



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Białymstoku

LBI.410.021.01.2019



Pan Tomasz Wyszkowski  
Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego  
w Białymstoku  
ul. Kombatantów 4, 15-110 Białystok

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/19/012 - System monitorowania przewozu towarów akcyzowych

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Białymstoku  
ul. Akademicka 4, 15-267 Białystok  
T +48 85 874 81 00, F +48 85 874 81 33  
lbi@nik.gov.pl

## I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego <sup>1</sup> , ul. Kombatantów 4, 15-110 Białystok
Kierownik jednostki kontrolowanej	Tomasz Wyszkowski – Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego <sup>2</sup> od 2 września 2019 r., wcześniej od 29 sierpnia 2017 r. p.o. Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego. Poprzednio, od 1 października 2016 r. do 28 sierpnia 2017 r., Wojewódzkim Inspektorem Transportu Drogowego był Robert Żołnierowicz.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Przygotowanie podległych jednostek do realizacji zadań. 2. Realizacja zadań przez Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego.
Okres objęty kontrolą	Od 1 maja 2017 r. do 30 listopada 2019 r.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>3</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Białymstoku
Kontroler	Mariusz Lenkiewicz, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBI/136/2019 z 7 października 2019 r. (akta kontroli str. 1-2)

<sup>1</sup> Dalej: „WITD” lub „Inspektorat”.

<sup>2</sup> Dalej: „Wojewódzki Inspektor”.

<sup>3</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 489. Ustawa zwana dalej: „ustawą o NIK”.

## II. Ocena ogólna<sup>4</sup> kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W Inspektoracie, po wejściu w życie ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami<sup>5</sup>, nawiązano współpracę z przedstawicielami Krajowej Administracji Skarbowej, inspektorów WITD przeszkolono z zadań nałożonych powołaną ustawą oraz zapewniono cykliczne monitorowanie efektów ich pracy. Wprowadzono też odpowiednie zmiany organizacyjne i realizowano kontrole przewozu towarów na miarę możliwości kadrowych. Od maja 2017 roku do października 2019 roku liczba inspektorów zajmujących się m.in. kontrolą przewozu towarów uległa zmniejszeniu o blisko 30%<sup>6</sup>. W rezultacie średniomiesięczna liczba przeprowadzanych kontroli tego typu zmniejszyła się z 41 w 2018 roku do 23 w 2019 roku<sup>7</sup>.

Kontrole przewozu towarów realizowane przez inspektorów WITD, z wyjątkiem 15 ze 114 poddanych badaniu, prawidłowo zaewidencjonowano w elektronicznym rejestrze zgłoszeń SENT<sup>8</sup>. Wystąpiły przy tym jednak problemy organizacyjne spowodowane czynnikami niezależnymi od Inspektoratu. Dostęp do tego rejestru umożliwiono bowiem jedynie trzem (z 17<sup>9</sup>) inspektorom WITD przeprowadzającym czynności kontrolne, co negatywnie wpływało na sprawność i efektywność kontroli przewozu towarów. Konsekwencją tego była m.in. konieczność telefonicznego weryfikowania danych poddawanych kontroli, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości – dokonywanie podwójnych czynności ewidencyjnych przez pracownika w siedzibie Inspektoratu i inspektora podczas prowadzenia zadań kontrolnych. Przy wprowadzaniu danych do systemu SENT, od listopada 2017 roku do września 2018 roku, nie zapewniono przestrzegania Instrukcji Zarządzania Systemem Informatycznym SENT.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe<sup>10</sup> kontrolowanej działalności

OBSZAR

### 1. Przygotowanie podległych jednostek do realizacji zadań

#### 1.1. Działania Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego w zakresie przygotowania inspektorów WITD do realizacji zadań w zakresie monitorowania drogowego przewozu towarów

Opis stanu faktycznego

1.1.1. Możliwość dokonywania przez inspektorów transportu drogowego kontroli przewozu towarów – przy wykonywaniu przez nich ustawowych zadań<sup>11</sup> – określono w art. 13 ust. 4 ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów, obowiązującej od 18 kwietnia 2017 r. Wprowadzenie tego zadania spowodowało konieczność dostosowania organizacji wewnętrznej i trybu pracy Inspektoratu. Zmianom uległy przede wszystkim – określane w cyklu miesięcznym – harmonogramy pracy inspektorów WITD, w których rozpoczęto planowanie kontroli przewozu towarów, przy okazji wykonywania innych kontroli realizowanych na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym<sup>12</sup>.

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

<sup>5</sup> Dz. U. z 2018 r. poz. 2332 ze zm. Dalej zwana „ustawą o systemie monitorowania przewozu towarów”.

<sup>6</sup> Z 24 inspektorów na 18 kwietnia 2017 r. do 17 inspektorów na 31 października 2019 r.

<sup>7</sup> W 2018 roku WITD przeprowadził 497 kontroli przewozu towarów, natomiast od 1 stycznia do 31 października – 227 takich kontroli.

<sup>8</sup> System rejestracji i monitorowania przewozu towarów, o którym mowa w art. 4 ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów, zwany dalej „rejestrem SENT” lub „systemem SENT”.

<sup>9</sup> Na dzień rozpoczęcia kontroli NIK, tj. 8 października 2019 r.

<sup>10</sup> Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana, jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

<sup>11</sup> Kontrolę tę przeprowadzają funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, a mogą przeprowadzać przy wykonywaniu swoich ustawowych zadań funkcjonariusze Policji, Straży Granicznej oraz inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego (art. 13 ust. 3 i 4 ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów).

<sup>12</sup> Dz. U. z 2019 r., poz. 58 ze zm.

Dodatkowe obowiązki nałożono również na dwóch pracowników Inspektoratu<sup>13</sup>, z których jeden wykonywał comiesięczne raporty o kontrolach przewozu towarów zrealizowanych przez inspektorów WITD, a drugi ewidencjonował informacje o przeprowadzanych kontrolach w elektronicznym rejestrze SENT. (akta kontroli str. 50-75, 150-155)

W harmonogramach pracy inspektorów WITD przeprowadzanie kontroli przewozu towarów planowano dla inspektorów zatrudnionych w Wydziale Inspekcji WITD. Nie uwzględniono natomiast tych czynności w ich zakresach obowiązków. Tymczasem, stosownie do cz. II.A.3. standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych, stanowiących załącznik do Komunikatu Nr 23 Ministra Finansów z dnia 16 grudnia 2009 r. w sprawie standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych<sup>14</sup>, aktualny zakres obowiązków, uprawnień i odpowiedzialności powinien być określony dla każdego pracownika. (akta kontroli str. 50-75, 151-152, 160)

W trakcie kontroli NIK, w listopadzie 2019 roku, Wojewódzki Inspektor zaktualizował zakresy obowiązków inspektorów WITD przeprowadzających czynności kontrolne oraz naczelników nadzorujących ich pracę, uwzględniając wykonywane przez nich zadania wynikające z ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów.

(akta kontroli str. 160-163)

1.1.2. Wejście w życie ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów nie spowodowało zwiększenia liczby etatów inspektorów wykonujących czynności kontrolne w WITD. W Inspektoracie nie przeprowadzono analizy potrzeb kadrowych i nie zgłaszano potrzeby dodatkowych etatów, lecz przy wykonywaniu swoich ustawowych obowiązków – zgodnie z art. 13 ust. 4 tej ustawy – dokonywano też kontroli przewozu towarów, na miarę zmniejszających się możliwości kadrowych. (akta kontroli str. 164-165)

Od wejścia w życie ustawy o monitorowaniu przewozu towarów liczba inspektorów WITD wykonujących czynności kontrolne uległa zmniejszeniu z 31 wg stanu na 18 kwietnia 2017 r. do 23 na 31 października 2019 r.<sup>15</sup> Liczba inspektorów realizujących kontrole przewozu towarów zmniejszyła się w tym okresie z 24 do 17. Tym samym potencjał kadrowy Inspektoratu w przedmiotowym zakresie na przestrzeni ostatnich dwóch i pół roku zmniejszył się o 30%. Niedobory kadrowe próbowano uzupełnić w trakcie naboru zorganizowanego w 2018 roku, jednak wybranych dwóch kandydatów nie zdało egzaminu na inspektora transportu drogowego. W 2019 roku przeprowadzono kolejny nabór, w trakcie którego wybrano pięciu kandydatów, z których jeden zrezygnował, a czterech odbywać będzie do kwietnia 2020 roku kurs w Centralnym Ośrodku Szkolenia Inspekcji Transportu Drogowego. Wojewódzki Inspektor nie występował o zwiększenie etatów w Inspektoracie<sup>16</sup>. Wyjaśnił, że: „(...) podczas naborów próbowano uzupełnić zwolnione etaty, jednak w przypadku naboru w 2018 roku przyjęte osoby nie zdały egzaminów. Bezcelowym byłoby wnioskowanie o nowe etaty w przypadku nieobsadzenia istniejących wakatów. W przypadku zatrudnienia inspektorów na zwolnione etaty, wówczas staralibyśmy się o dodatkowe etaty w związku z nowymi zadaniami Inspektoratu”. Dodał, że: „(...) w ostatnich latach doświadczeni pracownicy, kuszeni znacznie lepszymi warunkami finansowymi odchodzą do sektora prywatnego lub innych instytucji mundurowych, a dodatkowo na rynku brak jest odpowiednich, chętnych do zatrudnienia osób. W porównaniu do innych służb mundurowych, wykonujących bardzo podobne czynności kontrolne praca w Inspekcji jest

<sup>13</sup> Po jednym z Wydziału Inspekcji i Wydziału Prawnego WITD.

<sup>14</sup> Dz. Urz. MF Nr 15, poz. 84.

<sup>15</sup> Od 18 kwietnia 2017 r. wygasły umowy o pracę z trzema inspektorami (7 lipca 2017 r.), trzech zostało przeniesionych do GITD (3 czerwca 2019 r.), z jednym rozwiązano umowę o pracę (1 listopada 2018 r.), a jednemu powierzono pełnienie obowiązków Wojewódzkiego Inspektora (29 sierpnia 2017 r.). W tym okresie do pracy przyjęto dwóch aplikantów (którzy nie zdali egzaminu przeprowadzanego przez GITD). Z dniem 18 października 2019 r. zatrudniono czterech aplikantów, którzy obecnie odbywają kurs przygotowujący w Centralnym Ośrodku Szkolenia Inspekcji Transportu Drogowego w Radomiu. Według stanu na 30 kwietnia 2017 r. w Wydziale Inspekcji WITD pracowało 31 inspektorów (w tym 24 prowadzących kontrole przewozu towarów), na 30 września 2017 r. – 27 (21), na 31 grudnia 2017 r. – 27 (21), na 30 września 2018 r. – 27 (21), na 31 grudnia 2018 r. – 26 (20) i na 31 października 2019 r. – 23 (17).

<sup>16</sup> Nie wnioskowano również o zabezpieczenie dodatkowego sprzętu (m.in. drukarek, komputerów), z uwagi na brak potrzeb Inspektoratu w tym zakresie.

mało atrakcyjna (m.in. z uwagi na brak uprawnień, które posiadają służby, takich jak np. wcześniejszy wiek emerytalny). Jedynym sposobem utrzymania obecnie zatrudnionych inspektorów i pozyskanie nowych kandydatów jest przekształcenie Inspekcji Transportu Drogowego w służbę mundurową (...)

(akta kontroli str. 156-159, 164-165, 203-207)

W okresie objętym kontrolą dostęp do systemu SENT (wraz z upoważnieniem do przetwarzania danych osobowych w tym systemie) nadano:

- trzem inspektorom prowadzącym czynności kontrolne – 28 sierpnia 2017 r.<sup>17</sup>,
- jednemu pracownikowi Wydziału Prawnego, nieprowadzącemu czynności kontrolnych, – 25 września 2018 r.

W związku z rozwiązaniem z dniem 31 maja 2019 r. stosunku pracy z jednym inspektorem, WITD 3 czerwca 2019 r. wystąpił o odebranie mu uprawnień do systemu SENT<sup>18</sup>. Natomiast w zamian (4 lipca 2019 r.) wystąpił o nadanie takich uprawnień innemu inspektorowi, który uzyskał go 23 lipca 2019 r. Tym samym na dzień rozpoczęcia kontroli NIK (8 października 2019 r.) dostęp do systemu SENT posiadało trzech inspektorów prowadzących czynności kontrolne<sup>19</sup> i jeden pracownik Wydziału Prawnego, nieprowadzący czynności kontrolnych. Wszyscy pracownicy Inspektoratu posiadający dostęp do systemu SENT zostali zapoznani z Instrukcją Zarządzania Systemem Informatycznym SENT i instrukcją użytkownika systemu SENT, a pracownicy przeprowadzający kontrole przewozu towarów (posiadający dostęp do tego systemu) brali udział również w szkoleniach, których przedmiotem było m.in. ewidencjonowanie danych w tym systemie poprzez PUESC<sup>20</sup>.

(akta kontroli str. 7-21, 42-49, 156-159, 166-167, 169, 79-86, 178-195)

W praktyce od maja od października 2017 roku inspektorzy WITD przeprowadzali kontrole przewozu towarów, weryfikując telefonicznie dane zgłoszone w systemie SENT u pracowników Podlaskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Białymstoku i ewidencjonując dane o przeprowadzonych kontrolach w dokumentacji wewnętrznej Inspektoratu. Zgodnie z wyjaśnieniem Wojewódzkiego Inspektora, nie było możliwości ewidencjonowania ich w systemie SENT „(...) z uwagi na brak możliwości technicznych wpisania informacji o przeprowadzonych kontrolach przewozu towarów do systemu SENT”.

(akta kontroli str. 168, 177, 203-207)

Z informacji uzyskanej w prowadzonej równolegle kontroli w Podlaskim Urzędzie Celno-Skarbowym w Białymstoku wynika, że: „(...) w początkowym okresie obowiązywania ustawy z dnia 9 marca 2017 roku o systemie monitorowania drogowego towarów, do czasu uzyskania przez Inspekcję Transportu Drogowego w Białymstoku dostępu do systemu teleinformatycznego, w którym prowadzony jest rejestr zgłoszeń, sprawdzenia (...) zgłoszenia w systemie dokonywane były na bieżąco za pośrednictwem Referatu Służby Dyżurnej Podlaskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Białymstoku. Z uwagi na brak możliwości rejestrowania kontroli innych niż (...) dokonywane przez funkcjonariuszy Podlaskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Białymstoku, nie rejestrowano w systemie teleinformatycznym kontroli przeprowadzonych przez Inspekcję Transportu Drogowego”.

(akta kontroli str. 209)

Po umożliwieniu pracownikom WITD samodzielnego wprowadzania danych do systemu SENT<sup>21</sup>, od 14 listopada 2017 r. ewidencjonowaniem kontroli przeprowadzanych przez inspektorów WITD w tym systemie oraz pomocą przy weryfikowaniu poprawności danych zawartych w dokumentach przewozowych, zajmował się głównie<sup>22</sup> pracownik Wydziału

<sup>17</sup> Wnioski o nadanie uprawnień tym inspektorom wysłano z Inspektoratu 28 kwietnia 2017 r.

<sup>18</sup> WITD nie posiadał informacji, czy temu inspektorowi odebrano przedmiotowe uprawnienia.

<sup>19</sup> Na 30 kwietnia 2017 r. – 0, na 30 września i 31 grudnia 2017 r., na 30 września i 31 grudnia 2018 r. oraz na 31 października 2019 r. po trzech.

<sup>20</sup> Platforma Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych.

<sup>21</sup> Uruchomiono moduł „Kontrola 1”, umożliwiający wprowadzanie danych o przeprowadzanych kontrolach do SENT.

<sup>22</sup> Kontrole przeprowadzane przez inspektorów posiadających dostęp do SENT wprowadzane były do systemu przez tych inspektorów, natomiast kontrole przeprowadzane przez inspektorów nieposiadających takiego dostępu ewidencjonowane były w systemie SENT przez pracownika Wydziału Prawnego.

Prawnego WITD, nieprzeprowadzający kontroli<sup>23</sup>. Upoważnienie do przetwarzania danych w systemie SENT nadano temu pracownikowi jednak dopiero we wrześniu 2018 roku. Tym samym nie zapewniono przestrzegania Instrukcji Zarządzania Systemem Informatycznym SENT, przesłanej w sierpniu 2017 r. WITD przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego<sup>24</sup>, celem wykorzystania służbowego, co szczegółowo opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 32-33, 156-159, 166-167, 178-195)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że: „WITD wnioskowało poprzez GITD o nadanie wszystkim inspektorom dostępu w systemie SENT<sup>25</sup>. Do dnia dzisiejszego nie otrzymaliśmy wnioskowanych dostępów. Tego typu rozwiązanie umożliwiłoby bezpośrednio wprowadzanie do systemu danych z kontroli bez udziału osób trzecich.” Dodał, że: „Dostęp inspektorów do systemu SENT, umożliwiłby im korzystanie z przygotowanych szablonów protokołu i jednocześnie przy wprowadzaniu danych o kontroli mogliby oni wygenerować taki protokół z kontroli<sup>26</sup>. Wprowadzenie zindywidualizowanych kont użytkownika systemu SENT wszystkim inspektorom wpłynęłoby na efektywność pracy Inspekcji (jedna osoba wykonywałaby, to co robią teraz dwie osoby) oraz na bezwzględną tożsamość danych w systemie elektronicznym i papierowym protokole.”

(akta kontroli str. 203-207)

Wnioski o nadanie dostępów do SENT wszystkim inspektorom WITD przesłano do GITD 18 lutego 2019 r., jednak dostęp taki nie został nadany. W trakcie kontroli NIK, Wojewódzki Inspektor, otrzymał do wiadomości e-mail od przedstawiciela Izby Administracji Skarbowej w Zielonej Górze o treści: „(...) stan aktualny jest taki, że ani nie nadajemy nowych dostępów, ani nawet nie wymieniamy istniejących”.

(akta kontroli str. 18, 78, 166-167)

Nieposiadanie przez 14 (z 17) inspektorów przeprowadzających czynności kontrolne dostępu do rejestru SENT skutkowało zmniejszeniem efektywności ich pracy w Inspektoracie, a brak dostępu do tego rejestru przez Naczelnika Wydziału Prewencji WITD – również brakiem możliwości pełnienia skutecznego nadzoru nad wprowadzaniem informacji o przeprowadzonych kontrolach przewozu towarów przez podległych mu inspektorów. NIK zauważa, że zapewnienie takiego dostępu ograniczyłoby zdalne (telefoniczne) weryfikowanie poprawności kontrolowanych danych, a w przypadku sporządzania protokołów z kontroli – podwójne czynności ewidencyjne wykonywane przez pracownika w siedzibie Inspektoratu i inspektora podczas prowadzenia czynności kontrolnych. Bezpośredni dostęp do systemu SENT może zapewnić jednolitość zapisów w tym systemie i w dokumentacji sporządzanej w formie papierowej oraz wykorzystywanie funkcjonalności automatycznego generowania protokołu kontroli, co w konsekwencji wpłynęłoby na efektywność pracy Inspektoratu.

(akta kontroli str. 156-159, 166-168)

1.1.3. Od maja 2017 roku do listopada 2019 roku wszyscy inspektorzy WITD wzięli udział w czterech szkoleniach na temat funkcjonowania systemu monitorowania przewozów towarów, zorganizowanych<sup>27</sup> przez przedstawicieli Krajowej Administracji Skarbowej. Szkolenia odbywały się przed wejściem w życie ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów, po zgłoszeniu zapotrzebowania przez WITD oraz w związku z wprowadzeniem do tej ustawy zapisu o obowiązku przekazywania danych geolokalizacyjnych odpowiednio

<sup>23</sup> Naczelnik Wydziału Inspekcji 13 listopada 2017 r. poinformował podległych pracowników, że: „Od dnia 14 listopada 2017 r. (włącznie) podczas kontroli SENT, poprawność zgłoszenia proszę potwierdzać” u pracownika Wydziału Prawnego „(Nie sprawdzamy w KAS-ie!).” Pracownik Wydziału Prawnego „będzie państwu przekazywać potrzebne informacje w godzinach pracy biura WITD (7:30–15:30). Po wymienionych godzinach proszę dzwonić do GITD (...) Zgodnie z ustaleniami z narady Naczelników WI informuję, że w SENT odznaczamy kontrole towarów objętych ustawą i wyłączonych ze względu na ilość. Dodatkowo w systemie odznaczamy kontrole m.in. przesunięć magazynowych (kontrole towarów zwolnionych w systemie będą figurowały jako „inne”).”

<sup>24</sup> Dalej: „GITD”.

<sup>25</sup> W dniu 14 lutego 2019 r. WITD nie otrzymało w tej kwestii żadnej odpowiedzi.

<sup>26</sup> W praktyce dane ewidencyjne wprowadzane były do systemu SENT najczęściej przez pracownika Wydziału Prawnego, natomiast protokoły kontroli sporządzane były przez inspektorów WITD w dniu przeprowadzenia kontroli, niezależnie od systemu SENT.

<sup>27</sup> Poszczególne tematyki szkoleń zawierały ewidencjonowanie w systemie SENT (przeprowadzenie szkoleń dokumentowano w aktach osobowych i dokumentacji wewnętrznej WITD).

w kwietniu i sierpniu 2017 roku oraz w styczniu 2019 roku. Nie planowano ich w okresowych planach szkoleń inspektorów transportu drogowego, sporządzanych przez Wojewódzkiego Inspektora. Analiza poprawności ewidencjonowania realizacji kontroli przewozu towarów w systemie SENT wykazała, że kontrole realizowane były przez przeszkolonych inspektorów. (akta kontroli str. 41-49, 79-86, 169)

1.1.4. Analiza czasu pracy inspektorów WITD w losowo wybranych ośmiu tygodniach lat 2017–2019 wykazała, że z 56 dni<sup>28</sup>, w jednym (6 lipca 2018 r.) zapewniono całodobowy system kontroli. Od maja 2017 roku do października 2019 roku kontrolę w godzinach nocnych planowano w 27 dniach, w tym w 21 zapewniono kontrolę w systemie całodobowym. (akta kontroli str. 170)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że: „całodobowe przeprowadzanie kontroli w WITD możliwe będzie po zwiększeniu etatów kontrolerskich o minimum 25 etatów (czyli ponad 100% obecnej liczby), jednak nawet w przypadku zwiększenia liczby etatów nie widzimy możliwości zatrudnienia tylu inspektorów, ponieważ nie ma chętnych do pracy w naszej instytucji, co widać po organizowanych naborach<sup>29</sup>.” (akta kontroli str. 203-207)

Po znowelizowaniu z dniem 4 lipca 2018 r. ustawy o transporcie drogowym (zmiana art. 77 ust. 2 i dodanie art. 77a) w Inspektoracie wprowadzono m.in. ośmio- i dwunastogodzinny zmianowy system pracy dla pracowników WITD, miesięczny okres rozliczeniowy oraz pracę w godzinach nocnych. Skutkiem tego było m.in. częstsze planowanie pracy inspektorów [1] w 12-godzinym systemie zmianowym, zwłaszcza w punktach kontrolnych odległych o siedzibę Inspektoratu (np. w Siemiatyczach, w Budzisku) oraz [2] w godzinach nocnych<sup>30</sup>. (akta kontroli str. 203-207)

1.1.5. W związku z realizacją kontroli przewozu towarów, do Wydziału Inspekcji WITD (komórki realizującej zadania w zakresie monitorowania) nie przenoszono pracowników z innych komórek organizacyjnych. Inspektorzy WITD realizujący takie kontrole nakładali grzywny w drodze mandatu karnego na podstawie upoważnienia wynikającego z art. 32 ust. 2 pkt 4 ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów. Wojewódzki Inspektor nie wydawał dodatkowych upoważnień w tym zakresie. (akta kontroli str. 164-165)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość, polegającą na niezapewnieniu przestrzegania w Inspektoracie przekazanej w sierpniu 2017 roku przez GITD, do wykorzystania służbowego, Instrukcji Zarządzania Systemem Informatycznym SENT, w której określono, m.in. że: [1] „Do obsługi systemu oraz urządzeń wchodzących w jego skład, służących do zbierania danych osobowych, mogą być dopuszczone wyłącznie osoby posiadające aktualne upoważnienie do przetwarzania danych osobowych nadane przez Administratora Danych Osobowych (...);” oraz [2] „Użytkownik zobowiązany jest do (...) korzystania tylko i wyłącznie z identyfikatorów, które zostały mu przydzielone”. (akta kontroli str. 158-159, 166, 177-195)

W praktyce, od 14 listopada 2017 r. do 21 września 2018 r., specjalista z Wydziału Prawnego WITD dokonywał wprowadzenia do systemu SENT informacji o przeprowadzonych kontrolach przewozu towarów z wykorzystaniem loginu innego pracownika, gdyż nie posiadał upoważnienia do korzystania z tego systemu, wydanego przez Administratora Danych Osobowych<sup>31</sup>. (akta kontroli str. 156-159, 166-167, 173-177)

<sup>28</sup> Pierwszy tydzień maja i pierwszy tydzień lipca z lat 2017–2019 oraz ostatni tydzień grudnia z lat 2017–2018.

<sup>29</sup> Od 18 kwietnia 2017 r. przeprowadzono dwa nabory. Obaj zatrudnieni w wyniku naboru z 2018 roku pracownicy nie zdali egzaminu państwowego na zakończenie aplikacji, a w 2019 roku wybrano pięciu aplikantów, jednak jeden z nich zrezygnował jeszcze przed wyjazdem na kurs szkoleniowy, którego zakończenie planowane jest na kwiecień 2020 roku. Liczba osób, które spełniały wymogi formalne: 30 w naborze z 2018 roku i 24 w naborze z 2019 roku.

<sup>30</sup> Np. od stycznia do czerwca 2018 roku inspektorzy WITD nie pracowali w godzinach nocnych, natomiast w analogicznym okresie 2019 roku przepracowali oni 372 godziny w nocy.

<sup>31</sup> Zgodnie z pkt 5.1. Instrukcji Zarządzania Systemem Informatycznym SENT, Administratorem Danych Osobowych jest szef Krajowej Administracji Skarbowej.

Pracownik wprowadzający do systemu SENT dane o przeprowadzonych kontrolach, wykorzystujący do tego celu login innego pracownika wyjaśnił, że otrzymał takie polecenie służbowe w formie ustnej od Wojewódzkiego Inspektora, choć nie był w stanie przybliżyć okoliczności, w których takie polecenie zostało mu wydane. (akta kontroli str. 208)

Wojewódzki Inspektor, odpowiedzialny za wydanie takiego polecenia służbowego wyjaśnił, że: „Założenia kontroli związanych z monitorowaniem drogowym przewozów towarów przewidywały możliwość wprowadzania danych do systemu przez wszystkich inspektorów wykonujących czynności kontrolne. We wstępnej fazie rozwoju systemu przewidziany był dostęp trzech inspektorów. W kolejnym etapie planowaliśmy udostępnienie systemu pozostałej części kontrolujących. Wnioskowaliśmy poprzez Główny Inspektorat Transportu Drogowego o nadanie wszystkim inspektorom dostępu w systemie SENT. Nie otrzymaliśmy wymienionych dostępu. W celu usprawnienia kontroli (brak dostępu do internetu na wszystkich punktach kontrolnych oraz praca zmianowa inspektorów posiadających dostęp do systemu) Specjalista z Wydziału Prawnego został zadaniowany do wprowadzania danych do systemu do czasu uzyskania dostępu przez wszystkich inspektorów. Jedynie tego typu rozwiązanie pozwoliło na prawidłowe wykonywanie obowiązków kontrolnych w zakresie monitorowania przewozów. Zadaniowanie tego pracownika do wykonywania wyżej wymienionych czynności umożliwiło wprowadzenie wszystkich kontroli. Gdyby nie to rozwiązanie wprowadzone zostałyby jedynie kilkadziesiąt kontroli, przeprowadzonych przez inspektorów, którzy taki dostęp posiadali.” (akta kontroli str. 203-207)

NIK zwraca jednak uwagę, że pracownik Wydziału Prawnego Inspektoratu czynności ewidencyjne wprowadzał od listopada 2017 roku, natomiast wniosek o udostępnienie systemu SENT pozostałym pracownikom – za pośrednictwem GITD, o którym mowa w wyjaśnieniu Wojewódzkiego Inspektora – skierowano dopiero w lutym 2019 roku, a wniosek o nadanie uprawnień temu pracownikowi – wysłano w sierpniu 2018 roku, tj. ponad dziewięć miesięcy od podjęcia przez niego ewidencjonowania danych w systemie SENT bez upoważnienia, z wykorzystaniem konta innego inspektora WITD.

(akta kontroli str. 18, 33, 166-167)

## **1.2. Działania Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego w zakresie zapewnienia gotowości podległych mu jednostek do współpracy z organami Krajowej Administracji Skarbowej w zakresie wykonywania kontroli przewozu towarów**

Opis stanu faktycznego

1.2.1. Wojewódzki Inspektor 24 maja 2017 r. zawarł z Dyrektorem Izby Administracji Skarbowej w Białymstoku porozumienie w sprawie realizacji zadań określonych w ustawie o monitorowaniu przewozu towarów. W porozumieniu tym zawarto zapisy ułatwiające realizację przez inspektorów WITD zadań w zakresie przewozu towarów oraz zakres, tryb i warunki wzajemnej współpracy, w szczególności określając, że inspektorzy WITD: [1] mogą prowadzić kontrole wynikające z rzeczony ustawy, podczas wykonywania swoich ustawowych zadań, na punktach kontrolnych posiadających dostęp do sieci GSM; [2] w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości sporządzają protokół z kontroli oraz wykonują dalsze czynności przewidziane w ustawie; [3] w przypadku niestwierdzenia nieprawidłowości dokonują adnotacji o przeprowadzonej kontroli w systemie SENT w ramach posiadanego dostępu. Określono również, że pobory próbek i zamknięcia urzędowe wykonywane będą przez pracowników Podlaskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Białymstoku. W § 4 porozumienia wskazano listę osób odpowiedzialnych za jego realizację (z podaniem numerów telefonów) i określono, że ich zadaniem jest „bieżąca wymiana informacji w szczególności dotyczących prowadzonych kontroli, potrzeb szkoleniowych, rozwiązywania bieżących problemów”. (akta kontroli str. 3-6)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że: „(...) od chwili zawarcia porozumienia współpraca z przedstawicielami Podlaskiego Urzędu Celno-Skarbowego układała się wzorowo, zarówno jeżeli chodzi o pomoc przy weryfikacji danych w systemie SENT jak i przeprowadzanie szkoleń”. Dodał, że: „(...) zawarte porozumienie miało bardziej charakter porządkujący. Nie było potrzeby ingerowania przez Wojewódzkiego Inspektora w szczegółowość treści

porozumienia, Główny Inspektor Transportu Drogowego również nie formułował swoich wytycznych lub zaleceń co do treści zawieranej przez nas porozumienia.”

(akta kontroli str. 203-207)

1.2.2. Wojewódzki Inspektor cyklicznie, tj. raz w miesiącu, raportował do GITD realizację porozumienia zawartego z Dyrektorem Izby Administracji Skarbowej w Białymstoku. W tabelarycznie sporządzanym raporcie znajdowały się informacje na temat m.in. liczby przeprowadzonych kontroli przewozu towarów oraz stwierdzonych w ich trakcie nieprawidłowości. Dane przedstawiane były każdorazowo w rozbiciu na przewoźników krajowych i zagranicznych. Jak ustalono w trakcie kontroli NIK, informacje przedstawiane przez Inspektorat od października 2017 roku (zgodnie z dyspozycją GITD) dotyczyły kontroli, w których inspektorzy dokonali sprawdzenia nadanego numeru referencyjnego SENT, i kontroli, w których inspektorom WITD przekazano do kontroli dokumenty równoważne, np. potwierdzające przesunięcie międzymagazynowe wystawione na nadawcę towaru lub zastępujące zgłoszenie przewozu towarów, tj. dokumenty, o których mowa w art. 13 ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów.

(akta kontroli str. 150, 154, 199)

1.2.3. WITD 28 sierpnia 2017 r. uzyskał dostęp do danych zgromadzonych na Platformie Usług Elektronicznych Służby Cywilnej poprzez usługę „Chmura MF”. Natomiast odnotowywanie kontroli w systemie SENT rozpoczęto 14 listopada 2017 r. Wcześniej (od maja do października 2017 roku), przy przeprowadzaniu przez inspektorów WITD kontroli przewozu towarów, korzystano z pomocy pracowników Podlaskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Białymstoku, którzy telefonicznie przekazywali inspektorom WITD informacje umożliwiające weryfikację kontrolowanych dokumentów.

(akta kontroli str. 168, 178, 203-207)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że: „(...) generalnie w Inspektoracie weryfikacja wprowadzonych do systemu SENT danych i wprowadzanie informacji o przeprowadzanych kontrolach wykonywane jest przez pracownika Wydziału Prawnego Inspektoratu. Tym niemniej zdarzają się sytuacje kontroli przeprowadzanych na drugiej zmianie po godzinie 15:30, kiedy pracownik ten już nie pracuje, kiedy weryfikacja tych danych odbywa się za pośrednictwem GITD lub pracowników Podlaskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Białymstoku. Wówczas informacja o przeprowadzanej kontroli do systemu SENT nanoszona jest przez pracownika Wydziału Prawnego najczęściej następnego dnia po otrzymaniu informacji od inspektora WITD o przeprowadzonej kontroli.” Dodał, że: „(...) w tym wypadku również utrudnieniem jest brak dostępu do systemu SENT przez inspektorów na drodze. W takim przypadku niezależnie od czasu przeprowadzanej kontroli, byłaby ona na bieżąco wprowadzana do systemu, bez konieczności angażowania drugiego pracownika – odrywając go od innych czynności.”

(akta kontroli str. 203-207)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Po wejściu w życie ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów w WITD wprowadzono odpowiednie zmiany w sposobie organizacji wewnętrznej i trybie pracy Inspektoratu. Inspektorzy WITD zostali przeszkoleni z nowego zakresu zadań oraz zapewniono cykliczne monitorowanie i raportowanie efektów ich pracy do GITD. Celem realizacji zadań z zakresu przewozu towarów, zapewniono również gotowość do współpracy z organami Krajowej Administracji Skarbowej. Tym niemniej czynniki niezależne od Inspektoratu, tj. zmniejszająca się od 2017 roku liczba inspektorów WITD oraz umożliwienie dostępu do systemu SENT jedynie trzem z nich, wpływały negatywnie na sprawność i efektywność prowadzenia kontroli przewozu towarów. Ponadto przy korzystaniu z systemu SENT nie zapewniono w Inspektoracie przestrzegania Instrukcji Zarządzania Systemem Informatycznym SENT, a aktualizacji zakresów obowiązków pracowników WITD w zakresie objętym ustawą o systemie monitorowania przewozu towarów dokonano dopiero w trakcie kontroli NIK.

OBSZAR

## 2. Realizacja zadań przez wojewódzkich inspektorów transportu drogowego

### 2.1. Realizacja przez Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego zadań wynikających z ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów

Opis stanu faktycznego

2.1.1. Wojewódzki Inspektor corocznie dokonywał analizy dokumentów pokontrolnych, sporządzanych przez inspektorów WITD, przekazując – jako wkład merytoryczny do opracowania Kierunków działań Inspektoratu – niezbędne materiały i analizy każdorazowo do 31 października, stosownie do § 8 zarządzenia GITD z 9 lutego 2017 r. w sprawie zasad i trybu opracowania Kierunków działania Inspekcji Transportu Drogowego, Ramowego Planu Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego oraz Kierunków działania Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego.

Ostatecznie w Kierunkach działania Inspektoratu na lata 2018 i 2019 określono, że kontrole przewozu towarów przeprowadzane przez inspektorów WITD mają na celu poprawę rozwoju ekonomicznego i regulację sektora transportowego oraz wpływ na zapewnienie uczciwej konkurencji w przewozach drogowych. (akta kontroli str. 200)

Analiza efektów pracy inspektorów WITD w zakresie przeprowadzanych kontroli przewozu towarów wykorzystywana była również do wyznaczania miejsc do przeprowadzania kontroli przewozu towarów, co szerzej opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, w pkt 2.2.2. (akta kontroli str. 203-207)

2.1.2. Inspektorzy WITD od maja 2017 roku do października 2019 roku przeprowadzili 936 kontroli przewozu towarów, w których stwierdzili 13 nieprawidłowości<sup>32</sup>, skutkujących nałożeniem na kierowców pięciu mandatów karnych w łącznej wysokości 25 tys. zł. Analiza informacji o przeprowadzanych kontrolach przewozu towarów wykazała, że<sup>33</sup>:

- przed umożliwieniem pracownikom WITD dostępu do systemu SENT (przed 28 sierpnia 2017 r.) w Inspektoracie przeprowadzono 15 kontroli przewozu towarów, a od 1 września do 31 grudnia 2017 r. – 197 tego typu kontroli (49 średniomiesięcznie),
- w 2018 roku w WITD przeprowadzono 497 kontroli przewozu towarów, natomiast od 1 stycznia do 31 października – 227 takich kontroli, co wskazuje na zmniejszenie się liczby przeprowadzanych kontroli przewozu towarów (w ujęciu średniomiesięcznym) z 41 w 2018 roku do 23 w 2019 roku (do 31 października), stanowiących odpowiednio 5% i 3% wszystkich kontroli przeprowadzanych przez Inspektorat<sup>34</sup>,
- najwięcej nieprawidłowości stwierdzono przy przewozie paliwa lub olejów silnikowych (11) w punktach kontrolnych, na drodze krajowej nr 8 w miejscowościach Suchowola i Budzisko (po cztery<sup>35</sup>),
- najwięcej nieprawidłowości (11) dotyczyło niewprowadzenia (lub błędnego) wprowadzenia danych do systemu SENT, tj. naruszeń, o których mowa w art. 5 ust. 1 albo art. 6 ust. 1 ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów; pozostałe dwie nieprawidłowości dotyczyły braku aktualnych danych lokalizacyjnych pojazdu,

<sup>32</sup> Po pięć w latach 2017 i 2018 oraz trzy nieprawidłowości w 2019 roku.

<sup>33</sup> Analizie – pod względem prawidłowości zaewidencjonowania danych o kontrolach w systemie SENT – poddano 114 kontroli (w tym 100 z lat 2017–2019 w ramach doboru losowego i wszystkie 14, przeprowadzone od 1 do 16 lipca 2019 r., wybrane celowo). Analizie nie poddano kontroli, w których dokonywano poboru próbek towaru lub zamknięć urzędowych, gdyż inspektorzy WITD – zgodnie z zawartym porozumieniem regionalnym – nie dokonywali podczas kontroli przewozu towarów takich czynności. Przeanalizowano również 13 kontroli, w trakcie których stwierdzono nieprawidłowości, w tym pięć, w których nałożono mandaty karne.

<sup>34</sup> W ujęciu rocznym inspektorzy WITD w 2018 roku przeprowadzili 9.754 kontrole, a w 2019 roku (do 31 października) – 8.535 kontroli; w ujęciu średniomiesięcznym odpowiednio 813 i 853 kontrole.

<sup>35</sup> Pozostałe nieprawidłowości ustalono na punktach kontrolnych w Białymstoku, Suwałkach i Szypliszkach.

- w protokołach z kontroli, w których stwierdzano nieprawidłowości, każdorazowo umieszczono wszystkie dane określone we wzorze protokołu z kontroli<sup>36</sup> oraz prawidłowo wpisywano m.in. organ przeprowadzający kontrolę, miejsce i czas jej wykonania,
- inspektorzy WITD nie pobierali próbek towarów oraz nie dokonywali zamknięć urzędowych towarów – dokonywali tego przedstawiciele Podlaskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Białymstoku. (akta kontroli str. 3-6, 87-131, 172-176, 199, 202)

Analiza poprawności zaewidencjonowania w rejestrze SENT 114 kontroli przewozu towarów wykazała, że prawidłowo zaewidencjonowano 87% nich. W przypadku 99 kontroli każdorazowo wprowadzono m.in. dane na temat: [1] daty, godziny i miejsca przeprowadzenia kontroli; [2] numeru rejestracyjnego kontrolowanego pojazdu; [3] imienia i nazwiska inspektora przeprowadzającego kontrolę oraz wprowadzającego dane do systemu SENT; [4] rodzaj kontroli, a także [5] informacje na temat podstawy wyłączenia z konieczności zgłoszenia przewozu towarów. Pozostałe 15 (ze 114) kontroli nie zostało wprowadzonych do systemu SENT, co szerzej opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”. (akta kontroli str. 172-177)

**2.1.3.** Z uwagi na brak możliwości technicznych<sup>37</sup>, Wojewódzki Inspektor nie gromadził danych o kontrolach przewozu towarów, wykorzystywanych w bieżącej pracy Centralnej Ewidencji Naruszeń, o której mowa w art. 80 ust. 1 i 2 ustawy o transporcie drogowym. Wojewódzki Inspektor wyjaśnił: „W 2019 roku nasz inspektor (...) brał udział w spotkaniach grupy roboczej organizowanej przez GITD, których tematem było opracowanie założeń funkcjonalności nowego systemu CEN 2.0. Jednym z założeń nowego systemu miał być dostęp do danych SENT bezpośrednio z konta inspektora w ramach CEN 2.0. Na chwilę obecną nie posiadamy innych informacji na temat stopnia zaawansowania prac w tym zakresie.” (akta kontroli str. 203-207)

**2.1.4.** Nadzór Wojewódzkiego Inspektora nad realizowaniem zadań wynikających z ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów odbywał się – zdaniem Wojewódzkiego Inspektora – poprzez bieżące odbieranie raportów z dnia pracy i przesyłanie informacji o przeprowadzonych kontrolach. Tym niemniej – analiza NIK – wykazała, że ani Wojewódzki Inspektor i jego zastępca, ani naczelnicy Wydziału Inspekcji nie posiadali dostępu do systemu SENT, przez co nie mieli możliwości nadzoru nad zapisami ewidencyjnymi o kontrolach przewozu towarów odnotowanych w systemie SENT. (akta kontroli str. 203-207)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że wnioskowano za pośrednictwem GITD „o dostęp do systemu dla wszystkich inspektorów, w tym zastępcy naczelnika. Na dzień dzisiejszy nie ma on dostępu do tego systemu”. Dodał, że po udzieleniu dostępu do systemu osoba nadzorująca będzie mogła zweryfikować „(...) wprowadzenie kontroli do systemu SENT”. (akta kontroli str. 203-207)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość, polegającą na niezaewidencjonowaniu w systemie SENT informacji o 15 (z 18) kontrolach przeprowadzonych przez inspektorów WITD od 1 do 16 lipca 2019 r., w sytuacji gdy uzyskano dostęp do systemu SENT po jego czasowej niedostępności (która miała miejsce od 1 do 16 lipca). Stanowiło to naruszenie § 2 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 13 sierpnia 2018 r. w sprawie sposobu dokumentowania przeprowadzonej kontroli przewozu towarów oraz wzorów dokumentów<sup>38</sup>. (akta kontroli str. 172-177, 203-207)

<sup>36</sup> Określonym w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 13 sierpnia 2018 r. w sprawie sposobu dokumentowania przeprowadzonej kontroli przewozu towarów oraz wzorów dokumentów.

<sup>37</sup> W Centralnej Ewidencji Naruszeń nie było możliwości technicznych zaewidencjonowania kontroli przewozu towarów.

<sup>38</sup> Dz. U. poz. 1624.

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że: „Przyczyną braku wprowadzonych kontroli, była zmiana/aktualizacja systemu SENT, przeprowadzona przez Krajową Administrację Skarbową (KAS), w następstwie czego, istniała jedynie możliwość weryfikacji danych przewozów objętych systemem z danymi zawartymi w systemie SENT. Po zmianach wprowadzonych przez KAS, zablokowano dostęp do wprowadzania kontroli. Po naszym zgłoszeniu problemu, umożliwiono WITD ponowne wprowadzanie kontroli do systemu, natomiast kontrole przeprowadzone od 1 do 16 lipca nie zostały już wprowadzone.”

(akta kontroli str. 203-207)

## 2.2. Gromadzenie i przetwarzanie danych o kontroli przewozu towarów

Opis stanu faktycznego

Wojewódzki Inspektor gromadził dane o liczbie kontroli przewozu towarów realizowanych przez podległych inspektorów. Służyły temu comiesięczne raporty przesyłane do GITD, które szerzej opisano w pkt 1.2.2. wystąpienia pokontrolnego. Z kontroli NIK wynika, że celem sporządzenia tych raportów Wojewódzki Inspektor polecił raportowanie przeprowadzonych kontroli przez inspektorów WITD pracownikowi Wydziału Inspekcji, który co miesiąc dokonywał analizy i agregowania przesyłanych informacji. Uzyskanie informacji o liczbie przeprowadzanych kontroli, rodzaju kontrolowanego towaru i stwierdzonych przy tym nieprawidłowości – zdaniem Wojewódzkiego Inspektora – nie była możliwa do automatycznego wygenerowania z systemu SENT<sup>39</sup>. (akta kontroli str. 150-154, 203-207)

Wojewódzki Inspektor wyjaśnił, że: „uprawnienia wszystkich inspektorów do systemu SENT nie odciążą WITD, jeżeli chodzi o sprawę statystycznych informacji przesyłanych do GITD. Na chwilę obecną nie ma możliwości robienia raportów w systemie SENT. Pracownik z Wydziału Inspekcji WITD jest zaangażowana do sporządzania raportów comiesięcznych. Rozwiązaniem byłoby stworzenie lub jeśli takowa możliwość istnieje nadanie dostępu do raportów kontroli dla WITD i organu nadrzędnego czyli GITD.” (akta kontroli str. 203-207)

Wojewódzki Inspektor analizował dane o przeprowadzonych kontrolach przewozu towarów, co miało wpływ na wyznaczanie miejsc do przeprowadzania takich kontroli. Wojewódzki Inspektor wyjaśnił: „Podczas planowania dyslokacji inspektorów pod uwagę brane są różne czynniki m.in. natężenie ruchu, rodzaj przewożonych towarów, a co za tym idzie zwiększone ryzyko wykonywania przewozu towarów z naruszeniem przepisów ustawy o transporcie drogowym, o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi lub ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych. W związku z powyższym czynności kontrolne najczęściej dokonywane są na punktach gdzie jest największy ruch pojazdów ciężarowych, tj. na drodze krajowej nr 8. Na chwilę obecną na wymienionej drodze znajdują się (...) dwa miejsca do kontroli, na których możliwe jest zatrzymanie pojazdów z obu kierunków ruchu tj. Budzisko i Suchowola. Na tych punktach kontrolnych stwierdzono najwięcej naruszeń związanych z monitorowaniem drogowym przewozów towarów (...)”.

(akta kontroli str. 87-131, 134-149, 203-207)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Liczba przeprowadzanych przez pracowników Inspektoratu kontroli przewozu towarów zmniejszała się ze średnio 41 miesięcznie w 2018 roku do 23 w 2019 roku. Przyczyną tego była stale zmniejszająca się liczba inspektorów WITD. W Inspektoracie prawidłowo zaewidencjonowano w systemie SENT informacje o 99 ze 114 poddanych badaniu kontroli przeprowadzonych w latach 2017–2019 oraz zgodnie z przepisami dokumentowano stwierdzone w ich trakcie nieprawidłowości. Gromadzone w Inspektoracie dane na temat kontroli przewozu towarów wykorzystywano do planowania miejsc do przeprowadzania tego typu kontroli. Niezależny od Inspektoratu brak dostępu do systemu SENT przez kierownictwo WITD zmniejszał możliwość sprawowania skutecznego nadzoru nad

<sup>39</sup> Wojewódzki Inspektor nie zgłaszał takiego problemu do GITD.

odnotowywaniem w systemie SENT informacji o wykonywaniu kontroli wynikających z ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów.

#### IV. Wniosek

Wniosek

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o niezwłoczne zamieszczenie w rejestrze SENT adnotacji o przeprowadzonej kontroli, stosownie do § 2 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 13 sierpnia 2018 r. w sprawie sposobu dokumentowania przeprowadzonej kontroli przewozu towarów oraz wzorów dokumentów.

#### 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 Białymstoku. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

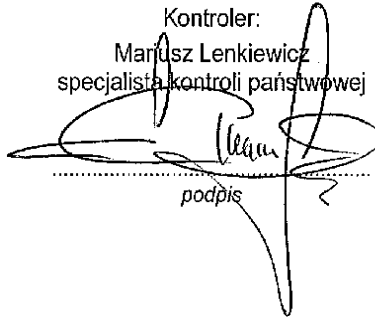
Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykonania wniosków

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

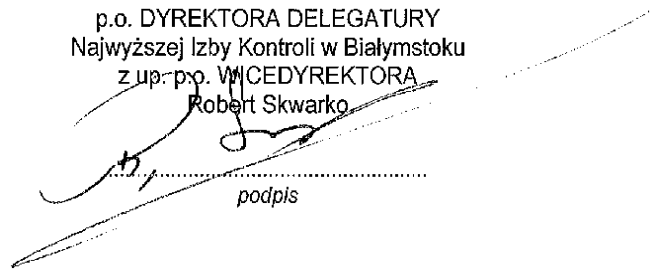
Białystok, 14 stycznia 2020 r.

Kontroler:  
Mariusz Lenkiewicz  
specjalista kontroli państwowej



.....  
podpis

p.o. DYREKTORA DELEGATURY  
Najwyższej Izby Kontroli w Białymstoku  
z up. p.o. WICEDYREKTORA  
Robert Skwarko



.....  
podpis