



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD.410.010.03.2018

P/18/089

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

ul. Wały Jagiellońskie 36, 80-853 Gdańsk

T +48 58 768 36 00, F +48 58 768 36 05

lgd@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/18/089 „Funkcjonowanie płatnego parkowania w miastach”
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontrolerzy	Teresa Sawicka, wicedyrektor, upoważnienie do kontroli nr LGD/107/2018 z 8 czerwca 2018 r. Agnieszka Andraszak, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/108/2018 z 8 czerwca 2018 r. i nr LGD/154/2018 z 10 września 2018 r. (dowód: akta kontroli str. 1-6)
Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Gdyni Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54, 81-382 Gdynia (dalej: „Urząd”)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Wojciech Szczurek, Prezydent Miasta Gdynia (dalej: „Prezydent”) (dowód: akta kontroli str. 3-6)

II. Ocena kontrolowanej działalności¹

Ocena ogólna

W latach 2014-2018 (do 30 czerwca)², na terenie Miasta Gdyni funkcjonowała Strefa Płatnego Parkowania (dalej: „SPP”).

SPP została ustanowiona przez uprawniony do tego organ, z uwzględnieniem ustawowych kryteriów jej utworzenia. Rzetelnie udokumentowano występowanie przesłanek stanowiących podstawę jej wyznaczenia. Podjęta uchwała o SPP z czerwca 2012 r.³ w części była niezgodna z przepisami ustawy o drogach publicznych⁴, bowiem przewidywała wprowadzenie opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych również poza wyznaczonymi miejscami w strefie płatnego parkowania⁵.

Administratorem SPP ustanowiono Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni (dalej: „ZDiZ”), będący jednostką budżetową Miasta. Przy udostępnianiu nieruchomości gminnych na potrzeby organizacji płatnych ogólnodostępnych miejsc parkingowych zasadniczo przestrzegano przepisów ustawy o gospodarce nieruchomościami⁶ oraz wewnętrznych procedur.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły wprowadzenia w projekcie uchwały⁷ zmieniającej uchwałę o SPP z czerwca 2012 r. procedury reklamacyjnej w razie kwestionowania zasadności wezwania do zapłaty opłaty dodatkowej, o której mowa w art. 13f ustawy o drogach publicznych i niepodjęcie w późniejszych latach próby

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 tj. w okresie objętym kontrolą,

³ Uchwała Nr XXII/443/12 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 czerwca 2012 r. w sprawie: ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie miasta Gdyni oraz wysokości stawek opłat za parkowanie i opłaty dodatkowej, sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej.(Dz. Urz. Woj. Pom. poz. 2477)

⁴ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2017 r. poz. 2222, ze zm.

⁵ Nieważność uchwały w tej części stwierdził WSA w Gdańsku wyrokiem z 23.04.2015 r., sygn. akt III SA/Gd 944/14.

⁶ Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2018 r. poz. 121, ze zm.)

⁷ Uchwała nr VII/127/15 Rady Miasta Gdyni z dnia 22 kwietnia 2015 r. o zmianie uchwały w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie miasta Gdyni oraz wysokości stawek opłat za parkowanie i opłaty dodatkowej, sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej.

skorygowania tego zapisu. Przepisy tej ustawy nie dają bowiem kompetencji do ustalania w drodze uchwał procedury reklamacyjnej w zakresie opłaty dodatkowej. Ponadto, przy sporządzaniu jednego z wykazów nieruchomości przeznaczonych do oddania w dzierżawę nie wskazano terminu wnoszenia opłat⁸.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Organizacja miejsc płatnego parkowania

Uwarunkowania utworzenia płatnych miejsc parkingowych w mieście

Opis stanu
faktycznego

1.1. W okresie objętym kontrolą obowiązywały następujące dokumenty określające lokalną politykę transportową: Uchwała nr XLI/744/98⁹ Rady Miasta Gdyni z 28 stycznia 1998 r. w sprawie przyjęcia programu rozwoju gminy Gdynia zawartego w dokumencie „Strategia rozwoju Gdyni. Cele rozwoju i zadania realizacyjne”¹⁰ - w dokumencie tym postulowano poprawę lokalnego systemu drogowego, w tym zwiększenie liczby miejsc parkingowych w Gdyni¹¹, Uchwała nr XVII/366/04 Rady Miasta Gdyni z 25 lutego 2004 r. w sprawie przyjęcia „Programu rozwoju transportu publicznego w Gdyni”¹², Uchwała nr XL/815/14 Rady Miasta Gdyni z 26 lutego 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gdyni oraz miast i gmin objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2014-2025”¹³, Uchwała nr XXV/629/16 Rady Miasta Gdyni z 26 października 2016 r. w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni oraz Uchwała Nr XXXI/768/17 Rady Miasta Gdyni z 26 kwietnia 2017 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Rozwoju Miasta Gdyni 2030”¹⁴.

Na zlecenie Gminy sporządzone zostały przez podmioty zewnętrzne następujące dokumenty zawierające inwentaryzację miejsc postojowych: „Inwentaryzacja miejsc postojowych w Śródmieściu i na Kamiennej Górze, objętych strefą płatnego parkowania w Gdyni”¹⁵ oraz „Inwentaryzacja miejsc postojowych wraz z koncepcją

⁸ Przepis art. 35 ust. 2 pkt 9 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. (Dz.U. z 2018, poz. 121 ze zm.) o gospodarce nieruchomościami zawiera katalog informacji, które należy ująć w wykazie nieruchomości, wskazując również termin wnoszenia opłat.

⁹ Zaktualizowana Uchwałą nr IX/182/03 Rady Miasta Gdyni z 25 czerwca 2003 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji „Strategii rozwoju Gdyni”, zaktualizowaną Uchwałą nr XXV/583/08 Rady Miasta Gdyni z 19 listopada 2008 r. w sprawie przystąpienia do aktualizacji „Strategii rozwoju Gdyni”, uchylona uchwałą XXXK/768/17 Rady Miasta Gdyni z 26 kwietnia 2017 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Rozwoju Miasta Gdyni 2030”.

¹⁰ W której w pkt 2.4.7 jako jeden z celów sformulowano ograniczenie ruchu samochodowego w śródmieściu: „Sukcesywne zamykanie centrum Gdyni dla ruchu samochodowego pozostaje w zgodzie ze zjawiskami obserwowanymi w miastach europejskich oraz preferencjami mieszkańców poznanych w efekcie badań ankietowych. Bezpośrednią korzyścią takiej decyzji władz gminy będzie zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza tlenkami azotu powstającymi podczas emisji spalin samochodowych co w efekcie przyciągnie do śródmieścia spacerowiczów. W treści dokumentu wskazano, że pamiętać jednak należy o konieczności oddania w zamian do użytku sieci parkingów okalających centrum miasta, z wygodnym systemem pobierania opłat (parkometry), str. 24.

¹¹ W pkt 3.10.3 wskazano: „Nie rozwiązany problem parkowania w mieście sprawia dużą uciążliwość zarówno dla osób zmotoryzowanych, jak i tych, które nie posiadają samochodu. Zwiększenie miejsc parkingowych poprzez wyznaczenie nowych lokalizacji (po uprzednich analizach usytuowania w kategorii dostępności i popytu) oraz budowę wielopoziomowych parkingów podziemnych, strzeżonych przez całą dobę, powinno przyczynić się do ograniczenia zjawiska pozostawiania samochodów na poboczach dróg i chodnikach”, str. 35.

¹² Wskazano determinanty rozwoju transportu publicznego w Gdyni, str. 16-17 oraz przeniesiono cele z uchwały Rady Miasta Gdyni o polityce transportowej z 1998 r. w zakresie ograniczenia użytkowania samochodów osobowych w śródmieściu Gdyni i ujednolicenie zasad ich parkowania (...), str. 43.

¹³ Zaktualizowany Uchwałą Nr XX/45/16 Rady Miasta Gdyni z 20 kwietnia 2016 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Komunikacji Miejskiej w Gdyni oraz Miastach i Gminach Objętych Porozumieniami Komunalnymi na lata 2016-2025”

¹⁴ W Strategii, jako jedną ze słabych stron mobilności i transportu publicznego wskazano dynamicznie wzrastający wskaźnik motoryzacji indywidualnej, skutkujący kongestią transportową w mieście, str. 10. Jako jeden z celów do osiągnięcia wskazano sprawny, przyjazny i zintegrowany system komunikacyjny Gdyni, który można osiągnąć poprzez m.in. uspokojony ruch samochodowy w mieście – ograniczenie popytu na miejsca postojowe w strefie centralnej i w obszarach narażonych na największą presję parkingową, ograniczenie ruchu samochodowego na krótkich i średnich dystansach poprzez promowanie mobilności pieszej i rowerowej, str. 20.

¹⁵ Opracowanie wykonane przez NERT s.c. Maciej Waniewski & Jadwiga Zdroik, 80-841 Gdańsk, ul. Grodzka 13. Wydatek poniesiony na opracowanie – faktura Vat nr 14/2014 z 19.12.2014 r. na kwotę 19 680,00 zł brutto. Protokół odbioru prac z

docelowej organizacji ruchu w Gdyni w Śródmieściu i na Kamiennej Górze, w obrębie Strefy Płatnego Parkowania oraz na parkingu przy bulwarze nadmorskim im. Feliksa Nowowiejskiego wraz z pomiarami wskaźników parkingowych¹⁶. Przedmiotowa dokumentacja nie obejmowała swoim zakresem kwestii organizacji miejsc parkingowych.

(dowód: akta kontroli str. 9-13)

1.2. SPP ustanowiona została uchwałą Nr XVII/410/08 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 lutego 2008 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie miasta Gdyni oraz wysokości stawek opłat za parkowanie i opłaty dodatkowej, sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej¹⁷.

W kontrolowanym okresie obowiązywała uchwała Nr XXI/443/12 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 czerwca 2012 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie miasta Gdyni oraz wysokości stawek opłat za parkowanie i opłaty dodatkowej, sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej¹⁸.

Wprowadzenie SPP w Gdyni miało spowodować zmniejszenie deficytu miejsc parkingowych znajdujących się w ścisłym centrum miasta oraz ograniczenie ruchu samochodowego na rzecz transportu zbiorowego¹⁹. Utworzenie SPP miało na celu pobudzenie rotacji samochodów na istniejących miejscach postojowych oraz zwiększenie zmotoryzowanym dostępu do obiektów zlokalizowanych na ww. obszarach. Powyższe przesłanki wypełniły kryteria ustawowe²⁰ uprawniające Radę Miasta Gdyni do ustanowienia SPP w Gdyni.

(dowód: akta kontroli str. 237-238; 324)

Przed wprowadzeniem SPP została zlecona analiza Studium wykonalności wprowadzenia na terenie Miasta Gdyni Strefy Płatnego Parkowania (dalej: Studium) sporządzona przez COOL AR sp. z o.o. z siedzibą w Grudziądzu. W analizie określono istniejącą liczbę miejsc postojowych (3561) oraz rotację pojazdów na tych miejscach²¹.

(dowód: akta kontroli str. 324; 106; 100-103)

Granice strefy określone zostały na planie graficznym, stanowiącym załącznik nr 1 do ww. uchwały, wykaz ulic wchodzących w skład strefy przedstawiono natomiast w załączniku nr 2. Pierwotny zapis ww. uchwały²² wskazywał, że opłaty można pobierać także poza wyznaczonymi miejscami na „częściach, obiektach i

19.12.2014 r. Dokument określa liczbę miejsc postojowych oraz miejsca zlokalizowane na terenach wewnętrznych o ograniczonej dostępności oraz parkingi ogólnodostępne, które nie podlegają SPP.

¹⁶ Opracowanie wykonane przez ARDUKT Inżyniera Transportowa Artur Ryś, ul. Obrońców Wybrzeża 23 m. 166, 80-398 Gdańsk. Wydatek poniesiony na opracowanie – faktura vat nr 02/07-2017 z dnia 28.07.2017. na kwotę 107 994,00 zł brutto. Protokół odbioru prac z 21.07.2017 r. Dokumentacja ta objęła również badanie rotacji parkowania (str. 22). W ocenie autorów niezaspokojone potrzeby parkingowe nie stanowią problemu wymagającego rozwiązania.

¹⁷ MRMG z 2008 Nr 7, poz. 43. Uchwała zmieniona: Uchwałą Nr XXXII/761/09 Rady Miasta Gdyni z dnia 24 czerwca 2009 r. (MRMG z 2009 r., Nr 20, poz. 150), Uchwałą nr XXXIV/783/09 Rady Miasta Gdyni z 26 sierpnia 2009 r. (MRMG z 2009 r. Nr 27, poz. 182) oraz Uchwałą nr XXXIX/865/10 Rady Miasta Gdyni z 27 stycznia 2010 r. (MRMG z 2010 r. Nr 4, poz. 16).

¹⁸ Uchwała zmieniona: Uchwałą Nr VIII/127/15 Rady Miasta Gdyni z dnia 22 kwietnia 2015 r. o zmianie uchwały w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie miasta Gdyni oraz wysokości stawek opłat za parkowanie i opłaty dodatkowej, sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2015 r., poz. 1573), wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gdańsku III SA/Gd 944/14 z dnia 23.04.2015 r. (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2016 r., poz. 807), Uchwałą Nr XXXIV/953/17 Rady Miasta Gdyni z dnia 30 sierpnia 2017 r. o zmianie uchwały w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie miasta Gdyni oraz wysokości stawek opłat za parkowanie i opłaty dodatkowej, sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2017 r., poz. 3294 – obowiązująca o dnia 06.10.2017 r.).

¹⁹ Uzasadnienie do projektu uchwały Nr XVIII/340/12 Rady Miasta Gdyni z 28 marca 2012 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie miasta Gdyni oraz wysokości stawek opłat za parkowanie i opłaty dodatkowej oraz sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej.

²⁰ Wynikające z art. 13b ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o dogach publicznych (Dz.U. z 2017 r., poz. 2222 ze zm.).

²¹ Opracowanie nie zawiera analizy niezaspokojonych potrzeb parkingowych. Wydatek poniesiony na opracowanie to 16 470,00 zł brutto.

²² Wyeliminowany z obrotu prawnego na skutek wyroku NSA z 10.12.2015, sygn. I OSK 2356/15.

urządzeniach" dróg publicznych, pomimo że art. 13b ust. 1 ustawy o drogach publicznych, pozwala na pobieranie opłat za parkowanie pojazdów samochodowych wyłącznie na wyznaczonych miejscach w strefie płatnego parkowania.

Zgodnie z § 1 pkt 2 ww. uchwały wprowadzono opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych w dni robocze od poniedziałku do piątku w godzinach od 9.00 do 18.00, na drogach publicznych w strefie w wyznaczonych miejscach, w których dozwolony jest postój tych pojazdów na podstawie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz zatwierdzonej organizacji ruchu. Opłaty pobierał Zarząd²³.

(dowód: akta kontroli, str. 170-177; 219-222; 563-573; 374-376)

1.3. Prezydent nie wydierżawiał gruntów w obrębie pasów drogowych tych dróg w trybie art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych na potrzeby organizacji płatnych miejsc postojowych.

(dowód: akta kontroli, str. 322)

Udostępniano natomiast inne nieruchomości gminne na potrzeby organizacji płatnych miejsc parkingowych. W kontrolowanym okresie zostały zawarte dwie umowy dzierżawy z przeznaczeniem na dozorowany parking samochodowy²⁴.

(dowód: akta kontroli str. 297-321)

Uchwały w sprawie ustalenia SPP

1.4. Prezydent Miasta Gdyni jako organ wykonawczy w mieście na prawach powiatu jest jednocześnie organem zarządzającym drogami i jednocześnie podmiotem zarządzającym ruchem na tych drogach. Prezydent skierował na sesję Rady Miasta projekt uchwały w sprawie ustalenia SPP na terenie miasta Gdyni oraz wysokości stawek opłat za parkowanie i opłaty dodatkowej oraz sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej zawierający uzasadnienie będące równoznaczne z zaopiniowaniem. Podjęta uchwała w sprawie ustalenia SPP nie zawierała modyfikacji. Do ww. projektu komisje nie zgłosiły uwag, projekt nie podlegał zatem ponownemu opiniowaniu.

(dowód: akta kontroli str. 323)

1.5. Opłaty za parkowanie określone w uchwale o SPP z czerwca 2012 r. zostały ustalone z uwzględnieniem limitów wynikających z przepisów art. 13b ust. 4 pkt 1, ust. 5 oraz art. 13f ust. 2 ustawy o drogach publicznych.

Rada Miasta Gdyni na podstawie art. 13b ust. 4 pkt 2 ustawy o drogach publicznych ustaliła również stawki opłat zryczałtowanych z uwzględnieniem limitów ustawowych.

W uzasadnieniu do projektu uchwały²⁵ z dnia 28 marca 2012 r. wskazano, iż: „Przed czterema laty starano się kalkulować wysokość opłat parkingowych w Gdyni tak, żeby opłacalnym był wybór korzystania z miejskich środków transportu publicznego aniżeli z prywatnych pojazdów mechanicznych. Od momentu funkcjonowania strefy płatnego parkowania w Gdyni dwukrotnie podwyższano ceny biletów za korzystanie z komunikacji zbiorowej z uwagi na wzrost kosztów prowadzenia transportu

²³ Dalej: ZDiZ.

²⁴ Umowa dzierżawy MG/13/D/2015 z 13.02.2015 r. zawarta na okres trzech lat, dot. nieruchomości stanowiącej działki nr 595/46 i 593/304 oraz część działki nr 597/305 o łącznej pow. 1321 m² położonej przy ul. Abrahama w Gdyni, za czynsz dzierżawny 6 970,52 zł brutto, zmieniona aneksem nr 1/2015 z dnia 22.09.2015 r. oraz umowa dzierżawy PN/144/D/2017 z 22.09.2017 r. na okres trzech lat, dot. części nieruchomości stanowiącej część działki nr 1858, o pow. ca 1 400 m² położonej przy ul. Władysława IV w Gdyni, za czynsz dzierżawny 7 387,38 zł brutto.

²⁵ Uzasadnienie do uchwały Nr XVIII/340/12 Rady Miasta Gdyni z 28 marca 2012 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie miasta Gdyni oraz wysokości stawek opłat za parkowanie i opłaty dodatkowej oraz sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej.

publicznego. Z uwagi na tendencję stale rosnących wydatków w zakresie tego zbiorowego transportu, również i w tym roku planuje się kolejną podwyżkę cen biletów. Dla utrzymania prawidłowych relacji cenowych pomiędzy opłatami za parkowanie w strefie a opłatami za korzystanie z pojazdów komunikacji zbiorowej, zapobiegających dokonywaniu przez mieszkańców i turystów wyboru poruszania się własnymi pojazdami w centrum miasta i zwiększaniu w nim przez to deficytu miejsc parkingowych zamiast korzystania z publicznych środków komunikacji miejskiej, zasadnym staje się podwyższenie ceny za korzystanie ze strefy płatnego parkowania w relacji do cen biletów komunikacji miejskiej".

Rada Miasta zgodnie z kompetencjami wynikającymi z art. 13b ust. 1 ww. ustawy, wprowadziła obowiązek ponoszenia opłat za parkowanie pojazdów samochodowych w SPP w miejscach wyznaczonych w dni powszednie od poniedziałku do piątku, od godz. 9.00 do godz. 18.00²⁶.

Z wyjaśnień Sekretarza Miasta wynika, że przy ustalaniu wysokości opłat kierowano się zapisami ustawy o drogach publicznych. Zamierzeniem najniższej stawki za pierwsze 0,5 h było natomiast zwiększenie rotacji w mieście. Wysokość stawki w korelacji z uszczelnionym system wydawania abonamentów i rygorystyczną kontrolą wnoszonych opłat miała zapewnić przynajmniej kilkuprocentową ilość wolnych miejsc dla potrzeb kierowców w centrum Gdyni.

(dowód: akta kontroli str. 170-177; 159; 324)

W uchwale o SPP z czerwca 2012 r. określono dwie wartości opłaty dodatkowej, o której mowa w art. 13f ust. 1 ustawy o drogach publicznych, pobieranej za nieuiszczenie opłaty za postój pojazdu. W przypadku wniesienia opłaty dodatkowej na wskazane konto ZDiZ w ciągu 7 dni od dnia zaniechania obowiązku wymienionego w § 5 ust. 1, ulega ona pomniejszeniu do wysokości 30 zł²⁷. Opłatę uważa się za wniesioną prawidłowo w przypadku uznania rachunku bankowego ZDiZ w ww. terminie. Opłata w obniżonej wysokości może być wniesiona dwukrotnie w ciągu roku²⁸. W przypadku przekroczenia ww. terminu opłata dodatkowa wynosi 50 zł i stanowi równowartość maksymalnej opłaty dodatkowej wynikającej z art. 13 f ust. 2 ustawy o drogach publicznych.

Uchwała nie określała terminu uiszczenia opłaty dodatkowej w wymiarze 50 zł.

Prezydent wyjaśnił, iż z treści przepisów art. 13f ustawy o drogach publicznych wynika, iż obowiązek użytkownika drogi w zakresie zapłaty zarządowi dróg opłaty dodatkowej powstaje z mocy prawa w momencie postawienia pojazdu samochodowego w SPP bez uiszczenia opłaty podstawowej (parkingowej), czyli nie jest konieczne określanie w uchwale terminu zapłaty opłaty dodatkowej.

(dowód: akta kontroli str. 170-177; 368-371)

Uwaga dotycząca
badanej działalności

Zgodnie z art. 60 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych²⁹ opłaty dodatkowe są niepodatkowymi należnościami budżetowymi o charakterze publicznoprawnym. Do tego rodzaju należności stosuje się odpowiednio³⁰ przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa³¹, w tym w szczególności art. 21 § 1 pkt 1 oraz art. 47 § 1, zgodnie z którymi termin płatności opłaty dodatkowej powstającej z mocy prawa wynosi 14 dni.

²⁶ Taką samą regulację zawierał projekt uchwały w sprawie ustalenia SPP z 2012 r.

²⁷ Wysokość opłaty została określona w załączniku nr 3 do uchwały z czerwca 2012 r.

²⁸ § 7 ust. 2 uchwały.

²⁹ Dz. U. z 2017 r., poz. 2077 ze zm.

³⁰ Stosownie do treści art. 67 ust. 1 ustawy o finansach publicznych.

³¹ Dz. U. z 2017 r., poz. 201 ze zm.

W uchwale z czerwca 2012 r. nie zamieszczono zapisów o możliwości nałożenia opłaty dodatkowej za nieudokumentowanie dopełnienia obowiązku poniesienia opłaty za parkowanie poprzez np. brak wyeksponowania dowodu uiszczenia tej opłaty za przednią szybą wewnątrz pojazdu, wprowadzono jednak w § 7 ust. 3 uchwały tryb reklamacyjny³² w przypadku kwestionowania wymierzenia opłaty dodatkowej.

(dowód: akta kontroli str. 170-177)

1.6. Zapisy uchwały nie dopuszczają możliwości pobierania opłat za parkowanie, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy o drogach publicznych w soboty, nie wprowadzają też obowiązku podawania numeru rejestracyjnego pojazdu przy nabywaniu biletu za postój w SPP, potwierdzającego dokonanie opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy, uzależniają możliwość poniesienia opłaty za parkowanie w preferencyjnych stawkach (opłata abonamentowa) od spełnienia następujących określonych w uchwale warunków: abonament typu „M” – przeznaczony dla mieszkańca strefy, jego nabycie nie jest warunkowane posiadaniem zameldowania na terenie SPP³³; abonament typu „N” – przeznaczony dla osób niepełnosprawnych, posiadających orzeczenie o znacznym lub umiarkowanym stopniu niepełnosprawności, w zakresie schorzeń narządu ruchu lub neurologicznych albo ich opiekunów prawnych; abonament typu „O” – na okaziciela, możliwy do nabycia po dokonaniu opłaty; abonament typu „WD” – dla pojazdów współdzielonych; abonament typu „E” – dla pojazdów elektrycznych (EV) i hybrydowych plug-in (PHEV) mieszkańców Gdyni; opłata zerowa - identyfikatory.

Ponadto zapisy uchwały nie dopuszczają możliwości obciążenia użytkownika zastrzeżonego miejsca postojowego kosztami jego utworzenia.

1.7. Uchwała nr XVIII/340/12 Rady Miasta Gdyni z 28 marca 2012 r. była przedmiotem postępowania nadzorczego wszczętego przez Wojewodę Pomorskiego³⁴. W wyniku rozstrzygnięcia nadzorczego ww. uchwała została uchylona przez obecnie obowiązującą uchwałę nr XXI/443/12 Rady Miasta Gdyni z 27 czerwca 2012 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie miasta Gdyni oraz wysokości stawek opłat za parkowanie i opłaty dodatkowej oraz sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej.

(dowód: akta kontroli str. 212-216; 172)

Uchwała nr XXI/443/12 Rady Miasta Gdyni z 27 czerwca 2012 r. stanowiła przedmiot skargi złożonej 13.10.2014 r. do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gdańsku – wyrok z 23 kwietnia 2015 r., sygn. akt III SA/Gd 944/14³⁵. W ocenie skarżącego Rada Miasta przyjmując zapis § 1 pkt 2 ww. uchwały przekroczyła swoje uprawnienia. Z logiki tego zapisu wynikało bowiem, że opłaty można było pobierać także poza wyznaczonymi miejscami na "częściach, obiektach i urządzeniach" dróg publicznych. Zapis ten był w ocenie skarżącego sprzeczny z art. 13b ustawy o drogach publicznych, który to przepis pozwala na pobieranie opłat tylko i wyłącznie na wyznaczonych miejscach oraz nakłada obowiązek wyznaczania płatnych miejsc postojowych w strefie płatnego parkowania. Skarżący wskazał ponadto, że w świetle przepisów określających szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich

³² Uchwała z czerwca 2012 r. zmieniona uchwałą z 2015 r.

³³ § 2 uchwały.

³⁴ Rozstrzygnięcie nadzorcze 02.05.2012 r. znak NK-III.4131.3.2012.LA). Postępowanie toczyło się w zakresie stwierdzenia nieważności w § 2 ust. 1 zd. 2 uchwały, jako naruszającej art. 32 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Organ nadzoru stwierdził nieważność: § 2 ust. 1 zd. 2 w części obejmującej wyrazy „z wpisem zameldowania stałego w strefie”, § 7 oraz § 8 ust. 1 w części obejmującej wyrazy „lub przekroczenie czasu opłaconego parkowania” oraz ust. 3 i ust. 4.

³⁵ Wyrokiem NSA z 10.12.2015 r., sygn. akt I OSK 2356/15 skarga kasacyjna Rady Miasta Gdyni została oddalona.

umieszczania na drogach w strefie oznakowanej znakiem D-44 miejsca dla postoju pojazdu samochodowego wyznacza się znakami pionowymi określonymi w pkt 5.2.18 (to jest znakiem D-18) oraz znakami poziomymi określonymi w załączniku nr 2 do rozporządzenia w: pkt 5.2.4, pkt 5.2.5, pkt 5.2.6 i pkt 5.2.9.2. Takie oznakowanie zapewniało w ocenie skarżącego prakseologiczne korzystanie ze strefy płatnego parkowania bo wiadomo gdzie są płatne miejsca postojowe wyznaczone przez ZDiZ w strefie płatnego parkowania i wiadomo, że miejsca te są własnością gminy, to jest ma do nich zastosowanie ustawa o drogach publicznych. Przy braku oznakowania znakami D-18 korzystający ze strefy płatnego parkowania nie wie czy miejsce postojowe jest własnością gminy (to jest czy jest drogą publiczną) i czy musi w związku z tym uiścić opłatę postojową. W ocenie skarżącego naruszono prawo nie wyznaczając i nie oznakowując za pomocą D-18 wszystkich miejsc płatnych postojowych w strefie płatnego parkowania zgodnie z ustawą o drogach publicznych i ww. rozporządzeniem oraz pobierano opłaty postojowe i dodatkowe na podstawie niezgodnego z ustawą § 1 pkt. 2 ww. uchwały, to jest poza wyznaczonymi miejscami postojowymi. Tym samym, w ocenie skarżącego, pobrane opłaty winny zostać zwrócone.

WSA stwierdził, iż skarga była zasadna oraz stwierdził nieważność uchwały § 1 pkt 2 w części obejmującej słowa "w takich ich częściach, obiektach i urządzeniach lub".

(dowód: akta kontroli str. 217-222; 563-573)

Model funkcjonowania SPP

1.8. Realizacja zadań z zakresu obsługi SPP w całości została powierzona Zarządowi Dróg i Zieleni – jednostce budżetowej Gminy Miasta Gdyni³⁶. Prezydent wyjaśnił³⁷, że wybór ZDiZ w Gdyni jako administratora SPP w Gdyni był związany z zapisami ustawy o drogach publicznych, której art. 21 stanowi, iż zarządca dróg – Prezydent Miasta może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, utworzonej przez radę gminy. Przed wprowadzeniem SPP w Gdyni, pracownicy Wydziału Inżynierii Ruchu dokonywali porównania kosztów funkcjonowania SPP w oparciu o Studium Wykonalności³⁸ oraz rozmowy z zarządcami już istniejących stref płatnego parkowania. Analizy dochodów, które może przynieść strefa do budżetu miasta, nie przeprowadzano, ponieważ jedynym kryterium wprowadzenia SPP w Gdyni była konieczność wymuszenia rotacji na miejscach postojowych. Sytuacja parkingowa do momentu uruchomienia SPP była bardzo zła, a napełnienie parkingowe wynosiło ponad 100%. Nie było przy tym żadnej rezerwy wolnych miejsc postojowych. Wprowadzenie SPP było ostatnim narzędziem inżynierii ruchu drogowego, które mogło te wskaźniki odwrócić i poprawić sytuację parkingową w śródmieściu Gdyni.

(dowód: akta kontroli str. 247-258; 368-371)

Przeprowadzona w Studium wykonalności analiza została wykorzystana w celu określenia podstaw ekonomicznych funkcjonowania SPP, opracowania optymalnego modelu poboru opłat na terenie SPP oraz modelu egzekucji opłat z tytułów

³⁶ Na podstawie: Zarządzenia nr 11658/09/V/M Prezydenta Miasta Gdyni z dnia 04 sierpnia 2009 r. w sprawie wprowadzenia w życie Regulaminu SPP i wyznaczenia jednostki budżetowej – Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni do realizacji zadań w SPP w Gdyni; zmienionego Zarządzeniem nr 11876/09/V/M Prezydenta Miasta Gdyni z dnia 27 sierpnia 2009 r. oraz Statutu Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni stanowiącego załącznik do uchwały nr XLV/1089/06 Rady Miasta Gdyni z 27 września 2006 r. w sprawie utworzenia jednostki budżetowej Zarząd Dróg i Zieleni, zmienionej m.in. uchwałą XXXVII/1038/17 Rady Miasta Gdyni z 22 listopada 2017 r. w sprawie zmiany statutu jednostki budżetowej Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2017 r., poz. 4531).

³⁷ Wyjaśnienia z 25.07.2018 r. podpisane z upoważnienia Prezydenta przez Wiceprezydenta Miasta.

³⁸ „Studium wykonalności wprowadzenia na terenie Miasta Gdyni Strefy Płatnego Parkowania” zostało zlecone zostało firmie zewnętrznej pod nazwą „COOL AR Sp. z o.o. z siedzibą w Grudziądzu. Opracowanie sporządzono w grudniu 2005 r., a następnie zostało ono poprawione i uzupełnione w okresie grudzień 2006 – styczeń 2007, dalej: Studium wykonalności. Koszt analizy wyniósł 16 470,00 zł brutto.

nieopłaconych postojów, określenia struktury organizacyjnej obsługi SPP w Gdyni, a także przewidywanej ilości i rodzaju urządzeń poboru opłat wraz z ustaleniem kosztów wprowadzenia SPP. Studium wykonalności zawiera podstawy prawne i ekonomiczne funkcjonowania SPP, analizę celu wprowadzenia SPP z uwzględnieniem deficytu miejsc parkingowych oraz analizą aspektów społecznego oddziaływania SPP, opracowanie optymalnego modelu poboru opłat na terenie SPP, zestawienie ulic proponowanych do objęcia SPP, bilans miejsc postojowych w centrum Gdyni, przedstawienie wyników badań napełnienia projektowanej SPP analizę rotacji pojazdów, inwentaryzację istniejącego oznakowania pionowego w granicach SPP, organizację ruchu na terenie SPP, opracowanie modelu egzekucji opłat³⁹ za nieopłacone miejsca postojowe oraz koszty wprowadzenia SPP, a także uzupełnienie opracowania o kontrolę wnoszenia opłat za rzeczywisty czas parkowania, elektroniczne karty parkingowe, skutki wprowadzenia SPP w jej bezpośrednim sąsiedztwie oraz wpływ wprowadzenia SPP na podróże transportem zbiorowym, strukturę organizacyjną⁴⁰ obsługi SPP w Gdyni.

W ramach opracowania oszacowano kwotę przychodów z parkomatów na kwotę 736 346 zł oraz z abonamentów na kwotę 72 130 zł, tj. na łączną kwotę 808 476 zł miesięcznie.

(dowód: akta kontroli str. 97-108)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

W przedstawionym przez Prezydenta projekcie Uchwały Rady Miasta z dnia 22 kwietnia 2015 r. o zmianie uchwały w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie miasta Gdyni oraz wysokości stawek opłat za parkowanie i opłaty dodatkowej, sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej, wprowadzony został do Uchwały o SPP tryb reklamacyjny w przypadku kwestionowania wymierzenia opłaty dodatkowej. W przypadku kwestionowania obowiązku wniesienia opłaty dodatkowej można było wnieść do ZDiZ w terminie 7 dni od daty parkowania reklamację w formie pisemnej, faksowej lub elektronicznej, przedstawiając stosowne dowody.

³⁹ Proces egzekucji opłat został podzielony na trzy etapy: 1) wystawienie zawiadomienia, które powinno zawierać numer rejestracyjny i markę pojazdu, datę i miejsce nieopłaconego postoju, oznaczenie osoby wystawiającej zawiadomienie, wysokość oraz sposób i termin uiszczenia opłaty dodatkowej; 2) wystawienie upomnienia w przypadku nieuiszczenia opłaty przy zastosowaniu oprogramowania komputerowego, które przeznaczone jest do prowadzenia egzekucji opłat oraz pozwala na wygenerowanie odpowiedniego wniosku do CEPIK o ustalenie danych osobowych właściciela pojazdu na podstawie numeru rejestracyjnego, który zostanie wprowadzony na podstawie zawiadomienia do systemu komputerowej bazy danych zapewniającego możliwość bezpośredniej wymiany danych (a także jednostronnej możliwości ich pobierania) z aplikacjami funkcjonującymi w CEPIK za pomocą bezpiecznego połączenia z bazą danych CEPIK. Uzyskanie danych osobowych właściciela pojazdu umożliwi wystawienie upomnienia. Zgodnie z przepisem art.15 ust. 1 ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz.U. z 2018 r., poz. 1314 ze zm.) egzekucja może być wszczęta, jeżeli wierzyciel, po upływie terminu do wykonania przez zobowiązanego obowiązku, przekaże mu pisemne upomnienie, zawierające wezwanie do wykonania obowiązku z zagrożeniem skierowania sprawy na drogę postępowania egzekucyjnego, chyba że przepisy szczególne stanowią inaczej. Postępowanie egzekucyjne może być wszczęte dopiero po upływie 7 dni od dnia doręczenia tego upomnienia; 3) wystawienie tytułu wykonawczego, po bezskutecznym upływie siedmiodniowego terminu od dnia doręczenia zobowiązanemu upomnienia. Wszczęcie egzekucji następuje chwilą: doręczenia zobowiązanemu odpisu tytułu wykonawczego lub doręczenia dłużnikowi zajętej wierzytelności zawiadomienia o zajęciu wierzytelności lub innego prawa majątkowego, jeżeli to doręczenie nastąpiło przed doręčeniem zobowiązanemu odpisu tytułu wykonawczego.

⁴⁰ W Studium wykonalności przewidywano, że SPP będzie obejmowała swoim zasięgiem ok. 3561 miejsc parkingowych, obsługiwanych przez 157 urzędników do pobierania opłat parkingowych. Założono, że obsługą klientów powinny zajmować się 2 osoby o kwalifikacjach i umiejętnościach pracownika administracyjnego, dział techniczny - serwis czuwający nad sprawnością systemu poboru opłat powinien składać się z 4 serwisantów pracujących w terenie i serwisujących parkomaty oraz 1 pracownika monitorującego i analizującego komunikaty o awariach parkomatów, powinien on być jednocześnie dyspozytorem serwisantów i organizować ich pracę. W dziale informatycznym – 1 informatyk, czuwający nad stabilnością i prawidłowością funkcjonowania oprogramowania zarówno do obsługi biur jak i specjalistycznego oprogramowania monitorującego funkcjonowanie strefy. Zespół kontrolerski – 8 osób, dział windykacji – 3 osoby, w tym 1 poborca podatkowy przydzielony do egzekucji administracyjnej opłat dodatkowych oraz księgowość – 1 wykwalifikowany pracownik księgowości. Razem 20 osób.

Prezydent wyjaśnił⁴¹, iż podstawą prawną wprowadzenia trybu reklamacyjnego do uchwały ustanawiającej SPP w Gdyni był przepis art. 13b ust. 4 pkt 3 ustawy o drogach publicznych, a także przepisy art. 227 i art. 238 oraz art. 241 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego⁴². Zdaniem Prezydenta ww. przepisy kpa mogą być zastosowane wprost w każdej sytuacji zakwestionowania obowiązku wniesienia opłaty dodatkowej przez użytkownika drogi, bowiem reklamacja może spełniać rolę skargi w rozumieniu art. 227 kpa bądź wniosku w znaczeniu określonym w art. 241 kpa. Prezydent podniósł ponadto, że przepis § 7 ust. 3 uchwały porządkuje tylko takie oto kwestie, jak termin złożenia reklamacji, formę reklamacji oraz środki dowodowe uzasadniające reklamację. Wskazał również, iż jest to minimalna regulacja uchwałowa dotycząca trybu postępowania w sytuacji, gdy wezwano użytkownika drogi do uiszczenia nienależnej opłaty dodatkowej, tj. tryb umożliwiający uwzględnienie błędu poborcy opłaty przy jej pobraniu jeszcze przed wszczęciem postępowania egzekucyjnego. W ocenie Prezydenta jest to rozwiązanie racjonalne zarówno z punktu widzenia wnoszącego opłatę, jak i ją pobierającego. Na poparcie swojego stanowiska przywołał wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z 19.12.2017 r., sygn. akt VII SA/W 810/17, w którym Sąd zajął stanowisko aprobujące istnienie uchwały normującej procedurę reklamacyjną.

(dowód: akta kontroli str. 181-187; 368-371)

Najwyższa Izba Kontroli wskazuje, że zgodnie z art. 94 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z 2 kwietnia 1997 r.¹, a także art. 40 ust. 1 i art. 41 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym, organy samorządu terytorialnego ustanawiają akty prawa miejscowego na podstawie i w granicach upoważnień zawartych w ustawie. Podejmując uchwałę w przedmiotowej sprawie, organ stanowiący zobligowany jest zatem do przestrzegania zakresu upoważnienia określonego w art. 13b ust. 4 pkt 3 oraz w art. 13f ust. 2 ustawy o drogach publicznych i nie ma prawa do wykroczenia poza jego granice. Tym samym – w ocenie Najwyższej Izby Kontroli – w pojęciu sposób pobierania opłaty, o którym mowa w art. 13b ust. 4 ww. ustawy, nie mieści się upoważnienie do ustalania w drodze uchwały organu stanowiącego j.s.t. trybu reklamacyjnego w sytuacji kwestionowania prawidłowości wystawienia wezwania do uregulowania opłaty dodatkowej naliczonej za postój w strefie płatnego parkowania bez uiszczenia należnej opłaty.

Na brak możliwości wprowadzenia trybu reklamacyjnego w uchwale Rady Miasta zwrócił uwagę również NSA w wyroku z dnia 18 listopada 2016 r.⁴³

Ocena częściowa

W Urzędzie zweryfikowano warunki utworzenia miejsc płatnego parkowania. Udokumentowano przesłanki stanowiące podstawę ustalenia SPP, jednakże wprowadzenie do uchwały o SPP z czerwca 2012 r. zapisów dotyczących procedury reklamacyjnej, stanowiło przekroczenie zakresu upoważnienia ustawowego. Uchwała nie zawierała zapisów o możliwości poboru opłat w soboty, a ich wysokość

⁴¹ Wyjaśnienia z dnia 25.07.2018 r. podpisane z upoważnienia Prezydenta Miasta Gdyni przez Wiceprezydenta Miasta.

⁴² Dz.U. z 2017 r., poz. 1257, dalej kpa.

⁴³ Sygn. I OSK 1979/16, podobny pogląd wyraził WSA w Poznaniu w wyroku z dnia 20 kwietnia 2016 r., sygn. akt III SA/Po 98/16. Również Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 19 listopada 2010 r., sygn. III CZP 88/10 stwierdził, że (...) procedura egzekwowania opłaty dodatkowej za parkowanie w SPP, stosowana w przypadku przyjęcia, że konieczność uiszczenia tej opłaty wynika bezpośrednio z przepisu prawa, sprawia, iż prawo do sądowej kontroli stanowiska wierzyciela w razie sporu co do tego, czy po stronie określonej osoby powstał obowiązek uiszczenia takiej opłaty, może być realizowana dopiero na etapie egzekucji administracyjnej (...). Ponadto stanowisko, że obowiązek ponoszenia opłaty dodatkowej wynika wprost z przepisów prawa, a w razie jej nieuiszczenia podlega przymusowemu ściąganiu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, zostało zaprezentowane w postanowieniach NSA: z dnia 22 października 2008 r., sygn. I OSK 1021/08, z dnia 15 stycznia 2014 r., sygn. I OSK 3008/13, czy też z dnia 5 czerwca 2014 r., sygn. I OSK 1196/14.

została ustalona z uwzględnieniem limitów określonych w ustawie o drogach publicznych.

Opis stanu
faktycznego

2. Wybór podmiotu do realizacji zadań w zakresie płatnego parkowania

Wybór administratora SPP

2.1. Realizację zadań z zakresu obsługi SPP powierzono w całości Zarządowi Dróg i Zieleni w Gdyni – jednostce budżetowej Gminy Miasta Gdynia⁴⁴.

(dowód: akta kontroli str. 370-371)

Wybór podmiotów zarządzających nieruchomościami gminnymi udostępnionymi na potrzeby płatnych ogólnodostępnych miejsc parkingowych.

2.2. Oddawanie nieruchomości gminnych w dzierżawę odbywało się na zasadach określonych w Zarządzeniu Nr 5485/12/VI/M Prezydenta Miasta Gdyni z dnia 28.02.2012 r. w sprawie: stawek czynszu dzierżawnego na nieruchomościach stanowiących własność Gminy Miasta Gdyni oraz w Zarządzeniu Nr 4772/16/VII/P Prezydenta Miasta Gdyni z dnia 14.06.2016 r. w sprawie: stawek czynszu dzierżawnego na nieruchomościach stanowiących własność Gminy Miasta Gdyni. W okresie objętym kontrolą, umowy dzierżawy nieruchomości na cel organizacji płatnych miejsc postojowych były zawierane na okres do 3 lat.

(dowód: akta kontroli str. 353-366)

2.3. W okresie objętym kontrolą zawarto dwie umowy dzierżawy z przeznaczeniem na dozorowany parking samochodowy, tj. na potrzeby organizacji płatnych miejsc parkingowych: umowa dzierżawy MG/13/D/2015⁴⁵ z 13.02.2015 r. oraz umowa dzierżawy PN/144/D/2017⁴⁶ z 22.09.2017 r. W obu przypadkach został sporządzony i podany do publicznej wiadomości wykaz nieruchomości, o którym mowa w art. 35 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami⁴⁷. Wykazy zawierały adnotację o dacie ich wywieszenia oraz dacie ich zdjęcia. Wykazy te zostały wywieszone w siedzibie Urzędu na okres 21 dni. Informacje o ich wywieszeniu w siedzibie Urzędu zostały opublikowane⁴⁸.

(dowód: akta kontroli str. 297-321; 353-366)

2.4. Stawki czynszu dzierżawnego dla umowy dzierżawy MG/13/D/2015 z 13.02.2015 r.⁴⁹ ustalono w oparciu o Zarządzenie Nr 5485/12/VI/M Prezydenta

⁴⁴ Zarządzenie nr 11658/09/VI/M Prezydenta Miasta Gdyni z dnia 04 sierpnia 2009 r. w sprawie wprowadzenia w życie Regulaminu Strefy Płatnego Parkowania i wyznaczenia jednostki budżetowej – Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni do realizacji zadań w Strefie Płatnego Parkowania w Gdyni; zmienionego Zarządzeniem nr 11876/09/VI/M Prezydenta Miasta Gdyni z dnia 27 sierpnia 2009 r.; Statutu Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni stanowiącego załącznik do uchwały nr XLV/1089/06 Rady Miasta Gdyni z 27 września 2006 r. w sprawie utworzenia jednostki budżetowej Zarząd Dróg i Zieleni, zmienionej m.in. uchwałą XXXVII/1038/17 Rady Miasta Gdyni z 22 listopada 2017 r. w sprawie zmiany statutu jednostki budżetowej Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni

⁴⁵ Umowa zawarta na okres trzech lat dot. nieruchomości stanowiącej działki nr 595/46 i 593/304 oraz część działki nr 597/305 o łącznej pow. 1321 m² położonej przy ul. Abrahama w Gdyni, za czynsz dzierżawny 6 970,52 zł brutto, zmieniona aneksem nr 1/2015 z dnia 22.09.2015 r.

⁴⁶ Umowa zawarta na okres trzech lat części nieruchomości stanowiącej część działki nr 1858, o pow. ca 1 400 m² położonej przy ul. Władysława IV w Gdyni, za czynsz dzierżawny 7 387,38 zł brutto.

⁴⁷ Dz.U. z 2018 r., poz. 121 ze zm.

⁴⁸ Publikacja nastąpiła w lokalnej prasie – Informatorze Rady i Prezydenta Miasta – „Ratuszu” odpowiednio w numerze 1178 z dnia 23-29 stycznia 2015 r. oraz numerze 1286 z dnia 11-24 sierpnia 2017 r. oraz Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Gdyni odpowiednio w dniu 13.01.2015 r. oraz 25.07.2017 r.

⁴⁹ Zawartej na okres trzech lat nieruchomości stanowiącej działki nr 595/46 i 593/304 oraz część działki nr 597/305 o łącznej pow. 1321 m² położonej przy ul. Abrahama w Gdyni, za czynsz dzierżawny 6 970,52 zł brutto.

Miasta Gdyni z dnia 28.02.2012 r. w sprawie: stawek czynszu dzierżawnego na nieruchomościach stanowiących własność Gminy Miasta Gdyni, natomiast dla umowy dzierżawy PN/144/D/2017 z 22.09.2017 r.⁵⁰, w oparciu o Zarządzenie Nr 4772/16/VII/P Prezydenta Miasta Gdyni z dnia 14.06.2016 r. w sprawie: stawek czynszu dzierżawnego na nieruchomościach stanowiących własność Gminy Miasta Gdyni.

Prezydent wyjaśnił⁵¹, że przed zawarciem umów dzierżawy nieruchomości przeznaczonych na organizację płatnych parkingów nie dokonywano analizy rynku w celu ustalenia lub wynegocjowania korzystnych stawek czynszu. Jedyną formą weryfikacji stawek czynszu dzierżawnego, ustalonych dla całego obszaru Miasta zarządzeniami Prezydenta Miasta Gdyni, mógłby być przeprowadzony zgodnie z przepisami ustawy o gospodarce nieruchomościami przetarg na dzierżawę nieruchomości. Tylko wówczas ustalona w umowie dzierżawy stawka czynszu dzierżawnego mogłaby być wyższa niż wynikająca z ww. zarządzeń Prezydenta Miasta Gdyni.

(dowód: akta kontroli str. 297-321; 353-366)

Umowy dzierżawy zawierały zapisy o aktualizacji opłat czynszowych. Zmiana wysokości czynszu dzierżawnego mogła nastąpić na skutek zmiany obowiązującej tabeli stawek czynszu dzierżawnego oraz zmiany przeznaczenia przedmiotu dzierżawy. W latach następnych czynsz miał być waloryzowany na dzień 1 marca każdego roku dzierżawy o roczny wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych ogłaszany przez Prezesa GUS-u.

(dowód: akta kontroli str. 299; 312)

W przypadku umowy dzierżawy MG/13/D/2015 z 13.02.2015 r. waloryzacja nie była przeprowadzona z uwagi na: spadek wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych o 0,6% w roku 2016⁵² oraz upływanie z dniem 1 marca 2018 r. okresu trwania przedmiotowej umowy⁵³. W przypadku umowy z dnia 22.09.2017 r. PN/144/D/2017 czynsz dzierżawny został zwaloryzowany od 01.03.2018 r. o wskaźnik 2%.

(dowód: akta kontroli str. 377; 385)

Stawki czynszu nie były powiązane z dochodami uzyskiwanymi przez podmiot trzeci z tytułu opłat za parkowanie.

(dowód: akta kontroli str. 353)

2.5. Udostępnienie nieruchomości na potrzeby organizacji płatnych parkingów na podstawie ww. umów wpisywało się w przyjętą politykę transportową Gminy, pomimo że dokumentacja ta nie zawiera zapisów odnoszących się do udostępniania nieruchomości gminnych na potrzeby organizacji płatnych parkingów.

Z wyjaśnień Prezydenta wynika, iż obszary oddane w dzierżawę zlokalizowane są w bezpośrednim sąsiedztwie SPP i w przeszłości były intensywnie wykorzystywane jako miejsca postoju pojazdów. Podpisanie umowy ze stroną zainteresowaną na realizację miejsc parkingowych miało na celu wprowadzenie ładu przestrzennego na tym terenie oraz prawne uregulowanie korzystania z nieruchomości, będących własnością Gminy Miasta Gdyni. W okresie objętym kontrolą Gmina Miasta Gdyni

⁵⁰ Zawartej na okres trzech lat części nieruchomości stanowiącej część działki nr 1858, o pow. ca 1 400 m² położonej przy ul. Władysława IV w Gdyni, za czynsz dzierżawny 7 387,38 zł brutto.

⁵¹ Wyjaśnienia z dnia 25.07.2018 r. podpisane z upoważnienia Prezydenta przez Naczelnika Wydziału Gospodarki Nieruchomościami i Geodezji.

⁵² Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 13 stycznia 2017 r. w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w 2016 r.

⁵³ Na dzień 1 marca każdego roku przewidywane było przeprowadzenie waloryzacji czynszu dzierżawnego.

nie udostępniała innych nieruchomości z przeznaczeniem na organizację płatnych miejsc postojowych nieodpłatne.

(dowód: akta kontroli str. 297)

2.6. W okresie objętym kontrolą nie wystąpiły w Urzędzie przypadki zawarcia umowy na zorganizowanie płatnych parkingów na czas dłuższy niż trzy lata.

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Wykaz nieruchomości stanowiący załącznik nr 2 do Zarządzenia nr 6468/17/VII/P Prezydenta Miasta Gdyni z dnia 25.07.2017 r. nie wskazywał terminu wnoszenia opłat czynszu dzierżawnego, podczas gdy przepis art. 35 ust. 2 pkt 9 ustawy o gospodarce nieruchomościami zawiera katalog informacji, które należy ująć w wykazie nieruchomości, wskazując również termin wnoszenia opłat.

Z wyjaśnień Prezydenta wynika, że popełniono w wykazie błąd pisarski, polegający na omyłkowym pominięciu wskazania terminu płatności czynszu dzierżawnego. Według wyjaśnień pobór czynszu dzierżawnego odbywa się jednakże na jednolitych dla wszystkich nieruchomości gminnych zasadach, wynikających z Zarządzenia nr 4772/16/VII/P Prezydenta Miasta Gdyni z 14.06.2016 r. w sprawie stawek czynszu dzierżawnego. W § 2 ust. 3b tegoż zarządzenia określony został w sposób sztywny termin płatności do 20 dnia każdego miesiąca dzierżawy i taki też zapis został ujęty w § 4 ust. 1 Umowy dzierżawy nr PN/144/D/2017 z dnia 22 września 2017 r.

(dowód: akta kontroli, str. 328-351)

Zdaniem NIK wyjaśnienia te nie stanowią wystarczającego uzasadnienia dla naruszenia powszechnie obowiązującego prawa.

Ocena częściowa

Prezydent działając na podstawie art. 20 ustawy o drogach publicznych oraz w ramach przysługujących Radzie Miasta kompetencji powierzył zadania związane z administrowaniem (zarządzaniem) SPP jednostce budżetowej miasta. Przy udostępnianiu nieruchomości gminnych na potrzeby organizacji płatnych ogólnodostępnych miejsc postojowych przestrzegano zapisów wewnętrznych procedur oraz przepisów ustawy o gospodarce nieruchomościami.

3. Realizacja umów dotyczących płatnego parkowania

Umowa zawarta z administratorem SPP

Opis stanu
faktycznego

3.1. W Uchwale o SPP z czerwca 2012 r. powierzono ZDiZ pobór opłat za parkowanie w SPP. Zgodnie ze Statutem tej jednostki do przedmiotu jej działalności należy m.in. zarządzanie miejską strefą płatnego parkowania, w tym prowadzenie czynności zmierzających do uzyskania opłat parkingowych, abonamentowych i dodatkowych określonych w uchwale ustalającej strefę płatnego parkowania. Zadania związane z obsługą SPP w Gdyni realizuje przede wszystkim Samodzielny

Referat Strefy Płatnego Parkowania⁵⁴. Czynności kontrolnych⁵⁵ dokonują natomiast pracownicy Samodzielnego Referatu SPP zatrudnieni na stanowiskach „kontroler”.

(dowód: akta kontroli, str. 170; 242-253)

3.2. W okresie od 01 stycznia 2014 do I półrocza 2018 r. nie został przeprowadzony audyt wewnętrzny funkcjonowania SPP. Pracownicy kontrolowanej jednostki przeprowadzili w ZDiZ w 2014 roku dwie kontrole doraźne funkcjonowania SPP⁵⁶.

W Sprawozdaniu nr 5/2014 PBK.1711.3.1.2014 z dnia 9 czerwca 2014 r. wskazano na konieczność dostosowania identyfikatorów⁵⁷ do aktualnie obowiązujących przepisów⁵⁸ oraz wydawanie ich na okres trwania umów zawartych z Gminą Miasta Gdyni⁵⁹. Wydawanie identyfikatorów winno następować po szczegółowej weryfikacji zasadności ich wydawania, w oparciu o wewnętrzne pisemne procedury, które należy wprowadzić. Stwierdzono konieczność sporządzania kopii zapasowych dokumentacji elektronicznej oraz ustalenia pisemnych procedur dotyczących ich tworzenia. Zwrócono również uwagę na konieczność działania przez osoby podejmujące decyzje w granicach udzielonego im upoważnienia. Zauważono także konieczność dostosowania Regulaminu SPP do Rozstrzygnięcia Nadzorczego Nr NK-III.4131.3.3012.LA z 2 maja 2012 r.⁶⁰ wydanego przez Wojewodę Pomorskiego, a także konieczność opracowania procedur w formie pisemnej i zaakceptowania ich przez Prezydenta.

W odpowiedzi na zalecenia pokontrolne ZDiZ poinformował, że podjął działania mające na celu wyeliminowanie wskazanych nieprawidłowości, tj.: w identyfikatorach skorygowano podstawy prawne ich wydania, dostosowując ich treść do obowiązujących przepisów, identyfikatory wydawane były tylko na okres nie

⁵⁴ § 23 Regulamin Organizacyjny Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni stanowi, iż do kompetencji Samodzielnego Referatu Strefy Płatnego Parkowania należą: kontrola wnoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych w Strefie Płatnego Parkowania (SPP), wydawanie i ewidencja abonamentów (typu „M”, „N”, „O”) oraz identyfikatorów uprawniających do postoju w SPP, prowadzenie ewidencji wezwań do opłat dodatkowych oraz rozpatrywanie reklamacji od nałożonych opłat dodatkowych za nieuiszczenie opłat parkingowych za postój pojazdów samochodowych w SPP, nadzór nad funkcjonowaniem parkomatów i innego wyposażenia SPP (bieżące utrzymanie, konserwacja, modernizacja), współpraca z Zespołem ds. informatyki w zakresie dotyczącym systemu informatycznego do obsługi SPP, współpraca z Działem Finansowo-Księgowym w zakresie windykacji należności, współpraca ze Strażą Miejską, Policją i innymi służbami miejskimi w zakresie zadań Referatu.

⁵⁵ Czynności kontrolne w zakresie: wnoszenia opłat za parkowanie w SPP, sprawdzenia oznakowania i zgłoszenia nieprawidłowości w oznakowaniu oraz nieprawidłowości związanych z parkowaniem pojazdów, w tym zajmowaniem pasa drogowego. Dokonują także sprawdzenia ważności biletów parkingowych, ważności abonamentu lub karty parkingowej. Sporządzają w terenie zawiadomienia do uiszczenia opłaty dodatkowej w przypadku niewniesienia opłaty, bądź przekroczenia czasu opłaconego postoju, a także umieszczają zawiadomienia za wycieraczką samochodu oraz sporządzają dokumentację fotograficzną postoju nieopłaconych pojazdów, kontrolują także prawidłowość działania parkomatów.

⁵⁶ Ustalono w oparciu o plany kontroli oraz rejestry kontroli na lata 2014 – 2018.

⁵⁷ Identyfikatory uprawniały do postoju w SPP z ustaloną zerową stawką opłaty za parkowanie w strefie dla następujących użytkowników drogi (§ 6 uchwały z czerwca 2012): 1) kierujących pojazdami służbowymi Urzędu Miasta Gdyni wyposażonymi w identyfikatory wydawane przez ZDiZ w Gdyni, 2) kierujących oznakowanymi pojazdami służb komunalnych podczas usuwania skutków awarii (pogotowia gazowego, energetycznego, ciepłowniczego, wodnokanalizacyjnego, trakcyjnego, sygnalizacji świetlnej), 3) kierujących pojazdami podczas wykonywania przez Gminę Miasta Gdyni, na jej zlecenie albo przez podmioty, w których Gmina Miasta Gdyni uczestniczy jako współnik, zadań o charakterze użyteczności publicznej, których celem jest bieżące i nieprzerwane zaspakajanie zbiorowych potrzeb ludności, przy czym pojazdy te powinny być wyposażone w identyfikatory wydawane przez ZDiZ, 4) kierujących oznakowanymi pojazdami Straży Miejskiej w Gdyni, Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Powiatowej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Gdyni, 5) kierujących pojazdami komunikacji miejskiej, 6) kierujących pojazdami TAXI na wyznaczonych miejscach postojowych, oznaczonych znakami D - 19 „postój taksówek” i D - 20 „koniec postoju taksówek”.

⁵⁸ Uchwały Nr XXI/443/12 Rady Miasta Gdyni z 27 czerwca 2012 r. oraz ustawy o drogach publicznych.

⁵⁹ W celu wykonania zadań o charakterze użyteczności publicznej na rzecz Gminy Miasta Gdyni, których celem jest bieżące i nieprzerwane zaspakajanie zbiorowych potrzeb ludności, przy czym pojazdy te powinny być wyposażone w identyfikatory wydawane przez ZDiZ (§ 6 ust. 3 w pierwotnym brzmieniu uchwały, uchylony przez §1 pkt 5) lit. b) uchwały Nr VIII/127/15 Rady Miasta Gdyni z dnia 22 kwietnia 2015 r. o zmianie uchwały w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie miasta Gdyni oraz wysokości stawek opłat za parkowanie i opłaty dodatkowej, sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej. (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z dnia 12 maja 2015 r., poz. 1573).

⁶⁰ Wojewoda Pomorski zakwestionował postanowienia zawarte w § 8 nieobowiązującej Uchwały z 28 marca 2012 r. W ocenie organu nadzoru Rada Miasta Gdyni nie miała podstaw prawnych do określenia opłaty dodatkowej za przekroczenie czasu opłaconego parkowania i określenia czasookresu, z upływem, którego użytkownik drogi zobowiązany był do uiszczenia opłaty dodatkowej.

dłuższy niż czas obowiązywania umów zawartych z Gminą Miasta Gdyni przez wykonawców określonych w § 6 Uchwały z czerwca 2012 r., zobowiązano pracowników do weryfikacji wniosków w celu ścisłego przestrzegania zasad wydawania identyfikatorów, zaprzestano ręcznego blokowania w systemie informatycznym numerów rejestracyjnych pojazdów korzystających ze stawki zerowej⁶¹ oraz wprowadzono nowy schemat tworzenia kopii zapasowych i ich grafik. Podjęto również działania mające na celu uaktualnienie regulaminu SPP celem dostosowania jego treści do Rozstrzygnięcia Nadzorczego Wojewody Pomorskiego nr NK-III.4131.3.2012.LA z 2 maja 2012 r. oraz z uwzględnieniem w nim procedur dotyczących anulowania opłat dodatkowych.

(dowód: akta kontroli str. 484-522; 524-525)

W sprawozdaniu nr 11/2014 PBK.1711.8.2.2014 z dnia 25 sierpnia 2014 r. wskazano, iż na dzień zakończenia kontroli brak było pisemnych procedur anulowania opłaty dodatkowej⁶². Zwrócono uwagę na liczbę spraw niezakończonych uiszczeniem opłaty dodatkowej⁶³ oraz długi termin, jaki mijał od dnia wystawienia raportu/wezwania⁶⁴. Wskazano, iż brak było jasnego uregulowania dot. anulowania wezwań do zapłaty wystawionych dla pracowników Urzędu Miasta Gdyni, którym w ramach wykonywanych obowiązków służbowych przyznano identyfikatory, a którzy zapominali wystawić w widocznym miejscu identyfikator, co powodowało, że kontroler wystawiał wezwanie⁶⁵. Występowały również braki w dokumentacji będącej podstawą wydania abonamentów „N”⁶⁶. Zauważono także, że liczba abonamentów typu „N” wydanych w okresie styczeń-lipiec 2014 r. w stosunku do analogicznego okresu 2013 r. zmniejszyła się o 127 abonamentów, tj. 17,26%.

W odpowiedzi na zalecenia pokontrolne ZDiZ poinformował, że: zaktualizowano zasady postępowania dot. anulowania opłat dodatkowych, zintensyfikowano działania windykacyjne, poprzez zwiększenie liczby osób bezpośrednio zaangażowanych w te czynności, co doprowadziło do prawie 3-krotnego wzrostu liczby wysyłanych tytułów wykonawczych, w zakresie abonamentów typu „N” przypominano pracownikom o konieczności kopiowania i przechowywania w aktach sprawy kopii dokumentacji stwierdzającej niepełnosprawność i jego stopień, w zakresie ewentualnej możliwości wezwania osób korzystających z nieuprawnionego zwolnienia z opłat za parkowanie do zapłaty opłaty dodatkowej wskazano, natomiast iż z uwagi na odmowę udostępnienia przez Prokuraturę Rejonową dokumentów śledztwa, jest to niemożliwe, z uwagi na brak możliwości ustalenia kto, kiedy i z jaką świadomością (legalności lub nielegalności) korzystał ze zwolnienia z opłat.

(dowód: akta kontroli, str. 511-522; 532-534)

Umowy zawarte z podmiotami zarządzającymi nieruchomościami gminnymi udostępnianymi na potrzeby płatnych ogólnodostępnych miejsc postojowych

3.3. Postanowienia dwóch umów objętych badaniem regulowały kwestie zabezpieczenia sposobu wykorzystania nieruchomości gminnej zgodnie z celem na jaki została ona udostępniona, tj. na utworzenie dozorowanego parkingu. Do umów dzierżawy wprowadzone zostały zapisy przewidujące możliwość ich rozwiązania,

⁶¹ Na podstawie przepisów art. 13 ust. 3 ustawy o drogach publicznych oraz Uchwały z czerwca 2012 r.

⁶² Analiza danych statystycznych dotyczących anulowania opłaty dodatkowej wskazywała w ostatnich miesiącach na spadek liczby anulowań.

⁶³ W dniu 21 sierpnia tych spraw było 78.151).

⁶⁴ Tytuły wykonawcze dotyczyły spraw z 2010 r., a upomnienia spraw z 2013 r.

⁶⁵ Dokonywał czynności takich jak w przypadku parkowania nieopłaconego.

⁶⁶ Dotyczyło to 19% wydanych abonamentów typu „N”.

m.in. w sytuacji wykorzystywania nieruchomości niezgodnie z jej przeznaczeniem⁶⁷, uchybienia zapłaty czynszu, czy też poniesienia przez Dzierżawcę nakładów niezgodnie z prawem budowlanym oraz bez uprzedniej pisemnej zgody Wydierżawiającego. Gmina zastrzegła w umowach prawo do kary umownej⁶⁸ w razie nieusunięcia przedmiotów połączonych, jak i nieoczyszczenia przedmiotu dzierżawy we wskazanym terminie po zakończeniu umowy dzierżawy.

W wyniku badań kontrolnych nie stwierdzono nieprawidłowej realizacji ww. umów oraz przypadków nieprawidłowego wykorzystywania wydierżawionych nieruchomości, jak też konieczności egzekwowania kar umownych.

(dowód: akta kontroli str. 297-321; 328-351)

3.4. Badane umowy dzierżawy nie zawierały zapisów zobowiązujących dzierżawcę do przekazywania informacji o uzyskiwanych wpływach z tytułu pobieranych opłat parkingowych. Wysokość czynszu miesięcznego nie była uzależniona od wysokości wpływów z tytułu opłat parkingowych. Stawki czynszu nie były powiązane z dochodami uzyskiwanymi przez dzierżawcę z tytułu opłat za parkowanie. Umowy dzierżawy zawierały zapisy o aktualizacji opłat czynszowych. W umowach znajdowały się też zapisy przywidujące waloryzację czynszu dzierżawnego ze skutkiem na dzień 1 marca każdego roku dzierżawy o roczny wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych ogłaszany przez Prezesa GUS-u.

(dowód: akta kontroli str. 297-321; 328-351)

3.5. Z tytułu ww. umów uzyskano (z wyjątkiem 2014 r.) dochody w wysokościach: 62 734,68 zł – w 2015 r., 83 646,24 zł – w 2016 r., 105 808,38 zł – w 2017 r. oraz 58 856,32 zł – w I poł. 2018 r.. W poszczególnych latach objętych kontrolą nie wystąpiły zaległości z tytułu czynszów.

(dowód: akta kontroli str. 536; 556)

3.6. Działania związane z zagospodarowaniem nieruchomości w trybie najmu, dzierżawy bądź użyczenia nie były przedmiotem audytu wewnętrznego, kontroli wewnętrznych i zewnętrznych⁶⁹.

(dowód: akta kontroli str. 535; 558)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena częściowa

Urząd przeprowadzał kontrole w zakresie obsługi SPP przez ZDiZ, w wyniku których ZDiZ podjął działania w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. W badanym okresie nie występowały zaległości z tytułu czynszów związanych z użyczeniem, najmem lub dzierżawą nieruchomości gminnych – dzierżawcy rzetelnie rozliczali się z właścicielem nieruchomości.

⁶⁷ Zmiana przeznaczenia mgła nastąpić jedynie za uprzednią, pisemną zgodą Wydierżawiającego. Dokonane zmiany przeznaczenia bez pisemnej zgody Wydierżawiającego spowodują rozwiązanie umowy w trybie natychmiastowym.

⁶⁸ W wysokości 5-krotności stawki czynszu dzierżawnego, nie wyłączając prawa Wydierżawiającego do żądania odszkodowania przenoszącego wysokość zastrzeżonej kary umownej.

⁶⁹ Ustalono w wyniku badania książki kontroli zewnętrznych, planów audytu wewnętrznego oraz planów kontroli.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny 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 Kontroli⁷⁰, wnosi o:

- 1) Podjęcie działań zmierzających do dokonania zmiany Uchwały o SPP z 2012 r. w zakresie wyłączenia trybu reklamacyjnego.
- 2) Rozważenie wprowadzenia procedur umożliwiających weryfikację lub kwestionowanie opłaty podstawowej w sposób nie naruszający przepisów ustawy o drogach publicznych.
- 3) Sporządzanie wykazów nieruchomości przeznaczonych do oddania w najem, dzierżawę i użyczenie zgodnie z art. 35 ust. 2 pkt 9 ustawy o gospodarce nieruchomościami, tj. z określeniem terminów wnoszenia opłat.

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 Gdańsku.

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 uwagi 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.

Gdańsk, dnia 27 września 2018 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku

Dyrektor

Kontroler
Teresa Sawicka
Wicedyrektor



Podpis

DYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku

Ewa Jasiurska-Kluczek
Podpis

Kontroler
Agnieszka Andraszak
starszy inspektor k. p.



podpis

⁷⁰ Dz.U. z 2017 r. poz. 524, ze zm.