



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR.410.005.001.2021

**Pan  
Sławomir Gonciarz  
Dyrektor Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta  
we Wrocławiu**

Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu  
ul. Długa 49  
53-633 Wrocław

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

# I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu, ul. Długa 49, 53-633 Wrocław
Kierownik jednostki kontrolowanej	Sławomir Gonciarz, Dyrektor Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu, od 25 stycznia 2012 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Odtwarzanie uszkodzonej lub zniszczonej w wyniku zdarzeń drogowych miejskiej infrastruktury drogowej.</li><li>2. Dochodzenie należności od sprawców zdarzeń drogowych w związku z uszkodzeniami lub zniszczeniami miejskiej infrastruktury drogowej.</li></ol>
Okres objęty kontrolą	Lata 2017-2020. Kontrolą były również objęte dokumenty wytworzone wcześniej bądź później, niezbędne do realizacji celu kontroli
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>1</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Mirosław Perłowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/62/2021 z dnia 12 kwietnia 2021 r.</li><li>2. Jerzy Skowroński, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/30/2021 z dnia 18 lutego 2021 r.</li><li>3. Małgorzata Jakubiec-Dzieleńdziak, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/28/2021 z dnia 15 lutego 2021 r.</li></ol> <p>(akta kontroli t. I str. 1-6)</p>

<sup>1</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, ze zm.; dalej: ustawa o NIK.

## II. Ocena ogólna<sup>2</sup> kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu podejmował działania w zakresie odtwarzania zniszczonej infrastruktury drogowej oraz dochodzenia należności od sprawców zdarzeń drogowych.

ZDiUM identyfikował uszkodzenia lub zniszczenia miejskiej infrastruktury drogowej w wyniku zdarzeń drogowych, a także podejmował niezbędne działania w celu ich usunięcia, ustalenia sprawcy tego zdarzenia, a także odzyskania należności za uszkodzone lub zniszczone obiekty miejskiej infrastruktury drogowej.

Niemniej Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę na stan problematyczny związany z tym, że centralne polisy ubezpieczenia majątku Gminy Wrocław nie obejmowały pełnego zakresu miejskiej infrastruktury drogowej oraz z tym, że również ZDiUM nie zawierał umów na ubezpieczenie tych składników majątkowych. W konsekwencji wystąpiła konieczność pokrycia przez ZDiUM ze środków własnych kosztów napraw infrastruktury drogowej wynoszących 75,9 tys. zł w związku z nieustaleniem sprawców 12 z 40 objętych badaniem zdarzeń drogowych.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej<sup>3</sup> kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1. Realizacja obowiązków Prezydenta Wrocławia, jako zarządcy dróg publicznych w mieście na prawach powiatu, należała do zadań Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu (dalej: „ZDiUM” lub „Zarząd”). Przedmiot i podstawę działania Zarządu określał Statut nadany przez Radę Miejską Wrocławia<sup>4</sup>. Zgodnie z § 2 ust. 1 Statutu przedmiotem działalności podstawowej Zarządu było zarządzanie drogami publicznymi i przekazanymi drogami wewnętrznymi, miejscami wyznaczonymi na postój pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania oraz kanałami technologicznymi.

(akta kontroli t. I str. 7-15)

Zgodnie z § 6 ust. 1 zarządzenia nr 8/17 Dyrektora Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu z dnia 16 lutego 2017 r. w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego Zarządowi Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu (dalej: „Regulamin”) działalnością ZDiUM kierował Dyrektor, na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez Prezydenta<sup>5</sup>. Stosownie do § 21 strukturę organizacyjną ZDiUM tworzyły trzy pionier nadzorowane przez: Dyrektora, Zastępcę Dyrektora ds. Technicznych oraz Zastępcę Dyrektora ds. Eksploatacji.

Zgodnie z Regulaminem do zadań:

[1] Zespołu Drogowego, Zespołu Torowego, Zespołu Inżynierskiego, Zespołu Infrastruktury Miejskiej, Działu Eksploatacji Oznakowania oraz Działu Eksploatacji

<sup>2</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>3</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>4</sup> Uchwała nr XXXII/742/12 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 18 października 2012 r. w sprawie nadania statutu Zarządowi Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu (ze zm.).

<sup>5</sup> Prezydent Wrocławia udzielił Dyrektorowi ZDiUM stosownego pełnomocnictwa w dniu 7 maja 2012 r. (pełnomocnictwo nr 94/III/JO/12).

Sygnalizacji – należało prowadzenie spraw dotyczących szkód (odpowiednio do zakresu działania);

[2] Zespołu Przystanków – należało prowadzenie spraw związanych z odszkodowaniami z tytułu uszkodzenia lub zniszczenia obiektów infrastruktury przystankowej należących do ZDiUM oraz Dynamicznej Informacji Przystankowej w wyniku zdarzeń losowych i wandalizmu;

[3] Działu Inspekcji i Obsługi Zgłoszeń – należało prowadzenie całości spraw dotyczących szkód z tytułu odpowiedzialności cywilnej ZDiUM. Wyżej wymienione jednostki organizacyjne ZDiUM znajdowały się w pionie nadzorowanym przez Zastępcę Dyrektora ds. Eksploatacji.

(akta kontroli t. I str. 16-57)

Część zadań zarządcy drogi zostało powierzonych podmiotom zewnętrznym, na podstawie umów zawieranych pomiędzy Miastem Wrocław (reprezentowanym przez ZDiUM) a:

- konsorcjum spółek ELEKTROTIM, ZABERD i ROTOMAT w zakresie bieżącego utrzymania i konserwacji sygnalizacji świetlnych oraz infrastruktury systemu sterowania ruchem;
- konsorcjum spółek ROTOMAT i ZABERD w zakresie wykonania i konserwacji elementów zabezpieczenia ruchu oraz bieżącego utrzymania i konserwacji oznakowania pionowego;
- przedsiębiorstwem ASWRO na obsługę obiektów wyposażenia przystanków wrocławskiej komunikacji zbiorowej i mebli miejskich;
- TAURON Dystrybucja Serwis S.A. na usługę oświetleniową miejsc publicznych i dróg w zarządzie Prezydenta Wrocławia, w tym naprawę urządzeń sieci oświetleniowej;
- RADPOL sp. z o.o. w zakresie wymiany uszkodzonych elementów barier energochłonnych i ekranów dźwiękochłonnych oraz montażu nowych elementów barier energochłonnych;
- FB Serwis na prowadzenie czynności eksploatacyjnych i konserwacyjnych urządzeń oświetlenia drogowego.

(akta kontroli t. I str. 218-417, t. II str. 418-860, t. III str. 916)

**2 i 3.** Realizacja zadań związanych z identyfikacją uszkodzeń lub zniszczeń miejskiej infrastruktury drogowej należała do Działu Drogowo-Torowo-Inżynieryjnego, Działu Infrastruktury Miejskiej i Przystanków, Działu Eksploatacji Oznakowania, Działu Eksploatacji Sygnalizacji oraz Działu Inspekcji i Obsługi Zgłoszeń. Zadania związane z odtwarzaniem uszkodzonych lub zniszczonych obiektów miejskiej infrastruktury drogowej należały do zadań pracowników ww. jednostek organizacyjnych ZDiUM oraz podmiotów zewnętrznych, z którymi ZDiUM zawarł umowy cywilnoprawne.

(akta kontroli t. I str. 73-84)

**4.** W latach 2017-2020 w ZDiUM zatrudnione były kolejno (według stanu na początek roku) 317, 321, 325 i 324 osoby. Spośród ogółu zatrudnionych zadaniami w związanych z usuwaniem skutków zniszczeń infrastruktury drogowej zajmowało się 42 pracowników w latach 2017-2018 oraz 43 pracowników w latach 2019-2020<sup>6</sup> na 29,12 etatach, a ustaleniem sprawców zniszczeń i dochodzeniem od nich roszczeń z tego tytułu – dwóch pracowników (dwa etaty) w całym badanym okresie.

(akta kontroli t. I str. 85-88)

---

<sup>6</sup> 42 pracowników według stanu na 31 grudnia 2020 r.

5. W okresie objętym kontrolą Zarząd zidentyfikował łącznie 669 zdarzeń drogowych<sup>7</sup>, w wyniku których uszkodzeniu lub zniszczeniu uległy obiekty miejskiej infrastruktury drogowej, z tego 370 zdarzeń, w których nie ustalono sprawcy, oraz 299 zdarzeń z ustalonym sprawcą. Liczba zdarzeń drogowych, w wyniku których uszkodzeniu lub zniszczeniu uległy obiekty miejskiej infrastruktury drogowej (odpowiednio z ustalonym i nieustalonym sprawcą zdarzenia drogowego) przedstawiała się następująco:

- 75 i 103 w 2017 r. – łącznie 178, w tym 87 zidentyfikowanych w wyniku własnych ustaleń, 30 wskazanych w informacjach Policji, 60 pozyskanych ze zgłoszeń<sup>8</sup> i jedna pozyskana bezpośrednio od sprawcy;

- 68 i 117 w 2018 r. – łącznie 185, w tym 84 zidentyfikowane w wyniku własnych ustaleń, 20 wskazanych w informacjach Policji, 80 pozyskanych ze zgłoszeń i jedna pozyskana bezpośrednio od sprawcy;

- 84 i 73 w 2019 r. – łącznie 157, w tym 104 zidentyfikowane w wyniku własnych ustaleń, 30 wskazanych w informacjach Policji, 22 pozyskane ze zgłoszeń i jedna pozyskana bezpośrednio od sprawcy;

- 72 i 77 w 2020 r. – łącznie 149, w tym 86 zidentyfikowanych w wyniku własnych ustaleń, 23 wskazane w informacjach Policji, 37 pozyskanych ze zgłoszeń i trzy pozyskane bezpośrednio od sprawcy.

(akta kontroli t. I str. 89-127)

6. ZDiUM nie zawierał umów na ubezpieczenie miejskiej infrastruktury drogowej. Centralne polisy ubezpieczenia majątku Gminy Wrocław, corocznie zawierane przez Urząd Miejski Wrocławia, obejmowały wybrane elementy Inteligentnego Systemu Transportu, stanowiące obiekty infrastruktury drogowej takie jak: urządzenia sieci aktywnej zlokalizowane na terenie Wrocławia w szafach ITS, sterowniki sygnalizacji świetlanych na terenie Wrocławia oraz stacje preselektywnego ważenia pojazdów na drogach wjazdowych we Wrocławiu. Inne elementy miejskiej infrastruktury drogowej nie były ubezpieczone.

(akta kontroli t. I str. 138-210)

7. Pracownicy ZDiUM podejmowali działania nakierowane na bieżące pozyskiwanie danych o uszkodzeniach bądź zniszczeniach obiektów miejskiej infrastruktury drogowej w wyniku zdarzeń drogowych. Polegały one na kontrolowaniu stanu tych obiektów, wymianie informacji z Policją, korzystaniu z nagrań monitoringu miejskiego, przyjmowaniu zgłoszeń w formie elektronicznej lub telefonicznej. Stosowne informacje były również pozyskiwane w wyniku współpracy ZDiUM z jednostkami Państwowej Straży Pożarnej, Strażą Miejską, Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym sp. z o.o. i innymi jednostkami, np. Tauron Polska Energia S.A.

Komenda Miejska Policji we Wrocławiu w badanym okresie przyjęła 128 wniosków<sup>9</sup> o wydanie notatki ze zdarzenia drogowego lub pism dotyczących ustalenia sprawcy zdarzenia drogowego, w którym nastąpiło uszkodzenie infrastruktury drogowej, złożyła 156 wniosków<sup>10</sup> o ukaranie w trybie art. 57 § 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. *Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenie*<sup>11</sup>, w związku ze zdarzeniami drogowymi, w których uszkodzeniu lub zniszczeniu uległy obiekty

<sup>7</sup> W tym: na podstawie własnych ustaleń łącznie 361 zdarzeń drogowych, w wyniku których doszło do uszkodzenia lub zniszczenia obiektów miejskiej infrastruktury drogowej, w wyniku informacji uzyskanych z Policji 103 zdarzenia; w wyniku informacji pozyskanych ze zgłoszeń 199 zdarzeń, a w wyniku informacji uzyskanych bezpośrednio od sprawcy sześć zdarzeń.

<sup>8</sup> Na przykład punkt informacyjny, telefon, e-mail.

<sup>9</sup> W tym 65 w 2017 r., 17 w 2018 r., 14 w 2019 r. i 32 w 2020 r.

<sup>10</sup> W tym 32 w 2017 r., 41 w 2018 r., 42 w 2019 r. i 41 w 2020 r.

<sup>11</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 457, ze zm.

miejskiej infrastruktury drogowej, a także 176-krotnie<sup>12</sup> zawiadamiała o złożeniu ww. wniosków o ukaranie.

(akta kontroli t. I str. 77, 211-217)

8. Komórki organizacyjne ZDiUM prowadziły w formie elektronicznej ewidencje zdarzeń drogowych, w wyniku których zostały zniszczone lub uszkodzone obiekty miejskiej infrastruktury drogowej. Zawierały one niezbędne dane o zdarzeniach, w tym lokalizację, datę, dane osobowe sprawcy zdarzenia, informację o przebiegu usuwania uszkodzenia lub zniszczenia i odzyskiwaniu należności od sprawców.

(akta kontroli t. I str. 77, 211-213)

9. Po zidentyfikowaniu uszkodzonych lub zniszczonych obiektów miejskiej infrastruktury drogowej, ZDiUM zlecał ich odtworzenie podmiotom zewnętrznym, na podstawie zawartych z nimi umów.

(akta kontroli t. I str. 218-417, t. II str. 418-860, t. III str. 861-896, 916)

10. Badanie 40 przypadków zdarzeń drogowych z lat 2017-2020<sup>13</sup>, w wyniku których uszkodzeniu uległa miejska infrastruktura drogowa wykazało, że:

- w ZDiUM podejmowano działania w celu identyfikowania przypadków zniszczeń, bądź uszkodzeń obiektów miejskiej infrastruktury drogowej;
- szkody w obiektach miejskiej infrastruktury drogowej, powstałe na skutek zdarzeń drogowych, były każdorazowo usuwane, co potwierdziły przeprowadzone oględziny czterech wybranych obiektów, podczas których stwierdzono również zgodność lokalizacji odtworzonych obiektów miejskiej infrastruktury drogowej z przyjętymi docelowymi organizacjami ruchu;
- czas usuwania uszkodzeń lub zniszczeń w wyniku zdarzeń drogowych, obiektów miejskiej infrastruktury drogowej, wynosił od trzech dni do 6,5 miesiąca – średnio 1,5 miesiąca. Dłuższe okresy odtworzenia infrastruktury drogowej były uzasadnione koniecznością sporządzenia kosztorysów ofertowych oraz oczekiwania na dostawę nowych urządzeń.

(akta kontroli t. I str. 218-417, t. II str. 418-860, t. III str. 897-915)

11. Przypadki uszkodzeń lub zniszczeń obiektów miejskiej infrastruktury drogowej, którymi nie zarządzał ZDiUM, były zgłaszane do jednostek zarządzających tą infrastrukturą, np. do Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego sp. z o.o. i Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji S.A. W badanej próbie 40 przypadków uszkodzeń lub zniszczeń miejskiej infrastruktury drogowej, nie było przypadków dotyczących miejskiej infrastruktury zarządzanej przez innej jednostki miejskie.

(akta kontroli t. I str. 77, 218-417, t. II str. 418-860)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

**OCENA CZĄSTKOWA**

ZDiUM rzetelnie identyfikował uszkodzenia lub zniszczenia miejskiej infrastruktury drogowej, a także podejmował niezbędne działania w celu ich usunięcia.

<sup>12</sup> W tym 37 w 2017 r., 54 w 2018 r., 52 w 2019 r. i 33 w 2020 r.

<sup>13</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 Wrocławia. Wybrano po 10 zdarzeń drogowych z każdego roku z okresu objętego kontrolą, w tym po trzy zdarzenia, w których sprawca nie został ustalony.

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

Opis stanu faktycznego

1. W Regulaminie organizacyjnym ZDiUM nie wyszczególniono spraw związanych z pozyskiwaniem informacji o sprawcach zniszczeń miejskiej infrastruktury drogowej i dochodzeniem należności z tytułu tych zniszczeń. Zadania te były realizowane w ramach ogólnie sformułowanego zadania polegającego na prowadzeniu spraw dotyczących szkód w mieniu.

(akta kontroli t. I str. 16-57)

2. Realizacja zadań związanych z pozyskiwaniem informacji o sprawcach zniszczeń miejskiej infrastruktury drogowej oraz dochodzeniem należności z tytułu zniszczeń tej infrastruktury od sprawców zdarzeń drogowych (działania przedwindykacyjne) należała do Biura Prawnego, Wydziału Eksploatacji i Utrzymania, Wydziału Inżynierii Ruchu (działania przedwindykacyjne) oraz w zakresie windykacji w oparciu o przepisy ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. *Kodeks postępowania cywilnego*<sup>14</sup> po skazujących wyrokach sądów karnych – do Działu Windykacji.

(akta kontroli t. I str. 16-57, 78)

3. Zadania związane windykacją należności z tytułu dochodzenia roszczeń wobec sprawców uszkodzeń lub zniszczeń, w tym z ustaleniem sprawcy uszkodzenia/zniszczenia wykonywało dwóch pracowników ZDiUM (2 etaty).

(akta kontroli t. I str. 85-88)

4. i 5. Komórki organizacyjne ZDiUM wykonywały zadania z zakresu dochodzenia od zidentyfikowanych sprawców należności za uszkodzone lub zniszczone obiekty miejskiej infrastruktury drogowej oraz dochodzenia odszkodowań za uszkodzone lub zniszczone w wyniku zdarzeń drogowych obiekty miejskiej infrastruktury drogowej, a także w przypadku niezidentyfikowania sprawcy zdarzenia drogowego, w ramach ogólnych procedur obowiązujących w ZDiUM, w tym w szczególności Statutu oraz Regulaminu.

Szczegółowy tryb postępowania w powyższych sprawach został wprowadzony zarządzeniem nr 10/18 Dyrektora ZDiUM z dnia 4 września 2018 r.<sup>15</sup>.

(akta kontroli t. I str. 57-72, 78)

6. ZDiUM w okresie objętym kontrolą zidentyfikował łącznie 669 zdarzeń drogowych, w wyniku których uszkodzeniu lub zniszczeniu uległy obiekty miejskiej infrastruktury drogowej, przy czym w przypadku 299 z nich (co stanowi 44,7%) zidentyfikowano sprawców w tym: 75 na 178 zdarzeń w 2017 r. (42,1%), 68 na 185 zdarzeń w 2018 r. (36,8%), 84 na 157 zdarzeń (53,5%) w 2019 r. oraz 72 na 149 zdarzeń w 2020 r. (48,3%).

Szczegółowe dane w zakresie źródła informacji o przedmiotowych zdarzeniach zawarto w pkt III.1.5. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli t. I str. 89)

7. Łączne koszty napraw uszkodzonej lub zniszczonej miejskiej infrastruktury drogowej w badanym okresie wyniosły ogółem 4 575 985,06 zł, w tym: 765 064,90 zł

<sup>14</sup> Dz.U. z 2020 r. poz. 1575, ze zm.

<sup>15</sup> W sprawie wykonania zarządzenia nr 9015/18 Prezydenta Wrocławia z dnia 1 lutego 2018 r. w sprawie wprowadzenia procedur zgłaszania szkód w mieniu i sprzęcie elektronicznym oraz roszczeń osób trzecich z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, uwzględniających udział brokera ubezpieczeniowego w procesie likwidacji szkód oraz wprowadzenia procedury finansowania kosztów usuwania szkód i zaspokajania roszczeń osób trzecich.

w 2017 r., 1 104 886,11 zł w 2018 r., 1 376 270,48 zł w 2019 r. oraz 1 329 763,57 zł w 2020 r.

(akta kontroli t. I str. 133-137)

**8.** Koszty napraw uszkodzonej lub zniszczonej miejskiej infrastruktury drogowej według źródeł finansowania przedstawiały się następująco: 1 975 654,94 zł z budżetu miasta Wrocławia (43,2% ogółu kosztów w następstwie szkód wynikających z 385 zdarzeń drogowych), 1 988 446,04 zł z polisy OC sprawców zdarzeń drogowych (43,5% ogółu kosztów wynikających z 254 zdarzeń drogowych), 37 826,55 zł z Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego (0,8% kosztów, będący następstwem dziewięciu zdarzeń drogowych) oraz 574 057,53 zł z innych źródeł (12,5% ogółu kosztów, będących następstwem 21 zdarzeń drogowych). Z polisy ubezpieczeniowej ZDiUM nie pokryto w okresie objętym kontrolą żadnych kosztów naprawy uszkodzonych lub zniszczonych obiektów miejskiej infrastruktury drogowej.

Prowadzone w ZDiUM sprawy windykacyjne nie dotyczyły uszkodzonych lub zniszczonych w wyniku zdarzeń drogowych obiektów miejskiej infrastruktury drogowej.

(akta kontroli t. I str. 79, 133)

**9.** Centralne polisy ubezpieczenia majątku Gminy Wrocław, corocznie zawierane przez Urząd Miejski Wrocławia, obejmowały wybrane elementy Inteligentnego Systemu Transportu, stanowiące obiekty infrastruktury drogowej o wartości odtworzenia wynoszącej 11 630 431,80 zł w 2017 r. i 2018 r., 11 910 431,80 zł w 2019 r. oraz 11 740 431,80 zł w 2020 r.

(akta kontroli t. I str. 138-210)

**10.** ZDiUM sześciokrotnie wystąpił do sądu z pozwami o naprawienie szkody spowodowanej w miejskiej infrastrukturze drogowej. Wartość sporu wynosiła od 405,88 zł do 46 821,61 zł – łącznie 105 507,36 zł.

(akta kontroli t. I str. 79)

**11.** Badanie 40 przypadków zdarzeń drogowych z lat 2017-2020<sup>16</sup>, w wyniku których uszkodzeniu uległa miejska infrastruktura drogowa wykazało, że:

- we wszystkich przypadkach Zarząd podjął działania mające na celu pozyskanie odpowiednich danych o sprawcach tych zdarzeń (ich danych osobowych i numeru polisy OC pojazdu sprawcy zdarzenia), występując w tym zakresie do Komendy Miejskiej Policji we Wrocławiu<sup>17</sup>;
- w 28 przypadkach zostali ustaleni sprawcy zdarzeń drogowych (Zarząd otrzymał odpowiednie dane osobowe tych sprawców z KMP);
- we wszystkich powyższych 28 przypadkach Zarząd podejmował działania w celu dochodzenia należności od sprawców zdarzeń, w tym w 26 z ich polisy OC, występując z roszczeniami do właściwych ubezpieczycieli, a w pozostałych dwóch, w których sprawcy nie posiadali ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej – z Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego;
- koszty naprawy miejskiej infrastruktury drogowej uszkodzonej lub zniszczonej w wyniku objętych badaniem ww. 40 zdarzeń drogowych wyniosły łącznie 245 173, 74 zł, które zostały pokryte z polis OC sprawców zdarzeń w kwocie 149 717, 78 zł (dalsze środki w kwocie 7 346,53 zł były na dzień 30 kwietnia 2021 r. przedmiotem niezakończonych spraw, w których Zarząd wystąpił z roszczeniami do ubezpieczycieli), Ubezpieczeniowego Funduszu

<sup>16</sup> Próba tożsama z opisaną w obszarze pierwszym niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

<sup>17</sup> Dalej: „KMP”.



Gwarancyjnego w wysokości 12 211,93 zł oraz ze środków własnych w kwocie 75 897,50 zł (w przypadkach, gdy sprawcy nie zostali wykryci<sup>18</sup>).

(akta kontroli t. I str., 218-417, t. II str. 418-860)

12. W przypadku wystąpienia rozbieżności pomiędzy kwotą wypłaconą z polisy sprawcy zdarzenia drogowego, w wyniku którego, uszkodzeniu lub zniszczeniu uległa miejska infrastruktura drogowa, a rzeczywistą kwotą kosztów ich usunięcia, ZDiUM występował do ubezpieczyciela o dopłatę odszkodowania, wskazując koszty poniesione na podstawie wyceny kosztorysowej. Podstawą takiej wyceny był cennik materiałów i czynności, wynikających z zawartych umów, do realizacji których wykonawca został wyłoniony w drodze zamówienia publicznego. W przypadku nieskuteczności takich działań, ZDiUM dochodził swoich należności na drodze sądowej.

(akta kontroli t. I str. 79-84)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

ZDiUM podejmował działania w celu ustalenia sprawców zdarzeń drogowych, w wyniku których uszkodzeniu lub zniszczeniu uległy obiekty miejskiej infrastruktury drogowej oraz zmierzające do odzyskania należności za naprawę powyższych uszkodzeń.

Niemniej Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę na stan problematyczny związany z tym, że centralne polisy ubezpieczenia majątku Gminy Wrocław nie obejmowały pełnego zakresu miejskiej infrastruktury drogowej, jak z tym, że również ZDiUM nie zawierał umów na ubezpieczenie tych składników majątkowych. W konsekwencji wystąpiła konieczność pokrycia przez ZDiUM ze środków własnych kosztów napraw infrastruktury drogowej w związku z nieustaleniem sprawców 12 z 40 objętych badaniem zdarzeń drogowych.

## IV. Uwagi i wnioski

W związku z brakiem stwierdzonych nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli odstępuje od formułowania uwag i wniosków.

## 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 we Wrocławiu. 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.

<sup>18</sup> Polisy na infrastrukturę miejską, w tym drogową, wykupione przez Urząd Miejski Wrocławia nie obejmowały urządzeń zniszczonych w zdarzeniach drogowych z badanej próby 40 przypadków.

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.

Wrocław,    maja 2021 r.

Kontrolerzy  
Miroslaw Perłowski  
Główny specjalista kontroli  
państwowej

.....  
*podpis*

Małgorzata Jakubiec-Dzieleńdziak  
Główny specjalista kontroli  
państwowej

.....  
*podpis*

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura we Wrocławiu  
p.o. Dyrektor  
Marcin Kaliński

.....  
*podpis*