



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Krakowie

LKR.410.021.01.2019

Wiesława Gola
Naczelnik Małopolskiego Urzędu
Celno-Skarbowego w Krakowie
ul. Pachońskiego 3A
31-223 Kraków

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/19/012 – System monitorowania przewozu towarów akcyzowych

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Małopolski Urząd Celno-Skarbowy w Krakowie ul. Pachosńskiego 3A, 31-223 Kraków ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Wiesława Goła, Naczelnik MUCS od 1 października 2019 r. Poprzednio, w okresie objętym kontrolą, funkcję Naczelnika MUCS pełnił Bogusław Pionka, od 1 marca 2017 r. do 30 września 2019 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Przygotowanie naczelnika urzędu celno-skarbowego i podległych mu funkcjonariuszy do realizacji zadań. 2. Realizacja przez naczelnika urzędu celno-skarbowego zadań wynikających z ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opalowymi ² .
Okres objęty kontrolą	Od 1 maja 2017 r. do 30 listopada 2019 r. ³
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁴
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Krakowie
Kontrolerzy	1. Piotr del Fidali, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 183/2019 z 7 października 2019 r. 2. Dominika Stępień, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 184/2019 z 7 października 2019 r.

(akta kontroli str. 1-5)

¹ Dalej: Urząd lub MUCS.

² Dz. U. z 2018 r., poz. 2332, ze zm., dalej: *ustawa o systemie monitorowania przewozu towarów*.

³ Z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed lub po tym okresie, jeżeli miały wpływ na działania w okresie objętym kontrolą.

⁴ Dz. U. z 2019 r., poz. 489 ze zm., dalej: *ustawa o NIK*.

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Naczelnika MUCS w zakresie przygotowania Urzędu oraz realizacji zadań wynikających z ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Urząd został odpowiednio przygotowany pod względem organizacyjnym oraz kadrowym do realizacji zadań wynikających z ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów. Naczelnik MUCS podejmował działania w zakresie zapewnienia odpowiedniego zaplecza sprzętowego oraz obsady kadrowej. Urząd zgłaszał zapotrzebowania na szkolenia i starał się wykorzystać wszystkie możliwości w tym zakresie. Wszyscy pracownicy Urzędu realizujący zadania związane z kontrolą Systemu Elektronicznego Nadzoru Transportu (SENT) zostali odpowiednio przeszkoleni. W MUCS zapewniono całodobową kontrolę przewozu towarów. Stwierdzony przypadek niezaplanowania obsady funkcjonariuszy dotyczył początkowego okresu wdrażania ww. ustawy i nie powtórzył się później wskutek zaniechania takiej praktyki przez Urząd.

Naczelnik MUCS prawidłowo sprawował nadzór nad wykonywaniem przez podległych mu funkcjonariuszy zadań określonych w ustawie o systemie monitorowania przewozu towarów. Organizowane były spotkania robocze, na których omawiano kwestie związane z kontrolą przewozów drogowych, prowadzona była także bieżąca analiza efektów pracy, a jej wyniki uwzględniano przy planowaniu działań. Funkcjonariusze MUCS skutecznie realizowali zadania w zakresie systemu monitorowania przewozu towarów. Średniomiesięczna liczba kontroli w 2019 r. podwoiła się w stosunku do pierwszego roku obowiązywania ww. ustawy. Stwierdzone przez NIK nieprawidłowości dotyczyły przede wszystkim nieprawidłowego dokumentowania przeprowadzonej kontroli drogowego przewozu towarów. Uchybienia te miały jednak charakter formalny i nie miały istotnego wpływu na kontrolowaną działalność.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częstkowej⁶ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Przygotowanie Naczelnika MUCS i podległych mu funkcjonariuszy do realizacji zadań

Opis stanu faktycznego

W badanym okresie organizacja Urzędu została dostosowana do realizacji zadań w zakresie kontroli przewozu towarów – o której mowa w art. 13 ust. 1-2a ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów. Od 17 maja 2017 r.⁷ realizacja zadań określonych tą ustawą – z wyłączeniem wydawania decyzji nakładających karę pieniężną na podstawie art. 26 ust. 2 ustawy oraz wnioskowania o orzeczenie przepadku towaru na podstawie art. 16 ust. 4 ustawy – przypisana była w regulaminie organizacyjnym MUSC Pierwszemu Referatowi Realizacji i Służby Dyżurnej oraz Drugiemu, Trzeciemu i Czwartemu Referatowi Realizacji,

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

⁶ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁷ To jest od dnia wejścia w życie zarządzenia nr 62 Dyrektora Izby Administracji Skarbowej w Krakowie z 17 maja 2017 r. zmieniającego zarządzenie nr 30/2017 w sprawie nadania Miłopolskiemu Urzędowi Celnoskarbowemu w Krakowie Regulaminu Organizacyjnego.

wchodzącymi w skład Działu Realizacji i Służby Dyżurnej. Od 1 maja 2018 r.⁸, w związku z wdrożeniem *Modelu kontroli mobilnej* zatwierdzonym przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej⁹ 28 marca 2018 r., przedmiotowe zadania realizowały: Referat Centrum Koordynacji Kontroli Mobilnej (CZM1-5) oraz Pierwszy (CZM1-1), Drugi (CZM1-2), Trzeci (CZM1-3) i Czwarty Referat Kontroli Mobilnej (CZM1-4), wchodzące w skład Działu Centrum Koordynacji i Kontroli Mobilnej (CZM1)¹⁰.

Zadania w zakresie prowadzenia postępowań określonych ustawą o systemie monitorowania przewozu towarów, obejmujące nakładanie kar pieniężnych i występowanie z wnioskiem o orzeczenie przepadku towaru, powierzono Działowi Postępowania Podatkowego (od 17 maja 2017 r.).

Wymienione wyżej zmiany w regulaminie organizacyjnym wprowadzono na wnioski Naczelnika Urzędu do Dyrektora Izby Administracji Skarbowej w Krakowie¹¹ sporządzone – odpowiednio – 25 kwietnia 2017 r. (po 7 dniach od dnia wejścia w życie ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów) oraz 16 kwietnia 2018 r. (po 19 dniach od zatwierdzenia *Modelu kontroli mobilnej* przez Szefa KAS).

(akta kontroli str. 45-250)

W badanym okresie Naczelnik MUCS uczestniczył w określaniu metod i form planowania oraz wykonywania przez funkcjonariuszy Urzędu zadań w zakresie monitorowania przewozu towarów. W Urzędzie opracowano i wdrożono (od 12 maja 2017 r.) dokument pn. *Ramowy plan działania Małopolskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Krakowie w zakresie monitorowania drogowego przewozu towarów* wraz z harmonogramem działań funkcjonariuszy MUCS w zakresie wykonywania zadań wynikających z ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów. Dokument określał cel podejmowanych działań, ich zakres, zaangażowanie środków, podstawowe zadania realizowane przez poszczególne zespoły kontrolne, osoby odpowiedzialne za ich realizację oraz procedury postępowania zapewniające ciągłość podejmowanych czynności kontrolnych.

(akta kontroli str. 43-49, 267-275)

W 2018 r. opracowano projekt *Modelu kontroli mobilnej*, który został zatwierdzony przez Szefa KAS (28 marca 2018 r.) i wprowadzony jako pilotaż w MUCS. W ramach pilotażu zakładano m.in. utworzenie centrum koordynacji kontroli mobilnej, zgrupowanie zadań realizowanych w trybie mobilnym w wyspecjalizowanych komórkach oraz zaangażowanie uwolnionych zasobów po wdrożeniu Centrum Urzędowego Dokonywania Odpraw.

Zgodnie z założeniami projekt miał pozwolić na zweryfikowanie w praktyce przyjętych w *Modelu kontroli mobilnej* założeń dla prawidłowego funkcjonowania kontroli, w tym w zakresie SENT. W dokumencie zawarto harmonogram wdrożenia pilotażu, zgodnie z którym odpowiednie działania miały rozpocząć się w marcu 2018 r., a zakończyć we wrześniu 2018 r. sporządzeniem raportu końcowego.

(akta kontroli str. 280-365)

⁸ To jest od dnia wejścia w życie zarządzenia nr 18 Dyrektora Izby Administracji Skarbowej w Krakowie z 26 kwietnia 2018 r. zmieniającego zarządzenie nr 30/2017 w sprawie nadania Małopolskiemu Urzędowi Celno-Skarbowemu w Krakowie Regulaminu Organizacyjnego.

⁹ Dalej: Szef KAS.

¹⁰ W regulaminie organizacyjnym Urzędu, obowiązującym od 1 maja 2018 r., zadania związane z realizacją ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów zostały przypisane również dwóm referatom kontroli mobilnej, wchodzącym w skład Działu Kontroli Mobilnej w Delegaturze MUCS w Nowym Sączu, przy czym dział ten, zgodnie z wdrożonym *Modelem kontroli mobilnej*, realizował przede wszystkim zadania z zakresu kontroli nielegalnego obrotu wyrobami akcyzowymi, towarami podrabianymi na placach i targowiskach oraz kontroli obowiązku rejestracji obrotu za pomocą kas fiskalnych, a także wspierał urzędy skarbowe w obszarze weryfikacji podmiotów składających formularz VAT-R.

¹¹ Dalej: Dyrektor IAS.

Pismem z 31 października 2018 r. Naczelnik MUCS przekazał Dyrektorowi IAS *Raport podsumowujący pilotaż w Małopolskim Urzędzie Celno-Skarbowym w Krakowie*, który następnie przedłożono Szefowi KAS. Z Raportu wynikało, że wprowadzone zmiany w obszarach struktury organizacyjnej Urzędu, organizacji pracy, zadań realizowanych przez poszczególne komórki organizacyjne, zasobów ludzkich oraz wyposażenia w sprzęt do kontroli, przyczyniły się do wzrostu efektywności wykorzystania zasobów ludzkich. W dokumencie sformułowano następujące wyzwania: zapewnienie ciągłości działania poprzez utrzymanie właściwej obsady kadrowej zabezpieczającej wykonywanie powierzonych zadań na odpowiednim poziomie, ujednolicenie wymagań dla funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, ujednolicenie wyposażenia indywidualnego poszczególnych funkcjonariuszy oraz komórek kontroli mobilnej w sprzęt do kontroli.

(akta kontroli str. 396-421, 642)

W związku z wejściem w życie ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów MUCS przekazywał do Dyrektora IAS informacje w zakresie działań podjętych w celu realizacji zadań wynikających z ww. ustawy, w tym w zakresie stanu zasobów kadrowych, zaangażowania funkcjonariuszy w działania kontrolne, a także potrzeb szkoleniowych i kadrowych.

Naczelnik Urzędu poinformowała, że w okresie objętym kontrolą były organizowane na bieżąco spotkania robocze kierowników referatów realizacji (od 1 maja 2018 r. referatów kontroli mobilnej) z Naczelnikiem MUCS w Krakowie, celem omówienia bieżących problemów. Dodatkowo na potrzeby wewnętrzne komórek referatów realizacji (od 1 maja 2018 r. referatów kontroli mobilnej) został opracowany i ujednolicony wzór meldunku zmianowego składanego przez poszczególne zmiany w referatach w zakresie wykonywanych przez nie zadań, podczas jednej służby.

Ponadto, w zakresie planowania wykonywanych zadań, opracowano i wdrożono z dniem podpisania (tj. 24 lipca 2019 r.) procedurę pn. *Planowanie, koordynowanie i zlecanie działań zespołom kontrolnym*. Celem tej procedury było określenie zasad związanych z planowaniem i przekazywaniem tygodniowych planów działań oraz szczegółowych informacji w obszarze kontroli, w tym kontroli SENT.

(akta kontroli str. 43-49, 366-377)

Naczelnik MUCS zgłaszał do Dyrektora IAS potrzeby zakupu sprzętu niezbędnego do realizacji zadań związanych z monitorowaniem przewozu towarów. Zgłaszane zapotrzebowania dotyczyły przede wszystkim sprzętu indywidualnego funkcjonariuszy (w tym w zakresie środków ochrony indywidualnej, środków przymusu bezpośredniego i indywidualnego sprzętu do kontroli) oraz wyposażenia komórek kontroli mobilnej (m.in. w sprzęt specjalistyczny do kontroli).

Dodatkowo Naczelnik Urzędu występował do Izby Administracji Skarbowej (IAS) w Krakowie z wnioskiem o przyznanie dodatkowych punktów, umożliwiających funkcjonariuszom złożenie do Centralnego Magazynu Mundurowego (CMM), zlokalizowanego w IAS w Zielonej Górze, wniosków o przydział umundurowania specjalnego, w celu jego ujednolicenia.

Naczelnik MUCS wskazała, że realizacja złożonych zamówień była uzależniona od zasobów magazynowych znajdujących się w CMM. Dodała m.in., że z uwagi na zmianę wzorów umundurowania¹², część wniosków nie została zrealizowana do dzisiaj. Szczególnie dotyczy to funkcjonariuszy przyjmowanych do służby. Poinformowała również, że obecnie w głównej mierze występują braki w zakresie wyposażenia indywidualnego obejmującego broń, środki przymusu bezpośredniego, sprzętu sportowego, wyposażenia dla instruktorów Taktyki i Techniki Interwencji...

¹² W związku z wydaniem rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 27 września 2018 r. w sprawie umundurowania funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej (Dz. U., poz. 1856).

Naczelnik Urzędu wyjaśniła, że w 2019 r. złożono do IAS w Krakowie zapotrzebowanie na zakup sprzętu w ramach postępowania centralnego prowadzonego przez IAS w Zielonej Górze, jednakże z uwagi na brak środków IAS w Krakowie nie przystąpił do tego postępowania.

(akta kontroli str. 866-896)

Szef KAS w piśmie z 31 marca 2017 r. określił limit etatów dla funkcjonariuszy realizujących zadania SENT w IAS w Krakowie na poziomie 76 funkcjonariuszy.

(akta kontroli str. 538-541, 803-806)

Analiza potrzeb kadrowych MUCS w zakresie monitorowania przewozu dokonywana była przez Kierownika Działu Centrum Koordynacji i Kontroli Mobilnej¹³ zaś jej wyniki przekazywane były do Naczelnika Urzędu. Naczelnik MUCS wskazała, że temat potrzeb kadrowych poruszany był również na naradach kadry kierowniczej Urzędu.

Naczelnik MUCS wyjaśniła m.in., że z uwagi na niewystarczającą liczbę funkcjonariuszy zgłaszane były do IAS w Krakowie ustne wnioski w sprawie dodatkowych etatów potrzebnych do realizacji zadań w zakresie monitorowania przewozu towarów¹⁴. Przyczyną wnioskowania o dodatkowe etaty były niewystarczające zasoby funkcjonariuszy w Dziale Realizacji i Służby Dyżurnej w odniesieniu do pisma Szefa KAS z 31 marca 2017 r. ws. określenia minimalnej liczby funkcjonariuszy realizujących zadania kontrolne wynikające z ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów. Po wdrożeniu tej ustawy okazało się, że zapewnienie zasobów kadrowych na poziomie nieznacznie przekraczającym minimalne poziomy określone przez Szefa KAS powoduje ograniczenie możliwości realizacji pozostałych zadań przypisanych do komórek podległych ww. Działowi.

Ponadto poinformowała również, że w początkowej fazie wdrażania ustawy, w Urzędzie, dostosowano obsadę kadrową do realizacji zadań związanych z systemem monitorowania drogowego przewozu towarów do poziomu wynikającego z ww. pisma Szefa KAS. W tym celu podjęto m.in. działania polegające na bieżącym zaangażowaniu dodatkowych funkcjonariuszy do zadań kontrolnych wynikających z ustawy.

(akta kontroli str. 538-541, 581-605, 799-800)

W maju 2017 r. Naczelnik Urzędu wydał decyzję w sprawie organizacji wsparcia przy realizacji obowiązków wynikających z ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów, zgodnie z którą kierownicy innych komórek organizacyjnych MUCS (Działu Kontroli Celno-Skarbowej Rynku i Postępowania Podatkowego Delegatury MUCS w Nowym Sączu, Oddziału Celnego w Tarnowie i Drugiego Działu Dochodzeniowo-Śledczego) zobowiązani zostali do zabezpieczenia wsparcia dla Działu Realizacji i Służby Dyżurnej¹⁵.

(akta kontroli str. 276-279, 538-541)

Według stanu na 30 kwietnia 2017 r. w CZM1 zatrudnionych było 91 funkcjonariuszy, na 30 września 2017 r. – 82, na 31 grudnia 2017 r. – 82, na 30 września 2018 r. – 109, na 31 grudnia 2018 r. – 108, na 30 października 2019 r. – 122¹⁶. Spośród 122 funkcjonariuszy 4 realizowało zadania Grupy Zabezpieczenia Działów (nie wykonywali kontroli SENT).

¹³ Dalej: Kierownik Działu CKKM.

¹⁴ Ogłoszenia o naborze do komórek realizujących zadania w zakresie monitorowania przewozu towarów zamieszczono na stronie internetowej BIP IAS w Krakowie: 22 lutego 2018 r., 26 lipca 2018 r. oraz 2 lipca 2019 r.

¹⁵ Decyzja nr 4 Naczelnika MUCS z 23 maja 2017 r. w sprawie organizacji wsparcia przy realizacji obowiązków wynikających z ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów. Decyzja ta została uchylona decyzją nr 19 Naczelnika MUCS z 2 października 2018 r.

¹⁶ CZM1 – jeden funkcjonariusz, CZM1-1 – 28, CZM1-2 – 29, CZM1-3 – 27, CZM1-4 – 15, CZM1-5 – 22.

Badanie aktualnych zakresów obowiązków pozostałych 118 funkcjonariuszy – zatwierdzonych przez Dyrektora IAS – wykazało, że obejmowały one zadania wynikające z ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów.

(akta kontroli str. 608-614, 634-635, 794-801, 1048, 1051-1054)

Od 18 kwietnia 2017 r. do 30 października 2019 r. do realizacji ww. zadań przeniesiono z innych komórek organizacyjnych MUCS łącznie 31 osób, z czego 15 z Oddziału Celnego w Tamowie.

(akta kontroli str. 608-614)

Wśród 122 funkcjonariuszy, o których wyżej mowa, 113 posiadało dostęp do bazy SENT poprzez imienne konta dostępu (stan na 30 października 2019 r.).

Naczelnik MUCS poinformowała, że Urząd nie prowadzi ewidencji udzielonych dostępów do SENT. Uprawnienia do SENT nadawane są na poziomach poszczególnych izb administracji skarbowej z wykorzystaniem systemu elektronicznego SASISC¹⁷, w którym nie są odnotowywane daty nadania (aktualizacji) uprawnień.

Wskazała, że wnioski o nadanie uprawnień w SENT (podpisane przez kierownika komórki organizacyjnej oraz Naczelnika Urzędu) wysyłane są do osoby nadającej uprawnienia w Referacie Usług Komunikacji Elektronicznej oraz Usługi Elektronicznego Monitorowania Przewozu Towarów IAS w Zielonej Górze. Następnie, po nadaniu uprawnień przez IAS w Zielonej Górze, osoba koordynująca nadawanie uprawnień w MUCS (CZM1-5) otrzymuje informację w formie e-maila potwierdzającą realizację wniosku i przekazuje ją kierownikowi komórki wnioskującej lub bezpośrednio osobie, której wniosek dotyczył.

Naczelnik MUCS wyjaśniła, że spośród dziewięciu funkcjonariuszy, nieposiadających dostępu do bazy SENT, tylko jedna osoba realizowała czynności kontrolne w zakresie SENT w czasie rzeczywistym. Dodała, że wskazana osoba została przyjęta do służby 1 sierpnia 2019 r. Naczelnik Urzędu poinformowała także, że *z dniem przyjęcia do służby funkcjonariusz rozpoczyna służbę w służbie przygotowawczej trwającej dwa lata i wszystkie czynności służbowe wykonuje pod nadzorem opiekuna. Po odbyciu odpowiednich szkoleń i zdobyciu doświadczenia, zakres samodzielności jest stopniowo zwiększany.*

Dwóch funkcjonariuszy, nieposiadających dostępu do bazy SENT, sprawowało funkcję kierowników referatów: CZM1-5 i CZM1-2. Naczelnik MUCS wskazała, że osoby te, z uwagi na pełnioną funkcję, nie realizują bezpośrednio kontroli SENT. Dodała jednocześnie, że wnioski o nadanie dostępu do SENT dla wskazanych osób zostały przekazane do realizacji przez IAS w Zielonej Górze.

Wskazała również, że pozostałych sześciu funkcjonariuszy pełni służbę w CZM1-5 i obecnie nie realizują oni zadań związanych z kontrolą SENT¹⁸.

(akta kontroli str. 608-614, 616-618, 634-635, 794-801, 854-858)

Upoważnienia do przetwarzania danych osobowych w zbiorach danych osobowych gromadzonych przez Szefa KAS posiadało 121 z 122 funkcjonariuszy zatrudnionych w CZM1. Jedna osoba nie miała aktualnego upoważnienia z uwagi na długotrwałą nieobecność (od kwietnia 2017 r.). Wszystkie obowiązujące upoważnienia¹⁹ zostały

¹⁷ Centralny i zintegrowany system zarządzania uprawnieniami autoryzacyjnymi użytkowników wewnętrznych.

¹⁸ Pięć osób realizowało zadania: funkcjonariusza ds. uzbrojenia; koordynacji obszaru odpadów, towarów niebezpiecznych; oficera prasowego oraz koordynacji obszaru prawa własności intelektualnej i Konwencji Waszyngtońskiej; koordynacji obszaru nielegalnego obrotu wyrobami akcyzowymi; Grupy Zabezpieczenia Działali. Jedna osoba była długotrwale nieobecna (od kwietnia 2017 r.).

¹⁹ Zmiany w strukturze organizacyjnej wynikające z wejścia w życie 1 maja 2018 r. zmian regulaminu organizacyjnego MUCS spowodowały konieczność wymiany upoważnień do przetwarzania danych osobowych dla funkcjonariuszy/pracowników w tych komórkach organizacyjnych, które uległy reorganizacji.

wydane przez Naczelnika MUCS od 14 maja 2018 r. do 24 września 2019 r. na podstawie upoważnienia udzielonego przez Dyrektora IAS z 12 kwietnia 2017 r.

(akta kontroli str. 608-614, 909, 960-963)

W okresie objętym kontrolą Urząd przedstawiał swoje zapotrzebowania na szkolenia na dany rok poprzez wypełnienie stosownej ankiety i wskazanie, jakie szkolenia i w jakiej ilości powinny zostać przeprowadzone. W ankiecie dotyczącej zapotrzebowania na szkolenia na lata 2017-2018²⁰ nie wpisano szkoleń dotyczących kontroli SENT. Szkolenia z ww. zakresu wskazano w ankiecie szkoleń na 2019 r., tj.:

- wykonywanie kontroli przewozu towarów,
- typowanie do kontroli – zasady prowadzenia analiz,
- przepisy dotyczące transportu drogowego, metodyka kontroli środków transportu i sprzęt do kontroli.

Naczelnik Urzędu podała, że zarówno w 2017 r. jak i w 2018 r. szkolenia z zakresu SENT i tematów pokrewnych organizowane były samodzielnie przez MUCS (Pierwszy Referat Realizacji i Służby Dyżurnej). Szkolenia te odbywały się przy współudziale IAS w Krakowie, a współpraca i uzgodnienia w tym zakresie realizowane były na poziomie roboczym²¹. Wskazała, że w przypadku, gdy szkolenie wiązało się z poniesieniem kosztów Naczelnik MUCS występował z wnioskiem o zgodę na jego zorganizowanie.

(akta kontroli str. 536-548, 566-580, 854-857)

Spośród funkcjonariuszy realizujących obecnie zadania związane z systemem monitorowania przewozu towarów w zakresie kontroli SENT przeszkolonych było: w 2017 r. 68 osób²², w 2018 r. 198 osób, a w 2019 r. 190 osób. Część osób uczestniczyła w kilku szkoleniach. Fakt odbycia szkoleń odnotowywany był w systemie SyKap, z wyjątkiem szkoleń wewnętrznych prowadzonych w formie szkoleń kaskadowych w 2017 r.

Naczelnik Urzędu wyjaśniła, że w pierwszej fazie wdrażania ustawy SENT, w kwietniu 2017 r. prowadzone były szkolenia w systemie kaskadowym w każdej komórce Działu Realizacji i Służby Dyżurnej. Jednakże z uwagi na zmiany organizacyjne, szkolenia były w różny sposób dokumentowane, a część odbyła się bez odnotowania w jakiegokolwiek dokumentacji.

(akta kontroli str. 536-548, 566-580, 634-635, 776, 794-801, 897-899)

Siedemnastu spośród 122 funkcjonariuszy pełniących służbę w CZM1 nie odbyło szkoleń z zakresu kontroli SENT. Naczelnik MUCS poinformowała, że z 16 funkcjonariuszy 9 nie realizowało zadań w ramach kontroli SENT, a 7 zostało dopiero co przyjętych do służby bądź przeniesionych do komórek mobilnych.

Poinformowała ponadto, że jedna osoba uczestniczyła w 2017 r. w szkoleniu z zakresu kontroli SENT przeprowadzonym dla funkcjonariuszy Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie, jednakże MUCS nie dysponuje dokumentacją potwierdzającą jej udział.

(akta kontroli str. 789-801)

Upoważnienie do podpisywania decyzji w sprawie nakładania kary pieniężnej na podstawie art. 26 ust. 2 ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów posiadała kierownik Działu Postępowania Podatkowego oraz trzech radców

²⁰ Ankieta dot. potrzeb szkoleniowych przygotowana i przekazana w czerwcu 2017 r. obejmowała 2017 r. i 2018 r.

²¹ Naczelnik Urzędu zgłaszał również do regionalnego planu szkoleń na 2018 r. tematy szkoleń, które miały zostać zorganizowane i przeprowadzone w danym roku. Pięć zgłoszonych tematów dotyczyło problematyki systemu monitorowania przewozu towarów.

²² Przy czym wskazana liczba funkcjonariuszy obejmuje osoby, które miały udokumentowane odbycie szkoleń.

skarbowych w Dziale Postępowania Podatkowego²³. Wszystkie upoważnienia zostały wydane przez Naczelnika Urzędu na podstawie art. 143 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa²⁴ oraz art. 268a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego²⁵.

(akta kontroli str. 247, 632-633, 643-648)

Spośród 122 funkcjonariuszy zatrudnionych w CZM1 95 posiadało upoważnienia do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za czyn, o którym mowa w art. 32 ust. 1 ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów. Wszystkie upoważnienia zostały wydane przez Naczelnika Urzędu na podstawie § 3 ust. 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 marca 2017 r. w sprawie nadania funkcjonariuszom Służby Celno-Skarbowej uprawnień do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego²⁶.

Funkcjonariuszom nie wydawano odrębnych upoważnień do pobierania kaucji, gdyż uprawnienie w tym zakresie wynikało wprost z przepisów ustawy.

(akta kontroli str. 789-801, 811-828)

W komórkach organizacyjnych MUCS realizujących zadania z zakresu kontroli przewozu towarów służba odbywała się w systemie zmianowym, całodobowo we wszystkie dni tygodnia. W ramach referatów kontroli mobilnej wyodrębnione zostały tzw. zmiany (dwie lub trzy w każdym referacie) pełniące służbę w dwunastogodzinnym systemie zmianowym. Godziny rozpoczęcia i zakończenia służby określały grafiki służby.

(akta kontroli str. 608-614, 620-631, 748-754)

Analiza próby ośmiu wybranych tygodni²⁷ wykazała, że w przypadku trzech dni (25 grudnia 2017 r., 26 grudnia 2017 r. oraz 31 grudnia 2017 r.) nie zapewniono całodobowej kontroli przewozu towarów, co było niezgodne z zaleceniem Szefa KAS zawartym w piśmie z 14 lutego 2017 r., skierowanym do dyrektorów izb administracji skarbowej, w myśl którego zadania w zakresie ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów powinny być realizowane przez funkcjonariuszy celno-skarbowych pełniących służbę w systemie zmianowym – całodobowo.

Naczelnik Urzędu wyjaśniła, że w pierwszym roku funkcjonowania ustawy o SENT oraz komórek realizacji w KAS wykonujących czynności kontrolne w tym zakresie, Naczelnik MUCS zdecydował, że w okresie świąteczno-noworocznym 2017 roku Boże Narodzenie, Szczepana i Nowy Rok służby nie będą planowane. W następnych latach tej praktyki już nie stosowano.

(akta kontroli str. 701, 794-801)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Naczelnika MUCS w zakresie przygotowania Urzędu do realizacji zadań wynikających z ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów. Stwierdzony przypadek niezapewnienia całodobowej kontroli przewozu towarów pod koniec 2017 r. nie powtórzył się w kolejnych latach wskutek zaniechania takiej praktyki przez Urząd.

²³ Przy czym jeden z radców skarbowych został upoważniony do wydawania przedmiotowych decyzji w przypadku nieobecności kierownika Działu Postępowania Podatkowego, kolejny – w przypadku nieobecności kierownika oraz upoważnionego radcy skarbowego, a ostatni – w przypadku nieobecności kierownika oraz dwóch upoważnionych radców skarbowych.

²⁴ Dz. U. z 2019 r., poz. 900 ze zm., dalej: *ustawa Ordynacja podatkowa*.

²⁵ Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.

²⁶ Dz. U., poz. 589.

²⁷ Pierwszy tydzień maja 2017-2019, pierwszy tydzień lipca 2017-2019 oraz ostatni tydzień grudnia 2017-2018.

2. Realizacja zadań przez Naczelnika MUCS

2.1 Realizacja przez Naczelnika Urzędu zadań wynikających z ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów

Opis stanu
faktycznego

Nadzór nad komórkami realizującymi w MUCS zadania dotyczące monitorowania kontroli przewozu towarów powierzono drugiemu zastępcy Naczelnika Urzędu, odpowiedzialnemu za pion zwalczania przestępczości ekonomicznej, któremu przekazywano do wiadomości raporty dobowe przesyłane do Centrum Wyróbów Energetycznych, działającego w ramach Śląskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Katowicach.

(akta kontroli str. 43-49)

W MUCS organizowano spotkania oraz narady kadry kierowniczej, w trakcie których omawiano wyniki kontroli przewozów w zakresie SENT, analizowano stwierdzone w trakcie kontroli nieprawidłowości, planowano działania i efekty do osiągnięcia na kolejne okresy. W trakcie takich spotkań omawiano również planowane zmiany organizacyjne oraz sposób prowadzenia czynności kontrolnych.

Kierownik Działu CKKM organizował spotkania z kierownikami podległych referatów, w trakcie których omawiano bieżące wyniki kontroli prowadzonych w ramach systemu monitorowania drogowego przewozu towarów, zasady rejestracji kontroli w systemach informatycznych, zasady tworzenia tygodniowych planów działań, kwestie kadrowe oraz sprzętowe, a także analizowano zasady monitorowania działań prowadzonych przez zespoły kontrolne.

W związku z utworzeniem CZM1 zorganizowano spotkanie z funkcjonariuszami dyżurnymi, na którym omówiono zasady funkcjonowania nowo utworzonego centrum oraz przedstawiono zasady planowania działań, a także rolę funkcjonariusza dyżurnego w zakresie koordynacji działań.

Naczelnik MUCS wyjaśniła, że w miarę potrzeb organizowano spotkania robocze zarówno na poziomie kierownictwa, jak i w poszerzonym składzie, na których poruszano tematykę kontroli przewozów drogowych.

(akta kontroli str. 43-49, 371-377, 1079-1093)

Naczelnik Urzędu wskazała, że bieżąca analiza efektów pracy pracowników i funkcjonariuszy MUCS w zakresie realizacji kontroli przewozu towarów prowadzona była, na podstawie raportów zmianowych, przez kierownika Działu CKKM oraz koordynatorów SENT, a jej wyniki uwzględniano podczas sporządzania kolejnych tygodniowych planów działań referatów kontroli mobilnej.

W planach tych określano liczbę funkcjonariuszy realizujących w poszczególnych dniach kontrole w zakresie systemu monitorowania przewozu.

W trakcie narady kadry kierowniczej Urzędu 24 października 2018 r. kierownik Działu CKKM przedstawił efekty funkcjonowania kontroli mobilnej zgodnie z wdrożonym w MUCS pilotażem, w tym w zakresie kontroli SENT²⁸. Na naradzie omówiono wdrożoną strukturę organizacyjną, ilości zaangażowanych funkcjonariuszy i pracowników oraz przeprowadzonych szkoleń, przesunięcia kadrowe i sprzętowe, organizację kontroli mobilnej oraz efekty działania komórek kontroli mobilnej.

(akta kontroli str. 43-49, 378-421)

Raport podsumowujący pilotaż modelu kontroli mobilnej w MUCS przekazano do Szefa KAS za pośrednictwem Dyrektora IAS 9 listopada 2018 r.²⁹ W raporcie dokonano analizy efektów realizacji zadań wynikających z ustawy o systemie

²⁸ Notatka z narady nr 358000 CW01.002.4.2018.2.

²⁹ Pismo Naczelnika Urzędu nr 1201 -IZZ.031.11.2018.

monitorowania przewozu towarów. Wskazano m.in. porównanie średniej liczby kontroli przewozu towarów w 2017 r. i w 2018 r.³⁰ (ogółem oraz w przeliczeniu na jednego funkcjonariusza). Przedstawiono także liczbę funkcjonariuszy realizujących zadania w poszczególnych obszarach, w analogicznych okresach lat 2017 i 2018. W raporcie oceniono, że wprowadzone zmiany pozwalają na lepsze wykorzystanie zasobów i adekwatne realizowanie zadań w zależności od potrzeb i celów oraz pojawiających się ryzyk i zagrożeń.

(akta kontroli str. 396-421)

Funkcjonariusze MUCS przeprowadzili od 1 maja 2017 r. do 30 listopada 2019 r. 56 992 kontrole przewozu towarów (w tym 59 kontroli przewozu kolejowego), tj.: 10 022 w 2017 r., 20 385³¹ w 2018 r. oraz 26 585³² do 30 listopada 2019 r.³³ Jedenaście i dwie dziesiąte procent kontroli dotyczyło towarów objętych ustawą o systemie monitorowania przewozu towarów, 19,1% – pustych przewozów, a 69,7% – innych towarów niepodlegających SENT.

Od wejścia w życie ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów do 30 listopada 2019 r. funkcjonariusze MUCS sporządzili 265 protokołów kontroli SENT³⁴, z czego 172 dotyczyło kontroli ze stwierdzonymi nieprawidłowościami³⁵. W 45 przypadkach protokół sporządzono na żądanie kierującego. Funkcjonariusze MUCS w badanym okresie pobrali ogółem 146 próbek w toku 40 kontroli, dokonali 9 zatrzymań towaru, o którym mowa w art. 16 ust. 1 ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów. W wyniku 4 kontroli wydano zarządzenie konwoju. We wszystkich przypadkach konwój został zrealizowany. W przypadku 162 kontroli przewozu towarów³⁶ sprawy zostały przekazane do nałożenia kary pieniężnej.

(akta kontroli str. 480-483)

W 34 przypadkach stwierdzono nieprzekazanie aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu, a w 10 przypadkach nieprawidłowości dotyczyły nieprzesłania zgłoszenia do rejestru SENT. Siedmiokrotnie funkcjonariusze MUCS zezwolili na kontynuowanie przewozu po przestaniu zgłoszenia i uzyskaniu numeru referencyjnego SENT.

(akta kontroli str. 951-952)

W wyniku kontroli przewozu towarów od 1 maja 2017 r. do 30 września 2019 r. wydano i doręczono 84 decyzje w sprawie kary pieniężnej łącznie na 849 tys. zł. W czterech przypadkach odstąpiono od nałożenia kary porządkowej na podstawie art. 22 ust. 2b ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów³⁷.

(akta kontroli str. 953)

Funkcjonariusze MUCS w 24 przypadkach nałożyli na środek transportu zamknięcia urzędowe, o których mowa w art. 15 ust. 1 ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów, oraz pobrali 22 kaucje od przewoźnika. Różnica pomiędzy liczbą dokonanych zamknięć urzędowych a ilością pobranych kaucji wynikała z dwóch częściowych rozładunków, po przeprowadzeniu których nakładano kolejne

³⁰ Porównano miesiące czerwiec-wrzesień.

³¹ W tym 28 kontroli przewozu kolejowego.

³² W tym 31 kontroli przewozu kolejowego.

³³ Średniomiesięczna liczba przeprowadzonych kontroli wyniosła: w 2017 r. – 1 253, w 2018 r. – 1 696, w 2019 r. – 2 414.

³⁴ W 2017 r. – 111 protokołów, w 2018 r. – 59, w 2019 r. – 95.

³⁵ W 2017 r. – 81 protokołów ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, w 2018 r. – 34, w 2019 r. – 57.

³⁶ W 2017 r. – 74 kontrole, w 2018 r. – 32, w 2019 r. – 56.

³⁷ Przypadki niedopełnienia obowiązku przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu objętego zgłoszeniem, wynikające z niedostępności rejestru.

zamknięcia na towar, w przypadku którego już wcześniej nałożono zamknięcia urzędowe³⁸.

(akta kontroli str. 10, 765-776)

Analiza 10 raportów dobowych³⁹ oraz odpowiadających im 38 raportów zmianowych wykazała m.in., że w przypadku 2 raportów dobowych dane w nich zawarte były niezgodne z danymi wynikającymi z raportów zmianowych (szczegółowy opis w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

(akta kontroli str. 947-949)

Łącznie w zbadanych raportach zmianowych wykazano 810 przeprowadzonych kontroli, w tym 99 kontroli przewozu wyrobów energetycznych podlegających systemowi monitorowania, 2 – przewozu alkoholu, 23 – oleju roślinnego (przy czym 19 dotyczyło jednego przewozu kolejowego), 113 – pustego przewozu oraz 573 – innych towarów. W przypadku 62 kontroli (z 810) nie zarejestrowano faktu ich przeprowadzenia w SENT, przy czym 49 kontroli zostało przeprowadzonych przed wdrożeniem modułu *KONTROLA*. W pozostałych 13 przypadkach nie ujęto kontroli w rejestrze (szczegółowy opis w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

(akta kontroli str. 947-949, 1055-1056)

Spośród 106 przeprowadzonych kontroli przewozu towarów podlegających systemowi monitorowania⁴⁰, objętych ww. raportami zmianowymi, 12 stanowiły kontrole, w których sporządzono protokoły kontroli. Analiza wydruków z modułu *KONTROLA II* wykazała 10 przypadków braku informacji o obiektach kontroli, wynikach kontroli lub o dodatkowych działaniach oraz 3 przypadki braku dat i godzin zakończenia kontroli.

Ponadto analiza 748 wydruków z modułu *KONTROLA II* wykazała 8 przypadków wskazania w polu *Nazwa jednostki kontrolującej* Dolnośląskiego Urzędu Celno-Skarbowego we Wrocławiu oraz 7 przypadków wykazania w polu *Województwo* województwa dolnośląskiego (w sekcji *Parametry rejestracyjne kontroli*) województwa dolnośląskiego.

(akta kontroli str. 964-1047)

Kierownik Działu CKKM wskazał, że wszystkie przekazane wydruki pochodzą z modułu *KONTROLA*, a dane zostały zmigrowane do modułu *KONTROLA II* przez autorów nowego modułu, w związku z czym MUCS nie miał wpływu na sposób prezentowania danych w tym module.

Kierownik Działu CKKM poinformował, że część danych, pomimo iż została wpisana do modułu *KONTROLA*, nie znajduje swojego odzwierciedlenia w module *KONTROLA II*. Dotyczy to w szczególności takich danych jak obiekty kontroli. Kierownik Działu CKKM stwierdził, że część danych nie jest prezentowana z uwagi na status kontroli w module *KONTROLA*. W przypadku kontroli o statusie *1-utworzona* brak jest informacji o dacie i godzinie zakończenia kontroli, wyniku kontroli i dodatkowych działaniach.

Jako przyczynę wskazania w wydrukach w polu *Nazwa jednostki kontrolującej* Dolnośląskiego Urzędu Celno-Skarbowego oraz w polu *Województwo* województwa dolnośląskiego kierownik Działu CKKM wskazał ustawienie takich wartości jako domyślnych, co w przypadku problemów z systemem lub łącznością skutkowało

³⁸ Kaucja w takich przypadkach pobierana jest tylko raz, przy pierwszym nałożeniu zamknięć urzędowych.

³⁹ Raporty dobowe przygotowane były na podstawie raportów zmianowych i obejmowały dane w zakresie kontroli przeprowadzonych w czasie *zmiany dziennej* (rozpoczynającej się poprzedniego dnia) oraz *zmiany nocnej* (kończącej się w dniu sporządzenia raportu dobowego). Szczegółowym badaniem objęto 10 raportów dobowych sporządzonych: 19 lipca i 9 października w 2017 r.; 6 marca, 13 czerwca i 18 lipca w 2018 r.; 14 stycznia, 25 stycznia, 2 kwietnia, 27 maja i 1 lipca w 2019 r.

⁴⁰ To jest 99 kontroli przewozu wyrobów energetycznych, 2 – przewozu alkoholu, 5 – przewozu oleju (4 kontrole przewozu drogowego oraz kontrola przewozu kolejowego).

ustawianiem tych wartości automatycznie, pomimo prawidłowego wskazania przez kontrolujących podczas rejestracji kontroli.

(akta kontroli str. 939-940)

Analiza 104 protokołów kontroli przewozu towarów⁴¹ przeprowadzonych przez funkcjonariuszy MUCS od 1 maja 2017 r. do 30 września 2019 r., w których sporządzono protokół kontroli, wykazała, że w przypadku 36 protokołów kontroli nie zawarto wszystkich informacji wymaganych we wzorze protokołu kontroli określonym w kolejno obowiązujących rozporządzeniach w sprawie sposobu dokumentowania przeprowadzonej kontroli przewozu towarów oraz wzorów dokumentów⁴² (szczegółowy opis w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

W trzech przypadkach protokoły kontroli, rejestrowane jako kontrole przewozu towarów, sporządzono na innych formularzach niż określone w ww. rozporządzeniach. W dwóch przypadkach funkcjonariusze wyjaśnili to brakiem informacji o podleganiu towarów ustawie o systemie monitorowania przewozu towarów, a w jednym przypadku wskazali, że system Platforma Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych (PUESC) automatycznie wygenerował protokół i funkcjonariusze nie mieli wpływu na wybór formularza.

(akta kontroli str. 649-688, 1057-1067)

Analiza dokumentacji czterech kontroli przewozu towarów przeprowadzonych przez funkcjonariuszy MUCS od 1 maja 2017 r. do 30 września 2019 r., w których sporządzono protokół kontroli i protokół pobrania próbki towaru, wykazała, że we wszystkich przypadkach sporządzono protokół kontroli zgodnie z przepisami ww. rozporządzeń. We wszystkich badanych przypadkach dokumentacja dotycząca pobrania próbek towaru oraz zatrzymania towaru również sporządzona była prawidłowo.

(akta kontroli str. 1068)

Analiza dziewięciu kontroli przewozu towarów przeprowadzonych przez funkcjonariuszy MUCS w okresie objętym kontrolą, w których sporządzono protokół kontroli i pokwitowanie, w przypadku pobrania kaucji w formie gotówkowej albo zatrzymania towaru lub środka transportu, wykazała, że:

- We wszystkich przypadkach w protokołach kontroli umieszczono wszystkie dane określone we wzorze protokołu kontroli.
- W siedmiu przypadkach (przed 14 czerwca 2018 r.) pokwitowania zatrzymania środka transportu oraz pokwitowania zatrzymania towaru sporządzono na formularzach innych, niż określone w przywołanych wyżej rozporządzeniach. Funkcjonariusze przeprowadzający te kontrole wyjaśnili to zabezpieczaniem towaru w oparciu o przepisy ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego⁴³ z zastosowaniem dokumentacji procesowej. Kierownik Pierwszego Referatu Kontroli Mobilnej wskazał ponadto, że do 14 czerwca 2018 r. brak było szczegółowych wytycznych, jak postępować w przypadku towarów podlegających SENT, a będących towarem nielegalnym.

⁴¹ Sto protokołów zostało wylosowanych, a 4 dotyczyły również przewozów z wylosowanej próby. W jednym przypadku kierujący posiadał cztery zgłoszenia do rejestru, a w jednym dotyczyło to dokonywanych przez funkcjonariuszy MUCS usunięć oraz ponownych nałożonych znaków urzędowych w związku z częściowym rozładunkiem towaru.

⁴² Do 23 sierpnia 2018 r. obowiązywały przepisy rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 13 kwietnia 2017 r. w sprawie sposobu dokumentowania przeprowadzonej kontroli drogowego przewozu towarów oraz wzorów dokumentów (Dz. U., poz. 789). Od 24 sierpnia 2018 r. obowiązywało rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 13 sierpnia 2018 r. w sprawie sposobu dokumentowania przeprowadzonej kontroli przewozu towarów oraz wzorów dokumentów (Dz. U., poz. 1624).

⁴³ Dz. U. z 2018, poz. 1987 ze zm., dalej: *KPK*.

Od 14 czerwca 2018 r. – stosownie art. 16a ust. 3 ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów – pierwszeństwo stosowania mają przepisy KPK.

(akta kontroli str. 649-688, 1069-1073, 1075-1076)

Funkcjonariusze Urzędu, w wyniku 28 przeprowadzonych kontroli przewozów, pobrali od kwietnia 2017 r. do września 2019 r. 6 kaucji w wysokości odpowiadającej przyszłej karze pieniężnej⁴⁴ w łącznej wysokości 70 tys. zł oraz 23 kaucje w związku z nałożeniem zamknięć urzędowych⁴⁵ w łącznej wysokości 24 tys. zł. W 27 przypadkach informacje o nałożeniu kaucji odnotowywano w protokołach kontroli, a pokwitowania sporządzano na drukach określonych we wspomnianych wyżej rozporządzeniach w sprawie sposobu dokumentowania przeprowadzonej kontroli przewozu towarów oraz wzorów dokumentów.

W jednym przypadku pokwitowanie zostało sporządzone na nieprawidłowym druku. Ponadto w jednym przypadku, pomimo zastosowania prawidłowego formularza pokwitowania, sporządzono je błędnie. Szczegółowy opis powyższych ustaleń zamieszczono w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 1075-1076)

Naczelnik MUCS poinformowała, że od 1 maja 2017 r. do 30 września 2019 r. nie wydawano postanowień o ustaleniu wysokości opłaty za usunięcie, strzeżenie i przechowywanie środka transportu lub towaru.

(akta kontroli str. 484-485)

Od 1 maja 2017 r. do 30 września 2019 r. funkcjonariusze MUCS, w związku z realizacją zadań określonych w ustawie o systemie monitorowania przewozu towarów, nałożyli 17 grzywien w formie mandatów karnych w łącznej wys. 85 tys. zł za czyny, o których mowa w art. 32 ust. 1 tej ustawy. W 10 przypadkach przyczyną nałożenia grzywny było rozpoczęcia przewozu towaru przez kierującego bez numeru referencyjnego SENT, natomiast w 7 przypadkach związane to było z nieprzestrzeganiem przepisów dotyczących geolokalizacji. Mandaty karne sporządzano na prawidłowych drukach, a informacje o nałożeniu grzywny odnotowywano każdorazowo w protokole kontroli.

(akta kontroli str. 10, 484-488, 1074)

Kierownik Działu CKKM poinformował, że na potrzeby realizowanych działań z zakresu przestrzegania przepisów ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów w kwietniu 2017 r. opracowany został *Ramowy plan działania Małopolskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Krakowie w zakresie systemu monitorowania drogowego przewozu towarów* wraz z harmonogramem działań funkcjonariuszy MUCS. W dokumencie tym zostały określone zadania poszczególnych uczestników realizowanego zadania w zakresie kontroli drogowych, w tym zespołów kontrolnych, zespołu kontroli interwencyjnej i służby dyżurnego koordynatora. Dodał również, że tryb i zasady typowania pojazdów do kontroli omawiane były na spotkaniach Kierownictwa Działu Realizacji i Służby Dyżurnej.

Ponadto Kierownik Działu CKKM wskazał, że zasady planowania, koordynowania i realizacji kontroli, w tym kontroli SENT zostały opisane w dokumencie pn. *Model kontroli mobilnej: Pilotaż w Małopolskim Urzędzie Celno-Skarbowym*. Wyjaśnił, że zgodnie z założeniami Modelu, kontrole w ramach systemu SENT realizowały zespoły kontroli mobilnej (ZKM). Wyznaczanie do kontroli pojazdów poruszających się po drogach publicznych odbywało się na podstawie doświadczenia, posiadanych informacji, rodzaju pojazdów oraz bieżącej analizy modułu SENT-GEO.

⁴⁴ Na podstawie i zgodnie z art. 31 ust. 1 ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów.

⁴⁵ Na podstawie i zgodnie z art. 15 ust. 4 ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów.

Odpowiedzialna za bieżącą koordynację i wsparcie ZKM była Służba Dyżurna. Jej funkcjonariusze dysponując szczegółowymi informacjami i dostępem do systemów informatycznych mogli podejmować decyzje o przeprowadzeniu kontroli przez ZKM. Ponadto poinformował, że w lipcu 2019 r. opracowano procedurę pn. *Planowanie, koordynowanie i zlecanie działań zespołom kontrolnym*, dotyczącą m.in. wyznaczania zakresu zadań dla komórek kontroli mobilnej, trybu ustalania planu oraz zasad dystrybucji informacji i zakresu odpowiedzialności. Procedury omówiono 24 lipca 2019 r. podczas odprawy kierownictwa CZM1.

Jako jedno z narzędzi wykorzystywanych do typowania pojazdów do kontroli był system do sczytywania tablic rejestracyjnych, w które wyposażone były nieoznakowane pojazdy, pozostające w dyspozycji MUCS. Typowanie odbywało się poprzez aktualizowaną bazę pojazdów zastrzeżonych.

Kierownik Działu CKKM wskazał, że do monitorowania pojazdów w czasie rzeczywistym służył moduł SENT-GEO. W module tym wizualizowane były poruszające się po drogach pojazdy samochodowe, które posiadały wbudowany system ZSL (zewnętrzny system lokalizacyjny) lub zarejestrowany lokalizator na urządzeniu mobilnym (na potrzeby przekazywania danych geolokalizacyjnych do systemu SENT). W systemie tym można było śledzić poruszające się pojazdy, które aktualnie przewoziły towar podlegający zgłoszeniu i posiadały aktywny numer SENT. W module SENT-GEO pojazdy (ich aktualne położenie i kierunek jazdy) były wizualizowane w postaci znaku graficznego – grotu strzałki. Ponadto, po wskazaniu konkretnego pojazdu, można było wyświetlić historię zdarzeń (np. *pojazd ruszył, pojazd zatrzymał się, lokalizator online, lokalizator offline*).

(akta kontroli str. 716-740)

Analiza 30 losowo wybranych decyzji o nałożeniu kary pieniężnej, wydanych przez Naczelnika MUCS wykazała, że we wszystkich przypadkach odwołania od nich były rozpatrywane przez Dyrektora IAS⁴⁸ (przy czym na dzień czynności kontrolnych, tj. 12 listopada 2019 r., w 2 przypadkach decyzja organu II instancji nie została jeszcze wydana). W przypadku 25 z 28 zakończonych postępowań odwoławczych Dyrektor IAS wydał decyzje o utrzymaniu w mocy decyzji organu I instancji (Naczelnika MUCS), a w jednym przypadku wydał postanowienie o stwierdzeniu uchybienia terminowi do wniesienia odwołania od decyzji. W dwóch pozostałych przypadkach wydał decyzję uchylającą w całości decyzję organu I instancji i umorzył postępowanie w sprawie⁴⁹ oraz wydał decyzję uchylającą w całości decyzję organu I instancji i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia⁵⁰.

(akta kontroli str. 465-470, 503-504, 702-715)

⁴⁸ W ustawie o systemie monitorowania przewozu towarów do 3 września 2019 r. brak było wyraźnego wskazania, który dyrektor izby administracji skarbowej jest właściwy do rozpoznania odwołań od decyzji wydawanych przez naczelnika urzędu celno-skarbowego wymierzających kary pieniężne za naruszenie przepisów ustawy (zgodnie z art. 26 ust. 5 tej ustawy w zakresie nieuregulowanym w ustawie do kar pieniężnych należało zastosować odpowiednio przepisy ustawy Ordynacja podatkowa). Brak takiego wskazania powodował niejednołitość w orzecznictwie w tym zakresie. W przypadku 30 decyzji, objętych badaniem, 5 decyzji (wraz ze stanowiskiem w sprawie odwołania) zostało przesłanych do dyrektorów izb administracji skarbowej właściwych dla stron postępowania w dniu zakończenia postępowania. We wszystkich 5 przypadkach dyrektorzy IAS stwierdzali swoją niewłaściwość miejscową i przekazali sprawę do rozpatrzenia Dyrektorowi IAS.

⁴⁹ W uzasadnieniu decyzji wskazano, że analizując stan faktyczny sprawy należało stwierdzić, że Spółka nie miała obowiązku dokonywać zgłoszenia przewozu w systemie SENT, a tym samym brak było podstaw prawnych do nałożenia na nią kary za nieuzupełnienie tego zgłoszenia o dane dotyczące numeru licencji lub zezwolenia na transport drogowy.

⁵⁰ W uzasadnieniu decyzji wskazano, że kluczowe znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy było ustalenie, który podmiot zgodnie z ustawą o systemie monitorowania przewozu towarów był zobowiązany do dokonania zgłoszenia SENT (podmiot odbierający, czy wysyłający), a tym samym, któremu podmiotowi powinna zostać wymierzona kara. Wskazanie podmiotu odpowiedzialnego za dokonanie ww. zgłoszenia było natomiast uzależnione od ustalenia, czy w rozpatrywanej sprawie przewóz towaru odbywał się z terytorium państwa trzeciego na terytorium kraju, czy też był to przewóz rozpoczynający się na terytorium kraju. W wyniku ponownego rozpatrzenia sprawy, Naczelnik MUCS wydał decyzję o umorzeniu postępowania w sprawie wymierzenia kary pieniężnej.

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Nieujęcie w 36 z 109 zbadanych protokołach kontroli przewozu towarów wszystkich informacji wymaganych we wzorze protokołu kontroli określonym w kolejno obowiązujących rozporządzeniach w sprawie sposobu dokumentowania przeprowadzonej kontroli przewozu towarów oraz wzorów dokumentów. Powyższe dotyczyło:

- dwóch przypadków niewskazania w protokole numeru upoważnienia lub legitymacji przeprowadzających kontrolę (jako przyczynę nieujęcia pełnych danych funkcjonariusze przeprowadzający kontrolę wskazali przeoczenie);
- dwóch przypadków niewskazania w protokole pełnych danych kierującego w zakresie adresu zamieszkania oraz narodowości (jako przyczynę ich nieujęcia funkcjonariusze wskazali przeoczenie oraz zawarcie ww. danych w załącznikach do protokołu, np. w formie kserokopii dowodu tożsamości);
- czterech przypadków niewskazania w protokole pełnych danych przewoźnika, nadawcy towaru lub odbiorcy towaru (jako przyczynę funkcjonariusze wskazali w dwóch przypadkach przeoczenie, a w dwóch wyjaśnili, że błąd wygenerowany został przez system, wskazując że dane zawarte były w załączonym do protokołu wydruku zgłoszenia);
- dwunastu przypadków niewskazania w protokole pełnych danych w zakresie pozycji CN lub podkategorii PKWiU (jako przyczynę funkcjonariusze wskazali przede wszystkim przeoczenie, ponadto wskazywali, że dane te zawarte były często w załącznikach do protokołu; podnosili również, że przyczyną przeoczenia mogło być nerwowe zachowanie kontrolowanego kierowcy oraz długotrwała kontrola);
- jednego przypadku protokołu, w którym zawarto dwa różne kody pozycji CN, tj. w punkcie piątym protokołu *Rodzaj i opis towaru* wpisano kod CN 27101999, a w punkcie ósmym *Ustalenia* – 27101991 (funkcjonariusz wskazał omyłkę jako przyczynę rozbieżności);
- czterech przypadków niewskazania w protokole masy lub objętości towaru (jako przyczynę ich nieujęcia funkcjonariusze wskazali, że dane te zawarto w załączonych do protokołu dokumentach);
- szesnastu przypadków niewskazania w punkcie siódmym protokołu pełnych danych dotyczących daty, godziny i miejsca rozpoczęcia i zakończenia kontroli (jako przyczynę braku pełnych danych funkcjonariusze w dziesięciu przypadkach wskazali przeoczenie wynikające z przedłużającej się kontroli, jak również nerwowe zachowanie kontrolowanego kierowcy, a w trzech – zakończenie zmiany i przekazanie kontroli innemu zespołowi kontrolnemu; w trzech przypadkach funkcjonariusze wyjaśnili, że miejsce kontroli znajduje się w nagłówku protokołu);
- trzech przypadków niewskazania organu KAS wyznaczonego do usunięcia założonych zamknięć urzędowych (w dwóch przypadkach jako przyczynę funkcjonariusze wskazali omyłkę, a w jednym – niemożność wskazania miejsca rozładunku w momencie sporządzenia protokołu z uwagi na nieposiadanie przez kierującego odpowiedniej kwoty zabezpieczenia za założone zamknięcia urzędowe, a także zakończenie zmiany i przekazanie czynności innym funkcjonariuszom);
- jednego przypadku wskazania jako organu KAS wyznaczonego do usunięcia założonych zamknięć urzędowych terenu składu podatkowego stanowiącego własność prywatnej spółki (funkcjonariusze przeprowadzający kontrolę wyjaśnili, że teren składu podatkowego wskazano z uwagi na miejsce prowadzenia działalności, po telefonicznej rozmowie kierowcy z właścicielem towaru;

funkcjonariusze podkreślili, że właściwość miejscową Śląskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Katowicach zarejestrowano w Zintegrowanym Systemie Bezpieczeństwa i Nadzoru Transportu LIMUR);

- dwóch przypadków sporządzenia protokołu na formularzu nieobowiązującym na dzień jego sporządzenia (funkcjonariusze wyjaśnili, że protokół sporządzono odręcznie na nieobowiązującym druku w związku z niemożnością wydruku protokołu na drukarce przenośnej oraz z błędnym wyborem formularza w systemie).

(akta kontroli str. 649-688, 1057-1067)

2. Nieprawidłowe wypełnienie druku pokwitowania pobrania kaucji w formie gotówkowej, na którym wskazano pobranie kaucji w wysokości 1 tys. zł w związku z nałożeniem zamknięć urzędowych na środek transportowy oraz 1 tys. zł odpowiadającej wysokości przyszłej kary pieniężnej, podczas gdy w wyniku przedmiotowej kontroli pobrano jedynie kaucję w związku z nałożeniem zamknięć urzędowych.

Funkcjonariusz przeprowadzający kontrolę wyjaśnił, że w trakcie kontroli zdecydowano o założeniu zamknięć urzędowych i pobrano od kierującego kaucję w wysokości 1 tys. zł, a w pozycji drugiej pokwitowania omyłkowo wpisano wysokość pobranej kaucji jako kwotę odpowiadającą wysokości przyszłej kary pieniężnej.

(akta kontroli str. 649-688, 1075-1076)

3. Nieprawidłowe sporządzenie pokwitowania pobrania kaucji w wysokości odpowiadającej przyszłej karze pieniężnej na druku zatrzymania towaru, a nie na druku pokwitowania pobrania kaucji w formie gotówkowej określonym w załączniku nr 5 do rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 13 sierpnia 2018 r. w sprawie sposobu dokumentowania przeprowadzonej kontroli przewozu towarów oraz wzorów dokumentów.

Funkcjonariusz przeprowadzający kontrolę wyjaśnił, że omyłkowo zastosowano nieprawidłowy druk pokwitowania.

(akta kontroli str. 942-946, 1075-1076)

4. Wykazanie w raportach dobowych z 19 lipca 2017 r. oraz z 6 marca 2018 r. danych niezgodnych z raportami zmianowymi, stanowiącymi podstawę do ich sporządzenia. Powyższe niezgodności polegały na wykazaniu:

- w raporcie dobowym SENT z 19 lipca 2017 r. jednego założonego zamknięcia urzędowego, trzech kontroli wyrobów energetycznych podlegających systemowi monitorowania oraz łącznie czterdziestu sześciu kontroli, podczas gdy z raportów zmianowych wynika, że liczby te wyniosły odpowiednio: 8, 10 i 49;
- w raporcie dobowym SENT z 6 marca 2018 r. dwunastu kontroli wyrobów energetycznych podlegających systemowi monitorowania, jednej kontroli oleju roślinnego podlegającego systemowi monitorowania oraz trzydziestu sześciu kontroli innych towarów, podczas gdy z raportów zmianowych wynika, że liczby te wyniosły odpowiednio: 14, 0, 35.

Kierownik Działu CKKM wyjaśnił, że wykazane różnice wynikają z omyłek związanych ze zliczaniem ręcznym danych cząstkowych.

(akta kontroli str. 741-744, 947-949)

5. Niezarejestrowanie w SENT faktu przeprowadzenia trzynastu kontroli pomimo tego, że zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2 kolejno obowiązujących rozporządzeń w sprawie sposobu dokumentowania przeprowadzonej kontroli przewozu towarów oraz wzorów dokumentów przeprowadzenie kontroli przewozu towarów dokumentuje się przez zamieszczenie wskazanych informacji w rejestrze zgłoszeń

niezwłocznie po zakończeniu kontroli, a w przypadku niedostępności rejestru adnotację w nim zamieszcza się niezwłocznie po uzyskaniu dostępu do rejestru.

Naczelnik MUCS wyjaśniła, że wszystkie kontrole przeprowadzone przez funkcjonariuszy w ramach monitorowania przewozu towarów, co do zasady są rejestrowane w rejestrze zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 13 kwietnia 2017 r. oraz Ministra Finansów z dnia 13 sierpnia 2018 r. w sprawie sposobu dokumentowania przeprowadzonej kontroli drogowego przewozu towarów oraz wzorów dokumentów. Niemniej jednak mogą zdarzyć się drobne uchybienia z uwagi na szereg czynników zewnętrznych, niezależnych od funkcjonariuszy. [...] Nadmienić należy, że kontrole te dotyczyły kontroli innych niż kontrole SENT, tj. innych towarów lub pustych środków przewozowych (kontrole bezwynikowe).

Funkcjonariusze, przeprowadzający ww. kontrole wskazywali problemy z łącznością i logowaniem systemu jako główną przyczynę braku rejestracji.

Ponadto Naczelnik Urzędu poinformowała, że wszystkie niezarejestrowane w 2019 r. kontrole (osiem przypadków), zostały już zaewidencjonowane w module KONTROLA II. Odnosnie do kontroli przeprowadzonych w 2018 r. (pięć przypadków) Naczelnik MUCS wskazała, że brak jest technicznej możliwości zarejestrowania ich w module KONTROLA II (moduł nie umożliwia wpisania daty wcześniejszej niż data w 2019 r.).

(akta kontroli str. 916-917, 967-1047)

2.2 Gromadzenie i przetwarzanie danych o kontroli przewozu towarów

Opis stanu
taktycznego

Zakres informacji, jakie powinny być przekazywane do Szefa KAS i Dyrektora IAS w zakresie kontroli przewozu towarów realizowanych przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej zostały określone przez Szefa KAS w piśmie z 14 kwietnia 2017 r. Określił on m.in. wzory raportów częściowych oraz zbiorczych w zakresie kontroli oraz zaangażowania sił i środków. Raporty w zakresie kontroli zawierały dobowe informacje o liczbie kontroli z wyszczególnieniem rodzajów wyrobów podlegających kontroli oraz przewozów realizowanych koleją, a także o liczbie pobranych próbek towarów, wydanych decyzji zarządzających konwoj, zrealizowanych konwojów, nałożonych zamknięć urzędowych, spraw przekazanych do wymierzenia kary pieniężnej, nałożonych kar grzywny oraz innych ujawnień (wykrytych w trakcie realizowanych kontroli). W raportach dotyczących zaangażowania sił i środków przekazywano informacje o łącznej liczbie funkcjonariuszy wykonujących kontrole oraz o ilości punktów kontrolnych stałych i mobilnych. W związku ze zmianami ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów Departament Zwalczania Przestępczości Ekonomicznej Ministerstwa Finansów przekazał do MUCS 3 października 2017 r. oraz 14 czerwca 2018 r. zmienione wzory raportów.

(akta kontroli str. 423-427, 451-464, 536-541)

Po każdej służbie kierujący zmianą sporządzali raporty zmianowe zawierające informacje dotyczące stanu osobowego zmiany, przydziału zadań dla poszczególnych Zespołów Kontroli Mobilnej, przebiegu służby, zrealizowanego zadania oraz uwagi dotyczące przebiegu zakończonej służby, które przesyłano do Służby Dyżurnej. Na podstawie raportów zmianowych sporządzano zbiorcze dobowe zestawienia kontroli realizowanych w związku z ustawą o systemie monitorowania przewozu towarów, które przesyłane były codziennie do Centrum Kompetencyjnego SENT w Śląskim Urzędzie Celno-Skarbowym w Katowicach.

(akta kontroli str. 536-541, 423-427, 440-450)

Rejestr kontroli przewozu towarów w MUCS prowadzony był w oparciu o wytyczne Ministerstwa Finansów. W badanym okresie kontrole rejestrowane były:

- od 1 maja 2017 r. do dnia 6 września 2017 r. w ZISAR;
- od 7 września 2017 r. do 7 grudnia 2017 r. w SENT, w module *KONTROLA*;
- od 8 grudnia 2017 r. do 27 czerwca 2019 r. w SENT, w module *KONTROLA*, a dodatkowo kontrole wynikowe w ZISAR2;
- od 28 czerwca 2019 r. do 29 września 2019 r. w SENT, w module *KONTROLA II* (zaprzestano rejestracji kontroli w ZISAR2);
- od 30 września 2019 r. w SENT, w module *KONTROLA II*.

Ponadto od 30 września 2019 r. aktywowano automatyczny import informacji o kontrolach do ZISAR II. Kontrole drogowe, w toku których sporządzana była dokumentacja z czynności kontrolnych, rejestrowano w systemie kancelaryjnym EPOKA, w sygnaturze 5012.

(akta kontroli str. 425-439)

Naczelnik Urzędu poinformowała, że dane o liczbie kontroli przewozu towarów realizowanych przez podległych funkcjonariuszy gromadzone były przez zastępcę Naczelnika MUCS odpowiadającego za Pion Zwalczania Przestępczości. Dodała, że zakres danych był tożsamy z danymi przekazywanymi do Centrum Kompetencyjnego SENT w Śląskim Urzędzie Celno-Skarbowym w Katowicach.

(akta kontroli str. 536-541)

Naczelnik Urzędu wskazała, że dane o wynikach kontroli przeprowadzonych przez funkcjonariuszy poszczególnych Referatów Kontroli Mobilnej były analizowane na stanowisku Służby Dyżurnej w Referacie Centrum Koordynacji Kontroli Mobilnej oraz przez koordynatorów SENT i służyły w głównej mierze do planowania kontroli, w szczególności w miejscach, gdzie wcześniejsze kontrole wykazały nieprawidłowości lub istnienie ryzyka ich wystąpienia.

Naczelnik MUCS poinformowała, że analizy te wykonywano na bieżąco i stanowiły one podstawę sporządzenia tygodniowych planów kontroli dla Referatów Kontroli Mobilnej, zawierających między innymi wskazanie konkretnych działań i miejsc dla poszczególnych referatów.

(akta kontroli str. 536-541)

Naczelnik MUCS wyjaśniła, że w przypadku konieczności przeprowadzenia szerszej analizy ryzyka informacje były przekazywane do Działu Analizy Ryzyka i Wymiany Informacji Międzynarodowej, gdzie w toku prowadzonych analiz ryzyka (szczególnie w ramach analiz w zakresie podatku akcyzowego) pozyskiwane były informacje z bazy SENT (poprzez zapytania do hurtowni ARI@DNA lub poprzez dostęp na PUESC). Informacje te analizowane były jednak przede wszystkim w celu ustalenia kontrahentów uczestniczących w transakcjach (przewozach), przedmiotu transakcji, tras przejazdu i przewoźników. Dodała, że informacje o kontrolach SENT przeprowadzonych przez upoważnione organy (nie tylko MUCS) były również weryfikowane, jednakże tylko wtedy, jeżeli w toku analizy informacje takie wystąpiły. Naczelnik Urzędu podkreśliła, że rejestr SENT był jednym z wielu źródeł informacji wykorzystywanych w toku analiz i tylko w pewnej części wykorzystywano go do prowadzonych analiz. Wyjaśniła również, że nie można określić, w ramach których analiz wykorzystywano rejestr SENT, ponieważ brak jest ewidencji analiz pod kątem wykorzystanych źródeł.

(akta kontroli str. 536-541)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie realizację przez Urząd zadań wynikających z ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów. Stwierdzone nieprawidłowości miały charakter formalny i nie wpłynęły na skuteczność działań prowadzonych w tym zakresie.

IV. Uwagi i wnioski

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag. W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujący wniosek:

Wniosek

Podjęcie działań w celu wyeliminowania przypadków nieprawidłowego wypełniania dokumentów sporządzanych w trakcie kontroli oraz przypadków nierejestrowania kontroli w SENT.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Krakowie. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek poinformowania NIK o sposobie wykonania wniosku

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.

Kraków, 28 lutego 2020 r.

Kontrolerzy

Piotr del Fidali

starszy inspektor kontroli państwowej

P. del Fidali

Dominika Stępień

starszy inspektor kontroli państwowej

Stępień

[Signature]
DIREKTOR
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Krakowie
Zap.
Jan Kosiniak
Wicedyrektor