



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Bydgoszczy

LBY.410.002.02.2021

Pan  
Rafał Wiewiórski  
Dyrektor  
Miejskiego Zarządu Dróg  
w Toruniu  
ul. Grudziądzka 159  
87-100 Toruń

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

## I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Miejski Zarząd Dróg w Toruniu <sup>1</sup> ul. Grudziądzka 159, 87-100 Toruń
Kierownik jednostki kontrolowanej	Rafał Wiewiórski, Dyrektor MZD <sup>2</sup> , od 15 lutego 2016 r.
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
Kontrolerzy	1. Karol Sobieszczyk, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr LBY/21/2021 z 11 lutego 2021 r. 2. Karolina Lahutta, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr LBY/22/2021 z 11 lutego 2021 r.  (akta kontroli str.1-4)

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

### OCENA OGÓLNA

W okresie objętym kontrolą MZD wdrożył procedury mające na celu identyfikowanie zdarzeń drogowych skutkujących uszkodzeniami miejskiej infrastruktury drogowej oraz pokrywanie kosztów jej odtworzenia ze środków innych niż budżetowe. Przyjęte w MZD rozwiązania w odniesieniu do oznakowania pionowego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego okazały się jednak nie w pełni skuteczne. W związku z niepowiązaniem powstałych uszkodzeń ze zdarzeniami drogowymi, w 10 przypadkach na łączną kwotę 10,8 tys. zł MZD nie dochodził należności tytułem zwrotu wydatków poniesionych na naprawę z polis sprawców lub z polisy majątkowej. Kontrola wykazała ponadto pojedyncze przypadki, w których nie doszło do pełnego odtworzenia zniszczonej miejskiej infrastruktury drogowej, jak również sytuacje, w których pełnomocnictwo do reprezentowania MZD przed ubezpieczycielem podpisała osoba nieupoważniona.

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

<sup>2</sup> Dalej: „Dyrektor”.

<sup>3</sup> Czynności kontrolne w jednostce zakończono 23 kwietnia 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.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe<sup>6</sup> kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1.1. Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym MZD z 1 września 2014 r.<sup>7</sup> do zakresu działania Zarządu należała realizacja zadań związanych z utrzymaniem i rozwojem układu drogowego, organizacją ruchu i oświetleniem ulicznym. Zakres ten obejmował: planowanie, budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich. W Regulaminie nie wyodrębniono wprost zadań w zakresie identyfikacji uszkodzeń lub zniszczeń obiektów miejskiej infrastruktury drogowej powstałych w wyniku zdarzeń drogowych oraz zasad ich odtwarzania.

Według Dyrektora, mieściły się one w zadaniu wymienionym w Regulaminie, polegającym na utrzymaniu nawierzchni dróg, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą. Jego realizacja należała do obowiązków Działu Utrzymania i Ewidencji Ulic, w szczególności pracowników zatrudnionych na stanowiskach: ds. Nadzoru Remontów, Utrzymania Dróg i Obiektów Inżynierskich<sup>8</sup>; ds. Utrzymania Sygnalizacji Świetlnej i Oświetlenia Ulic<sup>9</sup>, oraz ds. Ewidencji Ulic i Obiektów Inżynierskich<sup>10</sup>.

W badanym okresie zadania te wykonywało czterech pracowników merytorycznych, przeznaczając na to łącznie czas odpowiadający 0,28 etatu, w tym na objazdy i nadzór nad stanem infrastruktury drogowej – 0,21 etatu, na przyjmowanie zgłoszeń o zniszczonej infrastrukturze – 0,07 etatu. W latach 2017-2020 MZD nie realizowało samodzielnie prac polegających na odtwarzaniu uszkodzonej lub zniszczonej infrastruktury. Usuwanie skutków zdarzeń drogowych zlecane było wykonawcom zewnętrznym.

(akta kontroli str. 19-46, 118, 335)

1.2. W celu zapewnienia bieżącego pozyskiwania danych o uszkodzeniach lub zniszczeniach obiektów miejskiej infrastruktury drogowej MZD zorganizowało telefony interwencyjne do przyjmowania sygnałów i powiadomiło o takiej możliwości na swojej stronie internetowej<sup>11</sup>. Dodatkowo od stycznia 2020 r. szkody można było zgłaszać poprzez zapewnianą przez Gminę Miasto Toruń aplikację *Dbam o Miasto*. Najistotniejszym źródłem wiedzy o zniszczonej infrastrukturze były jednak informacje od wykonawców zamówień publicznych w zakresie: konserwacji i eksploatacji sygnalizacji świetlnej<sup>12</sup>, konserwacji i eksploatacji oświetlenia

<sup>6</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.

<sup>7</sup> Wprowadzonego zarządzeniem Prezydenta Miasta Torunia nr 271 z dnia 1 września 2014 r., dalej: „Regulamin”.

<sup>8</sup> Do zadań którego należało m.in.: (1) przeprowadzanie okresowych i specjalnych przeglądów dróg, ulic, placów i parkingów poprzez ocenę stanu technicznego nawierzchni, jezdni i chodników, (2) prowadzenie kontroli stanu oznakowania pionowego i poziomego ulic, (3) sprawowanie nadzoru inwestorskiego dla powierzonego zadania remontowego, (4) prowadzenie spraw pogotowia drogowego.

<sup>9</sup> Do zadań którego należało m.in.: (1) prowadzenie nadzoru technicznego nad remontami, inwestycjami i eksploatacją urządzeń oświetlenia ulicznego i sygnalizacji świetlnej, (2) prowadzenie kontroli, rozliczanie robót, (3) planowanie zadań inwestycyjnych i remontowych.

<sup>10</sup> Do zadań którego należało m.in. prowadzenie ewidencji zdarzeń drogowych przy współpracy Komendy Miejskiej Policji.

<sup>11</sup> <http://mzd.torun.pl/p,17,pogotowie-drogowe.html> (dostęp 5 marca 2021 r.).

<sup>12</sup> Na podstawie umowy nr 308/EU/16 z 20 grudnia 2016 r. obejmującej okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2017 r., nr 242/EU/17 z 16 listopada 2017 r. obejmującej okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2018 r., nr 198/EU/2018 z 19 listopada 2018 r. obejmującej okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 r., nr 224/EU/2019 z 5 listopada 2019 r. obejmującej okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 r.

drogowego<sup>13</sup>, utrzymania oznakowania pionowego oraz elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>14</sup>, utrzymania czystości przystanków komunikacji miejskiej<sup>15</sup>. Na podstawie zawartych umów w przypadku powstania szkody w mieniu MZD zobowiązani oni zostali m.in. do: udokumentowania szkody w raporcie dziennym lub protokole, wykonania dokumentacji fotograficznej, poinformowania o zdarzeniu wyznaczonego przedstawiciela MZD, potwierdzenia zgłoszenia szkody na druku zgłoszenia wraz z opisem rodzaju zniszczonego mienia i rozmiaru szkody.

(akta kontroli str. 18, 120, 127-277)

Informacje o uszkodzeniach lub zniszczeniach miejskiej infrastruktury drogowej w następstwie zdarzeń drogowych otrzymywano również od Policji. Współpraca ta nie została sformalizowana.

Z informacji od Komendanta Miejskiego Policji w Toruniu wynikało, że w latach 2017-2020 w przypadku, gdy wykonujący czynności policjant stwierdzał niewłaściwy stan infrastruktury drogowej sporządzana była *Notatka z ujawnionych nieprawidłowości w stanie drogi lub infrastruktury drogowej*, która z urzędu wysyłana była do właściwego miejscowo zarządcy drogi, w tym MZD<sup>16</sup>. Ponadto zgodnie z obowiązującą praktyką na bieżąco zgłaszano m.in. do Pogotowia Drogowego przypadki uszkodzenia infrastruktury drogowej mogące powodować realne zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

(akta kontroli str. 18, 120, 713-715)

MZD prowadził ewidencję zdarzeń drogowych na sieci zarządzanych dróg za pomocą systemu komputerowego WZDR<sup>17</sup>. Z bazy wszystkich zdarzeń można było wygenerować zdarzenia „najechanie na przeszkodę” – czyli zdarzenia, w których brał udział tylko jeden uczestnik. Nie jest to jednak tożsame z uszkodzeniem infrastruktury<sup>18</sup>. Nie było możliwości wyodrębnienia tylko zdarzeń skutkujących uszkodzeniem infrastruktury drogowej.

(akta kontroli str. 18)

Zgodnie z danymi przekazanymi przez MZD w okresie objętym kontrolą Zarząd zidentyfikował łącznie 304 zdarzenia drogowe, w wyniku których doszło do uszkodzenia lub zniszczenia obiektów miejskiej infrastruktury drogowej, z tego w oparciu o informacje pozyskane ze zgłoszeń – 254, w oparciu o informacje uzyskane z Policji – 41, w wyniku własnych ustaleń – 7, w oparciu o informacje uzyskane bezpośrednio od sprawcy – 2.

Podejmowane działania pozwoliły na identyfikację 97,7% zdarzeń drogowych, w wyniku których doszło do uszkodzenia lub zniszczenia obiektów miejskiej

<sup>13</sup> Na podstawie umowy nr 305/EU/15 z 15 grudnia 2015 r. obejmującej okres od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2017 r., umowy nr 180/EU/17 obejmującej okres od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2019 r. oraz umowy nr 238/EU/19 z 26 listopada 2019 r. obejmującej okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2021 r.

<sup>14</sup> Na podstawie umowy nr 27/EU/2017 z 17 stycznia 2017 r. obejmującej okres od 17 stycznia do 31 grudnia 2017 r., umowy nr 12/EU/18 z 8 stycznia 2018 r. obejmującej okres od 8 stycznia do 31 grudnia 2018 r., umowy nr 6/EU/2019 z 14 stycznia 2019 r. obejmującej okres od 14 stycznia do 31 grudnia 2019 r., umowy nr 246/EU/2019 z 29 listopada 2019 r. z 1 stycznia do 31 grudnia 2020 r.

<sup>15</sup> Na podstawie umowy nr 148/EZP/16 z 28 czerwca 2016 r. obejmującej okres od 2 sierpnia 2016 r. do 2 sierpnia 2017 r., umowy nr 171/EZP/17 z 3 sierpnia 2017 r. obejmującej okres od 3 sierpnia 2017 r. do 3 sierpnia 2018 r., nr 131/EZP/18 z 13 lipca 2018 r. obejmującej okres od 4 sierpnia 2018 r. do 4 sierpnia 2019 r., nr 177/EZP/19 z 19 lipca 2019 r. z 5 sierpnia 2019 r. do 5 sierpnia 2020 r., nr 119/EZP/20 z 6 sierpnia 2020 r., obejmującej okres od 6 sierpnia 2020 r. do 6 sierpnia 2021 r.

<sup>16</sup> W kontrolowanym okresie Komenda Miejska Policji w Toruniu sporządziła łącznie 1290 notatek i przekazała je właściwym miejscowo i rzeczowo zarządcom dróg. Nie prowadzono jednak statystyk umożliwiających uzyskanie informacji dotyczącej liczby notatek skierowanych do konkretnego zarządcy drogi oraz liczby zgłoszeń dotyczących konkretnej problematyki, tj. ubytków w nawierzchni jezdni, uszkodzenia lub braku infrastruktury w wyniku zdarzeń drogowych, aktów wandalizmu czy działalności zbieraczy złomu.

<sup>17</sup> System Wspomagania Zarządzania Drogami i Ruchem Drogowym.

<sup>18</sup> Uczestnik ruchu może najechać na ubytek w jezdni i nie uszkodzić infrastruktury. Z kolei może być też sytuacja, iż podczas zderzenia dwóch pojazdów uszkodzono element oznakowania.

infrastruktury drogowej. Zgodnie z danymi przekazanymi przez MZD w latach 2017-2020 naprawiono szkody powstałe w wyniku 311 zdarzeń drogowych. Siedem naprawionych uszkodzeń infrastruktury nie zostało jednak zakwalifikowanych jako skutek zdarzenia drogowego. Dodatkowo w trzech przypadkach jedynie część zniszczeń powiązано ze zdarzeniem drogowym. Szczegółowy opis ustaleń w tym zakresie zawarto w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości w obszarze 2*.

(akta kontroli str. 120-122, 290-292)

**1.3.** W całym kontrolowanym okresie miejska infrastruktura drogowa zarządzana przez MZD objęta była ochroną ubezpieczeniową. Obejmowała ona:

- ubezpieczenie obiektów inżynieryjnych Mostu im. Gen. Elżbiety Zawadzkiej w Toruniu wraz z drogami dojazdowymi od wszystkich ryzyk<sup>19</sup>;
- ubezpieczenie pozostałego mienia, w tym infrastruktury drogowej od ognia i innych zdarzeń losowych, w tym uderzenia pojazdu<sup>20</sup>.

(akta kontroli str. 47-117)

**1.4.** Badanie 40 przypadków napraw po zdarzeniach drogowych z lat 2017-2020<sup>21</sup>, w wyniku których uszkodzeniu uległa miejska infrastruktura drogowa<sup>22</sup> wykazało, że do dnia badania, tj. 18 marca 2021 r., została ona w 38 przypadkach (95,0%) odtworzona w całości. Oględziny obiektów infrastruktury drogowej zniszczonych w wyniku czterech wybranych zdarzeń drogowych potwierdziły skuteczność działań w zakresie usuwania skutków uszkodzeń lub zniszczeń w trzech przypadkach. Średni czas naprawy wyniósł dla:

- oświetlenia – 108 dni od zdarzenia<sup>23</sup>,
- sygnalizacji świetlnej – 13 dni od zdarzenia<sup>24</sup>;
- oznakowania pionowego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego – 10 dni<sup>25</sup>.

(akta kontroli str. 290-292)

<sup>19</sup> Wszystkie pięć polis obejmujących badany okres: Nr 6PO64920001 z 26 lipca 2016 r. nr 1021396041 z 11 lipca 2017 r., 29 czerwca 2018 r., 28 czerwca 2019 r. i 10 lipca 2020 r. zawarto na jednakową sumę ubezpieczenia: 651 807,0 tys. zł, a ich łączny koszt wyniósł 457,7 tys. zł. (tj. składkę na okres od 25 lipca 2016 r. do 24 lipca 2017 r. ustalono na poziomie 94,8 tys. zł, na okres od 25 lipca 2017 r. do 24 lipca 2018 r. - 94,4 tys. zł, na okres od 25 lipca 2018 r. do 24 lipca 2019 r. - 93,4 tys. zł, na okres od 25 lipca 2019 r. do 24 lipca 2020 r. - 95,5 tys. zł, na okres od 25 lipca 2020 r. do 24 lipca 2021 r. - 79,5 tys. zł).

<sup>20</sup> Polisy: [1] nr 436000092789 na okres od 21 lutego 2016 r. do 20 lutego 2017 r. z sumą ubezpieczenia 139 743,8 tys. zł i składką 106,6 tys. zł, [2] nr 436000122329 na okres od 21 lutego 2017 r. do 20 lutego 2018 r. z sumą ubezpieczenia 268 926,5 tys. zł i składką 159,9 tys. zł, [3] nr 005858 z 20 lutego 2018 r. na okres od 21 lutego 2018 r. do 20 lutego 2019 r. z sumą ubezpieczenia 270 761,4 tys. zł i składką 132,0 tys. zł, [4] nr 7000312 z 28 lutego 2019 r. na okres od 21 lutego 2019 r. do 20 lutego 2020 r. z sumą ubezpieczenia 183 921,2 tys. zł i składką 144,0 tys. zł, [5] nr 7001128 z 28 lutego 2020 r. na okres od 21 lutego 2020 r. do 20 lutego 2021 r. z sumą ubezpieczenia 213 779,1 tys. zł i składką 170,1 tys. zł.

<sup>21</sup> Dobór spraw - spośród zdarzeń drogowych z uszkodzeniami infrastruktury (m.in. słupy energetyczne, 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 Torunia i zostały zaewidencjonowane w policyjnym Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWIK).

<sup>22</sup> W badanych sprawach nie doszło do uszkodzeń obiektów miejskiej infrastruktury drogowej niebędących w zarządzie MZD.

<sup>23</sup> Badanie na dziewięciu przypadkach. Infrastrukturę naprawiono w okresie od 38 do 192 dni od zdarzenia. Dla zdarzeń z poszczególnych lat średnia ta wyniosła - 2017 r. - 192 dni (jeden przypadek), 2018 r. - 70 dni (jeden przypadek), 2019 r. - 106 dni (od 38 do 184 dni), 2020 r. - 89 dni (od 83 do 95 dni).

<sup>24</sup> Badanie na 15 przypadkach. Infrastrukturę naprawiano zazwyczaj w okresie do 3 dni od zdarzenia. Wystąpił też jeden przypadek, w którym naprawa trwała 180 dni. Dla zdarzeń z poszczególnych lat średnia ta wyniosła: 2017 r. - dwa dni, 2018 r. - jeden dzień, 2019 r. - 30 dni, 2020 r. - naprawa w tym samym dniu (jeden przypadek).

<sup>25</sup> Obliczenia na podstawie 12 przypadków. Dla kolejnych 10 niemożliwe było ustalenie daty naprawy. Czas naprawy w ww. 12 przypadkach wyniósł od jednego do 27 dni. Dla zdarzeń z poszczególnych lat średnia ta wyniosła: 2017 r. - siedem, 2018 r. - cztery (jeden przypadek), 2019 r. - 13 dni, 2020 r. - 11 dni.

W pozostałych dwóch przypadkach mimo upływu odpowiednio siedmiu i czterech miesięcy od zdarzenia drogowego, miejska infrastruktura nie została w całości odtworzona, tj. nie przywrócono:

- barier wygradzeniowych przy przystanku tramwajowym na skrzyżowaniu ulic Broniewskiego i Reja w Toruniu, zniszczonych w wyniku zdarzenia z 10 sierpnia 2020 r., razem z sygnalizatorem świetlnym, którego naprawę zakończono w sierpniu 2020 r. W grudniu 2020 r. MZD zlecił wykonawcy zewnętrznemu odbudowę zniszczonego wygradzenia, a w marcu 2021 r., tj. w toku kontroli, ponowił ten wniosek.
- oznakowania pionowego D-6b *Przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów* na skrzyżowaniu ulic Trasa Średnicowa Północna i Grudziądzka w Toruniu, zniszczonego w wyniku zdarzenia z 6 listopada 2020 r., razem z szafą do transmisji danych i modulem sterującym pracą światłowodów. Sprawność urządzenia sterującego przywrócono w 2020 r., wymianę obudowy szafki zaplanowano na kwiecień 2021 r.

Szczegółowy opis zawarto w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 290-292, 305-310, 674-682)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

W dwóch spośród zbadanych przypadków MZD nie zapewnił właściwego nadzoru nad wykonawcą usług w zakresie utrzymania oznakowania pionowego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i nie doprowadził odtworzenia infrastruktury zniszczonej w wyniku zdarzenia drogowego z:

- a) 6 listopada 2020 r., tj. przewidzianego projektem organizacji ruchu znaku pionowego D-6b *Przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów* po prawej stronie jezdni Trasy Średnicowej Północnej w Toruniu dla pojazdów zjeżdżających drogą dwujezdniową ze skrzyżowania o ruchu okrężnym z ulicą Grudziądzką w kierunku Osiedla Świętego Klemensa. W trakcie oględzin przeprowadzonych 23 marca 2021 r. stwierdzono, że zniszczony znak drogowy został usunięty, lecz w jego miejsce nie zamontowano nowego.
- b) 10 sierpnia 2020 r., tj. naprawy barier wygradzeniowych przy przystanku tramwajowym na skrzyżowaniu ulic Broniewskiego i Reja w Toruniu, która została zlecona 21 grudnia 2020 r. i do końca 2020 r. nie została wykonana<sup>26</sup>. Zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 4 i 5 obowiązującej w tym okresie i zakresie umowy nr 246/EU/2019 z 29 listopada 2019 r. wykonawca miał siedem dni roboczych na realizację prac niewymagających natychmiastowej interwencji i jedną godzinę na wykonanie prac wymagających natychmiastowej interwencji.

Z wyjaśnień Dyrektora MZD wynikało, że oznakowanie D-6b nie zostało przywrócone z uwagi na pomyłkę w zakresie lokalizacji szkody. Na wskazanym skrzyżowaniu w zbliżonym okresie doszło do drugiego zdarzenia polegającego na zniszczeniu znaku D-6b i wykonawca uzupełnił oznakowanie na ul. Grudziądzkiej w kierunku na Gdańsk. Dyrektor dodał również, że brakujący znak D-6b został już zamontowany. Wśród okoliczności związanych z opóźnieniem naprawy barier wygradzeniowych Dyrektor wskazał absencję pracowników w wyniku zakażenia covid-19.

(akta kontroli str. 290-292, 305-310, 317)

<sup>26</sup> W toku kontroli, tj. w marcu 2021 r. MZD ponownie zlecił naprawę.

OCENA CZĄSTKOWA

MZD wdrożył rozwiązania mające zapewnić bieżące pozyskiwanie informacji o uszkodzeniach lub zniszczeniach miejskiej infrastruktury drogowej w wyniku zdarzeń drogowych oraz naprawę powstałych szkód. Kontrola wykazała jednak pojedyncze przypadki, w których nie doszło do pełnego odtworzenia zniszczonej miejskiej infrastruktury drogowej.

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

2.1. W Regulaminie nie wyodrębniono wprost zadań w zakresie pozyskiwania informacji o sprawcach zdarzeń drogowych, w wyniku których zniszczeniu/uszkodzeniu uległa miejska infrastruktura drogowa oraz dochodzenia od zidentyfikowanych sprawców należności za te zniszczenia/uszkodzenia. Nie wprowadzono także procedury i trybu postępowania dotyczącego dochodzenia odszkodowań w ww. przypadkach. W Regulaminie dla Działu Finansowo-Księgowego przypisano jedynie zadanie polegające na nadzorze nad terminową spłatą zobowiązań i ściąganiem należności bieżących oraz dochodzeniem roszczeń spornych.

Sposób i tryb postępowania dotyczący ustalania ww. sprawców zdarzeń i dochodzenia od nich należności wynikał z faktycznie stosowanych w MZD zasad polegających na naprawianiu tych zniszczeń/szkód poprzez sfinansowanie ich z polisy sprawcy, polisy MZD lub ze środków własnych.

(akta kontroli str.19-36, 290-292, 329)

Naprawą szkód w mieniu zarządzanym przez MZD, będących następstwem zdarzeń drogowych, zajmowali się wykonawcy usług konserwacji i eksploatacji poszczególnych elementów infrastruktury drogowej (sygnalizacji świetlnej, słupów oświetleniowych, znaków drogowych) oraz utrzymywania czystości przystanków komunikacji miejskiej, wybrani przez MZD w trybie przetargu nieograniczonego. Zgodnie z zawartymi umowami do ich obowiązków w przypadku powstania szkody w mieniu MZD należało m.in.: stwierdzenie powstania szkody i wykonanie dokumentacji fotograficznej, powiadomienie o szkodzie Policji i ubezpieczyciela, uzyskanie dokumentu o prowadzonym postępowaniu dochodzeniowym, sporządzenie kosztorysu powykonawczego i po uzyskaniu akceptacji MZD przedstawienie go do weryfikacji przez likwidatora, wystawienie faktury VAT na zweryfikowaną kwotę wg wartości brutto i przekazanie jej ubezpieczycielowi MZD (kopii do MZD) celem uzyskania odszkodowania, przedłożenie ubezpieczycielowi pełnomocnictwa do bezgotówkowego rozliczania zaistniałej szkody (w części umów wyraźnie wskazano, że chodzi o ubezpieczyciela MZD).

Faktycznie w przypadkach sfinansowania napraw zniszczeń i szkód infrastruktury miejskiej z polisy sprawców lub z polisy MZD proces naprawy i jej finansowania przebiegał następująco: wykonawca, który naprawiał szkodę otrzymywał od MZD upoważnienie do usunięcia awarii oraz reprezentowania MZD przed ubezpieczycielem. W oparciu o nie uzyskiwał z Policji zaświadczenie o sprawcy zdarzenia. Następnie występował do ubezpieczyciela o wypłatę odszkodowania z polisy OC sprawcy lub z polisy MZD, przedstawiając kolejne upoważnienie wydane przez MZD do reprezentowania i prowadzenia spraw związanych z likwidacją szkody w jego imieniu. W treści tego upoważnienia dodatkowo wskazywano, że MZD zweryfikował kosztorys naprawienia szkody; wykonawca został upoważniony do bezpośredniego odbioru należności. Potwierdzano również,

że Gmina Miasta Toruń jest podatnikiem podatku od towarów i usług i nie odlicza podatku VAT w fakturach zakupu, ponieważ nie stanowią one kosztów uzyskania przychodów, w związku z powyższym w wypłatach z tytułu odszkodowania należy uwzględnić podatek VAT i dokonywać wypłat w kwocie brutto. Po zakończeniu procesu likwidacji ubezpieczyciel wydawał decyzję o wypłacie odszkodowania poszkodowanemu, tj. MZD i wpłacał je bezpośrednio na konto wykonawcy. Wykonawca natomiast wystawiał fakturę VAT, na której oznaczał: jako nabywcę – Gminę Miasto Toruń, jako odbiorcę – MZD Toruń, jako płatnika (tylko w przypadku napraw znaków drogowych) – ubezpieczyciela, jako sprzedawcę – siebie.

(akta kontroli str. 568-709)

**2.2.** W celu ustalenia osób odpowiedzialnych za zniszczenie miejskiej infrastruktury drogowej Zarząd lub działający z jego upoważnienia wykonawcy występowali do właściwych miejscowo jednostek policji o wydanie zaświadczenia lub notatki informacyjnej o zdarzeniu drogowym. Zgodnie z szacunkami Komendanta Miejskiego Policji w Toruniu w latach 2017-2020 Policja przekazała MZD 370 informacji zawierających dane niezbędne do dochodzenia odszkodowania<sup>27</sup>.

Zgodnie z danymi przekazanymi przez MZD spośród zidentyfikowanych w kontrolowanym okresie 304 zdarzeń drogowych, w wyniku których doszło do uszkodzenia lub zniszczenia obiektów miejskiej infrastruktury drogowej, Zarząd ustalił sprawcę w 209 przypadkach (68,8%). Dodatkowo, w siedmiu sprawach, nie poszukiwano osoby odpowiedzialnej za zniszczenia, ponieważ nie zakwalifikowano uszkodzeń jako skutku zdarzenia drogowego.

(akta kontroli str. 120-121, 290-292, 713)

**2.3.** W latach 2017-2020 łączne koszty napraw uszkodzonej lub zniszczonej miejskiej infrastruktury drogowej wynosiły 1 433,2 tys. zł, w tym 363,9 tys. zł w 2017 r., 371,3 tys. zł w 2018 r., 470,5 tys. zł w 2019 r. i 227,5 tys. zł w 2020 r.

Według stanu na 8 kwietnia 2021 r. źródłem ich sfinansowania były w 207 przypadkach środki z ubezpieczenia sprawców na łączną kwotę 826,8 tys. zł, w 98 przypadkach środki z ubezpieczenia zarządzanego mienia na łączną kwotę 595,5 tys. zł, w 13 przypadkach środki z budżetu Miasta na łączną kwotę 11,0 tys. zł<sup>28</sup>.

W badanym okresie nie wystąpiły przypadki dochodzenia przez MZD naprawy szkody w miejskiej infrastrukturze drogowej przed sądem ani nie prowadzono windykacji należności z tego tytułu.

(akta kontroli str. 122, 329)

**2.4.** Badanie 40 wybranych zdarzeń drogowych, w wyniku których uszkodzeniu/zniszczeniu uległa miejska infrastruktura drogowa wykazało, że:

- w dwóch przypadkach sprawca zdarzenia był nieznany Policji, natomiast w pozostałych 38 został ustalony. Spośród 38 ww. przypadków zdarzeń drogowych, MZD w siedmiu nie występował do Policji o przekazanie danych dotyczących sprawców tych zdarzeń<sup>29</sup>, w tym danych dotyczących pojazdu

<sup>27</sup> Komendant poinformował również, że w wyniku sprawdzenia danych w Elektronicznym Rejestrze Spraw o Wykroczenia w latach 2017-2020 nie stwierdzono, aby Komenda Miejska Policji w Toruniu kierowała wnioski o ukaranie związane ze zdarzeniami drogowymi lub powiadamiała MZD, że czynności sprawdzające nie dostarczyły podstaw do wniesienia wniosku o ukaranie, w których uszkodzeniu lub zniszczeniu uległy obiekty miejskiej infrastruktury drogowej poza pięcioma sprawami (dwoma, które zakończyły się skierowaniem wniosku o ukaranie i trzema zakończonymi odstąpieniem od kierowania wniosku o ukaranie).

<sup>28</sup> Liczba przypadków jest wyższa niż liczba zdarzeń drogowych, w wyniku których doszło do uszkodzenia lub zniszczenia miejskiej infrastruktury drogowej (311) z uwagi na odrębne zgłoszenia roszczeń w odniesieniu do poszczególnych elementów miejskiej infrastruktury drogowej lub finansowanie napraw z dwóch źródeł.

<sup>29</sup> Związane to było z brakiem powiązania uszkodzeń ze zdarzeniem drogowym.



i polisy ubezpieczenia obowiązkowego pojazdu, natomiast w pozostałych 31 posiadał wiedzę o sprawcach tych zdarzeń. W przypadku czterech zniszczeń, których naprawa była sfinansowana z ubezpieczenia majątku MZD, w trzech – sprawca był ustalony przez Policję, przy czym w jednym – nie posiadał ważnej polisy OC;

- w 39 sprawach sfinansowanych do 31 marca 2021 r.<sup>30</sup> koszt napraw uszkodzonej/zniszczonej miejskiej infrastruktury drogowej wyniósł 203,4 tys. zł i został sfinansowany: w 24 przypadkach (61,5%) – w całości z ubezpieczenia sprawców, w trzech (7,7%) – częściowo z ubezpieczenia sprawców i częściowo ze środków własnych MZD, w czterech (10,3%) – w całości z ubezpieczenia mienia Zarządu oraz w ośmiu (20,5%) – wyłącznie ze środków własnych MZD. Środki uzyskane z polis sprawców pokryły 64,5% kosztów ww. napraw (131,1 tys. zł), środki z polisy MZD – 30,1% (61,3 tys. zł), a środki własne - 5,4% (11,0 tys. zł). Spośród ośmiu spraw, w których naprawa została sfinansowana w całości ze środków własnych MZD, w jednej, na kwotę 0,2 tys. zł, w której sprawca zdarzenia drogowego został ustalony, Zarząd wystąpił w grudniu 2020 r. do wykonawcy o rozliczenie naprawy na koszt sprawcy. Do 31 marca 2021 r. wykonawca nie zwrócił jednak MZD wydatków poniesionych na tę naprawę<sup>31</sup>. W pozostałych siedmiu sprawach, Zarząd do 31 marca 2021 r. nie dochodził należności z tytułu odszkodowań, mimo pokrycia kosztów napraw ze środków własnych MZD, co opisano szczegółowo w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*. Z roszczeniem o wypłatę odszkodowań MZD wystąpił w toku kontroli, w kwietniu 2021 r.
- we wszystkich ww. przypadkach bezgotówkowego sfinansowania ww. napraw z polis ubezpieczeniowych uzyskano odszkodowanie w wysokościach zgodnych z ustalonymi kosztami tych napraw. Kontrola 39 badanych sprawach wykazała, że wartość brutto podana w każdej fakturze odpowiadała kwocie wypłaconego odszkodowania. Faktury te jednak nie były ujęte w księgach rachunkowych MZD, co szczegółowo przedstawiono w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 290-292, 427, 447-448, 457-458, 682)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. Spośród 10 przypadków, w których naprawę szkód w miejskiej infrastrukturze drogowej sfinansowano w całości albo w części ze środków własnych MZD, za kwotę 10,8 tys. zł, w:
  - dziewięciu przypadkach<sup>32</sup> MZD nie ustalił i nie dochodził należności w kwocie łącznej 10,3 tys. zł od sprawców tych szkód m.in. z ich polis od odpowiedzialności cywilnej, mimo że miał do tego prawo na podstawie art. 19 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych<sup>33</sup>, czym nie dopełnił obowiązku

<sup>30</sup> W przypadku ostatniej sprawy nie sfinalizowano wszystkich prac związanych z naprawą uszkodzenia, w związku z czym nie zgłoszono jeszcze roszczeń o sfinansowanie ich naprawy. MZD zidentyfikował jednakże sprawcę zniszczeń.

<sup>31</sup> Zastępca Dyrektora MZD poinformował, że w marcu 2021 r. wykonawca uzyskał odszkodowanie z polisy sprawcy, a należność poniesiona przez MZD zostanie rozliczona najbliższą fakturą.

<sup>32</sup> Tj. uszkodzeń infrastruktury drogowej MZD w wyniku zdarzeń drogowych z dnia: 15 kwietnia 2017 r., 10 grudnia 2017 r., 3 kwietnia 2018 r., 16 lutego 2019 r., 8 października 2019 r., 12 grudnia 2019 r., 28 marca 2020 r., 17 września 2020 r., 17 października 2020 r.

<sup>33</sup> Dz.U. z 2019 r. poz. 2214 ze zm.

wynikającego z art. 42 ust. 5 w związku z art. 5 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych<sup>34</sup>. MZD nie dochodził tych należności mimo, że w trzech przypadkach<sup>35</sup> posiadał informacje dotyczące sprawców tych zdarzeń, natomiast w pozostałych sześciu<sup>36</sup> nie podjął stosownych działań, tj. nie wystąpił do Policji o dane identyfikujące sprawcę, będące w jej posiadaniu, pozwalające na wystąpienie o należne MZD odszkodowanie;

- w jednym przypadku<sup>37</sup>, w którym sprawca zdarzenia nie został ustalony przez Policję, nie wystąpiono o należne odszkodowanie w kwocie 0,5 tys. zł z polisy własnej MZD.

Ww. zaniechania należy uznać za niegospodarne, bowiem MZD, będąc do tego zobowiązany i posiadając stosowne możliwości, nie dochodził ww. należności w łącznej kwocie 10,8 tys. zł. NIK zauważa, że ich przyczyną było niezapewnienie w pełni skutecznego systemu identyfikacji zdarzeń drogowych, w wyniku których doszło do uszkodzenia miejskiej infrastruktury drogowej. Wymienione przypadki nie zostały bowiem zakwalifikowane jako następstwo zdarzenia drogowego. O nieskuteczności przyjętych w tym zakresie rozwiązań świadczy również zidentyfikowany w kontroli przypadek nienaprawienia barier wygradzeniowych przy przystanku tramwajowym na skrzyżowaniu ulic Broniewskiego i Reja w Toruniu. Informacja o uszkodzeniu 10 sierpnia 2020 r. trafiła do pracownika merytorycznego w grudniu 2020 r. mimo odebrania przez innych pracowników MZD już w sierpniu 2020 r. robót polegających na naprawie sygnalizacji świetlnej zniszczonej w wyniku tego samego zdarzenia drogowego. W związku z powyższym w grudniu 2020 r. pisemnie zlecono naprawę uszkodzonych wygradzeń.”

Dyrektor wyjaśnił, że w ww. przypadkach sfinansowano naprawy tych szkód ze środków własnych ze względu na zagrożenia bezpieczeństwa i konieczność niezwłocznego zlecenia ich naprawy. Dodał, że na etapie zlecenia napraw sprawcy tych zdarzeń nie byli znani, a nadto udział kosztowy wskazanych szkód jest nieznaczny. Z wyjaśnień Dyrektora MZD w sprawie niepełnej skuteczności systemu identyfikacji szkód wynikało natomiast, że przyczyną powyższego była niewłaściwa realizacja przez wykonawcę obowiązków umownych, jak również niższa niż w przypadku innych elementów infrastruktury skłonność mieszkańców do zgłaszania uszkodzeń oznakowania.

(akta kontroli str. 290-292, 342-448, 450, 716-733)

2. W czterech<sup>38</sup> z 29 badanych przypadków<sup>39</sup>, upoważnienie (pełnomocnictwo) dla wykonawcy robót odtworzeniowych do prowadzenia spraw związanych z likwidacją szkody i bezpośredniego odbioru odszkodowania, udzielone zostało przez pracownika MZD nieposiadającego stosownego umocowania do reprezentowania MZD działającego w imieniu Gminy Miasta Toruń.

<sup>34</sup> Dz. U. z 2021 r., poz. 305. Zgodnie z art. 42 ust. 5 tej ustawy jednostki sektora finansów publicznych są obowiązane do ustalania przypadających im należności pieniężnych, w tym mających charakter cywilnoprawny, oraz terminowego podejmowania w stosunku do zobowiązanych czynności zmierzających do wykonania zobowiązania. Dochodami publicznymi zgodnie z art. 5 ust. 2 pkt 6 tej ustawy są odszkodowania należne jednostkom sektora finansów publicznych.

<sup>35</sup> Tj. uszkodzeń infrastruktury drogowej MZD w wyniku zdarzeń drogowych z dnia: 16 lutego 2019 r., 8 października 2019 r., 17 października 2020 r.

<sup>36</sup> Tj. uszkodzeń infrastruktury drogowej MZD w wyniku zdarzeń drogowych z dnia: 15 kwietnia 2017 r., 10 grudnia 2017 r., 3 kwietnia 2018 r., 12 grudnia 2019 r., 28 marca 2020 r. i 17 września 2020 r.

<sup>37</sup> Tj. uszkodzeń infrastruktury drogowej MZD w wyniku zdarzeń drogowych z dnia 8 lipca 2019 r.

<sup>38</sup> Dotyczy zdarzeń z: [1] 14 lutego 2018 r. (Toruń, ul. Wł. Dzierwulskiego/l. Łyskowskiego), [2] 28 lutego 2018 r. (Toruń, ul. T. Kościuszki 15), [3] 13 października 2018 r. (Toruń, ul. Szosa Bydgoska/Szosa Okrężna), [4] z 23 września 2019 r. (Konstytucji 3 Maja/Ligi Polskiej)

<sup>39</sup> Spośród 40 badanych przypadków, w 31 sprawach wystawiono co najmniej jedno upoważnienie dla wykonawców do reprezentowania przed zakładami ubezpieczeń, w tym 29 w latach 2017-2020.

Dyrektor MZD wyjaśnił m.in., że pracownik ten działał jako koordynator w zakresie wykonywania obowiązków umownych.

NIK wskazuje, że chociaż pracownik sprawował funkcję koordynatora umowy, to jednak nie miał umocowania do reprezentowania MZD na zewnątrz. Zgodnie z § 9 ust. 1 i § 10 pkt 3 Regulaminu, działalnością Zarządu jednoosobowo kieruje i reprezentuje go na zewnątrz Dyrektor, który w zakresie i na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez prezydenta Miasta Torunia upoważniony jest do dokonywania czynności prawnych (§ 9 ust. 5 Regulaminu).

(akta kontroli str. 20-22, 37, 290-292, 329, 334, 338-341)

3. We wszystkich badanych 29 przypadkach, w których naprawa szkody w miejskiej infrastrukturze drogowej pokryta została z uzyskanego w latach 2017-2020 ubezpieczenia, operacje gospodarcze związane z przyznanym odszkodowaniem na łączną kwotę 155 876,77 zł<sup>40</sup> oraz koszty naprawy udokumentowane wystawionymi na Gminę Miasta Toruń fakturami o odpowiadającej przychodom kwocie, nie zostały zaewidencjonowane w księgach rachunkowych MZD, czym naruszono art. 20 ust. 1 oraz art. 6 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 września 2004 r. o rachunkowości<sup>41</sup>.

Z wyjaśnień Głównej Księgowej i Dyrektora MZD wynikało, że ww. operacji gospodarczych nie księgowano z uwagi na kompensacyjną funkcję odszkodowania i traktowanie tych rozliczeń jako bezkosztowe. Powołano się przy tym na stanowisko Regionalnej Izby Obrachunkowej w Bydgoszczy, która w protokole pokontrolnym z 26 listopada 2019 r. oceniła, że z punktu widzenia finansów publicznych dowody księgowe prawidłowo nie były ujęte w księgach.

W ocenie NIK operacje związane z rozliczaniem szkody majątkowej w formie bezgotówkowej winny być ujęte w księgach rachunkowych jednostki, stosownie do postanowień rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 13 września 2017 r. w sprawie rachunkowości oraz planów kont dla budżetu państwa, budżetów jednostek samorządu terytorialnego, jednostek budżetowych, samorządowych zakładów budżetowych, państwowych funduszy celowych oraz państwowych funduszy celowych oraz państwowych jednostek budżetowych mających siedzibę poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej<sup>42</sup> oraz ustawy o rachunkowości. Stanowisko takie prezentowane jest przez organy nadzoru, jak i w prasie fachowej<sup>43</sup>.

Powyższa nieprawidłowość nie miała wpływu na stan dochodów i wydatków.

(akta kontroli str. 290-292, 451-709)

#### OCENA CZĄSTKOWA

NIK ocenia negatywnie badany obszar w szczególności z uwagi na sfinansowanie przez MZD naprawy uszkodzeń/zniszczeń obiektów miejskiej infrastruktury drogowej w wyniku zdarzeń drogowych ze środków własnych, zamiast z ubezpieczenia obowiązkowego od odpowiedzialności cywilnej ustalonych sprawców, a w przypadku nieustalenia tego sprawcy - z polisy własnej<sup>44</sup>.

<sup>40</sup> Z tego 36,1 tys. zł w 2017 r., 55,0 tys. zł w 2018 r., 24,7 tys. zł w 2019 r., 40,1 tys. zł w 2020 r.

<sup>41</sup> Dz. U. z 2021 r., poz. 217, ze zm. Dalej: „ustawa o rachunkowości”.

<sup>42</sup> Dz. U. z 2020 r., poz. 342.

<sup>43</sup> Por Pismo Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach nr WA-023/46/18 z 4 lipca 2018 r., <https://riokatowice.bip.net.pl/?a=7149> (dostęp 22 kwietnia 2021 r.). „Nieodpłatna naprawa samochodu w księgach rachunkowych jednostki budżetowej” w Rachunkowość. Pismo Stowarzyszenia Księgowych w Polsce. Data publikacji 1 sierpnia 2020 r. online [Nieodpłatna naprawa samochodu w księgach rachunkowych jednostki budżetowej \(rachunkowosc.com.pl\)](https://rachunkowosc.com.pl) (dostęp 22 kwietnia 2021 r.)

<sup>44</sup> Kwota nieustalonych i niedochodzonych dochodów przekroczyła przyjęty przez NIK próg istotności.

## 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                      Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.
- Wnioski
1. Wdrożenie skutecznych metod identyfikowania przyczyn uszkodzeń lub zniszczeń miejskiej infrastruktury drogowej, powstałych w wyniku zdarzeń drogowych, celem każdorazowego ustalania i dochodzenia należności od sprawców zdarzeń drogowych.
  2. Reprezentowanie MZD w sprawach związanych z likwidacją szkody i bezpośredniego odbioru odszkodowania tylko przez osoby do tego umocowane.
  3. Ujmowanie w księgach rachunkowych jednostki wszystkich operacji gospodarczych związanych z odszkodowaniem za zniszczenia lub uszkodzenia miejskiej infrastruktury drogowej.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

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 dni 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.

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

Kontrolerzy  
(-) Karolina Lahutta  
gł. specjalista k.p.

(-) Karol Sobieszczyk  
gł. specjalista k.p.