

**OPINIA NR 2/2008**  
**PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA**  
**Z DNIA 21 stycznia 2008 roku**

**W sprawie zmiany uchwały Nr XVI/204/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 13 czerwca 2007r. w sprawie reorganizacji jednostki budżetowej Krakowski Zarząd Dróg w Krakowie, zmiany jej nazwy i nadania statutu oraz upoważnienia Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu w Krakowie do załatwiania indywidualnych spraw z zakresu administracji publicznej – druk nr 515.**

Na podstawie § 30 ust. 4 pkt 3 Statutu Miasta Krakowa stanowiącego załącznik do uchwały Nr XLVIII/435/96 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 kwietnia 1996 r. (tekst jednolity z 2005 r. Dz. Urz. Województwa Małopolskiego Nr 256, poz.1084) postanawia się, co następuje:

Opiniuje się negatywnie projekt uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie zmiany uchwały Nr XVI/204/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 13 czerwca 2007 r. w sprawie reorganizacji jednostki budżetowej Krakowski Zarząd Dróg w Krakowie, zmiany jej nazwy i nadania statutu oraz upoważnienia Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu w Krakowie do załatwiania indywidualnych spraw z zakresu administracji publicznej – druk nr 515.

Prezydent Miasta Krakowa  
/ - /

**UZASADNIENIE**

Biorąc pod uwagę, iż w przeciągu kilku miesięcy jest to już trzecia reorganizacja podległych mi jednostek organizacyjnych, odpowiadających za funkcjonowanie istotnego obszaru gospodarki komunalnej, zaproponowana przez tą samą Grupę Radnych (dalej Radni) pozwoli sobie na początek przytoczyć chronologię kilku faktów:

1. w dniu 25 kwietnia 2007r. Radni składają propozycję projektów uchwał wg druków 204 i 205, które wg uzasadnień mają doprowadzić do uporządkowania zakresu zadań, jakimi zajmować się mają poszczególne jednostki budżetowe Gminy Miejskiej Kraków. W uzasadnieniu do projektu uchwały wg druku 205 można było przeczytać, że „proponowana zmiana ma na celu skupienie w jednej jednostce budżetowej wszystkich funkcji związanych z zarządzaniem systemem transportu miasta. Osiągnięcie powyższego celu wymusza podjęcie następujących działań:
  - przejęcie całości zadań Krakowskiego Zarządu Dróg w Krakowie przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie;
  - przejęcie przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie całości zadań i obowiązków, wynikających z ustawy o drogach publicznych, dla których Prezydent Miasta Krakowa jest zarządcą;

- przejęcie realizowanych dotychczas przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Krakowa zadań związanych z systemem transportu wynikających z ustaw i rozporządzeń dotyczących dróg, transportu drogowego, prawa o ruchu drogowym i planowaniu przestrzennym;
- upoważnienie organu tej jednostki do załatwienia indywidualnych spraw z zakresu administracji publicznej, włącznie z prawem wydawania decyzji administracyjnych.”

W uzasadnieniu z kolei do druku 204 można było przeczytać, że „w ramach działań porządkujących zarządzanie drogami gminnym zostaje przekazane do nowotworzonej jednostki budżetowej pod nazwą Zarząd Dróg i Transportu, której statutowym działaniem będzie zarządzanie wszystkimi drogami publicznymi (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych)”.

Muszę w tym miejscu przyznać, iż przedłożoną propozycję przyjąłem z zadowoleniem. Zaproponowałem jednakże, aby zarządzanie wszystkimi elementami związanymi z pasem drogowym przekazać nie do ZTP, a do KZD po zmianie jego nazwy na ZDiT. Wówczas ta sama Grupa Radnych, w imieniu której podpisał się Pan Kajetan d’Obyrn, w dniu 23 maja 2007r. wprowadziła autopoprawkę polegającą na wykreśleniu z własnego projektu uchwały, określającej statut Zarządu Dróg i Transportu słowa „gminnych”. W uzasadnieniu do tej zmiany napisano, że „...drogi gminne powinny pozostać w zarządzie KZK. Możliwe jest przeniesienie dróg gminnych do ZDiT po zakończeniu reorganizacji ZTP i osiągnięciu przez ZDiT sprawności działania i posiadaniu zdolności organizacyjnych do przejęcia dróg gminnych. Powinno to nastąpić w szczególności w stosunku do dróg gminnych, na których realizowany jest transport publiczny (autobusy, busy)”. Pozwolę sobie zadać w tym miejscu pytanie co się zatem stało, że w przeciągu niecałego miesiąca czasu ci sami Radni tak diametralnie zmienili swoje stanowisko?

2. W dniu 13 czerwca 2007r. Rada Miasta Krakowa podjęła uchwały Nr XVI/202/07, XVI/203/07 i XVI/204/07 likwidując Zarząd Transportu Publicznego oraz zmieniając statuty Krakowskiego Zarządu Komunalnego i Krakowskiego Zarządu Dróg, nadając temu ostatniemu nazwę Zarządu Dróg i Transportu. Uchwalone zmiany zaczęły obowiązywać od 1 września 2007r. Poprawki wprowadzone przez Radnych, a polegające na pozostawieniu poza ZDiT - w kompetencji KZK - kwestii zarządzania drogami gminnymi i strefą płatnego parkowania, a zatem istotnymi elementami całego systemu transportu w Krakowie nie doprowadziły - moim zdaniem - do zrealizowania pierwotnego zamierzenia państwa Radnych. Podporządkowałem się jednak ich woli i rozpocząłem proces wdrażania nowego systemu.
3. Z wielkim zaskoczeniem przyjąłem kolejne wnioski tej samej Grupy Radnych, które wpłynęły do Kancelarii Rady Miasta i Dzielnic Krakowa 25 września 2007r., a zatem niewiele ponad trzy tygodnie od rozpoczęcia działalności nowej struktury (druki 349 i 350). Proponowały one zmiany statutów KZK i ZDiT w taki sposób, że zarządzanie wszystkimi drogami miało być przekazane do Krakowskiego Zarządu Komunalnego. Tym razem uzasadnienie tych projektów nie było już zbyt rozbudowane, a wręcz dość lakoniczne i sprowadzało się do stwierdzenia „Problemy w reorganizacji i utworzeniu ZDiT powodują konieczność powierzenia dróg jednej jednostce organizacyjnej”. Proponowane zmiany zaopiniowałem negatywnie nie zgadzając się na odłączenie zarządzania drogami od zarządzania transportem publicznym i infrastrukturą tramwajową i połączenie ich z realizowanymi w KZK zadaniami z zakresu gospodarki odpadami,

zielenią, czystością itp. Nie znalazłem też odpowiedzi na pytanie jakimi to metodami badawczymi posłużyli się Radni, że po kilkunastu dniach funkcjonowania nowego systemu stwierdzili aż tak ogromne problemy w utworzeniu ZDiT, że postanowili podjąć drastyczne kroki reorganizacyjne. Podniosłem również w swoim uzasadnieniu kwestię utraty możliwości odzyskiwania podatku VAT od wydatków ponoszonych m.in. na wydzielone pasy ruchu dla autobusów, wiaty przystankowe komunikacji miejskiej i obszarowy system sterowania ruchem. Nie bacząc na to w dniu 5 grudnia Rada Miasta Krakowa podjęła uchwały Nr XXX/376/07 i Nr XXX/377/07, które miały zacząć obowiązywać od 1 stycznia 2008r., a których treść była zgodna z przedłożonymi projektami.

4. Zważywszy na bardzo krótki okres wejścia w życie uchwalonych zmian wystąpiłem w dniu 19 grudnia 2007r. do Rady Miasta Krakowa z wnioskiem wg druków 504 i 505 o podjęcie uchwał przesuujących wejście w życie uchwalonych w dniu 5 grudnia zmian na 1 marca 2008r. Pozwoliłoby to podległym mi służbom przygotować i wdrożyć, w sposób jak najmniej odczuwalny przez mieszkańców, uchwaloną restrukturyzację. Nie spodziewałem się jednakże, że Radni uchwałą (uchwała Nr XXXI/417/07 z dnia 19 grudnia 2007r.) przesunięcie – wprowadzie tylko o jeden miesiąc (na 1 lutego) - jedynie zmiany statutu KZK. W części dotyczącej ZDiT zmiany nadal miały zacząć obowiązywać od 1 stycznia 2008r. Oznaczało to w praktyce, że do 31 grudnia 2007r. zarządem dróg, w rozumieniu art. 21 ustawy z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (Dz.U. z 2007r. Nr 19 poz. 115 z późn. zm.) będzie jednostka budżetowa Zarząd Dróg i Transportu, od 1 stycznia 2008r. do 10 stycznia 2008r. (o ile uchwała nr XXXI/417/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 19 grudnia 2007r. została opublikowana 27 grudnia 2007r.) będzie jednostka budżetowa Krakowski Zarząd Komunalny, po 10 stycznia 2008r. żadna z obydwu jednostek budżetowych nie miałaby w swoim zakresie statutowym wykonywania zadań w zakresie zarządu dróg. Dopiero bowiem od 1 lutego 2008r. ponownie kompetencja ta miałaby przypaść Krakowskiemu Zarządowi Komunalnemu. Oznaczało to, że w tym okresie, na skutek nie przyjęcia przez radnych uchwały wg druku 505, byłbym zmuszony osobiście wykonywać obowiązki zarządcy dróg bez żadnego wsparcia organizacyjnego i merytorycznego jednostek, które w tym celu zostały utworzone. Nie trudno sobie wyobrazić jak taki chaos, spowodowany czterokrotną zmianą zarządzającego drogami w krótkim okresie czasu, byłby odebrany przez mieszkańców naszego miasta
5. Powyższa sytuacja spowodowała, że w dniu 28 grudnia 2007r. wystąpiłem do Wojewody Małopolskiego z wnioskiem o wydanie rozstrzygnięcia nadzorczego w trybie art. 91 ustawy o samorządzie gminnym. W dniu 30 grudnia Wojewoda wydał rozstrzygnięcie unieważniające uchwały z dnia 5 i 19 grudnia 2007r.

Jak widać chęć deregulacji funkcjonującego w Krakowie systemu gospodarki komunalnej przez grupę Radnych jest na tyle silna, że nie zważając na rozstrzygnięcie nadzorcze Wojewody Małopolskiego podjęli oni kolejną próbę zmian (projekty uchwał wg druków 514 i 515). Zadziwiające jest to, że mimo znajomości uzasadnienia decyzji Wojewody wnioskodawcy wprowadzają praktycznie jedyną korektę w stosunku do uchylonych uchwał, a mianowicie wydłużenie terminu wejścia w życie uchwał zmieniających. A przecież zarzut ten był tylko jednym z powodów takiej a nie innej decyzji Wojewody. Tym razem uzasadnienie jest dwuzdaniowe i oprócz „problemów z utworzeniem ZDiT podnosi jeszcze konieczność powierzenia wszystkich zadań związanych z zarządzaniem i utrzymaniem dróg w Krakowie co

ułatwi procedury wewnątrz UMK jednej jednostce organizacyjnej oraz obsługę mieszkańców Krakowa i inwestorów”.

Generalnie z ideą powierzenia zarządzania drogami jednej jednostce się zgadzam jednak uważam, że powinno być to umiejscowione w ZDiT, a nie w KZK, który zgodnie z projektem Grupy Radnych z 25 kwietnia 2007r. miał być odpowiedzialny za czystość, gospodarkę odpadami, zielenią itd. Proponowane przesunięcia w wydaniu Radnych następują jednakże zawsze w kierunku odwrotnym do jednostki, gdzie pełnienie funkcji dyrektora powierzyłem osobie, co do której wnioskodawca ma widać spore uprzedzenia personalne. Podtrzymuję zatem wszystkie argumenty negatywnie oceniające projekt uchwały wg druku 305, które wskazywały na szkody organizacyjne i finansowe, które przyjęcie tej uchwały mogą przynieść. Stwierdzam ponadto, że zarówno tamten jak i obecny projekt uchwały jest w wielu punktach niezgodny z prawem. Jeszcze raz zatem zaprezentuję argumenty prawne, organizacyjne i finansowe, które zmuszają mnie do negatywnego zaopiniowania projektu uchwały wg druku 515.

Z prawnego punktu widzenia należy podnieść co następuje:

1. projekt uchwały oparty jest na niewłaściwej interpretacji i nadużyciu pojęcia „reorganizacji jednostki organizacyjnej”, którym posługuje się ustawa o samorządzie gminnym w art. 18. ust.2 pkt. 9 lit. h.
2. Zasady tworzenia i reorganizacji jednostek budżetowych określa wyłącznie ustawa o finansach publicznych i jako *lex specialis* w sprawie zmiany organizacji Zarządu Dróg i Transportu i jednocześnie w podstawie prawnej uchwały powinna być zastosowana.
3. Ustawa o finansach publicznych nie zna pojęcia „reorganizacji” jednostki budżetowej, wprowadza natomiast katalog zamknięty trybów prowadzących do reorganizacji, a to tworzenie, łączenie, przekształcenie w inną formę organizacyjno-prawną oraz likwidację. Nie można zdecydować o zreorganizowaniu jednostki budżetowej bez wskazania sposobu tej reorganizacji.
4. W przypadku reorganizacji polegającej na przeniesieniu większości dotychczasowych zadań z Zarządu Dróg i Transportu w Krakowie do przedmiotu działalności Krakowskiego Zarządu Komunalnego, Rada Miasta Krakowa powinna uchwałą orzec również w kwestii mienia i pracowników reorganizowanych jednostek. Brak tych rozstrzygnięć w praktyce uniemożliwia wykonanie uchwał reorganizacyjnych. Co więcej, należy pamiętać, że co do mienia, działalność jaką jest zarządzanie drogami publicznymi ma swoje specyficzne uwarunkowania. W myśl bowiem przepisów art. 22 ust. 1 ustawy o drogach publicznych w związku z przepisami art. 48 Ustawy o gospodarce nieruchomościami. przeniesienie trwałego zarządu gruntami w pasach drogowych dróg publicznych wymaga wydania szeregu decyzji administracyjnych. Z treści omawianych uchwał nie wynika zaś aby Rada Miasta Krakowa udzieliła choćby tylko wskazówek w tej kwestii. W efekcie, jeżeli stosowne uchwały i decyzje nie zostaną wydane, można wyrazić obawę, że po 1 kwietnia 2008 roku nastąpi swoisty paraliż w zakresie zarządzania drogami publicznymi na obszarze Miasta Krakowa.
5. Istotną wadą projektu uchwały jest brak stosownego uzasadnienia. Nie ma wątpliwości, że omawiana uchwała jest istotna dla wspólnoty lokalnej z uwagi na wagę usług publicznych, jakie wykonuje i ma wykonywać ZDiT. Już z samej tej przyczyny uchwała ta winna zostać opatrzona szczegółowym uzasadnieniem. Za koniecznością sporządzenia takiego uzasadnienia zdecydowanie przemawia także fakt, że jest to już kolejna propozycja zmiany statutu Zarządu Dróg i Transportu w Krakowie w okresie od czerwca 2007 roku.

6. Sama zmiana statutu jednostki budżetowej nie powoduje reorganizacji tej jednostki, a powinna być konsekwencją decyzji o reorganizacji.
7. przedłożony projekt uchwały Rady Miasta Krakowa nie może być podstawą do przesunięć majątku będącego w dyspozycji ZDiT oraz przejścia pracowników, a także nie jest wystarczającą podstawą przekazania należności i zobowiązań ZDiT w żadnym zakresie.
8. Nie można dokonać zmiany sposobu przeprowadzenia reorganizacji po faktycznym dokonaniu tej reorganizacji (zakończeniu procesu reorganizacji). W takim przypadku konieczne jest przeprowadzenie nowego procesu zmiany organizacyjnej.
9. Uchwała w sprawie reorganizacji jednostki organizacyjnej, która nie podaje na czym reorganizacja ta ma polegać, a dodatkowo nie opiera się na przepisach ustawy o finansach publicznych, jest nieważna i skutek ten następuje *ex lege*.

Należy też zwrócić uwagę na wpływ zmiany jednostki zarządzającej drogami publicznymi na postępowania administracyjne prowadzone przed Prezydentem Miasta Krakowa, w szczególności w zakresie działalności inwestycyjnej.

Każda reorganizacja jednostek organizacyjnych podległych organowi administracyjnemu wywołuje określone skutki w sposobie wykonywania przez nich zadań określonych przepisami prawnymi, co z kolei ma wpływ na przebieg postępowań administracyjnych, prowadzonych przez ten organ administracyjny. Rzecz jasna każda planowana reorganizacja tego rodzaju jednostek winna być nastawiona na zwiększenie sprawności i szybkości załatwiania spraw administracyjnych, a także umniejszenie negatywnych skutków tego rodzaju działania dla osób i podmiotów korzystających z usług tego rodzaju jednostek.

Zaproponowane przez Radę Miasta Krakowa zmiany kompetencji jednostek zarządzających drogami publicznymi, a przede wszystkim okres czasu, w jakim zmiany te miały być dokonane, z całą pewnością nie realizują tych postulatów.

Należy wskazać, że Zarząd Dróg i Transportu w Krakowie wykonuje obecnie zadania związane nie tylko z utrzymaniem dróg publicznych. Powierzono mu także zadania z zakresu czynności organu administracji publicznej w postępowaniach administracyjnych, mających daleko idący wpływ na przebieg procesu inwestycyjnego.

Zarząd Dróg i Transportu w Krakowie opiniuje, a następnie uzgadnia decyzje o warunkach zabudowy oraz decyzje o ustaleniu inwestycji celu publicznego, wydaje oświadczenia o przyłączeniu zamierzenia inwestycyjnego do drogi publicznej, uzgadnia projekty drogowe tych zamierzeń, udziela prawa do dysponowania nieruchomością w obrębie zarządzanego pasa drogowego na cele budowlane, wydaje decyzje o lokalizacji zjazdu czy w końcu jest wskazanym przepisami prawa jedynym wnioskodawcą postępowań w sprawie ustalenia lokalizacji drogi.

Mając powyższe na uwadze należy wskazać, że każda nagła zmiana w zakresie kompetencji tej jednostki, a w szczególności pozbawienia jej zadań z zakresu administracji publicznej, wprowadzi chaos w prowadzeniu postępowań administracyjnych, w których ZDiT pełni rolę organu pomocniczego. Sprawny przebieg postępowań w sprawie ustalenia warunków zabudowy czy ustalenia lokalizacji celu publicznego, wbrew pozorom, nie jest uzależniony wyłącznie od sprawności Wydziału Architektury i Urbanistyki, ale przede wszystkim od szybkości, sprawności i rzetelności jednostek opiniujących i uzgadniających rozstrzygnięcia tego Wydziału. Brak tych opinii czy uzgodnień uniemożliwia prowadzenie postępowań, jak ich szybkie kończenie rozstrzygnięciami merytorycznymi. Zaproponowana zmiana doprowadzi w krótkim czasie do niemal całkowitego paraliżu w zakresie wydawania decyzji w sprawie warunków zabudowy

i zagospodarowania terenu. Spowoduje to konieczność przekazania zapewne kilkuset pozostających w opiniowaniu lub uzgodnieniu spraw z tego zakresu (w tym okresie żadna z nich nie zostanie załatwiona), co związane jest także z czasem koniecznym do sporządzenia ich wykazów, spakowania akt, przesłania, przyjęcia etc.. Pojawia się także zagadnienie związane ze sprawami pozostającymi w toku postępowań odwoławczych, które po swoim rozstrzygnięciu ponownie trafią do Zarządu nie posiadającego już właściwych kompetencji, do ich załatwienia. Warto przy tym podkreślić, że z punktu widzenia przepisów prawa administracyjnego tego rodzaju zmiana oznacza utratę przez ZDiT kompetencji rzeczowej do załatwiania określonych spraw administracyjnych. Tym samym wszystkie prowadzone przez tą jednostkę sprawy administracyjne musiałyby zostać umorzone, jako bezprzedmiotowe.

Podobnie rzecz ma się z postępowaniami dotyczącymi udzielania zgody na zajęcie pasa drogowego czy lokalizacji zjazdu. Umorzenie postępowania administracyjnego, to w myśl przepisu art. 105 KPA zakończenie postępowania administracyjnego. Oznacza to, że wszystkie postępowania administracyjne prowadzone przez ZDiT, z chwilą wejścia w życie proponowanych zmian musiałyby być zakończone, a jednostka, przejmująca jego kompetencje prowadziłaby je od nowa. Tyle tylko, że wymagałoby to nowego wniosku strony. Prawo administracyjne nie przewiduje bowiem żadnego automatyzmu w przejmowaniu spraw administracyjnych w wyniku przejścia kompetencji pomiędzy jednostkami organizacyjnymi. Tym samym w dużym stopniu negatywne skutki zmiany zostałyby przerzucone na klientów (strony) jednostek, co jest całkowicie sprzeczne z ogólnymi zasadami postępowania administracyjnego, takimi jak zasada pogłębiania zaufania czy zasada praworządności.

Proponowane zmiany mają także wpływ na przebieg prac projektowych i przygotowawczych różnego rodzaju zamierzeń inwestycyjnych. W dużej mierze wywołują bowiem stan niepewności w obrocie prawnym. Trudno bowiem w takiej sytuacji ustalić, która z jednostek będzie w najbliższym czasie kompetentna do przeprowadzenia niezbędnych uzgodnień w zakresie drogownictwa, niezbędnych przy prowadzeniu niemal każdego obecnie rodzaju zamierzenia inwestycyjnego. Tym samym wprowadza to ogromne opóźnienia w prowadzeniu tych prac, a w konsekwencji w rozpoczęciu prac budowlanych. Trudno uznać tego rodzaju działanie za zachętę skierowaną do Inwestorów do podejmowania zamierzeń na terenie miasta.

Nie bez znaczenia, także dla samego Miasta, jest także kwestia prowadzenia rozmów w zakresie udziału Inwestorów (ich partycypacji) w prowadzeniu miejskich zamierzeń inwestycyjnych z zakresu drogownictwa. Wspomniana niepewność nie tylko nie pozwala na szybkie prowadzenie negocjacji w tym zakresie, to często je przerywa lub zniechęca do udziału w nich, powodując wycofywanie się Inwestorów z planowanych zamierzeń inwestycyjnych.

Na koniec warto dodać, że proponowane zmiany stanowiłyby następną z szeregu przeprowadzonych w ostatnich kilkunastu miesiącach reorganizacji w zakresie zarządu drogownictwem w Krakowie. Nieustający ciąg zmian w zakresie kompetencji jednostek miejskich w tym zakresie z całą pewnością nie wpływa na poprawę ich efektywności i szybkości w prowadzeniu spraw administracyjnych. Rodzi jedynie konieczność podejmowania czynności zorientowanych wyłącznie na działanie jednostki, a nie czynności związanych z załatwianiem spraw jej klientów. A tym samym podstawy samych zmian są coraz mniej zrozumiałe dla samych klientów.

W świetle przytoczonych powyżej argumentów prawnych należy stwierdzić, że mając na uwadze treść art. 91 ust. 1 ustawy o samorządzie gminny w związku z art. 2 i 7 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997r. (Dz. U. z 1997r. Nr 78, poz. 483 z późn.zm.) projekt uchwały jest sprzeczny z prawem. Należy też postawić pytanie jak przedmiotowy projekt służy realizacji takich podstawowych zasad postępowania administracyjnego jak zasada

pogłębiania zaufania do organów administracji (art. 8 KPA) czy zasada sprawności postępowania (art. 12 KPA) skoro co kilka miesięcy fundować będziemy mieszkańcom Krakowa tak daleko idące w skutkach zmiany organizacyjne.

Odnosząc się do tych ostatnich pragnę zaznaczyć, że w mojej opinii Zarząd Dróg i Transportu osiągnął pełną zdolność organizacyjną do realizacji powierzonych mu zadań. Przeprowadzone w ZDiT działania doprowadziły do zbudowania i eksploatacji zintegrowanego systemu łączności, nadzoru i sterowania urządzeniami infrastruktury miejskiej związanymi z komunikacją miejską w Krakowie. System ten obejmuje cały szereg urządzeń, systemów i rozwiązań technicznych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo komunikacji miejskiej. Do najważniejszych z nich należą:

- System monitorowania i sterowania podstacjami trakcyjnymi zasilającymi całą tramwajową sieć trakcyjną – kontrola, zdalne sterowanie i monitoring pracy sieci;
- System radiołączności dla potrzeb monitorowania podstacji trakcyjnych – medium komunikacyjne obejmujące zasięgiem teren całego miasta;
- System monitoringu zwrotnic tramwajowych i ogrzewania rozjazdów – bieżąca kontrola w czasie rzeczywistym stanu i działania zwrotnic;
- System nadzoru sterowników sygnalizacji świetnych – bieżąca kontrola poprawności pracy sygnalizacji ulicznych na 120 newralgicznych skrzyżowaniach w mieście;
- Linia światłowodowa dla sprawnej komunikacji pomiędzy Dyspozytornią ZDiT na ul. Centralnej 53 i Dyspozycją Systemu Zasilania na ul. Śliwkowej;
- System tablic zmiennej treści wyposażonych w stacje pogodowe do oceny aktualnego stanu ruchu i zagrożeń oraz wyświetlania komunikatów ostrzegawczych;
- System nadzoru nad pojazdami technicznymi firm świadczących usługi na rzecz miasta zrealizowany w oparciu o dane z GPS pozwalający precyzyjnie określić i kontrolować wykonywanie zakontraktowanych usług

Obecnie trwają prace nad dalszym rozwojem następujących systemów:

- System monitorowania stanu szaf zasilających oświetlenie uliczne – na bazie istniejącego systemu monitorowania sygnalizacji ulicznej na skrzyżowaniach możliwa będzie również kontrola i sterowanie oświetleniem newralgicznych ciągów ulicznych;
- System Obszarowego Sterowania Ruchem – bieżąca kontrola i optymalizacja ruchu ulicznego dla realizacji sprawnego przejazdu Szybkiego Tramwaju, w tym w tunelu pod Dworcem Głównym w Krakowie;
- System Nadzoru Ruchu Tramwajowego – bieżącą kontrolą i optymalizacją wykorzystania pojazdów tramwajowych w obszarze Szybkiego Tramwaju;
- System SCADA – monitoring obszaru i systemów funkcjonujących w tunelu Szybkiego Tramwaju i na przystankach podziemnych.

Wszystkie informacje z wymienionych wyżej systemów trafiają na Dyspozytornię w siedzibie ZDiT przy ul. Centralnej 53. Rozdzielenie kompetencji w zakresie infrastruktury miejskiej spowoduje, że sprawnie działający system zostanie administracyjnie podzielony, co nie tylko zdezorganizuje jego pracę, ale przyniesie również dodatkowe koszty na budowę systemów analogicznych dla dwóch zarządzających. Ponadto każda z jednostek administracyjnych pozbawiona zostanie części informacji pomocnych w tworzeniu całościowego obrazu infrastruktury miejskiej, zwłaszcza w warunkach awaryjnych. Z punktu widzenia operatywności

zarządzania infrastrukturą miejską, analizy i sprawnego wykorzystania otrzymywanych informacji, zwłaszcza w sytuacjach awaryjnych, informacje te powinny być przetwarzane w jednym centrum zarządzania. Pozwoli to uniknąć wydawania decyzji niewłaściwych, opartych na niepełnych danych, a wręcz błędnych, z powodu braku pewnych informacji, mających wpływ na całokształt zarządzania infrastrukturą miejską.

Z mojego punktu widzenia, co już podnosiłem wcześniej, proponowana reorganizacja przyniesie również straty finansowe w postaci chociażby niemożności odliczania VAT przy budowie wydzielonych pasów ruchu, zatok przystankowych, systemu sterowania i bieżącego utrzymania tej infrastruktury. Na samym tylko systemie sterowania jest to kwota ok. 8 mln zł, budowie wydzielonych pasów ruchu – ok. 1 mln zł rocznie itd. Można wręcz zadać sobie pytanie czy to przypadkiem nie jest działanie na szkodę budżetu, co rodzi za sobą sankcje przewidziane w ustawie o finansach publicznych. Utraci się również możliwość odliczenia podatku VAT od planowanej rozbudowy obszarowego systemu sterowania ruchem na dalszą część miasta, co szacowane jest na ok. 50 mln zł, w której to cenie zawarty VAT wynosił będzie następne ok. 9 mln zł.

Jeszcze raz pragnę zwrócić uwagę, że warunkiem koniecznym zapewniającym możliwość odliczania naliczonego w fakturach za dostawy i usługi podatku VAT jest powiązanie tych wydatków ze sprzedażą opodatkowaną. O ile w obecnej strukturze organizacyjnej Zarząd Dróg i Transportu, w imieniu Miasta, pobiera pożytki ze sprzedaży biletów komunikacji miejskiej, a zatem osiąga przychody opodatkowane, o tyle Krakowski Zarząd Komunalny będzie jedynie wydatkował środki. Jak zatem wyraźnie widać podstawowy warunek obliczalności podatku VAT jest spełniony jedynie w ZDiT. Nigdy natomiast warunek ten nie będzie spełniony w KZK w proponowanej przez Państwa Radnych jego strukturze organizacyjnej. Po przeniesieniu do KZK wszystkich kwestii związanych z zarządzaniem drogami, brak będzie w KZK związku wydatków opodatkowanych z przychodami opodatkowanymi, co oznacza, że Miasto utraci możliwość odzyskiwania znaczących kwot, którą to możliwość uzyskano tworząc Zarząd Dróg i Transportu. Ten ostatni oczekuje od 7 grudnia 2007r. na decyzję Dyrektora Izby Skarbowej w Katowicach, w trybie art. 14a ustawy Ordynacja Podatkowa, na potwierdzenie prezentowanego stanowiska.

Reasumując powyższe stoję na stanowisku, iż proponowana reorganizacja jest niezgodna z prawem, niecelowa z punktu widzenia interesów Gminy Miejskiej Kraków, nie przyniesie jej żadnych korzyści a wręcz same straty i stąd opiniuję przedłożony projekt uchwały jak na wstępie.

Prezydent Miasta Krakowa

/ - /