NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.002.03.2021

Pan
Janusz Żmurkiewicz
Prezydent Świnoujścia
Urząd Miasta Świnoujście
ul. Wojska Polskiego 1/5
72-600 Świnoujście

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie
ul. Jacka Odrowąża 1, 71-420 Szczecin
T +48 91 831 39 00, F +48 91 831 39 66
lsz@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Świnoujście[1], ul. Wojska Polskiego 1/5, 72-600 Świnoujście.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Janusz Żmurkiewicz, Prezydent Świnoujścia[2] od 12 listopada 2002 r. (akta kontroli str. 30-32)
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 z możliwością objęcia kontrolą również dokumentów wytworzonych wcześniej bądź później, niezbędnych do realizacji celu kontroli.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Artykuł 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli[3].
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie[4].
Kontrolerzy	Karol Kośnik, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/44/2021 z 23 lutego 2021 r. Adam Milczarek, inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/31/2021 z 16 lutego 2021 r. (akta kontroli str. 1-2)

II. Ocena ogólna[5] kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Przeprowadzona kontrola wykazała, że Prezydent Świnoujścia w latach 2017-2020 rzetelnie odtwarzał uszkodzone lub zniszczone w wyniku zdarzeń drogowych obiekty miejskiej infrastruktury drogowej oraz dochodził od sprawców tych zdarzeń należnych odszkodowań z tytułu poniesionej szkody.

W latach 2017-2020, zidentyfikowano 49 zdarzeń drogowych, w wyniku których uszkodzeniu lub zniszczeniu uległy obiekty miejskiej infrastruktury drogowej. Organizacja Urzędu i stan zatrudnienia, a także umowy podpisane z firmami zewnętrznymi, pozwalały na skuteczną identyfikację i naprawę uszkodzeń i zniszczeń miejskiej infrastruktury drogowej, w tym wynikających ze zdarzeń drogowych, pomimo, że w Urzędzie nie zorganizowano wyodrębnionego punktu kontaktowego ani adresu email, wyodrębnionych do przyjmowania zgłoszeń o uszkodzeniach obiektów miejskiej infrastruktury drogowej i sprawcach tych uszkodzeń.

Badania próby 40 przypadków zdarzeń drogowych oraz oględziny czterech miejsc takich zdarzeń potwierdziły prawidłowość naprawy infrastruktury drogowej. Współpraca Urzędu z Komendą Miejską Policji w Świnoujściu[6] pozwalała na pozyskiwanie potrzebnych danych o uszkodzeniach infrastruktury drogowej i o sprawcach tych szkód.

---

[1] Dalej: Urząd.
[2] Dalej: Prezydent.
[3] Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: ustawa o NIK.
[4] Dalej: NIK.
[5] Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.
[6] Dalej: Policja.

Urząd był należycie przygotowany do wykonywania zadań dotyczących dochodzenia należności. Komórkom organizacyjnym Urzędu przypisano odpowiednie zadania oraz przydzielono obowiązki pracownikom na poszczególnych stanowiskach. W przypadkach nieustalenia sprawcy zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzone lub zniszczone zostały obiekty miejskiej infrastruktury drogowej, szkody pokrywano ze środków zaplanowanych na bieżące utrzymanie infrastruktury drogowej.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe[7] kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1.1. W Urzędzie obowiązywał Regulamin organizacyjny[8], trzy razy zmieniany w zakresie dotyczącym kontrolowanych zagadnień.[9] W Regulaminie organizacyjnym określono, że zadania zarządcy dróg wykonywał Wydział Inżyniera Miasta[10] (do 31 stycznia 2018 r.), a następnie Wydział Infrastruktury i Zieleni Miasta[11] (od 1 lutego 2018 r.). W myśl Regulaminu organizacyjnego WIM odpowiadał za: bieżące utrzymanie dróg publicznych, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń odwodnienia ulic oraz konserwację oświetlenia ulic i sygnalizacji świetlnej. Zadania WIiZM określono jako: wykonywanie wszystkich czynności w zakresie zarządzania drogami publicznymi, drogowymi obiektami inżynierskimi, w szczególności bieżące utrzymanie dróg, odwodnienia, oświetlenia i urządzeń sygnalizacji drogowej świetlnej.
Regulamin wewnętrzny WIM[12] przewidywał w strukturze organizacyjnej po jednym stanowisku ds. inżynierii ruchu drogowego, ds. oświetlenia dróg i drogowej sygnalizacji świetlnej oraz ds. remontów i utrzymania dróg. Do zadań WIM zaliczono m.in.: przygotowanie, prowadzenie, nadzór i rozliczanie remontów i robót w zakresie bieżącego utrzymania dróg publicznych, drogowych obiektów inżynierskich oraz urządzeń odwodnienia dróg.
W WIiZM w latach 2017-2020 obowiązywały kolejno cztery regulaminy wewnętrzne[13]. W regulaminach obowiązujących do dnia 30 czerwca 2019 r. zadania wydziału sformułowano tak, jak w regulaminie wewnętrznym WIM. W trzecim, obowiązującym od dnia 1 lipca 2019 r., zakres zadań WIiZM uzupełniono o prowadzenie przeglądów, ewidencji i sprawozdań w zakresie dróg publicznych i drogowych obiektów inżynierskich.

(akta kontroli str. 5-6, 21)

1.2. Zadania zarządcy drogi, o których mowa w art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,[14] wykonywał WIiZM.

(akta kontroli str. 5-6)

[7] 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.
[8] Wprowadzony zarządzeniem Prezydenta nr 492/2013 z 1 sierpnia 2013 r. Dalej: Regulamin organizacyjny.
[9] Zarządzenia Prezydenta Miasta Świnoujście nr: 77/2018 z 29 stycznia 2018 r., 417/2019 z 12 lipca 2019 r. i 377/2020 z 16 czerwca 2020 r.
[10] Dalej: WIM.
[11] Dalej: WIiZM.
[12] Zatwierdzony 15 kwietnia 2011 r. przez Prezydenta.
[13] Zatwierdzone: 22 stycznia i 30 sierpnia 2018 r., 1 lipca 2019 r. oraz 1 lipca 2020 r. przez Prezydenta.
[14] Dz.U. z 2020 r. poz. 470 ze zm., dalej: ustawa o drogach publicznych.

W badanym okresie obowiązywało sześć umów dotyczących zlecenia napraw uszkodzonej miejskiej infrastruktury drogowej, zawartych przez Gminę Miasto Świnoujście[15] z firmami zewnętrznymi, z tego po dwie umowy na wykonywanie:

- bieżącego utrzymania i drobnych remontów nawierzchni jezdni, chodników, poboczy, wysepek, zatok, placów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych i wewnętrznych[16];
- konserwacji, eksploatacji i utrzymania w stałej sprawności technicznej oświetlenia ulicznego[17] i sygnalizacji świetlnej[18].

Umowy dotyczyły wykonywania usług w zakresie utrzymania w stałej sprawności technicznej infrastruktury drogowej, poprzez zabezpieczenie elementów uszkodzonych na skutek wypadków komunikacyjnych, aktów wandalizmu oraz zdarzeń będących skutkiem działania siły wyższej, bezzwłocznie po otrzymaniu informacji o zdarzeniu.

(akta kontroli str. 11-13, 22)

1.3.-1.4. W badanym okresie do realizacji zadań dotyczących identyfikacji uszkodzeń i zniszczeń obiektów miejskiej infrastruktury drogowej oraz ich odtwarzania, wyznaczono dwóch pracowników zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy, na stanowiskach:

- głównego specjalisty, do zadań którego należało: przygotowywanie, prowadzenie, nadzór i rozliczanie remontów i robót w zakresie bieżącego utrzymania urządzeń oświetlenia dróg publicznych i wewnętrznych, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń sygnalizacji drogowej świetlnej i monitoringu miejskiego oraz przygotowywanie i prowadzenie procedury udzielania zamówień publicznych w branży elektroenergetycznej i telekomunikacyjnej;
- podinspektora, do zadań którego należało: przygotowywanie, prowadzenie, nadzór i rozliczanie remontów i robót w zakresie bieżącego utrzymania dróg publicznych i wewnętrznych oraz przygotowywanie i prowadzenie procedury udzielania zamówień publicznych w zakresie utrzymania dróg publicznych.

W okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 stycznia 2018 r. zatrudniano także jedną osobę na stanowisku inspektora z zakresem obowiązków, jak ww. podinspektor.
Za nadzór i organizację pracy WIiZM odpowiadała naczelnik wydziału.

(akta kontroli str. 5, 15, 21-22, 77-78)

Naczelnik WIiZM i jej zastępca dysponowali upoważnieniami[19] Prezydenta z 1 lutego 2018 r. do wydawania w jego imieniu decyzji administracyjnych, postanowień i zaświadczeń w zakresie spraw znajdujących się w gestii wydziału.

(akta kontroli str. 72-75)

1.5. Naczelnik WIiZM wskazała, że w badanym okresie wydział zidentyfikował 49 zdarzeń drogowych[20], w wyniku których uszkodzeniu lub zniszczeniu uległy obiekty miejskiej infrastruktury drogowej, z czego 20 z ustalonym sprawcą zdarzenia i 29 z nieustalonym sprawcą. W 47 przypadkach źródłem informacji były własne ustalenia Urzędu[21], a w dwóch informacje uzyskane bezpośrednio od sprawcy[22].

(akta kontroli str. 16-17)

---

[15] Dalej: Miasto.
[16] Umowy nr: WIM/7/2016 z 15 stycznia 2016 r. (realizacja od 15 stycznia 2016 r. do 15 stycznia 2020 r.) i WIZ/14/2020 z 11 lutego 2020 r. (od 11 lutego 2020 r. do 31 grudnia 2023 r.).
[17] Umowy nr: WIM/21/2013 z 4 kwietnia 2013 r. (od 1 maja 2013 r. do 30 kwietnia 2017 r.) i WIM/43/2017 z 25 kwietnia 2017 r. (od 1 maja 2017 r. do 30 kwietnia 2021 r.).
[18] Umowy nr: WIM/63/2016 z 27 kwietnia 2016 r. (od 1 czerwca 2016 r. do 31 maja 2020 r.) i WIZ/54/2020 z 27 maja 2020 r. (od 1 czerwca 2020 r. do 31 grudnia 2023 r.).
[19] Wydanymi na podstawie m.in. art. 21 ust. 1a ustawy o drogach publicznych.
[20] 14 zdarzeń w 2017 r., 13 w 2019 r. i po 11 w 2018 r. i 2020 r.
[21] 14 przypadków w 2017 r. i po 11 w 2018 r., 2019 r. i 2020 r.
[22] W 2019 r.

Łączny koszt napraw miejskiej infrastruktury drogowej wyniósł 221 458,44 zł, z tego 48 170,82 zł w 2017 r., 75 925,16 zł w 2018 r., 47 948,75 zł w 2019 r. i 49 413,71 zł w 2020 r. Z budżetu Miasta wydatkowano na ten cel 92 206,19 zł[23] (41,6% wszystkich wydatków), w przypadku kosztów w kwocie 124 162,73 zł[24] (56,1%) uzyskano w tej wysokości odszkodowanie z OC sprawców zdarzeń drogowych, a w przypadku kosztów w kwocie 5 089,52 zł[25] (2,3%) odzyskano je z innego źródła.

(akta kontroli str. 17)

1.6. Identyfikowanie przypadków uszkodzeń obiektów miejskiej infrastruktury drogowej, będących skutkiem zdarzeń drogowych lub dewastacji, odbywało się podczas codziennych objazdów przez firmy wykonawcze z udziałem pracownika WIiZM, co wynikało z warunków podpisanych umów na utrzymanie w stałej sprawności technicznej infrastruktury drogowej. Objazdy najczęściej miały na celu sprawdzenie stanu nawierzchni i oznakowania poziomego. Urząd Miasta pozyskiwał również dane o uszkodzeniach i zniszczeniach miejskiej infrastruktury drogowej na zasadzie wymiany informacji z Komendą Miejską Policji w Świnoujściu. Urząd nie podpisał porozumienia z Policją, ani z innymi jednostkami organizacyjnymi w zakresie przekazywania informacji o zdarzeniach drogowych. Nie stosował też rozwiązań systemowych w tym zakresie. Straż Miejska jako jednostka organizacyjna Urzędu Miasta zgłaszała stwierdzone uszkodzenia infrastruktury drogowej bezpośrednio do WIiZM.

(akta kontroli str. 25, 77-78)

Naczelnik WIiZM wyjaśniła: *(…) Co do zasady w przypadku stwierdzenia uszkodzenia każdorazowo występujemy do Policji o podanie danych sprawcy i jego numeru polisy OC.*

(akta kontroli str. 78)

Urząd nie zorganizował punktu kontaktowego, telefonu interwencyjnego, ani adresu email, wyodrębnionych do przyjmowania zgłoszeń odnoszących się do uszkodzeń obiektów miejskiej infrastruktury drogowej i sprawców tych uszkodzeń.

(akta kontroli str. 77)

Naczelnik WIiZM wyjaśniła: *Zgłoszenia odnośnie uszkodzeń obiektów infrastruktury drogowej są dokonywane w ramach istniejących możliwości kontaktów z Urzędem Miasta. Na stronie internetowej BIP Urzędu (http://bip.um.swinoujscie.pl) zamieszczono numery telefoniczne i adresy mailowe poszczególnych pracowników Urzędu wraz z zakresem zadań, za który odpowiadają. Ponadto Komenda Miejska Policji i Miejska Straż Pożarna w Świnoujściu dysponują kontaktowymi numerami telefonów służbowych pracowników Urzędu, w tym mojego telefonu, a także firm zajmujących się bieżącym utrzymaniem infrastruktury drogowej, takimi jak oznakowanie drogowe, sygnalizacja świetlna i oświetlenie ulic. Również oprogramowanie htts://swinoujscie.lp-portal.pl ma dostępną funkcję zgłoszeń publicznych (…)*

(akta kontroli str. 77, 79)

1.7. W latach 2017-2020 obowiązywało pięć umów ubezpieczenia[26] pokrywającego koszty napraw uszkodzonej miejskiej infrastruktury drogowej, zawarte kolejno na okres: 1 marca 2016 r. – 28 lutego 2017 r., 1 marca 2017 r. – 28 lutego 2018 r.,

---

[23] Z tego 21 024,41 zł w 2017 r. (43,7% wszystkich w tym roku), 35 689,7 zł w 2018 r. (47,0%), 16 300,29 zł w 2019 r. (34,0%) i 19 191,79 zł w 2020 r. (38,8%).

[24] Z tego 27 146,41 zł w 2017 r. (56,3% wszystkich w tym roku), 40 235,46 zł w 2018 r. (53,0%), 31 648,46 zł w 2019 r. (66,0%) i 25 132,4 zł w 2020 r. (50,9%).

[25] 5 089,52 zł w 2020 r. (2,3%).

[26] Odpowiednio: dwie polisy zawarte z InterRisk Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. nr: 262738 z 8 lutego 2016 r. i 284253 z 31 stycznia 2017r. oraz trzy polisy zawarte z UNIQA Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. nr: 998A689317 z 28 lutego 2018 r., 998A816545 z 1 lutego 2019 r. i 998A878764 z 6 lutego 2020 r.

1 marca 2018 r. - 28 lutego 2019 r., 1 marca 2019 r. – 29 lutego 2020 r. i 1 marca 2020 r. – 29 lutego 2021 r. Wszystkie pięć polis obejmowało elementy infrastruktury drogowej, takie jak: znaki drogowe, sygnalizacja świetlna, tablice informacyjne, słupy oświetleniowe, lampy, ogrodzenia, wiaty przystankowe, bariery ochronne przy drogach publicznych, drogi i chodniki. W trzech ostatnich umowach wymieniono również: obiekty mostowe, przepusty drogowe, włazy kanalizacji deszczowej i linie zasilające słupów oświetleniowych.

(akta kontroli str. 14)

1.8. Na podstawie próby 40 zdarzeń drogowych, w wyniku których doszło do uszkodzenia lub zniszczenia obiektów miejskiej infrastruktury drogowej[27] ustalono, że:

- w 33 przypadkach (82,5% zbadanych) uszkodzeniu uległy latarnie uliczne, w czterech przypadkach (10%) słupki znaków drogowych, a w jednym przypadku (po 2,5%) słupki i latarnie, słupki, kamery monitoringu i sygnalizacja świetlna oraz w jednym przypadku trzykomorowa latarnia sygnalizacyjna (lewoskręt);
- średni czas napraw wyniósł: 121,6 dni w 2017 r., 64,6 dni w 2018 r., 44,7 dni w 2019 r. i 65,1 dni w 2020 r.;
- w 22 przypadkach źródłem finansowania napraw były środki własne Miasta (55% wszystkich), a w 14 środki własne Miasta, których Urząd skutecznie dochodził z polis OC sprawców zdarzeń drogowych (35%). W dwóch przypadkach ubezpieczyciel sprawcy poinformował Urząd o przyznaniu odszkodowania (5%), w dwóch Urząd oczekiwał na taką decyzję (5%);
- w 19 przypadkach ustalono sprawcę (47,5% wszystkich), w 17 nie ustalono sprawcy (42,5%), w trzech Urząd nie podjął działań celem ustalenia sprawcy (7,5%), w jednym (2,5%) Urząd nie otrzymał od Policji informacji zwrotnej nt. sprawcy zdarzenia (szerzej kwestia działań Urzędu w zakresie ustalania sprawców zdarzeń drogowych opisana została w pkt 2.13. niniejszego wystąpienia pokontrolnego);
- we wszystkich przypadkach właścicielem uszkodzonej infrastruktury było Miasto.

(akta kontroli str. 33-34)

W przypadku naprawy trzech słupków znaków drogowych[28] (7,5% z 40 zbadanych zdarzeń drogowych), w których Urząd nie podjął działań celem ustalenia sprawcy, koszt napraw wyniósł w sumie 395,53 zł, z tego 114,42 zł w 2018 r. (dwa razy po 57,21 zł) i 281,11 zł w 2019 r., co opisano w pkt 2.13.

(akta kontroli str. 34)

---

[27] Dobór spraw celowy spośród 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 Świnoujścia i zostały zaewidencjonowane w policyjnym Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWIK). Badanie dotyczyło zdarzeń drogowych przy ulicach: Piastowskiej (zdarzenie drogowe z 12 stycznia 2017 r.), Sikorskiego (7 kwietnia 2017 r.), Zdrojowej (7 kwietnia 2017 r.), Uzdrowiskowej (13 kwietnia 2017 r.), Strzeleckiej (18 kwietnia 2017 r.), Juliusza Słowackiego (17 czerwca 2017 r.), Zdrojowej (25 października 2017r.), K3 km 6 (19 listopada 2017 r.), Wojska Polskiego (4 grudnia 2017 r.), Piastowskiej (20 grudnia 2017 r.), Szkolnej (22 lutego 2018 r.), Zdrojowej (16 marca 2018 r.), Pomorskiej (20 marca 2018 r.), Wolińskiej (29 marca 2018 r.), Jana Matejki (23 maja 2018 r.), Jana Matejki (23 czerwca 2018 r.), Zamkowej (5 lipca 2018 r.), 11 Listopada (31 sierpnia 2018 r.), Piastowskiej (8 października 2018 r.), Grunwaldzkiej (14 października 2018r.), pl. Wolności (27 grudnia 2018 r.), Uzdrowiskowej (17 marca 2019 r.), Basztowej (26 marca 2019 r.), Konstytucji 3 Maja (2 kwietnia 2019 r.), Norberta Barlickiego (15 kwietnia 2019 r.), Juliusza Słowackiego (5 maja 2019 r.), Norberta Barlickiego (30 maja 2019 r.), Juliusza Słowackiego (18 lipca 2019 r.), Grodzkiej (12 listopada 2019 r.), Strzeleckiej (10 grudnia 2019 r.), Wojska Polskiego (18 stycznia 2020 r.), Zalewowej (10 marca 2020r.), Monte Cassino (17 kwietnia 2020 r.), Bydgoskiej (24 kwietnia 2020 r.), Juliusza Słowackiego (7 maja 2020 r.), Anny Beaty Chodorowskiej (16 czerwca 2020 r.), Pogodnej (6 lipca 2020 r.), Krzywej (7 lipca 2020 r.), Fińskiej (6 września 2020 r.), Wrzosowej (28 września 2020 r.).

[28] Dwa w 2018 r. przy ul.: Piastowskiej i Grunwaldzkiej oraz jeden w 2019 r. przy ul. Norberta Barlickiego.

1.9. Urząd nie prowadził ewidencji zdarzeń drogowych.

(akta kontroli str. 25)

Naczelnik WIiZM wyjaśniła: *Urząd jest na etapie wdrażania oprogramowania do zarządzania infrastrukturą drogową. (…) Urząd zamierza wystąpić do Komendanta Policji Miejskiej w Świnoujściu o nawiązanie współpracy w zakresie wprowadzania zdarzeń drogowych w udostępnionym przez nas oprogramowaniu (https://swinoujscie.lp-portal.pl/). Od 18 czerwca 2019 do chwili obecnej współpraca na wspomnianej platformie odbywa się w zakresie bezpieczeństwa organizacji ruchu drogowego.* Naczelnik WIiZM wyjaśniła ponadto: *Urząd nie prowadził ewidencji zdarzeń drogowych, ponieważ nie posiada pełnej informacji na temat wszystkich zdarzeń na terenie Miasta. Nie zawsze zdarzenie wiąże się z uszkodzeniem infrastruktury drogowej, np. w trakcie potrącenia przechodnia. Informacje dotyczące zdarzeń drogowych, których skutkiem były zniszczenia infrastruktury przydatne są Urzędowi do czasu naprawienia szkody. Natomiast potrzebne informacje o zdarzeniach drogowych Urząd pozyskuje od Miejskiej Komendy Policji. Na koniec roku Urząd występuje do Policji o przekazanie zbiorczego zestawienia zdarzeń drogowych z podziałem na kategorie dróg.*

(akta kontroli str. 25, 78)

1.10. Badania 40 zdarzeń drogowych[29] wykazały, że w 39 przypadkach (97,5% zbadanych) Urząd naprawił powstałe szkody w infrastrukturze drogowej. W jednym przypadku (2,5%) uszkodzona latarnia drogowa (zlokalizowana przy ul. Wojska Polskiego) nie została naprawiona, z uwagi na zaplanowaną wcześniej przebudowę drogi, w wyniku której obiekt ten musiałby być zdemontowany.

(akta kontroli str. 33-34)

Oględziny czterech przypadków[30] usunięcia skutków uszkodzeń infrastruktury drogowej potwierdziły prawidłowość wykonanych napraw, a także zgodność dokumentacji powykonawczej i obowiązującego projektu organizacji ruchu ze stanem faktycznym.

(akta kontroli str. 35-38)

1.11. W latach 2017-2020 nie wystąpił przypadek uszkodzenia lub zniszczenia obiektów miejskiej infrastruktury drogowej nienależących do Miasta.

(akta kontroli str. 33)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia działalność Urzędu Miasta Świnoujście w zbadanym zakresie.

W ocenie NIK, Urząd rzetelnie realizował zadania dotyczące odtwarzania miejskiej infrastruktury drogowej uszkodzonej lub zniszczonej w wyniku zdarzeń drogowych, dokonując naprawy wszystkich uszkodzonych lub zniszczonych obiektów tej infrastruktury, podlegających odtworzeniu.

Urząd podejmował również właściwe działania celem zidentyfikowania uszkodzonych lub zniszczonych obiektów miejskiej infrastruktury drogowej.

[29] Opisanych w pkt 1.8.

[30] Cztery ostatnie naprawy z badanej próby 40 przypadków opisanej w pkt 1.8. Oględzinom poddano naprawy: dwóch latarń ulicznych przy ul. Krzywej i ul. Bydgoskiej, słupka znaku drogowego przy ul. Fińskiej oraz latarni i słupka znaku drogowego przy ul. Wrzosowej.

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

Opis stanu faktycznego

2.1. W okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 stycznia 2018 r. zadania z zakresu identyfikowania i dochodzenia należności od sprawców zdarzeń drogowych w związku z uszkodzeniami lub zniszczeniami miejskiej infrastruktury drogowej[31] były realizowane przez WIM. Od 1 lutego 2018 r. za realizację ww. zadań odpowiedzialny był WIiZM.
Zadania z zakresu prowadzenia windykacji ww. należności od 1 stycznia 2014 r. do 10 stycznia 2017 r. przypisane były do Biura ds. Egzekucji, następnie od 11 stycznia 2017 r. do 31 sierpnia 2018 r. zostały przejęte przez Biuro ds. Egzekucji i Rozliczeń VAT. Od 1 września 2018 r. były realizowane w ramach Samodzielnego Stanowiska ds. Egzekucji.

(akta kontroli str. 15, 26, 77)

2.2.-2.3. Stan zatrudnienia pracowników (etaty) realizujących zadania związane z windykacją należności w związku z uszkodzeniami lub zniszczeniami w wyniku zdarzeń drogowych miejskiej infrastruktury drogowej, w tym ustalania sprawców tych zdarzeń wynosił na dzień:

- 1 stycznia 2017 r. – trzy osoby (trzy etaty) z czego dwie w WIM, jedna w Biurze ds. Egzekucji;
- 1 stycznia 2018 r. – cztery osoby (cztery etaty) z czego dwie w WIM, dwie w Biurze ds. Egzekucji i Rozliczeń;
- 1 stycznia 2019 r., 1 stycznia 2020 r. i 1 grudnia 2020 r. – trzy osoby (2,75 etatu), z czego dwie (1,75 etatu) w WIM, jedna Samodzielne Stanowisko ds. Egzekucji.

(akta kontroli str. 6, 15, 27, 77)

2.4. W Urzędzie nie opracowano procedur i trybu postępowania dotyczącego dochodzenia należności.

(akta kontroli str. 27)

2.5. Urząd nie opracował procedur i trybu postępowania dotyczącego dochodzenia odszkodowań za uszkodzone lub zniszczone w wyniku zdarzeń drogowych obiekty miejskiej infrastruktury drogowej, w przypadkach niezidentyfikowania sprawcy zdarzenia drogowego. Naczelnik WIiZM wyjaśniła, iż Miasto *pokrywa takie szkody ze środków zaplanowanych na bieżące utrzymanie infrastruktury drogowej.*

(akta kontroli str. 27)

2.6. W latach 2017-2020 zidentyfikowano 20 sprawców zdarzeń drogowych, w wyniku, których doszło do uszkodzenia lub zniszczenia obiektów miejskiej infrastruktury drogowej. W 18 przypadkach informację o zdarzeniu uzyskano w wyniku własnych ustaleń, w dwóch przypadkach informację uzyskano bezpośrednio od sprawcy.

(akta kontroli str. 16)

2.7.-2.8. Koszty naprawy uszkodzonej lub zniszczonej infrastruktury drogowej wyniosły w:

- 2017 r. 48 170,82 zł w tym szkodę wynikającą: z dziewięciu zdarzeń w kwocie 21 024,41 zł pokryto z budżetu Miasta, z pięciu zdarzeń w kwocie 27 146,41 zł, którą Urząd dochodził z polis OC sprawców zdarzeń drogowych;

[31] Dalej: dochodzenie należności.

- 2018 r. 75 925,16 zł w tym szkodę wynikającą: z dziewięciu zdarzeń w kwocie 35 689,70 zł pokryto z budżetu Miasta, a z dwóch zdarzeń w kwocie 40 235,46 zł, którą Urząd dochodził z polis OC sprawców zdarzeń drogowych;
- 2019 r. 47 948,75 zł w tym szkodę wynikającą: z siedmiu zdarzeń w kwocie 16 300,29 zł pokryto z budżetu Miasta, a z pięciu zdarzeń w kwocie 31 648,46 zł, którą Urząd dochodził z polis OC sprawców zdarzeń drogowych;
- 2020 r. 49 413,71 zł w tym szkodę wynikającą: z sześciu zdarzeń w kwocie 19 191,78 zł pokryto z budżetu Miasta, z czterech zdarzeń na kwotę 25 132,40 zł, którą Urząd dochodził z polis OC sprawców zdarzeń drogowych, w przypadku jednego zdarzenia na kwotę 5 089,52 zł za szkodę zapłacił sprawca.

(akta kontroli str. 17)

2.9. Naczelnik WIiZM wyjaśniła, iż w przypadku szkody, w której zidentyfikowany był sprawca, pokrywana ona była przez sprawcę bądź z jego polisy ubezpieczeniowej.

(akta kontroli str. 27)

2.10. Urząd wykupił w latach 2017-2020 trzy polisy obejmujące uszkodzenia lub zniszczenia miejskiej infrastruktury drogowej, tj. na okresy ubezpieczenia od 1 marca 2017 r. do 28 lutego 2018 r., od 1 marca 2019 r. do 29 lutego 2020 r., od 1 marca 2020 r. do 29 lutego 2021 r. Elementy infrastruktury drogowej każdorazowo były ubezpieczone na kwotę 80 000 zł. Z tytułu ubezpieczenia powyższych elementów Urząd poniósł koszt składki w wysokości: 90 zł w 2017 r., 800 zł w 2018 r., 17 zł w 2019 r. i 2020 r.

(akta kontroli str. 28)

2.11. Z wyjaśnień Naczelnika WIiZM wynika, że latach 2017-2020 nie było sprawy, która wymagała wystąpienia do sądu z pozwem o naprawienie szkody. Każda sprawa z ustalonym sprawcą kończyła się pokryciem szkody przez sprawcę lub z polisy ubezpieczeniowej sprawcy.

(akta kontroli str. 28)

2.12. Komendant Miejski Policji w Świnoujściu wyjaśnił[32]: *w okresie objętym kontrolą od 2017 do 2020 Komenda Miejska Policji w Świnoujściu udostępniała na wniosek Urzędu dane dotyczące okoliczności zdarzeń drogowych w postaci notatki informacyjnej o zdarzeniu drogowym, w których odnotowano uszkodzenia lub zniszczenia obiektów miejskiej infrastruktury drogowej. Informacje przekazane dla Urzędu (…) to czas, data, miejsce zdarzenie, marka pojazdu, numer rejestracyjny, polisa ubezpieczeniowa oraz sposób zakończenia. Przekazane wnioski rozbijając na poszczególne lata to w 2017 roku wpłynęło - 25 wniosków w 2018 roku - 11, w 2019 roku – sześć i w 2020 roku – 12. Zgodnie z rejestrem nie została udzielona odpowiedź na dwa wnioski z 54 (…)*

(akta kontroli str. 7-10)

2.13. Na podstawie próby 40 zdarzeń drogowym[33] ustalono, iż w 35 przypadkach Urząd wystąpił do Policji o wskazanie sprawcy szkody, z czego:

- w 17 przypadkach Policja poinformowała, iż nie posiada informacji w zakresie sprawcy zdarzenia;
- w 17 przypadkach Policja przekazała informację o sprawcy zdarzenia w postaci notatki informacyjnej;
- w jednym przypadku Urząd nadal oczekiwałe na przekazanie informacji przez Policję[34].

---

[32] Informacje pozyskane na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit f ustawy o NIK.
[33] Zob przypis 26.
[34] Pismo z prośbą o przekazanie sprawcy szkody zostało wysłane 24.02.2021 r.

W dwóch przypadkach sprawca szkody zgłosił się do Urzędu informując o wyrządzonej szkodzie. Natomiast w trzech przypadkach szkód na łączną kwotę 395,53 zł[35] Urząd nie podjął żadnych kroków w celu ustalenia sprawcy. Naczelnik WIiZM wyjaśniła, iż: *Urząd nie podejmował działań w stosunku do wartości około 300 zł gdyż często umowy ubezpieczenia posiadają franszyzę integralną co powoduje iż dochodzenie tych kwot może odbywać się z powództwa cywilnego a nakłady na takie działania przewyższają wartość szkody, która w większości przypadków dotyczy kosztów wymiany słupka (57,21 zł). Reasumując niedochodzona wartość szkody wynosi 0,029 % kwoty wydatkowanej na utrzymanie oznakowania pionowego.*

W każdym przypadku stwierdzenia uszkodzenia infrastruktury drogowej dokonywano szacowania wysokości szkody, w tym:

- w 37 przypadkach zostało to wykonane przez wybranego wykonawcę na bieżące utrzymanie dróg i zatwierdzone przez pracownika Urzędu;
- w jednym przypadku szacowania dokonał pracownik Urzędu;
- w dwóch przypadkach ustalenie kosztów usunięcia szkody wynikało z obowiązującej w danym okresie umowy z wykonawcą na bieżące utrzymanie dróg.

Według stanu na 5 marca 2021 r. z badanych 19 przypadkach uszkodzeń infrastruktury drogowej, w których Urząd posiadał informację o sprawcy szkody, podejmowane były czynności celem wypłaty odszkodowania z polisy OC sprawcy. W 15 przypadkach szkoda została sfinansowana z polisy OC sprawcy, w dwóch przypadkach ubezpieczyciel przyznał Urzędowi odszkodowanie[36], w dwóch przypadkach Urząd zgłosił szkodę[37] do ubezpieczyciela sprawcy i oczekiwał na decyzję.

Urząd występował do ubezpieczyciela o wypłatę odszkodowania w czasie od 12 do 692 dni od daty wystąpienia szkody. Nie stwierdzono przypadków przedawnienia roszczenia z tytuły ubezpieczenia sprawcy zdarzenia drogowego.

(akta kontroli str. 33-34, 42-43,76)

2.14. Urząd przekazywał do ubezpieczyciela sprawcy szkody kosztorys naprawy lub fakturę za usunięcie szkody. W przypadku rozbieżności kwot przyznanych przez ubezpieczyciela, Urząd ponownie wzywał go do wypłaty odszkodowania, co powodowało wypłatę odszkodowania w pełnej kwocie.

(akta kontroli str. 28)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Urząd był należycie przygotowany do dochodzenia należności. Przypisano odpowiednie zadania komórkom organizacyjnym Urzędu oraz wyznaczono obowiązki pracownikom na poszczególnych stanowiskach. W przypadkach nie ustalenia sprawcy zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzone lub zniszczone zostały obiekty miejskiej infrastruktury drogowej szkody były pokrywane ze środków zaplanowanych na bieżące utrzymanie infrastruktury drogowej.

W przypadku zidentyfikowania szkody Urząd występował do Policji o wskazanie sprawcy zdarzenia. Po uzyskaniu od Policji danych sprawcy Urząd każdorazowo podejmował skuteczne działania mające na celu wyegzekwowanie należności za uszkodzone lub zniszczone w wyniku zdarzeń drogowych obiekty miejskiej infrastruktury drogowej.

[35] W 2018 r. dwie sprawy ze szkodzą w wysokości 57,21 zł, w 2019 r. jedna szkoda w wysokości 281,11 zł.

[36] Odszkodowania przyznane 1.03.2021 r., na dzień badania tj. 5.03.2021 r. środki nie zostały jeszcze wypłacone.

[37] Szkody zgłoszone 17.02.2021 r. i 25.02.2021 r.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje wniosków.

Uwagi

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

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 ust. 1 i 2 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 Szczecinie. 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.

Szczecin, 29 kwietnia 2021 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie
Dyrektor

Elektronicznie podpisany przez Marcin Stefaniak; p.o. Dyrektora NIK Delegatura w Szczecinie
Data: 2021.04.29 11:56:25 +02'00'

Kontroler
Karol Kośnik
specjalista kontroli państwowej

Karol Kośnik

Elektronicznie podpisany przez Karol Kośnik
Data: 2021.04.29 11:11:11 +02'00'

Kontroler
Adam Milczarek
inspektor kontroli państwowej

Elektronicznie podpisany przez Adam Igor Milczarek
Data: 2021.04.29 11:16:10 +02'00'