



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Bydgoszczy

LBY. 410.002.01.2021

Pani  
Sylvia Łazarczyk  
Dyrektor  
Zarządu Dróg Miejskich  
w Grudziądzu  
ul. Ludwika Waryńskiego 34A  
86-300 Grudziądz

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/21/076 Dochodzenie przez jednostki samorządu terytorialnego należności w związku ze zniszczeniami infrastruktury drogowej

## I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg Miejskich w Grudziądzu <sup>1</sup> ul. Ludwika Waryńskiego 34A 86-300 Grudziądz
Kierownik jednostki kontrolowanej	Sylvia Łazarczyk, Dyrektor Zarządu <sup>2</sup>
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Odtwarzanie uszkodzonej lub zniszczonej w wyniku zdarzeń drogowych miejskiej infrastruktury drogowej. 2. Dochodzenie od sprawców zdarzeń drogowych należności w związku z uszkodzeniami lub zniszczeniami miejskiej infrastruktury drogowej.
Okres objęty kontrolą	Lata 2017 – 2020. Kontrolą mogą być również objęte dokumenty wytworzone wcześniej bądź później, niezbędne do realizacji celu kontroli <sup>3</sup> .
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>4</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Bydgoszczy
Kontroler	Artur Gackowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBY/12/2021 z 14 stycznia 2021 r.  (akta kontroli str. 1-2)

## II. Ocena ogólna<sup>5</sup> kontrolowanej działalności

<b>OCENA OGÓLNA</b>	NIK pozytywnie ocenia zawarcie w regulaminie organizacyjnym Zarządu zadań zarządcy dróg wynikających z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych <sup>6</sup> , a także zobowiązanie pracowników ZDM do określonych działań. Świadczy to o przygotowaniu organizacyjnym i kadrowym w zakresie: identyfikacji, odtwarzania uszkodzonej lub zniszczonej miejskiej infrastruktury drogowej oraz współpracy z ubezpieczycielem w sprawach należnych odszkodowań związanych z majątkiem Zarządu. Informacje o zdarzeniach pozyskiwano głównie w wyniku objazdów ulic oraz z Policji, zapewniono także możliwość przekazywania informacji i danych bezpośrednio od sprawców lub innych osób poprzez udostępnienie na stronie internetowej ZDM stosownych instrukcji. W Zarządzie nie posiadano centralnej ewidencji uszkodzeń obiektów miejskiej infrastruktury drogowej <sup>7</sup> , jednak dane takie zawarte były w ewidencjach prowadzonych przez pracowników właściwych sekcji. Pozytywnie ocenia się informowanie o uszkodzeniu lub zniszczeniu, właścicieli lub zarządzających obiektami nienależącymi do ZDM,
---------------------	--

<sup>1</sup> Dalej: „Zarząd” lub „ZDM”.

<sup>2</sup> W całym kontrolowanym okresie, dalej: „Dyrektor”.

<sup>3</sup> Czynności kontrolne zakończono 6 maja 2021 r.

<sup>4</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: „ustawa o NIK”.

<sup>5</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>6</sup> Dz. U. z 2020 poz. 470, dalej: „UoDP”.

<sup>7</sup> Dalej „omid”.

a także działania mające na celu uzyskanie pełnej kwoty odszkodowania w sytuacjach wypłaty przez ubezpieczyciela tylko jego części. Przez cały kontrolowany okres Zarząd posiadał polisy OC, z których finansował naprawy w sytuacjach, gdy sprawca nie był znany lub gdy występowały trudności z pozyskaniem środków z innych źródeł.

W latach 2017 - 2020 odtwarzano uszkodzoną lub zniszczoną infrastrukturę drogową lub podejmowano działania w takim celu. Jednak na 37 zbadanych spraw, w czterech przypadkach naprawy dokonano w czasie od dwóch do sześciu miesięcy, a w 12 kolejnych czas ten wynosił od sześciu do 12 miesięcy.

Pomimo zawarcia w regulaminie organizacyjnym ZDM stosownych zapisów dotyczących współpracy z ubezpieczycielem w sprawach należnych odszkodowań, w ocenie NIK zadanie to było realizowane w niewystarczający sposób. Ustalenia kontroli wskazują, że procedura taka trwała w skrajnym przypadku nawet ponad 800 dni i w ocenie NIK nie była niczym uzasadniona, a dodatkowo spowodowała konieczność finansowania niektórych napraw środkami własnymi. Ponadto stwierdzono, że w 10 spośród 40 zbadanych spraw nie występowało do Policji o dane sprawcy uszkodzeń. Nie podejmowano również działań zmierzających do wyegzekwowania od sprawców 13 uszkodzeń lub zniszczeń miejskiej infrastruktury drogowej lub od ich ubezpieczycieli zwrotu kosztów naprawy tej infrastruktury.

### **III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe<sup>8</sup> kontrolowanej działalności**

OBSZAR

#### **1. Odtwarzanie uszkodzonej lub zniszczonej w wyniku zdarzeń drogowych miejskiej infrastruktury drogowej.**

Opis stanu faktycznego

1. Zadania zarządcy dróg wymienione w art. 20 UoDP zostały określone w Regulaminie Organizacyjnym ZDM, stanowiącym załącznik do Zarządzenia Nr 218/15 Prezydenta Grudziądzka z dnia 25 czerwca 2015 r. Ujęto w nim m.in.:

- a) planowanie, zlecanie i nadzorowanie realizacji zadań w zakresie utrzymania dróg, jezdni, chodników, drogowych obiektów inżynierskich;
- b) utrzymywanie stanu technicznej sprawności urządzeń inżynierii ruchu oraz podejmowanie działań mających na celu poprawę ich stanu, obejmujące oznakowanie poziome, pionowe i urządzenia zabezpieczenia ruchu;
- c) zakładanie, prowadzenie oraz aktualizację ewidencji dróg, zakładanie, prowadzenie oraz aktualizację ewidencji obiektów inżynierskich, prowadzenie ewidencji wyposażenia sygnalizacji świetlnej;
- d) nadzór na realizacją napraw i remontów odtworzeniowych nawierzchni jezdni i obiektów inżynierskich, prowadzenie kontroli stanu dróg, chodników i obiektów inżynierskich, bieżącą kontrolę stanu nawierzchni jezdni, obiektów inżynierskich, dróg, prowadzenie kontroli stanu dróg i obiektów inżynierskich.

Zadanie te zostały przypisane do zakresu działania Działu Utrzymania i Obsługi Pasa Drogowego (Sekcja Utrzymania Pasa Drogowego i Sekcja Uzgodnień, Ewidencji i Gospodarki Gruntami) oraz Działu Inwestycji i Inżynierii Ruchu (Sekcja Inżynierii Ruchu i Sekcja Inwestycji).

(akta kontroli str. 7-19)

<sup>8</sup> Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

2. Zgodnie z § 11 regulaminu organizacyjnego ZDM, do zadań Sekcji Utrzymania Pasa Drogowego<sup>9</sup> należała m.in. bieżąca kontrola stanu nawierzchni jezdni, obiektów inżynierskich, dróg gruntowych, ścieżek rowerowych i chodników. Dyrektor podała, że identyfikacja uszkodzeń oraz zniszczeń obiektów miejskiej infrastruktury drogowej odbywała się na podstawie objazdów ulic przez pracowników ZDM oraz przyjmowania zgłoszeń telefonicznych i pisemnych od służb miejskich i mieszkańców. Sekcja Utrzymania Pasa Drogowego została zobowiązana również do organizowania realizacji zadań związanych z remontami i naprawami odtworzeniowymi nawierzchni jezdni i obiektów inżynierskich, kanalizacji deszczowej, oraz innych urządzeń drogowych. Dyrektor podała, że odtworzenie uszkodzonych lub zniszczonych obiektów miejskiej infrastruktury wykonywane było siłami własnymi pracowników ZDM oraz przez podmioty zewnętrzne na podstawie zleceń napraw.

(akta kontroli str. 7-19, 50-53)

3. Zadanie identyfikacji uszkodzeń lub zniszczeń obiektów miejskiej infrastruktury drogowej nie było wprost sformułowane w zakresach obowiązków pracowników ZDM. Zadanie planowania i organizowania inspekcji dróg publicznych, bieżącej kontroli stanu nawierzchni dróg, ścieżek rowerowych i chodników, obiektów inżynierskich i stanu oznakowania pionowego i poziomego dróg publicznych sformułowane było w zakresie obowiązków pięciu pracowników ZDM<sup>10</sup>.

Zadanie prowadzenia napraw i remontów odtworzeniowych nawierzchni dróg, ścieżek rowerowych i chodników, obiektów inżynierskich, innych urządzeń drogowych, utrzymania, konserwacji i montażu oznakowania pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego sformułowane było w zakresie obowiązków trzech pracowników ZDM<sup>11</sup>.

Kierownik Działu Utrzymania i Obsługi Pasa Drogowego podał, że ponadto, odtwarzaniem uszkodzonej i zniszczonej infrastruktury zajmowało się pięciu inspektorów ZDM.

Stan zatrudnienia pracowników zajmujących się sprawami usuwania skutków zniszczeń infrastruktury drogowej<sup>12</sup> w latach 2017-2020 (stan na 1 stycznia) wynosił łącznie odpowiednio 10, 11, 11 i 10 osób<sup>13</sup>, z tym, że część z nich zajmowała się równocześnie np. objazdami i nadzorem, odtwarzaniem uszkodzonej i zniszczonej infrastruktury czy przyjmowaniem zgłoszeń o uszkodzeniu. Dodatkowo dwóch pracowników realizowało zadanie związane z dochodzeniem roszczeń wobec sprawców zniszczeń (w tym zajmujących się ustaleniem sprawcy zniszczenia). Nadzór nad realizacją tych zadań pełniło łącznie czterech pracowników: Dyrektor, jego zastępca oraz dwóch kierowników działów.

(akta kontroli str. 3-5, 59-61)

4. Zgodnie z informacją ZDM, w okresie objętym kontrolą Zarząd zidentyfikował łącznie 652<sup>14</sup> zdarzenia drogowe, w wyniku których doszło do uszkodzenia lub

<sup>9</sup> W Dziale Utrzymania i Obsługi Pasa Drogowego.

<sup>10</sup> Dwóch inspektorów i jeden pracownik gospodarczy w Dziale Inwestycji i Inżynierii Ruchu, Sekcja Inżynierii Ruchu; dwóch inspektorów w Dziale Utrzymania i Obsługi Pasa Drogowego, Sekcja Utrzymania Pasa Drogowego.

<sup>11</sup> Pracownik gospodarczy w Dziale Inwestycji i Inżynierii Ruchu, Sekcja Inżynierii Ruchu; dwóch inspektorów w Dziale Utrzymania i Obsługi Pasa Drogowego, Sekcja Utrzymania Pasa Drogowego.

<sup>12</sup> Tj. objazdami i nadzorem nad stanem infrastruktury drogowej, odtwarzaniem uszkodzonej i zniszczonej infrastruktury oraz przyjmowaniem zgłoszeń o zniszczonej infrastrukturze.

<sup>13</sup> W tym inspektorzy, pracownik terenowy, robotnik gospodarczy i kierownicy działów, z wyłączeniem dyrektora i jej zastępcy.

<sup>14</sup> W liczbie tej obok uszkodzeń na skutek kolizji drogowych, wykazano różnego rodzaju zdarzenia w pasie drogowym, gdzie podejmowane były czynności naprawcze prowadzone przez etatowych pracowników Służby Drogowej ZDM, w tym wygięcie słupka, obrócenie znaku pionowego, uszkodzenie tarczy znaku. Każda naprawa infrastruktury drogowej w postaci

zniszczenia obiektów miejskiej infrastruktury drogowej, tj. 150 w 2017 r.; 189 w 2018 r.; 153 w 2019 r. i 160 w 2020 r. W latach 2017 – 2020 w wyniku własnych ustaleń<sup>15</sup> zidentyfikowano odpowiednio 110, 157, 107 i 99 zdarzeń, w wyniku informacji uzyskanych z Policji: 31, 27, 34 i 44 zdarzeń, a w wyniku informacji pozyskanych ze zgłoszeń<sup>16</sup> 9, 5, 11 i 17 zdarzeń. W 2019 r. uzyskano w jednym przypadku informację o zdarzeniu bezpośrednio od jego sprawcy.

(akta kontroli str. 6, 469-471)

5. Zarząd posiadał polisy ubezpieczeniowe<sup>17</sup> pokrywające koszty napraw uszkodzonej lub zniszczonej miejskiej infrastruktury drogowej. Zakres obejmował „wszystkie szkody polegające na utracie, zniszczeniu lub uszkodzeniu ubezpieczonego mienia na skutek nagłego, niespodziewanego i niezależnego od woli Ubezpieczającego/Ubezpieczonego zdarzenia”. Obejmowały m.in.: chodniki, drogi, deptaki, ścieżki rowerowe, parkingi, place, małą architekturę, ogrodzenia, barierki, hydranty, place zabaw wraz z wyposażeniem, boiska, parki, obiekty sportowo-rekreacyjne, zagospodarowanie terenu, ławki siłownie terenowe, pomniki, wieże kwiatowe, śmietniki podesty, oświetlenie, lampy, solary, tablice informacyjne witacze, fontanny i inne pod warunkiem, że nie zostały ubezpieczone w systemie na sumy stałe, z limitem odpowiedzialności do 100 tys. zł. Ponadto ubezpieczeniem objęto oświetlenie, sygnalizację świetlną, znaki drogowe, infrastrukturę tramwajową do kwoty 500 tys. zł oraz elementy zieleni, nasadzenia wieloletnie, drzewa, krzewy kwiaty do wartości 10 tys. zł.

(akta kontroli str. 20-49)

6. Dla realizacji celów kontroli z Komendy Głównej Policji<sup>18</sup> pozyskano zestawienie zdarzeń drogowych<sup>19</sup>, w wyniku których uszkodzone lub zniszczone zostały „omid” oraz wykorzystano prowadzoną w ZDM „Ewidencję uszkodzeń oświetlenia i sygnalizacji”, która za lata 2017 – 2020 zawierała łącznie 52 sprawy, w tym 21 kosztowych, 30 bezkosztowych oraz jedna sprawa w toku a także ewidencję uszkodzeń obiektów inżynierskich, za lata 2017 – 2020 zawierającą pięć pozycji: dwie w 2019 r. i trzy w 2020 r.

Szczegółowym badaniem objęto 40 zdarzeń drogowych, w wyniku których uszkodzeniu lub zniszczeniu uległy „omid”, w tym:

- 21 zdarzeń drogowych z zestawienia uzyskanego z KGP: [wszystkie 17 zdarzeń, wskutek których poniesiono koszty<sup>20</sup> na naprawę uszkodzeń i zniszczeń „omid”, (w tym sfinansowane: ze środków własnych – 13 przypadków, z polisy sprawcy zdarzenia lub polisy ubezpieczenia mienia ZDM – cztery przypadki); oraz cztery zdarzenia drogowe, w wyniku których nie poniesiono kosztów naprawy „omid” (naprawa została dokonana siłami własnymi ZDM<sup>21</sup>)];

---

oznakowania pionowego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego odnotowywana jest w raportach dziennych, sporządzanych przez pracowników wykonujących czynności naprawcze.

<sup>15</sup> Np. dzienniki objazdu dróg, przeglądu obiektów miejskiej infrastruktury drogowej.

<sup>16</sup> Np. punkt informacyjny, telefon, e-mail.

<sup>17</sup> Na wszystkie lata kontrolowanego okresu, wykupione w Towarzystwie Ubezpieczeń i Reasekuracji „Warta” S.A.

<sup>18</sup> Dalej: KGP.

<sup>19</sup> Wykaz zdarzeń drogowych z uszkodzeniami infrastruktury (m.in. słupy energetyczne i telefoniczne, maszty oświetleniowe, urządzenia drogowe, w tym urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego), powstałymi w wyniku najechania na słup, znak lub barierę ochronną), które miały miejsce na obszarze Miasta Grudziądz i zostały zaewidencjonowane w policyjnym Systemie Ewidencji Wypadków i Kolidacji (SEWIK).

<sup>20</sup> Zdarzenia w których koszt naprawy wyniósł co najmniej 100 zł.

<sup>21</sup> Z uwagi na fakt, że uszkodzenia miały wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego: a) uszkodzeniu uległa obudowa, słupek i znak na wysepce rozdzielającej drogę; b) uszkodzeniu uległo ogrodzenie (plotek) wzdłuż torów tramwajowych; c) przekrzywiony słup oświetleniowy; d) przekrzywiony słupek od znaku drogowego, brak znaku; e) przekrzywiony słup oświetleniowy.

- 18 zdarzeń drogowych odnotowanych w „Ewidencji uszkodzeń oświetlenia i sygnalizacji”, w skutek których ZDM poniósł koszty naprawy uszkodzeń i zniszczeń „omid”;
- jedno zdarzenie odnotowane w ewidencji uszkodzeń obiektów inżynierskich.

Uszkodzenia dotyczyły: w 13 przypadkach słupów oświetleniowych i lamp, w 10 sygnalizatorów, w pięciu – barier wygradzających lub energochłonnych, w 11 znaków drogowych i słupków, na których były one umocowane, w jednym elemencie wiaduktu.

W trzech przypadkach z badanej próby nie naprawiono uszkodzeń<sup>22</sup>. W pozostałych 37 przypadkach napraw dokonano w terminie od: w dniu powstania szkody<sup>23</sup> do 356<sup>24</sup> dni od momentu wystąpienia zdarzenia. 16<sup>25</sup> napraw dokonano w przeciągu jednego miesiąca, pięciu<sup>26</sup> w ciągu dwóch miesięcy, czterech<sup>27</sup> w ciągu pół roku, a pozostałe 12<sup>28</sup> napraw dokonano w terminie od 191 do 356 dni. Średni czas naprawy wyniósł 112 dni.

W 13<sup>29</sup> sprawach, termin od dnia uszkodzenia „omid” do dnia naprawy wynosił od 140 do 356 dni. Analiza tych przypadków wykazała, że główną przyczyną była procedura wyboru wykonawcy napraw uszkodzeń, która trwała od 105 do 289 dni. Dyrektor podała, że ze względu na różnorodność montowanych urządzeń, przygotowanie zapytania ofertowego wymagało dokładnego sprawdzenia i określenia parametrów uszkodzonych urządzeń, co wydłużało czas wyłonienia wykonawcy robót.

(akta kontroli str. 54-58, 41-43, 432-433, 462-466)

Przeprowadzone oględziny czterech naprawionych obiektów miejskiej infrastruktury drogowej w badanej próbie zidentyfikowanych przez Zarząd zdarzeń drogowych potwierdziły skuteczność podejmowanych działań w zakresie usuwania skutków uszkodzeń lub zniszczeń. Ustalony stan faktyczny był zgodny z dokumentacją powykonawczą oraz z obowiązującym projektem organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 431)

7. W Zarządzie nie stwierdzono udokumentowanych działań mających na celu bieżące pozyskiwanie danych o uszkodzeniach lub zniszczeniach obiektów miejskiej infrastruktury drogowej. Dyrektor podała, że dane te pozyskiwano w wyniku kontrolnych objazdów ulic oraz przyjmowania zgłoszeń od służb miejskich i mieszkańców.

Na stronie internetowej ZDM umieszczono odnośniki<sup>30</sup> oraz numery telefonów, za pomocą których istniała możliwość zgłoszenia uszkodzeń nawierzchni jezdni lub chodnika, awarii sygnalizacji świetlnej, awarii oświetlenia ulicznego oraz innych nieprawidłowości w pasie drogowym.

Funkcjonariusze Komendy Miejskiej Policji w Grudziądzu w okresie objętym kontrolą przekazywali z urzędu informacje do ZDM odnośnie uszkodzonej infrastruktury drogowej w tym w wyniku zdarzeń drogowych. W roku 2017 przesłano 34

<sup>22</sup> O czym w dalszej części wystąpienia.

<sup>23</sup> Sprawa nr 13.

<sup>24</sup> Sprawa nr 30.

<sup>25</sup> Sprawy nr 4 - 17, 19, 23.

<sup>26</sup> Sprawy nr 2, 22, 31, 34 – 35.

<sup>27</sup> Sprawy nr 27, 33, 37, 39.

<sup>28</sup> Sprawy nr 1, 3, 21, 24 - 26, 28 - 30, 32, 36, 38.

<sup>29</sup> Wyłączono sprawę nr 21 - pierwotnie poprzestano na pionowaniu słupa. Po okresie zimowym uznano, że wymagana jest naprawa, którą wykonano bez zbędnej zwłoki.

<sup>30</sup> <https://zdm-grudziadz.pl/zdm/zglosawarie.html>; <https://zdm-grudziadz.pl/zdm/zgaszanie-awarii-owietlenia.html>

wystąpienia, w roku 2018 – 28; w roku 2019 – 40, a w 2020 r. - 46 wystąpień. W zależności od charakteru zdarzenia drogowego wystąpienia do Zarządu zawierały informacje dotyczące uszkodzonej infrastruktury, miejsca wystąpienia szkody, jednak nie zawsze zawierały pełne dane sprawcy uszkodzenia infrastruktury drogowej. W latach 2017 - 2020 z Komendy Miejskiej Policji w Grudziądzu do Sądu Rejonowego w Grudziądzu skierowano cztery wnioski o ukaranie sprawców wykroczeń, w wyniku których uszkodzeniu lub zniszczeniu uległy elementy infrastruktury drogowej. W dwóch przypadkach zarejestrowanych w 2020 r. poinformowano ZDM o sprawach które zakończyły się: 1) skierowaniem sprawy do Sądu Rejonowego w Grudziądzu; 2) odstąpieniem od skierowania sprawy do sądu z powodu ukarania sprawcy mandatem karnym.

(akta kontroli str. 50-53, 62-66)

**8.** W Zarządzie nie prowadzono centralnej ewidencji zdarzeń w pasie drogowym, w wyniku których uszkodzeniu uległy „omid”. Dyrektor wyjaśniła, że takie ewidencje prowadzą pracownicy odpowiedzialni za nadzór nad stanem technicznym oraz identyfikacją i odtworzeniem uszkodzeń infrastruktury drogowej:

- Inspektor w Dziale Utrzymania i Obsługi Pasa Drogowego prowadził rejestr „Uszkodzeń oświetlenia i sygnalizacji”. Za 2017 r. rejestr zawierał siedem spraw (trzy kosztowe<sup>31</sup> i cztery bezkosztowe<sup>32</sup>); za 2018 – 14 (cztery kosztowe i 10 bezkosztowych), za 2019 – 11 (sześć kosztowych i pięć bezkosztowych), a za 2020 – 20 (osiem kosztowych, 11 bezkosztowych i jedna w trakcie realizacji).
- Inspektor w Sekcji Inżynierii Ruchu gromadził „Raporty dzienne” z wykonanych napraw „omid” wykonanych przez pracowników ZDM.
- Inspektor w Sekcji Utrzymania Pasa Drogowego prowadziła ewidencję uszkodzeń obiektów inżynierskich, która za lata 2017 – 2020 zawierała pięć pozycji: dwie w 2019 r. i trzy w 2020 r.

(akta kontroli str. 50-53, 247-343, 346-391, 435-436)

**9.** Szczegółowa analiza 40<sup>33</sup> zdarzeń w wyniku których uszkodzeniu uległy „omid” wykazała, że w trzech przypadkach nie dokonano napraw stwierdzonych uszkodzeń. Dotyczyło to:

1) Zdarzenia drogowego z 20 grudnia 2019 r., w wyniku którego uszkodzeniu uległy przesła bariery wygradzającej w ciągu pieszo- jezdni ulicy Chełmińskiej, przy skrzyżowaniu z ulicą Tytoniową.

Dyrektor podała, że Zarząd nie przystąpił do uzupełniania uszkodzonych barier wygradzających ze względu na fakt, że miały one zostać wymienione w całym ciągu ulicy Chełmińskiej w ramach modernizacji sieci tramwajowej. Postępowanie przetargowe na dzień zdarzenia było w toku (ogłoszenie przetargu 4 listopada 2019 r.).

2) Zdarzenia drogowego z 12 listopada 2019 r., w wyniku którego uszkodzeniu uległa bariera ochronna w obrębie skrzyżowania ulicy Chełmińskiej z ulicą Gdyńską.

Dyrektor podała, że barierę poddano oględzinom i stwierdzono brak konieczności wymiany uszkodzonego elementu bariery energochłonnej.

3) Zdarzenia drogowego z 16 stycznia 2019 r., w wyniku którego uszkodzeniu uległa belka skrajna wiaduktu przy ul. Peszkowskiego.

<sup>31</sup> Naprawa wymagała poniesienia wydatków.

<sup>32</sup> Naprawa została dokonana siłami własnymi.

<sup>33</sup> Opisanym w pkt 6.

Inspektor Działu Utrzymania i Obsługi Pasa Drogowego podała, że uszkodzenia nie naprawiono z uwagi na trudności ze znalezieniem wykonawcy, który ma wiedzę i doświadczenie w zakresie napraw zaprawami PCC stosowanymi w mostownictwie. Pod koniec 2020 r. ZDM podjął współpracę z nowym, lokalnym podmiotem zewnętrznym i aktualnie ustalono prawdopodobny termin wykonania prac na lipiec 2021 r.

(akta kontroli str. 241-343, 392-433, 437-455, 456)

**10.** W przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub zniszczeń obiektów infrastruktury drogowej nienależących do Zarządu, pracownik ZDM informował zarządzających tą infrastrukturą o uszkodzeniach lub zniszczeniach. Taka sytuacja wystąpiła w kontrolowanym okresie czterokrotnie. W trzech przypadkach poinformowano Energa Oświetlenie oraz w jednym przypadku Urząd Miejski w Grudziądzu.

(akta kontroli str. 50-53, 206-240)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

**OCENA CZĄSTKOWA**

NIK pozytywnie ocenia fakt zawarcia w regulaminie organizacyjnym Zarządu zadań zarządcy dróg wynikających z UoDP, a także zobowiązanie pracowników ZDM do określonych działań, co świadczy o przygotowaniu organizacyjnym i kadrowym do realizacji zadań związanych z identyfikacją oraz odtwarzaniem uszkodzonej lub zniszczonej miejskiej infrastruktury drogowej. Informacje o takich zdarzeniach pozyskiwano głównie w wyniku objazdów ulic oraz danych uzyskanych z Policji. Zapewniono także możliwość pozyskiwania informacji i danych o tych zdarzeniach bezpośrednio od sprawców lub innych osób poprzez udostępnienie na stronie internetowej ZDM stosownych instrukcji. W Zarządzie nie posiadano centralnej ewidencji uszkodzeń „omid”, jednak dane takie zawarte były w ewidencjach prowadzonych przez pracowników właściwych sekcji. Pozytywnie ocenia się także fakt informowania o uszkodzeniu lub zniszczeniu, właścicieli lub zarządzających obiektami nie należącymi do ZDM. W kontrolowanym okresie odtwarzano uszkodzoną lub zniszczoną infrastrukturę drogową lub podejmowano działania w takim celu.

## **2. Dochodzenie należności od sprawców zdarzeń drogowych w związku z uszkodzeniami lub zniszczeniami miejskiej infrastruktury drogowej.**

Opis stanu  
faktycznego

1. Zgodnie z § 11 ust. 1 pkt 16 regulaminu organizacyjnego ZDM, do zadań Sekcji Obsługi Pasa Drogowego w Dziale Utrzymania i Obsługi Pasa Drogowego należała m.in. współpraca z ubezpieczycielem w sprawach należnych odszkodowań związanych z majątkiem Zarządu. Dyrektor podała, że celem pozyskania niezbędnych danych dotyczących sprawcy zniszczeń miejskiej infrastruktury drogowej odpowiedzialni za ten zakres obowiązków służbowych pracownicy, w ramach posiadanych kompetencji wysyłają zapytania do Policji lub Straży Miejskiej o wskazanie osoby odpowiedzialnej za zdarzenie. W Zarządzie dochodzeniem należności z tytułu uszkodzeń lub zniszczeń „omid” oraz występowaniem do Policji o dane sprawcy zajmowało się dwóch inspektorów.

(akta kontroli str. 3-5, 67-70, 72-122, 241-343, 434)

2. W ZDM do 20 kwietnia 2021 r. nie opracowano pisemnych procedur i trybów postępowania w sprawie dochodzenia od zidentyfikowanych jak i niezidentyfikowanych sprawców należności za uszkodzone lub zniszczone objekty



miejskiej infrastruktury drogowej. Dyrektor podała, że ramowy sposób postępowania w takich przypadkach został pracownikom przekazany ustnie, w formie polecenia służbowego, którego wykonanie stanowi składową ich obowiązków służbowych. Od 21 kwietnia 2021 r. w ZDM obowiązywało Zarządzenie nr 2/ZDM/21 Dyrektora ZDM w sprawie: wdrożenia zasad i trybu postępowania podczas dochodzenia należności od sprawców zdarzeń drogowych, w wyniku których uszkodzeniu lub zniszczeniu uległa miejska infrastruktura drogowa. Zgodnie z § 2 pkt 4 czynności pracowników Zarządu mające na celu zgromadzenie wszelkiej niezbędnej dokumentacji umożliwiającej wykazanie zasadności i wysokości roszczeń Zarządu związanych z dochodzeniem odszkodowania za uszkodzone lub zniszczone mienie winny być ukończone przed upływem trzech miesięcy od dnia powzięcia informacji o zdarzeniu.

(akta kontroli str. 67-70, 467-468)

3. Zgodnie z informacją ZDM, w okresie objętym kontrolą Zarząd zidentyfikował łącznie 652 zdarzenia drogowe, w wyniku których doszło do uszkodzenia lub zniszczenia obiektów miejskiej infrastruktury drogowej. W 2017 r. zarejestrowano 150 takich zdarzeń, w tym w 14 przypadkach ustalono sprawcę zdarzenia, a w latach 2018 – 2020 odpowiednio: 189 zdarzeń (w 10 przypadkach ustalono sprawcę zdarzenia), 153 zdarzenia (w 18 przypadkach ustalono sprawcę zdarzenia) i 160 zdarzeń (w 15 przypadkach ustalono sprawcę zdarzenia).

(akta kontroli str. 6)

4. Zgodnie z informacją ZDM, w latach 2017 – 2020 łączne koszty napraw uszkodzonych lub zniszczonych „omid” wyniosły łącznie 192,3 tys. zł, w tym: w 2017 r. – 37,2 tys. zł; w 2018 r. – 38,4 tys. zł; w 2019 r. – 40,3 tys. zł i w 2020 r. – 76,4 tys. zł. Naprawy te były pokrywane z trzech źródeł:

- ze środków własnych ZDM<sup>34</sup> – 24,2 tys. zł – usunięto uszkodzenia w ramach 604 zdarzeń drogowych,
- z polisy OC sprawców zdarzeń drogowych – 110,1 tys. zł – 13 zdarzeń,
- polisy ubezpieczeniowej majątku Zarządu – 58,0 tys. zł – dziewięć zdarzeń.

W wyniku działań windykacyjnych<sup>35</sup> uzyskano w poszczególnych latach kontrolowanego okresu odpowiednio 86,5%; 34,3%; 59,8% oraz 53,2% należności – średnio 58,5%.

(akta kontroli str. 71, 469-471)

5. Zarząd posiadał polisy ubezpieczeniowe<sup>36</sup> obejmujące uszkodzenia lub zniszczenia miejskiej infrastruktury drogowej, co zostało opisane w obszarze I niniejszego wystąpienia. Koszt polisy za 2017 r. wyniósł ogółem 194,5 tys. zł; w tym w zakresie mienia zarządzanego przez ZDM – 47,5 tys. zł. W kolejnych latach kontrolowanego okresu analogicznie: w 2018 r. – 213,5 tys. zł i 47,5 tys. zł; w 2019 r. – 220,3 tys. zł i 47,4 tys. zł i w 2020 r. – 354,8 tys. zł i 30,7 tys. zł.

(akta kontroli str. 20-49)

6. W okresie objętym kontrolą Zarząd nie występował do sądu z pozwami o naprawienie szkody spowodowanej w miejskiej infrastrukturze drogowej.

(akta kontroli str. 67-70)

<sup>34</sup> Pod pojęciem „środki własne” ujęte zostały środki, które Zarząd posiadał w planie finansowym jednostki.

<sup>35</sup> Rozumianych jako odzyskiwanie należności za uszkodzone lub zniszczone mienie z polisy sprawcy.

<sup>36</sup> W całym kontrolowanym okresie, wykupione w Towarzystwie Ubezpieczeń i Reasekuracji „Warta” S.A.

7. Na podstawie badania próby 40 zdarzeń drogowych<sup>37</sup>, ustalono, że:
- w 14 przypadkach pozyskano środki na naprawę uszkodzeń i zniszczeń „omid” z polisy OC sprawcy<sup>38</sup>,
  - w dziewięciu przypadkach koszt naprawy uszkodzeń i zniszczeń „omid” został sfinansowany z polisy ubezpieczeniowej mienia ZDM<sup>39</sup>,
  - w 13 przypadkach koszt naprawy uszkodzeń i zniszczeń „omid” został sfinansowany ze środków własnych<sup>40</sup>,
  - w czterech przypadkach uszkodzenia usunięto bezkosztowo<sup>41</sup>,

Ponadto ustalono, że w 21 przypadkach<sup>42</sup> Zarząd występował do Komendy Miejskiej Policji w Grudziądzu z wnioskiem o udostępnienie danych osobowych sprawcy uszkodzeń lub zniszczeń „omid”. Pozostałe 19 przypadków dotyczyło: czterech spraw, w których uszkodzenia „omid” usunięto bezkosztowo, 13 spraw, w których naprawy uszkodzeń zostały sfinansowane ze środków własnych, jednego zdarzenia drogowego, którego sprawca sam zgłosił uszkodzenie „omid” i podał swoje dane<sup>43</sup>, jednej sprawy, w której sprawca nie został ustalony<sup>44</sup>.

Spośród 13 spraw sfinansowanych ze środków własnych, w trzech<sup>45</sup> sprawach ZDM dysponował danymi sprawcy. W 10 przypadkach ZDM nie posiadał takich danych i nie wystąpił do tego organu o przekazanie tych informacji.

(akta kontroli str. 54-58, 432-433, 457-461)

Z dziewięciu<sup>46</sup> napraw sfinansowanych z polisy ZDM, w jednym przypadku sprawca uszkodzenia „omid” był znany<sup>47</sup>.

(akta kontroli str. 54-58, 241-343, 392-430, 432-433)

W 21<sup>48</sup> przypadkach sfinansowania naprawy uszkodzenia „omid” z polisy OC sprawcy (12) oraz z polisy ubezpieczenia mienia ZDM (dziewięć), czas od momentu naprawy do momentu sporządzenia wniosku o zwrot odszkodowania wyniósł od 1 do 879 dni. Z tym, że w czterech<sup>49</sup> przypadkach czas ten wynosił od jednego do sześciu dni, w sześciu<sup>50</sup> od 59 do 171 dni, w czterech<sup>51</sup> od 274 do 342 dni, w siedmiu<sup>52</sup> przypadkach od 406 do 879 dni.

(akta kontroli str. 72-122, 241-343, 392-429, 432-433)

8. Spośród 40 zbadanych spraw w 23 przypadkach ZDM wnioskował do ubezpieczyciela<sup>53</sup> o zwrot kosztów naprawy uszkodzonych „omid”. W czterech przypadkach ubezpieczyciel sprawcy zdarzenia wypłacił mniejszą od wnioskowanej kwotę odszkodowania: (1) zdarzenie z 18 sierpnia 2017 r. na ul. Chełmińska-Włodka – wnioskowano o 4,3 tys. zł, otrzymano 3,5 tys. zł, (2) zdarzenie z 18 czerwca

<sup>37</sup> Opisanych w pkt 6 w obszarze I.

<sup>38</sup> Na łącznie 110 983,72 zł. W 13 przypadkach dokonano napraw, w jednym nie.

<sup>39</sup> Na łącznie 58 004,29 zł.

<sup>40</sup> Na łącznie 2 490 zł. Koszt naprawy wahał się od 100 zł (7 przypadków), 150 (jeden), 200 (trzy), 500 (jeden) i 540 (jeden). W 2017 r. wydatkowano 940 zł; w 2018 r. – 200 zł; w 2019 r. – 200 zł; w 2020 r. – 1 150 zł.

<sup>41</sup> Własnymi siłami.

<sup>42</sup> Wszystkie dotyczyły uszkodzeń ostatecznie sfinansowanych z polisy OC.

<sup>43</sup> Naprawa sfinansowana z polisy OC sprawcy.

<sup>44</sup> Naprawa sfinansowana z polisy OC ZDM.

<sup>45</sup> Sprawy nr 8, 9 i 16

<sup>46</sup> W ośmiu ZDM nie dysponował danymi sprawcy.

<sup>47</sup> Sprawy nr 30 – koszt 1 966,52 zł.

<sup>48</sup> Na 23 ogółem sfinansowanych z polisy OC. Wyłączono dwie sprawy: nr 36, gdzie odszkodowanie uzyskano jeszcze przed naprawą, nr 40 - odszkodowanie uzyskano, ale uszkodzeń nie usunięto – planowane jest w 2021 r.

<sup>49</sup> Sprawy nr 21, 25, 38, 39.

<sup>50</sup> Sprawy nr 3, 23, 30, 32, 35, 37.

<sup>51</sup> Sprawy nr 2, 22, 33, 34.

<sup>52</sup> Sprawy nr 1, 24, 26-29, 31.

<sup>53</sup> W 14 przypadkach z polisy sprawcy, a w pozostałych dziewięciu z polisy ZDM.

2018 r., ul. Parkowa (Wigury) – wnioskowano o 8,1 tys. zł, otrzymano 4,5 tys. zł, (3) zdarzenie z 29 czerwca 2020 r. ul. Peszkowskiego – wnioskowano o 12,1 tys. zł, otrzymano 8,0 tys. zł, (4) zdarzenie z 16 stycznia 2019 r. uszkodzenie wiaduktu na ulicy Południowej – wnioskowano o 9,2 tys. zł, otrzymano 7,5 tys. zł.

W wyniku prowadzonej korespondencji w dwóch<sup>54</sup> przypadkach uzyskano pozostałą część odszkodowania, w jednym<sup>55</sup> ubezpieczyciel poinformował, że pozostałą część odszkodowania wypłaci po przedstawieniu faktury VAT. Jedna sprawa<sup>56</sup> pozostawała w toku.

(akta kontroli str. 241-246, 434)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Niepodjęcie w przypadku 10<sup>57</sup> (25%) spośród 40 zdarzeń drogowych z badanej próby, w wyniku których doszło do uszkodzenia lub zniszczenia „omid”, działań zmierzających do ustalenia danych sprawców tych zdarzeń oraz numerów polis dokumentujących zawarcie przez nich umów obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów, w tym w szczególności niewystąpienie do KMP o udostępnienie tych danych.

Skutkiem braku tych działań było niedochodzenie od sprawców ww. zdarzeń drogowych należnych odszkodowań z tytułu naprawienia szkód w mieniu pozostającym w zarządzie ZDM i pokrycie wydatków na naprawienie szkody ze środków własnych. Zdaniem NIK, wydatkowanie środków własnych w łącznej kwocie 2.090,00 zł w sytuacjach, w których istniała realna możliwość pokrycia kosztów naprawy z innych źródeł (w szczególności ze środków sprawców lub odszkodowań wypłaconych przez zakłady ubezpieczeń, z którymi sprawcy mieli zawarte umowy w zakresie OC posiadaczy pojazdów) było działaniem niegospodarnym.

Dyrektor wyjaśniła, że w tych sprawach Zarząd nie występował o zwrot kosztów naprawy uszkodzonych lub zniszczonych „omid” ze względu na niską wartość tych kosztów, a usuwanie skutków zniszczeń „omid” wykonywane było przez etatowych pracowników ZDM z wykorzystaniem materiałów zakupionych w różnym przedziale czasu, w tym z materiałów rozbiórkowych, których stan pozwalał na ponowne zabudowanie (m. in. barierek wygradzających – ostatnia dostawa tego typu materiału do ZDM miała miejsce w roku 2014), wykazane usterki usuwane były niezwłocznie przy wykorzystaniu materiałów magazynowanych w siedzibie jednostki.

(akta kontroli str. 432-433, 457-461)

2. Niepodjęcie w przypadku 13 (32,5%) spośród 40 zdarzeń z badanej próby działań zmierzających do wyegzekwowania od sprawców uszkodzeń lub zniszczeń miejskiej infrastruktury drogowej lub od ich ubezpieczycieli zwrotu kosztów naprawy uszkodzeń lub zniszczeń tej infrastruktury<sup>58</sup>. Bezczynność w tym zakresie stanowiła naruszenie art. 42 ust. 5 ustawy o finansach publicznych, zgodnie z którym jednostki sektora finansów publicznych są obowiązane do ustalania przypadających im należności pieniężnych, w tym mających charakter cywilnoprawny, oraz terminowego

<sup>54</sup> 1. Zdarzenie z 18 sierpnia 2017 r. na ul. Chełmińska-Włodka. 2. Zdarzenie z 29 czerwca 2020 r. ul. Peszkowskiego.

<sup>55</sup> Zdarzenie z 16 stycznia 2019 r. uszkodzenie wiaduktu na ulicy Południowej.

<sup>56</sup> Zdarzenie z 18 czerwca 2018 r., ul. Parkowa (Wigury).

<sup>57</sup> Sprawy nr 4-7, 10-15.

<sup>58</sup> Roczne koszty napraw uszkodzonej lub zniszczonej miejskiej infrastruktury drogowej w latach 2017-2020 wynosiły odpowiednio 940 zł, 200 zł, 200 zł i 1 150 zł. Łącznie 2 490 zł.

podejmowania w stosunku do zobowiązanych czynności zmierzających do wykonania zobowiązania.

Zgodnie z wyjaśnieniami Dyrektor ZDM, przyczyny była tożsamy z podanymi w nieprawidłowości nr 1.

(akta kontroli str. 432-433, 457-461)

3. W 11 przypadkach<sup>59</sup> sfinansowania naprawy uszkodzeń „omid” z polisy OC sprawcy (siedem) oraz ZDM (cztery), na łączną kwotę 64,8 tys. zł, czas od momentu dokonania naprawy do momentu sporządzenia wniosku o zwrot odszkodowania do ubezpieczyciela wyniósł od 274 do 879 dni.

Ustalenia kontroli wskazują, że w ZDM przyjęto niesformalizowaną procedurę odzyskiwania odszkodowania z polisy OC, w której po stwierdzeniu uszkodzeń „omid”, występowano do Policji o dane sprawcy, równocześnie wszczynano postępowanie w celu wyboru wykonawcy, dokonywano jego wyboru i podpisywano umowę, a wykonane prace odbierano protokołem odbioru. Po wystawieniu przez wykonawcę faktury, zgłaszano roszczenie do ubezpieczyciela ZDM lub sprawcy załączając m.in. notatkę z Policji i fakturę.

(akta kontroli str. 241-343, 432-433)

Dyrektor wyjaśniła, że dokumenty odnośnie odszkodowań za uszkodzone mienie składano w terminach zgodnych z art. 819 Kodeksu Cywilnego<sup>60</sup>. Wszystkie sprawy w zakresie wskazanym w piśmie zostały rozpatrzone pozytywnie i skutecznie odzyskiwano środki finansowe za uszkodzone mienie z polisy sprawcy lub z polisy Zarządu.

(akta kontroli str. 462-466)

Najwyższa Izba Kontroli ocenia takie działanie jako nierzetelne i zauważa, że w 10 przypadkach, ZDM wystąpił do ubezpieczyciela dopiero w 2021 r., w tym w dziewięciu przypadkach już po powzięciu informacji o kontroli NIK w ZDM. Sama niesformalizowana procedura nie była skomplikowana i polegała jedynie na zebraniu stosownych dokumentów (które ZDM posiadał) i opracowaniu wniosku do ubezpieczyciela. Takie działanie spowodowało, że w poszczególnych latach Zarząd sfinansował te naprawy ze środków własnych w wysokości: w 2017 - 7 844,14 zł; w 2018 – 24 808,46 zł; w 2019 – 23 998,14 zł i w 2020 – 8 210,85 zł. Należy zaznaczyć, że ubezpieczyciele nie stawiali przeszkód i dokonywali wypłat odszkodowania w wymienionych przypadkach w terminie od jednego do pięciu dni (siedem spraw), od 14 do 16 dni (dwie sprawy) i od 41 do 49 dni (dwie sprawy).

Potrzebę sformalizowania takiej procedury zauważono w Zarządzie i jeszcze na etapie kontroli NIK, wdrożono zarządzenie Dyrektora ZDM, określające zasady oraz terminy wszczęcia postępowania w sprawach uszkodzenia mienia oraz zgłoszeń do ubezpieczyciela.

Zgodnie z art. 19 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych<sup>61</sup>, poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń. Natomiast zgodnie z art. 42 ust. 5 ustawy o finansach publicznych, jednostki sektora finansów publicznych są obowiązane do ustalania przypadających im należności pieniężnych, w tym

<sup>59</sup> Sprawy nr 1, 2, 22, 24, 26, 27, 28, 29, 31, 33, 34. W pozostałych od 1 do 171 dni.

<sup>60</sup> Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny, Dz. U. z 2020 r. poz. 1740.

<sup>61</sup> Dz.U. z 2019 r. poz. 2214 ze zm. Dalej: „ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych”.

mających charakter cywilnoprawny, oraz terminowego podejmowania w stosunku do zobowiązanych czynności zmierzających do wykonania zobowiązania. Natomiast z art. 5 ust. 2 pkt 6 tej ustawy wynika, że dochodami publicznymi są odszkodowania należne jednostkom sektora finansów publicznych. Ww. działania należy uznać jako niegospodarne, bowiem ZDM, będąc do tego zobowiązany i posiadając stosowne możliwości nie dochodził terminowo ww. należności w łącznej kwocie 64,8 tys. zł. W 10 przypadkach środki te uzyskano dopiero w 2021 r. (od 19 stycznia do 9 marca), a w jednym 22 marca 2018 r.<sup>62</sup>

#### OCENA CZĄSTKOWA

Pomimo, że w regulaminie organizacyjnym ZDM ujęto zadanie dotyczące współpracy z ubezpieczycielem w sprawach należnych odszkodowań związanych z majątkiem Zarządu, w ocenie NIK w sposób niewystraszający realizowano to zadanie. Ustalenia kontroli wskazują, że procedura taka trwała w skrajnym przypadku nawet ponad 800 dni i w ocenie Izby nie była niczym uzasadniona, a dodatkowo spowodowała konieczność finansowania niektórych napraw środkami własnymi. Przyczyną mógł być brak pisemnej, sformalizowanej procedury postępowania w takich sytuacjach, którą opracowano i wdrożono dopiero w trakcie kontroli NIK. NIK pozytywnie ocenia działania Zarządu mające na celu uzyskanie pełnej kwoty odszkodowania w sytuacjach wypłaty przez ubezpieczyciela tylko jego części. Przez cały kontrolowany okres Zarząd posiadał polisy OC, z których finansował naprawy w sytuacjach, gdy sprawca nie był znany lub gdy występowały trudności z pozyskaniem środków z innych źródeł. NIK negatywnie ocenia natomiast niewystąpienie do Policji o dane sprawcy udzkodzeń „omid” w 10 sprawach oraz niepodjęcie działań zmierzających do wyegzekwowania od sprawców uszkodzeń lub zniszczeń miejskiej infrastruktury drogowej lub od ich ubezpieczycieli zwrotu kosztów naprawy tej infrastruktury.

## IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące uwagi i wnioski:

Uwagi Na 37 przypadków napraw w zakresie „omid”, w czterech przypadkach dokonano ich w czasie od dwóch do sześciu miesięcy, a w 12 - od 191 do 356 dni. Główną przyczyną była procedura wyboru wykonawcy napraw uszkodzeń, która trwała od 105 do 289 dni. W ocenie NIK wskazuje to na potrzebę podjęcia działań organizacyjnych mających na celu skrócenie do minimum czasu przeznaczonego na wybór wykonawcy napraw.

Wnioski

1. Podejmowanie działań zmierzających do ustalenia danych sprawców uszkodzeń lub zniszczeń miejskiej infrastruktury drogowej oraz numerów polis dokumentujących zawarcie przez nich umów obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej.
2. Podejmowanie działań zmierzających do wyegzekwowania od sprawców uszkodzeń lub zniszczeń miejskiej infrastruktury drogowej lub od ich ubezpieczycieli zwrotu kosztów naprawy tej infrastruktury.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

<sup>62</sup> Sprawa nr 22 z 24 marca 2017 r.

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

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 Bydgoszczy. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie 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.

Bydgoszcz, 7 maja 2021 r.

Kontroler  
(-) Artur Gackowski  
główny specjalista  
kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Bydgoszczy  
p.o. Dyrektor  
(-) Tomasz Sobecki