontrolowanych.

## 4.2. DZIAŁANIA PODJĘTE PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI

W każdej skontrolowanej jednostce została przeprowadzona narada pokontrolna, w toku której omówiono ustalenia kontroli, a także przedstawiono wstępne oceny, uwagi i wnioski.

NIK skierowała do wszystkich kontrolowanych zarządów dróg wystąpienia pokontrolne zawierające uwagi, oceny i wnioski, których celem było usprawnienie pobierania opłat za zajęcie pasa drogowego.

Ustalenia kontroli uzasadniały sporządzenie także dodatkowych ośmiu wystąpień do organów sprawujących nadzór nad zarządami dróg samorządowych. W wystąpieniach tych NIK zwróciła uwagę na nieprawidłowości i uchybienia związane z poborem opłat i kar za zajęcie pasa drogowego. Wskazano także na obszary, które wymagały podjęcia działań dodatko-

wych oraz wzmocnienia nadzoru nad wykonywaniem obowiązków. W szczególności NIK zwróciła się do Prezydenta Miasta Krakowa między innymi z wnioskiem o zweryfikowanie sprawozdania finansowego ZIKiT za rok 2010 w aspekcie zapewnienia kompletności zaewidencjonowania wszystkich zdarzeń związanych z pobieraniem opłat za zajęcie pasa drogowego.

Kierownicy jednostek kontrolowanych nie wnieśli zastrzeżeń do wystąpień pokontrolnych. Jedynie Prezydent Krakowa, nadzorujący ZIKiT, wniósł zastrzeżenia, kwestionując zasadność negatywnej oceny skuteczności kontroli przeprowadzonej przez Biuro Kontroli Wewnętrznej Urzędu Miasta Krakowa. Zastrzeżenia te zostały uwzględnione w całości.

### 4.3. REALIZACJA WNIOSKÓW

Kierownicy wszystkich kontrolowanych jednostek poinformowali NIK o uwzględnieniu uwag oraz o podjęciu realizacji wniosków pokontrolnych.

Tarnowski Zarząd Dróg Miejskich poinformował m.in. o zatrudnieniu inspektora do nadzoru pasa drogowego, a także o przygotowaniu do wdrożenia procedury kontroli dróg. Natomiast Prezydent Miasta Tarnowa poinformował o uzupełnieniu rejestru ryzyk zidentyfikowanych przez NIK, które stanowiąc będą podstawę audytu prowadzonego w przyszłym roku.

Informacje o wykorzystaniu wyników kontroli zawierały również dane na temat dotychczas podjętych działań w celu przyspieszenia tempa regulacji stanu prawnego gruntów, a także deklaracje zmierzające do docelowej minimalizacji skali gruntów o nieuregulowanym stanie prawnym, zajętych pod drogi publiczne.

Starosta Nowosądecki zadeklarował analizowanie możliwości wydzielania środków na syste-

matyczne regulowanie stanu prawnego tych gruntów, a Starosta Krakowski poinformował o otrzymaniu we wrześniu 2011 r. dotacji na regulacje stanu prawnego nieruchomości zajęte pod drogi publiczne.

Ponadto, Prezydent Miasta Krakowa podjął działania zmierzające do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w ZIKiT, których celem było m.in.:

- uporządkowanie i aktualizacja danych ewidencyjnych dotyczących należności budżetu miasta,
- zwiększenie stanu zatrudnienia, umożliwiające wykonywanie zadań związanych z nielegalnym instalowaniem reklam.

Także ZIKiT poinformował o podjętych dotychczas działaniach naprawczych oraz zadeklarował kontynuowanie tych działań w celu doprowadzenia stanów ewidencyjnych do zgodności ze stanem rzeczywistym.

#### 4.4. FINANSOWE REZULTATY KONTROLI

Łączna kwota odpowiadająca wielkości nieujawnionych w księgach rachunkowych aktywów, nieopbranych i niewymierzonych należności, a także należności, w stosunku do których, do dnia kontroli NIK nie

podjęto jeszcze czynności egzekucyjnych wyniosła 22 629 540 zł. Ponadto, korzyści finansowe dla budżetów samorządowych na skutek ujawnionych przez NIK nieprawidłowości wyniosły 22 024 zł.



**ZUM**  
STUDIO  
FITNESS

Oświetlenie  
**LED**

Centrum światła i dźwięku

PROTETYKA

**PROTETYKA**

WYKONYWAMY PROTEZY  
I EKSPRESOWĄ NAPRAWĘ

Kraków, ul. Mackiewicza 1042 tel. 415 42 62

PRZEKAZ SWÓJ

**1%**

By śmiały



POMAG  
Z HOSPI

[www.almaspei.pl](http://www.almaspei.pl)



## Załącznik nr 5.1.

WYKAZ JEDNOSTEK KONTROLOWANYCH  
ORAZ ICH KIEROWNIKÓW

Lp.	Nazwa kontrolowanej jednostki	Imię i nazwisko oraz funkcja kierownika jednostki kontrolowanej
1	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie	Dyrektor Oddziału Jacek Gryga
2	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie	Dyrektor Zarządu Grzegorz Stech
3	Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie	Dyrektor Joanna Niedziałkowska
4	Zarząd Dróg Powiatu Krakowskiego w Krakowie	Dyrektor Andrzej Pałach, a od 1.07.2011 r. Władysław Gwiazdowski
5	Powiatowy Zarząd Dróg w Nowym Sączu	Dyrektor Zarządu Adam Czerwiński
6	Powiatowy Zarząd Dróg w Chrzanowie	Dyrektor Zarządu Grzegorz Żuradzki
7	Urząd Miasta Krynica-Zdrój	Burmistrz Krynicy-Zdroju Dariusz Reśko
8	Gminny Zarząd Dróg w Wieliczce	Dyrektor Zarządu Teresa Kuchnia
9	Miejski Zarząd Dróg w Nowym Sączu	Dyrektor Grzegorz Mirek
10	Tarnowski Zarząd Dróg Miejskich w Tarnowie	Dyrektor Zdzisław Musiał

## Załącznik nr 5.2.

WYKAZ ORGANÓW, DO KTÓRYCH JEST  
KIEROWANA INFORMACJA

Lp.	Nazwa organu
1	Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2	Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3	Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4	Prezes Rady Ministrów
5	Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
6	Komisja Kontroli Państwowej Sejmu RP
7	Komisja Infrastruktury Sejmu RP
8	Komisja Gospodarki Narodowej Senatu RP
9	Biuro Bezpieczeństwa Narodowego
10	Wojewoda Małopolski
11	Marszałek Województwa Małopolskiego
12	Starostowie małopolscy