



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Opolu

LOP.411.004.04.2021

Pan Kordian Panek
Naczelnik Opolskiego Urzędu Celno-Skarbowego
w Opolu
Opolski Urząd Celno-Skarbowy w Opolu
ul. Wojciecha Drzymały 22
45-342 Opole

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I/21/004 – Koordynacja kontroli drogowych realizowanych przez różne służby na przykładzie województwa opolskiego

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Opolski Urząd Celno-Skarbowy w Opolu ¹ , ul. Wojciecha Drzymały 22, 45-342 Opole
Kierownik jednostki kontrolowanej	Kordian Panek, Naczelnik Urzędu ² , powołany na stanowisko z dniem 7 grudnia 2018 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	Koordinacja kontroli drogowych realizowanych przez różne służby na przykładzie województwa opolskiego
Okres objęty kontrolą	Lata 2019-2021 (do 30 września)
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ³
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu
Kontroler	Grażyna Stalska, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LOP/97/2021 z 27 października 2021 r.

(akta kontroli str. 1-2)

¹ Dalej: Urząd.

² Dalej: Naczelnik.

³ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, ze zm.; dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, w kontrolowanej jednostce podejmowano działania w zakresie przeprowadzania kontroli na drogach przy współpracy z pozostałymi służbami uprawnionymi do ich prowadzenia.

Spośród ponad 35 tys. kontroli drogowych zrealizowanych w okresie objętym kontrolą, funkcjonariusze Urzędu przeprowadzili 482 (1,4%) przy współudziale m.in. Policji, Inspekcji Transportu Drogowego lub Straży Granicznej. Kontrole te były wynikiem realizacji czterech porozumień zawartych z tymi służbami, a także bieżącej współpracy i uczestnictwa w różnych akcjach koordynowanych przez te służby. Wspólne kontrole obejmowały w szczególności przewóz towarów niebezpiecznych, transgraniczne przemieszczanie odpadów, nielegalną migrację osób, kontrolę przewozu nielegalnych środków ochrony roślin i nielegalny obrót dobrami kultury. Miejscem ich prowadzenia była w szczególności autostrada A4 i droga krajowa nr 45. Z inicjatywy Urzędu zrealizowana została niewielka część kontroli wspólnych, tj. 11, co stanowiło 2% kontroli przeprowadzonych wspólnie z pozostałymi służbami.

Pomimo zapisów w zawartych porozumieniach o organizowaniu wspólnych szkoleń, w okresie objętym kontrolą szkoleń takich i warsztatów nie organizowano wspólnie z pozostałymi służbami. Uwarunkowane to było w szczególności panującą sytuacją epidemiczną i kolejnymi ograniczeniami wynikającymi z rozwoju pandemii. Urząd przeprowadził jednak 90 szkoleń we własnym zakresie w przedmiocie przeprowadzania kontroli drogowych.

Szczegółowe badanie dokumentowania kontroli drogowych, zrealizowane na próbie sześciu kontroli wspólnych wykazało, że były one prawidłowo przeprowadzone i udokumentowane.

Urząd posiadał niezbędne wyposażenie umożliwiające realizację kontroli drogowych. Stwierdzono jednakże nieprawidłowość polegającą na użytkowaniu będących na wyposażeniu Urzędu dziewięciu samochodów służbowych, pomimo braku posiadania przez te pojazdy ważnych badań technicznych. Okres użytkowania tych pojazdów po upływie terminu ważności badania technicznego w jednym przypadku wyniósł 102 dni, a w pozostałych ośmiu od 5 do 54 dni.

⁴ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

OBSZAR

Realizacja zadań w zakresie kontroli drogowych

Opis stanu faktycznego

1. W latach 2019-2021 (do 30 września) funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej pełniący służbę w Urzędzie przeprowadzili łącznie 35 215 kontroli drogowych, w ramach których stwierdzono 1 525 (4,3%) przypadków naruszenia przepisów⁵. Spośród tych kontroli wspólnie z pozostałymi służbami przeprowadzono 482 (1,4%) kontrole, a ich zakres obejmował w szczególności przewóz towarów niebezpiecznych, transgraniczne przemieszczanie odpadów oraz nielegalną migrację osób. Liczba kontroli wspólnych zrealizowanych w latach 2019-2021 (do 30 września) z inicjatywy kontrolowanej jednostki wyniosła 11 (2% ogółu kontroli wspólnych).

(akta kontroli str. 152, 218, 796, 823, 825, 1012-1013)

Za działania kontrolne realizowane na drogach publicznych odpowiadał Wydział Realizacji w II Pionie Zwalczenia Przeszeczności Ekonomicznej, który podlegał Drugiemu Zastępcy Naczelnika Urzędu. Do zadań tej komórki organizacyjnej należało m.in. wykonywanie kontroli ruchu drogowego, nakładanie grzywien w drodze mandatu za wykroczenia, przeprowadzanie kontroli prawidłowości wnoszenia opłaty za przejazd autostradą i przeprowadzanie kontroli używanego w pojeździe urządzenia do elektronicznego poboru opłat za przejazd autostradą, a także przeprowadzanie kontroli przewozu towarów.

(akta kontroli str. 122-126)

W Urzędzie nie prowadzono analizy potrzeb w zakresie przeprowadzania wspólnych z pozostałymi uprawnionymi służbami⁶ kontroli ruchu drogowego i zdolności do udziału w takich kontrolach. Kontrolowana jednostka nie dysponowała również analizami w odniesieniu do innych kontroli drogowych przeprowadzanych wspólnie z takimi służbami.

Wyjaśniając przyczyny braku prowadzenia ww. analiz Naczelnik wskazał, że kontrole ruchu drogowego nie są głównym zadaniem funkcjonariuszy Urzędu, gdyż ich podstawowym zadaniem (w przypadku pełniących służbę w Wydziale Realizacji, odpowiedzialnym m.in. za kontrole drogowe) było prowadzenie kontroli celno-skarbowej m.in. z zakresu ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi⁷ bądź ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym⁸, w tym kontroli prawidłowości wnoszenia opłat za przejazd autostradą (tzw. kontrole „e-TOLL”). Wyjaśnił także: *kontrole drogowe wynikające z ustawy (z dnia 20 czerwca 1997 r.)⁹ Prawo o ruchu drogowym¹⁰ są kontrolami tylko bieżącymi, wykonywanymi niejako przy okazji innych kontroli i polegają na egzekwowaniu od kierowcy przestrzegania przepisów w ruchu drogowym. Kontrole te wynikają z obowiązku reakcji organu na naruszenia ww. przepisów, ujawnione w ramach czynności kontrolnych (...).*

(akta kontroli str. 38, 40-41, 117-126, 148, 151)

⁵ W tym m.in. 1 046 przypadków naruszenia przepisów o ruchu drogowym (68,6%) i 438 przypadków naruszenia przepisów o czasie pracy kierowców (28,7%).

⁶ Tj. Policją, Inspekcją Transportu Drogowego, Strażą Graniczną.

⁷ Dz. U. z 2021 r. poz. 1857; dalej: ustawa SENT.

⁸ Dz. U. z 2021 r. poz. 919, ze zm.

⁹ Przypis NIK.

¹⁰ Dz. U. z 2021 r. poz. 450, ze zm.

2. W Urzędzie, od grudnia 2018 r. obowiązywała *Instrukcja dla funkcjonariuszy służby celno-skarbowej w pionie zwalczania przestępczości ekonomicznej*, zatwierdzona przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej¹¹. We wstępie do ww. instrukcji wskazano, że stanowi ona m.in. *kompedium informacji przydatnych przy wykonywaniu zadań i zawiera opisy praktycznego postępowania*. W instrukcji tej, w § 6 *Kontrola pojazdów w ruchu drogowym* opisano m.in. prawa i obowiązki osoby poddanej kontroli, zasady bezpieczeństwa w trakcie wykonywania kontroli, taktykę przy zatrzymaniu pojazdów i przeprowadzaniu kontroli, działania pościgowe, zasady wyboru miejsca do zatrzymania pojazdu i postępowanie po zatrzymaniu pojazdu, a także zasady postępowania z osobami uprawnionymi do korzystania z immunitetu.

(akta kontroli str. 83, 99-115)

3. W latach 2019-2020 (do 30 września) w jednostce kontrolowanej obowiązywały następujące porozumienia w zakresie przeprowadzania kontroli drogowych: a/ porozumienie z 21 lutego 2018 r. zawarte pomiędzy Dyrektorem Izby Administracji Skarbowej w Opolu¹², Komendantem Wojewódzkim Policji w Opolu, Komendantem Śląskiego Oddziału Straży Granicznej w Raciborzu i Opolskim Wojewódzkim Inspektorem Transportu Drogowego w Opolu¹³ w sprawie współpracy przy wykonywaniu kontroli przewozu towarów; b/ porozumienie z 6 kwietnia 2018 r. zawarte pomiędzy Dyrektorem IAS a Komendantem Wojewódzkim Policji w Opolu w sprawie szczegółowych zasad współdziałania Izby Administracji Skarbowej w Opolu¹⁴ i Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu¹⁵; c/ porozumienie z 21 sierpnia 2018 r. zawarte pomiędzy Dyrektorem IAS a Komendantem Śląskiego Oddziału Straży Granicznej w Raciborzu w sprawie współdziałania IAS i Śląskiego Oddziału Straży Granicznej w Raciborzu¹⁶; d/ porozumienie z 25 sierpnia 2020 r. zawarte pomiędzy Dyrektorem IAS a OWITD w sprawie współdziałania IAS i Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego w Opolu¹⁷.

(akta kontroli str. 3-37)

Zakres przedmiotowy porozumienia zawartego pomiędzy Dyrektorem IAS, Komendantem KWP, Komendantem OSG i OWITD obejmował w szczególności: a/ wymianę informacji i doświadczeń dla wykonywania zadań, o których mowa w ustawie SENT, b/ możliwość podejmowania wspólnych i skoordynowanych kontroli przewozu towarów (w uzgodnionym zakresie i terminie), c/ możliwość organizowania wspólnych szkoleń, warsztatów i porad. Ponadto w porozumieniu tym wskazano, że: 1/ do czynności pobrania próbki towaru bądź nałożenia zamknięć urzędowych będzie wzywany przez funkcjonariusza Policji, funkcjonariusza Służby Granicznej lub inspektora WITD funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej, który powinien podjąć te czynności nie później niż w ciągu godziny od otrzymania zawiadomienia, 2/ w przypadku konieczności zatrzymania kontrolowanego pojazdu wraz z towarem, środek transportu z towarem będzie kierowany przez Naczelnika na parking wyznaczony przez Dyrektora IAS, 3/ strony porozumienia zobowiązały się do konsultacji i przekazywania między sobą informacji o ustaniu przyczyny zatrzymania pojazdu.

(akta kontroli str. 5-14)

¹¹ Dalej: KAS.

¹² Dalej: Dyrektor IAS.

¹³ Dalej: OWITD.

¹⁴ Dalej: IAS.

¹⁵ Dalej: KWP.

¹⁶ Dalej: OSG.

¹⁷ Dalej: WITD.

Zakres przedmiotowy porozumienia pomiędzy Dyrektorem IAS a Komendantem KWP obejmował m.in. wymianę informacji i doświadczeń; koordynację działań w przypadku osób, podmiotów i obiektów objętych jednoczesnymi działaniami Policji i KAS; prowadzenie czynności kontrolnych; organizację szkoleń podległych funkcjonariuszy i pracowników; wsparcie logistyczne; wykonywanie badań kryminalistycznych śladów i dowodów. Ponadto w porozumieniu tym wskazano, że: a/ Urząd zapewni możliwość nieodpłatnego przechowywania dowodów rzeczowych w postaci wyrobów akcyzowych, zabezpieczonych w ramach postępowań przygotowawczych, b/ KWP umożliwi nieodpłatne przechowywanie dowodów rzeczowych w postaci m.in. środków odurzających i substancji psychotropowych w magazynie takich środków oraz przyjmie zabezpieczone przez pracowników/funkcjonariuszy IAS dowody rzeczowe w postaci broni, c/ w przypadku wspólnej realizacji czynności i zamiaru opublikowania komunikatu medialnego, jego treść będzie wymagała skonsultowania z drugą stroną porozumienia. Ww. porozumienie zawierało dwa załączniki, z których jeden obejmował wzór wniosku o współdziałanie¹⁸, a drugi – wzór potwierdzenia ustnego wezwania do niezwłocznego podjęcia współpracy na podstawie § 4 ust. 5 porozumienia¹⁹. Naczelnik wyjaśnił, że w latach 2019-2021 (do 30 września) Urząd nie występował do jednostek Policji z ww. wnioskiem o współdziałanie, jak również nie sporządzał potwierdzeń ustnego wezwania do niezwłocznego podjęcia współdziałania.

(akta kontroli str. 15-23, 866-868, 872)

Zakres przedmiotowy porozumienia pomiędzy Dyrektorem IAS a Komendantem OSG obejmował m.in. wymianę informacji mogących służyć do zwalczania czynów zabronionych; współpracę w czynnościach obserwowania i rejestrowania przy użyciu środków technicznych; wzajemne prowadzenie szkoleń, w szczególności w zakresie zwalczania przemytu środków odurzających i substancji psychotropowych; tworzenie zespołów wykonujących zadania na podstawie ustalanych wcześniej planów, jak również na podstawie doraźnych uzgodnień oraz organizowanie wspólnych działań, w tym kontrolnych na terenie kraju (również na szlakach komunikacyjnych). Ponadto w porozumieniu wskazano, że: a/ Urząd dokonuje usunięcia zamknięć urzędowych oraz przeprowadza przeszukanie osoby, rewizję celną bagaży, przesyłek i środków transportu, b/ rzecznicy prasowi IAS i OSG zobowiązani są do wydawania uzgodnionych komunikatów prasowych dotyczących wspólnych obszarów działania IAS i OSG.

(akta kontroli str. 24-33)

Zakres przedmiotowy porozumienia pomiędzy Dyrektorem IAS a OWITD obejmował wymianę informacji i doświadczeń istotnych dla wykonywania zadań, możliwość podejmowania wspólnych i skoordynowanych kontroli (w uzgodnionym wcześniej terminie i zakresie), możliwość organizowania wspólnych szkoleń, narad i warsztatów.

(akta kontroli str. 34-37)

Pomimo przewidywania, w zawartych porozumieniach, możliwości organizowania wspólnych szkoleń, w latach 2019-2021 (do 30 września) takich szkoleń i warsztatów nie organizowano. Naczelnik wyjaśnił, że odbywały się wspólne narady na kierowniczym szczeblu poszczególnych jednostek, a także, że w 2020 r. zorganizowane były wspólne kontrole z funkcjonariuszami Generalnej Inspekcji

¹⁸ O którym mowa w § 3 porozumienia.

¹⁹ Tj. wsparcia logistycznego.

Transportu Drogowego²⁰ oraz WITD mające na celu przedstawienie w formie warsztatowej metod kontroli pojazdów podlegających pod przepisy ustawy o transporcie drogowym. Wskazał również, że z uwagi na panującą pandemię *wspólne przedsięwzięcia typu szkolenia, warsztaty zarówno z Policją jak i innymi służbami są ograniczone wraz z kolejnymi etapami i falami rozwoju COVID-19. Pomimo powyższych ograniczeń regularnie ustalane są telefonicznie wspólne patrole służb, zwłaszcza z Policją.* Naczelnik wyjaśnił także, że z jego inicjatywy 21 maja 2021 r. Dyrektor IAS podpisał porozumienie z Komendantem Szkoły Policji w Katowicach w zakresie organizacji szkoleń.

(akta kontroli str. 866-868, 871-872)

Z informacji przekazanej Naczelnikowi przez Dyrektora IAS wynikało, że IAS nie organizowała w latach 2019-2021 oraz nie otrzymywała zapotrzebowań na organizację szkoleń we współpracy z innymi służbami. Dyrektor IAS wyjaśniła: *nie posiadamy również wiedzy na temat organizacji takich szkoleń przez te służby ani udziału naszych pracowników/funkcjonariuszy w szkoleniach organizowanych we współpracy z tymi służbami (które mogły zostać przeprowadzone poza wiedzą i współdziałaniem IAS). Brak zapotrzebowania w ostatnim okresie na szkolenia mógł wynikać przede wszystkim z sytuacji epidemiologicznej w kraju i stosowania się do Wytucznych Szefa KAS, tj. przestrzegania m.in. zasad (...) korzystania z wszelkich innych dróg komunikacji niż osobista (...).*

(akta kontroli str. 931)

4. W latach 2019-2021 (do 30 września) funkcjonariusze Urzędu współuczestniczyli w 482 wspólnych kontrolach z innymi służbami, w tym: a/ w 358 kontrolach ze Strażą Graniczną, b/ w 100 kontrolach z jednostkami organizacyjnymi Policji, c/ w 11 kontrolach z Inspekcją Transportu Drogowego, d/ w siedmiu kontrolach z Wojewódzkim Inspektoratem Ochrony Środowiska w Opolu²¹, e/ w sześciu kontrolach z Wojewódzkim Inspektoratem Ochrony Roślin i Nasiennictwa.

(akta kontroli str. 220-221)

W latach 2019-2021 (do 30 września), w przypadku siedmiu wspólnych działań prowadzonych z innymi służbami, w których udział wzięło 37 funkcjonariuszy Urzędu, działaniom tym nadano kryptonim akcji. Podjęte w ramach tych akcji działania obejmowały kontrolę pojazdów w zakresie m.in: przewozu nielegalnych (podrobionych) środków ochrony roślin oraz substancji czynnych, transgranicznego przemieszczania odpadów, a także nielegalnego obrotu dobrami kultury. Miejscem przeprowadzania ww. akcji na drogach publicznych w szczególności były autostrada A4 i droga krajowa nr 45 (w miejscowości Reńska Wieś).

(akta kontroli str. 221-222)

Do przeprowadzenia ww. kontroli wspólnych Urząd, oprócz zasobów osobowych, wykorzystywał również zasoby w postaci indywidualnego wyposażenia sprzętowego funkcjonariuszy biorących w nich udział, kamizelki kuloodporne, endoskopy oraz sygnalizację świetlną i dźwiękową.

Urząd nie gromadził danych o zasobach innych formacji wykorzystanych do kontroli przeprowadzonych wspólnie z innymi służbami lub wskazujących, która służba była inicjatorem prowadzonych poszczególnych wspólnych kontroli oraz koordynatorem akcji, którym nadano kryptonim.

Naczelnik Wydziału Realizacji wyjaśnił, że służbą koordynującą był: a/ WIOŚ w przypadku akcji o kryptonimie DEMETER, b/ Policja w przypadku akcji

²⁰ Dalej: GITD.

²¹ Dalej: WIOŚ.

o kryptonimie PANDORA oraz c/ Wojewódzki Inspektorat Ochrony Roślin i Nasiennictwa, w przypadku akcji o kryptonimie SILVER.

(akta kontroli str. 218-219, 799-800)

Badaniem objęto sześć wspólnych kontroli, w tym: a/ przeprowadzoną z WIOŚ w 2019 r. w ramach akcji o kryptonimie DEMETER V, b/ przeprowadzoną w 2020 r. z WIOŚ i Policją w ramach akcji o kryptonimie DEMETER VI, c/ przeprowadzoną w 2020 r. z Policją²² na autostradzie A4, d/ przeprowadzoną w 2021 r. z Policją²³ na drodze lokalnej, e/ przeprowadzoną w 2020 r. z Policją na drodze wojewódzkiej, f/ przeprowadzoną z Policją²⁴ i OSG w 2021 r. na drogach w ramach akcji o kryptonimie PANDORA VI.

(akta kontroli str. 624-734, 781-790, 792-793, 801-816)

Kontrola DEMETER V była przeprowadzona we wrześniu 2019 r. i dotyczyła transgranicznego przemieszczania odpadów. Koordynacja działań w ramach ww. operacji była prowadzona przez Departament Cel w Ministerstwie Finansów, a przepływ informacji służących organizacji ww. przedsięwzięcia miał charakter sformalizowany. Za koordynację i nadzór nad działaniami odpowiedzialny był Koordynator ds. ochrony środowiska i Krajowy Punkt Kontaktowy, których należało informować o podjętych działaniach, a w szczególności o dokonanych zatrzymaniach odpadów. W ramach ww. akcji Urząd zaplanował działania realizowane w okresie od 3 do 25 września 2019 r. na autostradzie A4, na obwodnicy Opola oraz na przejściu granicznym w Trzebini i drogach dojazdowych do tego przejścia, które miało prowadzić ośmiu funkcjonariuszy Wydziału Realizacji. W wyniku podjętych działań ujawniono na autostradzie A4 nieprawidłowość związaną z transgranicznym przemieszczaniem odpadów z Niemiec do Polski. Przemieszczane odpady w ilości ponad 21 t stanowiły odpady zmieszane, w tym komunalne, co było niezgodne z deklarowanym kodem odpadów. W wyniku kontroli naczepę wraz z towarem zatrzymano na parkingu strzeżonym, a do WIOŚ skierowano formalny wniosek o określenie statusu towaru. Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, wspólnie z właściwym urzędem niemieckim ustaliły, że odpady zostaną zwrócone do kraju wysyłki i w związku z tym Departament Kontroli Gospodarowania Odpadami ww. Inspektoratu wniósł o zwolnienie zatrzymanego transportu odpadów w celu umożliwienia powrotnej wysyłki do Niemiec. Naczelnik wydał decyzję, w której postanowił zarządzić konwój ww. towaru na terytorium Polski do przejścia granicznego, celem wywiezienia towaru do Niemiec pod osłoną wyspecjalizowanej jednostki działającej w zakresie ochrony osób i mienia (na koszt przewoźnika i nadawcy towaru). W przedmiotowej sprawie 13 listopada 2019 r. prokurator Prokuratury Rejonowej w Opolu wszczął śledztwo, które zostało umorzone 30 czerwca 2020 r. z uwagi na to, że zeznania złożone w przedmiotowej sprawie, w tym zeznania współników spółki, która miała być odbiorcą transportu odpadów *nie dostarczyły wystarczających dowodów uzasadniających popełnienie przestępstwa.*

(akta kontroli str. 424-685)

Kontrola DEMETER VI była prowadzona we wrześniu i październiku 2020 r. i dotyczyła transgranicznego przemieszczania odpadów. Koordynacja działań w ramach ww. operacji i przepływ informacji były prowadzone w sposób sformalizowany, analogicznie jak w przypadku akcji DEMETER V. W wyniku podjętych działań ujawniono na autostradzie A4 nieprawidłowość związaną

²² Z funkcjonariuszami KWP.

²³ Z funkcjonariuszami Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

²⁴ Z funkcjonariuszami KWP.

z transgranicznym przemieszczaniem odpadów z Niemiec do Polski. Przemieszczane odpady komunalne (paliwo alternatywne) były niezgodne z okazaną dokumentacją. W wyniku kontroli pojazd wraz z towarem zatrzymano na parkingu strzeżonym, gdzie czynności prowadzili również funkcjonariusze Komendy Miejskiej Policji w Opolu. Zawiadomienie o nielegalnym międzynarodowym przemieszczaniu odpadów z Niemiec do Polski złożył WIOŚ. Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, wspólnie z właściwym urzędem niemieckim ustalił, że odpady zostaną zwrócone do kraju wysyłki i w związku z tym Departament Kontroli Gospodarowania Odpadami ww. Inspektoratu wniósł o zwolnienie zatrzymanego transportu odpadów w celu umożliwienia powrotnej wysyłki do Niemiec.

(akta kontroli str. 686-734)

Kontrola z 13 stycznia 2020 r. była prowadzona na autostradzie A4 wspólnie z funkcjonariuszami Wydziału Kryminalnego KWP i dotyczyła wykrywania środków odurzających z użyciem psa służbowego. W wyniku przeprowadzonych czynności zatrzymano do kontroli samochód osobowy, w którym z użyciem psa służbowego wykryto środki odurzające o wartości czarnorynkowej wynoszącej 3,7 tys. zł. Na osobę, która przyznała się do posiadania ww. środków odurzających nałożono – po uzgodnieniu z prokuratorem – karę grzywny w wysokości 80 stawek dziennych po 10 zł oraz nawiązkę w wysokości 400 zł.

Kontrola z dnia 3 lutego 2020 r. była prowadzona na drodze lokalnej w miejscowości Włodzienin Kolonia wspólnie z funkcjonariuszami Wydziału Kryminalnego Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach i dotyczyła wykrywania środków odurzających z użyciem psa służbowego. W wyniku przeprowadzonych czynności na drodze lokalnej przeszukano samochód osobowy, w którym z użyciem psa służbowego wykryto śladowe ilości suszu roślinnego. W trakcie dalszych czynności ustalono, że przeszukany pojazd został wyrejestrowany i nie miał uprawnień do poruszania się po drogach publicznych, a zamontowane na pojeździe tablice rejestracyjne były przerobione (ustalono rzeczywisty numer rejestracyjny pojazdu). Kierowca pojazdu został ukarany mandatem za używanie pojazdu niedopuszczonego do ruchu, a następnie podjęto czynności procesowe związane z używaniem przerobionych tablic rejestracyjnych pojazdu.

W przypadku obydwu tych kontroli czynności służbowe zostały udokumentowane *Notatką o użyciu psa służbowego do wykrywania środków odurzających*.

Naczelnik wyjaśnił, że w związku z realizowaniem ww. dwóch kontroli z zakresu posiadania i obrotu środkami odurzającymi (narkotykami) wspólnie z Policją, funkcjonariusze Policji sporządzali całą dokumentację kontrolno-procesową. *Przewodnik psa (...) sporządzał na potrzeby prowadzonego przez Policję postępowania przygotowawczego jedynie notatkę urzędową z użycia psa służbowego.*

(akta kontroli str. 792-793, 821)

Kontrola z 22 listopada 2020 r. była prowadzona w oparciu o przepisy ustawy o transporcie drogowym. W wyniku przeprowadzonych czynności na drodze wojewódzkiej w miejscowości Zawadzkie zatrzymano zespół pojazdów (ciągnik samochodowy i naczepę drogową), które nie posiadały aktualnego badania technicznego. Stwierdzono też usterki techniczne zakwalifikowane jako niebezpieczne (m.in. brak oświetlenia, zużyte ogumienie). Kierowcy zatrzymano dowód rejestracyjny i – z powodu usterek zagrażających bezpieczeństwu – ograniczono używanie pojazdu do umożliwienia dojazdu do najbliższej stacji kontroli pojazdów. Czynności służbowe zostały udokumentowane *Protokołem kontroli drogowej* wraz z załącznikami, w których zawarto opis stwierdzonych

nieprawidłowości. Do dokumentacji załączono również *Protokół szczegółowej drogowej kontroli technicznej zawierający wykaz kontrolny*, zgodny ze wzorem stanowiącym załącznik nr 2 do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego²⁵, pokwitowanie zatrzymania dokumentu oraz kopię dowodu rejestracyjnego i licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy, a także fotografie dokumentujące stan techniczny zatrzymanego pojazdu.

(akta kontroli str. 801-816)

Kontrola PANDORA VI była prowadzona we wrześniu 2021 r. i dotyczyła nielegalnego obrotu dobrami kultury. Koordynacja działań w ramach ww. operacji była prowadzona przez Departament Ceł w Ministerstwie Finansów, a przepływ informacji służący organizacji ww. przedsięwzięcia miał charakter sformalizowany. Za koordynację i nadzór nad działaniami odpowiedzialny był Koordynator ds. dóbr kultury²⁶, do którego przekazywano informacje dotyczące akcji i formularze statystyk. W ramach ww. akcji przeprowadzono na drogach 58 kontroli, a w wyniku przeprowadzonych czynności nie stwierdzono nieprawidłowości związanych z tematem operacji.

(akta kontroli str. 781-790)

5. W latach 2019-2021 (do 30 września) Urząd przeprowadził 90 szkoleń własnych w zakresie przeprowadzania kontroli drogowych, w tym 84 o charakterze regionalnym. Roczna liczba uczestników ww. szkoleń wyniosła odpowiednio 369 osób w 2019 r., 114 osób w 2020 r. oraz 91 osób do 30 września 2021 r. W ww. okresie Urząd nie organizował lub współorganizował wspólnych przedsięwzięć szkoleniowych z innymi służbami w zakresie przeprowadzania kontroli drogowych.

Naczelnik wyjaśnił, że funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, uczestniczący w realizowanych w ramach kursu podstawowego i kursu doskonalącego szkoleniach z *Taktyki i Techniki Interwencji* uczestniczą w zajęciach z kontroli ruchu drogowego, które prowadzą instruktorzy Krajowej Szkoły Skarbowości, a procesem szkolenia w powyższym zakresie objęci są wszyscy funkcjonariusze Wydziału Realizacji Urzędu.

(akta kontroli str. 41, 220)

6. Kontrole na drogach publicznych realizowane były przez funkcjonariuszy Wydziału Realizacji w oparciu o miesięczny grafik służb (przygotowany przez kierownika tej komórki organizacyjnej), w którym funkcjonariuszowi zlecane były m.in. kontrole przewozu towarów²⁷ i transportu drogowego. W latach 2019-2021 (do 30 września) funkcjonariusze Urzędu nie byli kierowani do działań kontrolnych, których podstawowym zakresem były kontrole z zakresu prawa o ruchu drogowym. Naczelnik wyjaśnił: *funkcjonariusz stawiając się do służby zostaje poinformowany o miejscu prowadzenia czynności kontrolnych (z reguły autostrada A4 jako główny szlak komunikacyjny województwa opolskiego) oraz o jego zakresie, który zostaje wpisany do systemu ZISAR. Kontrole w zakresie prawa o ruchu drogowym (...) realizowane są w toku czynności kontrolnych, jako zadania dodatkowe w przypadku ujawnienia naruszeń.*

(akta kontroli str. 38-39, 41)

²⁵ Dz. U. Nr 2141, ze zm.

²⁶ Osoba ta była odpowiedzialna za współpracę na poziomie lokalnym m.in. z Policją i Strażą Graniczną.

²⁷ Kontrole, o których mowa w ustawie SENT. Dalej: kontrole SENT.

Zawarte porozumienia z innymi służbami (tj. Policją, Służbą Graniczną oraz Inspekcją Transportu Drogowego) nie przewidywały tworzenia wspólnych planów kontroli i uzgadniania miejsc prowadzenia kontroli drogowych zarówno wspólnych, jak i prowadzonych samodzielnie przez poszczególne formacje. Naczelnik wyjaśnił, że Urząd dysponował informacjami o zamierzeniach kontrolnych innych formacji/służb w przypadku wspólnych kontroli o zasięgu krajowym lub regionalnym. Wyjaśnił również: *informacje o planowanych działaniach wspólnych były uwzględniane w procesie planowania służb poszczególnych zespołów (patroli). Planowanie służb w ww. zakresie odbywało się przeważnie po uprzednio przeprowadzonej naradzie/odprawie organizowanej przez służbę wiodącą w ramach danej akcji.*

(akta kontroli str. 66-82, 148, 151)

7. W Urzędzie obowiązywały zatwierdzone przez Szefa KAS *Standardy wyposażenia jednostek KAS w sprzęt i pojazdy do kontroli celno-skarbowej*, które określały m.in. standardy wyposażenia komórek realizacji.

W tabeli nr 5 ww. dokumentu wskazano w 50 pozycjach zestawienie ilościowe sprzętu do kontroli, w tym w 10 pozycjach zestawienie ilościowe wyposażenia obejmującego sprzęt niezbędny do realizacji zadań przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej w komórce realizacji. W pozostałych 40 pozycjach wskazano wyposażenie opcjonalne, w które mogli być wyposażeni funkcjonariusze w zależności od specyfiki wykonywanych zadań.

(akta kontroli str. 66-68, 73)

Zgodnie z ww. standardami na wyposażeniu Wydziału Realizacji (dla standardu powyżej 20 osób) miały znajdować się: a/ dwa samochody dostawcze, b/ samochody przystosowane do przewozu psów służbowych²⁸, c/ dwa samochody specjalistyczne, d/ więcej niż dwa samochody osobowe kombi o pojemności silnika w klasie 2 L, e/ więcej niż dwa samochody osobowe kombi o pojemności silnika w klasie od 1L do 1,4 L, f/ zestaw do kontroli drogowej, zestaw do kontroli rodzaju paliwa, zestawy narzędziowe (cztery), g/ laptopy z mobilnym dostępem do Internetu oraz mobilne drukarki (jeden zestaw na samochód służbowy). Jako opcjonalne wyposażenie ww. wydziału wymieniono m.in. urządzenia pomiarowe (np. alkoholomierz) oraz zestawy do kontroli czasu pracy kierowców wraz z oprogramowaniem.

(akta kontroli str. 73)

Według stanu na 31 grudnia 2019 r. Wydział Realizacji Urzędu był wyposażony łącznie w 23 samochody, a według stanu na 31 grudnia 2020 r. i na 30 września 2021 r. w 26 samochodów. Na wyposażeniu ww. wydziału znajdowały się m.in. dwa samochody do przewozu psów, dwa samochody osobowe o pojemności silnika równej lub większej niż 2 litry²⁹ oraz samochód dostawczy.

Naczelnik wyjaśnił, że do kontroli drogowej wykorzystywano w latach 2019-2021 (do 30 września) 17 samochodów służbowych.

W sprawie działań podejmowanych w celu posiadania samochodów, które byłyby zgodne z ww. przyjętymi standardami wyposażenia dla Wydziału Realizacji Naczelnik wskazał m.in., że *IAS dysponuje samochodem dostawczym (...) i w każdym przypadku konieczności skorzystania z tego typu pojazdu Izba udostępnia go wraz z kierowcą. Odnosnie podejmowanych działań, to jedynymi działaniami, jakie może podejmować Urząd, jest składanie wniosków do IAS*

²⁸ Uzależniony od liczby psów służbowych.

²⁹ Mercedesy Vito o nr rejestracyjnych: HCPA020 i HCPA021.

o realizację zakupu danych pojazdów lub poprzez IAS do MF (wnioski o zakup w ramach Uchwały Modernizacyjnej³⁰).

(akta kontroli str. 328-329, 335-336, 342-343, 393-394, 399-400, 407-408, 596-609, 817-820, 828-865, 870)

Stwierdzono dziewięć przypadków użytkowania przez Urząd pojazdów samochodowych w okresie, w którym pojazdy te nie miały ważnego badania technicznego, o którym mowa w przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str.286-313, 565-592, 598-623, 934-946)

Wydział Realizacji dysponował również czterema zestawami do kontroli czasu pracy kierowców wraz z oprogramowaniem, stanowiącymi wg wyżej opisanych standardów wyposażenie opcjonalne. Ww. komórka organizacyjna nie dysponowała urządzeniami pomiarowymi (alkoholomierzem).

Naczelnik wyjaśnił: *kontrola trzeźwości kierowców nie jest zadaniem wyszczególnionym w ustawie o KAS, a jedynie ustawa Prawo o ruchu drogowym uprawnia Służbę Celno-Skarbową do przeprowadzania badania trzeźwości, niejako subsydiarnie, podczas prowadzonych kontroli. W tym aspekcie nie prowadzi się również wspólnych działań z innymi służbami. Zadanie to jak powszechnie wiadomo realizuje przede wszystkim Policja. (...) Nie oznacza to jednak, iż funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej nie zwracają uwagi na trzeźwość kierujących. Niejednokrotnie zdarzało się, iż w sytuacji podejrzenia, że kierujący spożywał alkohol, o zdarzeniu powiadamiana była Policja, która w takiej sytuacji przyjeżdżała na miejsce zdarzenia i przeprowadzała badanie trzeźwości. Wezwanie Policji odbywało się za pośrednictwem Służby Dyżurnej. (...) W ocenie Naczelnika Urzędu wyposażenie wszystkich patroli Wydziału Realizacji w alkoholomierze, przy jednoczesnym prawdopodobnym znikomym użytkowaniu tego sprzętu w działaniach kontrolnych, byłoby nieracjonalne. Na bazie dotychczasowych doświadczeń kontrolnych nie podjęto decyzji o wyposażeniu funkcjonariuszy w to opcjonalne wyposażenie. Naczelnik wyjaśnił również, że proces wyposażenia w sprzęt opcjonalny poprzedzony jest złożeniem formalnego zapotrzebowania na wskazany sprzęt, a w objętym kontrolą NIK okresie takie zapotrzebowanie do Naczelnika nie wpłynęło.*

(akta kontroli str. 389-380, 866-868, 871)

8. Na koniec 2019 r. w Urzędzie zatrudnionych było 204 funkcjonariuszy i 93 pracowników cywilnych, na koniec 2020 r. – odpowiednio 208 i 101 osób, a na koniec września 2021 r. – 205 i 110 osób.

Realizację zadań kontroli na drogach przypisano Wydziałowi Realizacji, w którym zatrudnionych było odpowiednio 45 (wg stanu na 31 grudnia 2019 r.), 42 (wg stanu na 31 grudnia 2020 r.) oraz 43 (wg stanu na 30 września 2021 r.) funkcjonariuszy. Naczelnik wyjaśnił, że spośród ww. liczby kontrole na drogach były realizowane odpowiednio przez 43, 39 i 37 osób.

(akta kontroli str. 153, 316-323, 350)

³⁰ O której mowa w komunikacie Ministra Finansów z dnia 3 lipca 2019 r. o podjęciu przez Radę Ministrów uchwały w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Modernizacja Krajowej Administracji Skarbowej w latach 2020-2022” (M. P. poz. 669) oraz w komunikacie Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 23 kwietnia 2021 r. o podjęciu przez Radę Ministrów uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Modernizacja Krajowej Administracji Skarbowej w latach 2020-2022” (M. P. poz. 439).

Kierownicy oraz opiekunowie nowoprzyjętych funkcjonariuszy Urzędu w służbie przygotowawczej realizowali obowiązki w zakresie bieżącego szkolenia takich osób z wykorzystania sprzętu specjalistycznego. Szkolenia funkcjonariuszy odbywały się ponadto po zakupie sprzętu specjalistycznego. Uprawnienia do prowadzenia kontroli drogowych były nabywane przez funkcjonariuszy Urzędu z chwilą ukończenia cyklu szkoleń, w tym szkolenia *Prowadzenie kontroli drogowej. Taktyka i Techniki Interwencji* realizowanego w wymiarze 16 h w ramach kursu podstawowego, 8 h w ramach kursu doskonalącego i 6 h w ramach kursu, którego celem jest uzyskanie uprawnień instruktora taktyki i techniki interwencji w Służbie Celno-Skarbowej oraz egzaminowania funkcjonariuszy.

(akta kontroli str. 43-65)

Kwalifikacje i uprawnienia do przeprowadzenia kontroli drogowych zweryfikowano poprzez badanie próby dokumentów potwierdzających ww. kwalifikacje/uprawnienia, obejmujących czterech funkcjonariuszy, którzy 16 września i 22 listopada 2020 r. przeprowadzili wspólne z innymi służbami kontrole drogowe³¹. Badanie wykazało, że funkcjonariusze ukończyli m.in. ww. kurs podstawowy z wynikiem pozytywnym, którego elementem było prowadzenie kontroli drogowej oraz inne kursy, m.in. w zakresie rewizji samochodu, uzbrojenia dodatkowego, techniki i taktyki jazdy pojazdami uprzywilejowanymi, a czynności kontrolne prowadzili na podstawie stałych upoważnień wydanych przez Naczelnika.

(akta kontroli str. 866-868, 872, 874-924)

9. Mierniki w planie finansowym w układzie zadaniowym dotyczące kontrolowanego Urzędu jako jednostki podległej IAS, ujęto w ww. planie finansowym IAS (będącej jednostką budżetową). IAS w informacji udzielonej w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK, poinformowała, że *nie prowadzi osobnego planu rzeczowego na zadania, podzadania i działania związane z realizacją kontroli drogowych i utrzymaniem bezpieczeństwa na drogach*. Poinformowała również, że nie posiada dokumentów poświadczających zaplanowanie i wydatkowanie środków w budżecie zadaniowym na działania związane z realizacją kontroli drogowych i utrzymaniem bezpieczeństwa na drogach, a także nie prowadzi ewidencji księgowej w szczególności do zadań realizowanych przez komórki organizacyjne, w tym dotyczących kontroli drogowych. Powyższe uniemożliwiło ustalenie kwoty środków finansowych zaplanowanych na działania Urzędu związane z bezpieczeństwem na drogach i kwoty wydatkowanej na ten cel przez Urząd w latach 2019-2021 (do 30 września). IAS poinformowała, że na podstawie zarządzenia Szefa KAS, na każdy rok tworzone są *Plany Działalności IAS* oraz jednostek jej podległych oraz, że w planach tych znalazły się mierniki badające stopień wykonania zadania, w tym dotyczące bezpieczeństwa na drogach.

(akta kontroli str. 346-350, 357-360)

W raporcie w zakresie realizacji *Planu Działalności Urzędu za 2019 r.* ujęto dwa mierniki odnoszące się do efektów kontroli Urzędu prowadzonych na drogach: a/ liczba zatrzymanych przesyłek towarów podlegających zakazom i ograniczeniom (nadzór rynku); wartość ww. miernika za 2019 r. wyniosła 77 i była wyższa od wartości zaplanowanej (24), b/ liczba zatrzymanych przesyłek towarów podlegających zakazom i ograniczeniom (odpady); wartość ww. miernika za 2019 r. wyniosła dwa i była niższa od wartości zaplanowanej (pięć).

(akta kontroli str. 350, 357-360)

³¹ Tj. kontrole drogowe opisane w pkt 1.4 wystąpienia pokontrolnego.

W raporcie w zakresie realizacji *Planu Działalności Urzędu za 2020 r.* ujęto również ww. dwa mierniki, których wartość osiągnięta (53) była wyższa od zaplanowanej (24) w przypadku miernika wymienionego w pkt. a i niższa (jeden) od zaplanowanej (cztery) w przypadku miernika wymienionego w pkt. b. W ww. raporcie wskazano także, że miernika tego nie zrealizowano, gdyż w wyniku prowadzonych czynności kontrolnych na drogach publicznych stwierdzono tylko w jednym przypadku naruszenie przepisów. Ponadto w ww. raporcie za 2020 r. ujęto trzy inne mierniki dotyczące realizacji celu *Zwiększenie skuteczności działań związanych z systemem monitorowania przewozu i obrotu SENT*. Mierniki te (o nazwach: *Poziom reakcji organów KAS na zastrzeżenia dotyczące zgłoszeń przewozu*³², *Stopień wszczętych spraw dotyczących kar pieniężnych* oraz *Stopień redukcji zaległości we wszczynaniu spraw dotyczących kar pieniężnych sprzed 2020 r.*) zostały osiągnięte na poziomie zaplanowanym lub wyższym od zaplanowanego.

(akta kontroli str. 181, 366-367)

W raporcie w zakresie realizacji *Planu Działalności Urzędu za III kwartał 2021 r.* ujęto dwa mierniki odnoszące się do efektów kontroli Urzędu prowadzonych na drogach: a/ liczba ujawnień z zakresu nadzoru rynku; wartość ww. miernika na koniec okresu sprawozdawczego wyniosła 15 i była niższa od wartości zaplanowanej (18), b/ poziom reakcji organów KAS na zastrzeżenia dotyczące zgłoszeń przewozu; wartość ww. miernika na koniec okresu sprawozdawczego wyniosła 97 i była wyższa od wartości zaplanowanej (60). Ponadto IAS w styczniu 2021 r. poinformowała Naczelnika o obowiązku cyklicznego³³, osobnego sprawozdawania z realizacji trzech mierników w zakresie systemu monitorowania przewozu i obrotu SENT. Odbiorcą ww. sprawozdań był Departament Zwalczania Przeszłości Ekonomicznej Ministerstwa Finansów. Sprawozdania te zastąpiły sprawozdania służące do monitorowania zadań realizowanych w danym roku.

(akta kontroli str. 370-386)

W latach 2019-2021 funkcjonował również miernik dotyczący zrealizowanych kontroli z zakresu transportu drogowego. Miernik ten określany był centralnie dla poszczególnych urzędów celno-skarbowych na okres dwóch lat. Zaplanowana ilość kontroli dni pracy kierowcy odpowiednio w 2019 r. i 2020 r. dla Wydziału Realizacji, (wykonującego faktycznie czynności z zakresu kontroli drogowych) wynosiła 942, a zrealizowana odpowiednio 7 349 i 5 373. Zaplanowana wartość miernika na 2021 r. wynosiła 861, a zrealizowana 3 606 (za I półrocze 2021 r.).

(akta kontroli str. 150-151, 155-157, 162, 172, 314)

10. Przyjęte rozwiązania organizacyjne dotyczące wspólnych kontroli nie przewidywały ich dokumentowania w zakresie wykraczającym poza obowiązujące przepisy dotyczące poszczególnych rodzajów kontroli. Naczelnik wyjaśnił: *w Urzędzie nie wprowadzono dodatkowych obowiązków w zakresie prowadzenia i dokumentowania takich kontroli.*

(akta kontroli str. 148,151)

11. Urząd gromadził i terminowo przekazywał dane statystyczne zgromadzone w wyniku przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy. Z danych tych wynikało, że w ww. zakresie Wydział Realizacji

³² Według opisu konstrukcji miernika reakcja na zastrzeżenia dotyczące zgłoszeń przewozu to czynności kontrolne we wszystkich uzasadnionych przypadkach i odstąpienie od czynności kontrolnych w racjonalnie uzasadnionych przypadkach.

³³ Tj. po zakończeniu kwartału.

Urzędu przeprowadził 257 kontroli w 2019 r., 220 kontroli w 2020 r. oraz 166 kontroli do 30 września 2021 r., a ilość skontrolowanych dni pracy kierowców wynosiła odpowiednio 7 349, 5 373 i 4 679.

(akta kontroli str. 155-157)

Począwszy od 1 września 2020 r. jedynym sposobem gromadzenia danych statystycznych dotyczących kontroli realizowanych na drogach publicznych (oraz krajowej sieci kolejowej) było narzędzie informatyczne *Kontrola II*, służące do gromadzenia danych o zrealizowanych przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skargowej kontrolach drogowych i kolejowych, w tym również kontrolach przewozu towarów. Dane do modułu *Kontrola II* wprowadzane były bezpośrednio w trakcie realizacji czynności kontrolnych. Zgodnie z wytycznymi, wszystkie kontrole wynikowe odnotowane w ww. module winny znaleźć odzwierciedlenie w protokołach kontroli, które powinny być sporządzane i automatycznie generowane w module *Kontrola II*, bez udziału innych narzędzi pomocniczych.

(akta kontroli str. 234-235)

Naczelnik wyjaśnił, że wszystkie dane dotyczące sporządzanych sprawozdań są przekazywane do komórki organizacyjnej Urzędu – Działu Analizy Ryzyka, Wymiany Informacji Międzynarodowej i Analizy Prognoz i Sprawozdawczości (CARS). Wyjaśnił również: *ponadto w okresie do 1 września 2020 r. w Urzędzie funkcjonował Raport SENT, wysyłany przez Urząd do Centrum SENT w Katowicach. Ze względu na wdrożenie modułu Kontrola II w dniu 1 września 2020 r. poleceniem Zastępcy Szefa KAS zaprzestano raportowania danych, które do chwili obecnej pozyskiwane są bezpośrednio z systemu informatycznego SENT.*

(akta kontroli str. 152)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

W okresie objętym kontrolą dziewięć pojazdów użytkowanych przez Urząd³⁴ poruszało się po drogach publicznych pomimo braku posiadania ważnych badań technicznych. Przyczyną powyższego było przedstawienie tych pojazdów do okresowych badań technicznych ze zwłoką wynoszącą od pięciu do 102 dni od terminu następnego badania technicznego, określonego w dowodzie rejestracyjnym. Stosownie natomiast do treści art. 81 ust. 1 i ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym, właściciel pojazdu samochodowego jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego, a okresowe badania techniczne pojazdu przeprowadza się – z zastrzeżeniem postanowień art. 81 ust. 6-10 ww. ustawy – corocznie.

(akta kontroli str. 286-313, 565-592, 598-623, 934-946, 951-1002)

Powyższe miało miejsce w następujących okresach:

a/ od 3 do 15 stycznia 2019 r. (Opel Astra, nr rejestracyjny HCPA023); badanie techniczne pojazdu zostało przeprowadzone 2 stycznia 2018 r. z terminem ważności do 2 stycznia 2019 r. a następne badanie techniczne zostało przeprowadzone 16 stycznia 2019 r., tj. po 13 dniach od terminu następnego badania technicznego określonego w dowodzie rejestracyjnym; na podstawie karty drogowej ustalono, że w okresie tym samochód przejechał 59 km;

(akta kontroli str. 605, 1001-1002)

³⁴ Pięć z 23 użytkowanych samochodów w 2019 r. i cztery z 26 samochodów użytkowanych w latach 2020-2021 (do 30 września).

b/ od 3 stycznia do 14 kwietnia 2019 r. (Mercedes Vito, nr rejestracyjny HCPA021); badanie techniczne pojazdu zostało przeprowadzone 2 stycznia 2018 r. z terminem ważności do 2 stycznia 2019 r., następne badanie techniczne zostało przeprowadzone 15 kwietnia 2019 r., tj. po 102 dniach od terminu następnego badania technicznego określonego w dowodzie rejestracyjnym; na podstawie kart drogowych za okres od 3 stycznia do 31 marca 2019 r. ustalono, że w okresie tym ww. samochód przejechał 6 204 km;

(akta kontroli str. 599, 961-966)

c/ od 27 czerwca do 3 lipca 2019 r. (VW Transporter, nr rejestracyjny OP94299); badanie techniczne pojazdu zostało przeprowadzone 26 czerwca 2018 r. z terminem ważności do 26 czerwca 2019 r., następne badanie techniczne zostało przeprowadzone 4 lipca 2019 r., tj. po 7 dniach od terminu następnego badania technicznego określonego w dowodzie rejestracyjnym; na podstawie karty drogowej ustalono, że w okresie tym samochód przejechał 77 km;

(akta kontroli str. 297, 576, 989-990)

d/ od 20 lipca do 8 sierpnia 2019 r. (Citroen Jumper, nr rejestracyjny OP9601K); badanie techniczne pojazdu zostało przeprowadzone 16 listopada 2018 r. z terminem ważności do 19 lipca 2019 r., następne badanie techniczne zostało przeprowadzone 9 sierpnia 2019 r., tj. po 20 dniach od terminu następnego badania technicznego określonego w dowodzie rejestracyjnym; na podstawie kart drogowych ustalono, że w okresie od 20 lipca do 8 sierpnia 2019 r. samochód przejechał 99 km;

(akta kontroli str. 309, 588, 967-968)

e/ od 1 do 18 grudnia 2019 r. (Ford Transit, nr rejestracyjny HCPA032); badanie techniczne pojazdu zostało przeprowadzone 30 listopada 2018 r. z terminem ważności do 30 listopada 2019 r., następne badanie techniczne zostało przeprowadzone 19 grudnia 2019 r., tj. po 19 dniach od terminu następnego badania technicznego określonego w dowodzie rejestracyjnym; na podstawie kart drogowych ustalono, że w okresie od 1 do 18 grudnia 2019 r. samochód przejechał 1 240 km;

(akta kontroli str. 305, 584, 971-972)

f/ od 3 do 7 stycznia 2020 r. (Mercedes Vito, nr rejestracyjny HCPA021); badanie techniczne zostało przeprowadzone 15 kwietnia 2019 r. z terminem ważności do 2 stycznia 2020 r., następne badanie techniczne zostało przeprowadzone 8 stycznia 2020 r., tj. po 5 dniach od terminu następnego badania technicznego określonego w dowodzie rejestracyjnym; na podstawie karty drogowej ustalono, że w okresie tym samochód przejechał 105 km;

(akta kontroli str. 599, 952-958)

g/ od 17 stycznia do 10 marca 2020 r. (Opel Astra, nr rejestracyjny HCPA023); badanie techniczne zostało przeprowadzone 16 stycznia 2019 r. z terminem ważności do 16 stycznia 2020 r., następne badanie techniczne zostało przeprowadzone 11 marca 2020 r., tj. po 54 dniach od terminu następnego badania technicznego określonego w dowodzie rejestracyjnym; na podstawie karty drogowej ustalono, że w okresie tym samochód przejechał 4 395 km;

(akta kontroli str. 605, 991-1000)

h/ od 26 lutego do 16 marca 2021 r. (Toyota Auris, nr rejestracyjny HCPA033); badanie techniczne zostało przeprowadzone 25 lutego 2020 r. z terminem ważności do 25 lutego 2021 r., następne badanie techniczne zostało przeprowadzone 17 marca 2021 r., tj. po 19 dniach od terminu następnego badania technicznego

określonego w dowodzie rejestracyjnym; na podstawie kart drogowych ustalono, że w okresie od 26 lutego do 16 marca 2021 r. samochód przejechał 1 176 km;

(akta kontroli str. 301, 580, 979-982)

i/ od 4 lipca do 16 sierpnia 2021 r. (VW Transporter, nr rejestracyjny OP94299); badanie techniczne zostało przeprowadzone 3 lipca 2020 r. z terminem ważności do 3 lipca 2021 r., następne badanie techniczne zostało przeprowadzone 16 sierpnia 2021 r., tj. po 43 dniach od terminu następnego badania technicznego określonego w dowodzie rejestracyjnym; na podstawie karty drogowej ustalono, że w okresie tym samochód przejechał 523 km.

(akta kontroli str. 297, 576, 983-986)

Naczelnik wyjaśnił, że samochody służbowe będące w dyspozycji Wydziału Realizacji są przypisane poszczególnym funkcjonariuszom, a po każdym przeprowadzonym przeglądzie technicznym skany dowodów rejestracyjnych przekazywane są do Działu Logistyki IAS *celem wpisania danych dotyczących przeprowadzonego badania do systemu CEPiK. Nietrzymanie terminów badań technicznych wskazanych pojazdów pośrednio związane było z przekazaniem tych obowiązków użytkownikom pojazdów, których podstawowym zadaniem jest wykonywanie zadań merytorycznych, związanych z zajmowanymi stanowiskami (przede wszystkim realizacja kontroli celno-skarbowych). Czynności związane z nadzorem nad pojazdami są czynnościami dodatkowymi, realizowanymi niejako pobocznie w stosunku do zadań podstawowych. Z uwagi na powyższe, a także interwał realizacji tego zadania (raz w roku), doszło do zidentyfikowanej (...) sytuacji.*

Odnośnie przypadku Citroena Jumper o nr rej OP9601K Naczelnik wyjaśnił, że w lipcu 2019 r. był on w serwisie w Częstochowie, gdzie dokonywano m.in. montażu sygnałów uprzywilejowania, a prace serwisowe trwały do 9 sierpnia 2019 r., kiedy to samochód został odebrany z serwisu i dokonano jego przeglądu technicznego, (...) *przebieg 99 km to odległość od serwisu w Częstochowie do stacji kontroli pojazdów w Opolu, gdzie został wykonany przegląd okresowy. Konieczność realizacji przeglądu w tej stacji wynikała z faktu, że wszystkie przeglądy pojazdów IAS w Opolu wykonuje w jednej stacji diagnostycznej, na podstawie zawartej umowy. W przypadku pozostałych pojazdów, brak terminowego przeglądu pojazdów (...) wynikał z niedopatrzenia funkcjonariuszy odpowiedzialnych za obsługę powierzonych samochodów służbowych. W celu uniknięcia w przyszłości podobnych sytuacji od 1 stycznia 2022 r. koordynacja i nadzór czynności związanych z przeglądami technicznymi pojazdów zostanie przekazana do kompetencji Działu Wsparcia Urzędu oraz zostanie w tym zakresie wprowadzona odrębna ewidencja, niezależna od danych gromadzonych w IAS.*

(akta kontroli str. 1003-1007)

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	Najwyższa Izba Kontroli wnosi o podjęcie działań organizacyjnych zmierzających do zapewnienia użytkowania samochodów służbowych posiadających aktualne badania techniczne.

VI. 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 Opolu. 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
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

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

Opole, *A* grudnia 2021 r.

Kontroler
Grażyna Stalska
doradca ekonomiczny

Grażyna Stalska
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Opolu
Dyrektor

Anna Madej
DYREKTOR
podpis Madej
Wicedyrektor
Delegatury NIK w Opolu