



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

LLU.410.015.02.2019

Pan Krzysztof Maciejewicz
Naczelnik Lubelskiego
Urzędu Celno-Skarbowego
w Białej Podlaskiej
ul. Celników Polskich 21
21-500 Biała Podlaska

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Kontrola nr P/19/100 „Transgraniczne przemieszczanie odpadów pomiędzy Ukrainą, Słowacją i Polską”

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Lubelski Urząd Celno-Skarbowy w Białej Podlaskiej, ul. Celników Polskich 21, 21-500 Biała Podlaska (dalej: LUC-S)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Podinsp. Krzysztof Maciejewicz, Naczelnik Lubelskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Białej Podlaskiej, od 2 lipca 2019 r. Funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: – Waldemar Chomicz, Naczelnik LUC-S, od 1 sierpnia 2018 r. do 1 lipca 2019 r. – Tomasz Krzewiński, Naczelnik LUC-S, od 1 marca 2017 r. do 31 lipca 2018 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	Prawidłowość i skuteczność wykonywania przez organ administracji rządowej kontroli zgodności przewożonych odpadów ze zgłoszeniem (zezwoeniem).
Okres objęty kontrolą	Lata 2015 – 2019 (I półrocze), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed i po tym okresie
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie
Kontrolerzy	1. Katarzyna Kuzioła, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLU/118/2019 z 19.08.2019 r. 2. Katarzyna Zglińska, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLU/119/2019 z 19.08.2019 r. 3. Dariusz Barej, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLU/120/2019 z 19.08.2019 r. 4. Janusz Gosik, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLU/131/2019 z 26.08.2019 r. (akta kontroli tom I str. 1-7, tom IV str. 348-353)

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	W latach 2015-2019 (I półrocze) Oddziały Celne w: Dorohusku (właściwy dla drogowego i kolejowego przejścia granicznego), Hrubieszowie i Hrebennem realizowały zadania w zakresie kontroli celno-skarbowej towarów (w tym odpadów), zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej³ oraz rozporządzeniem (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów⁴. Funkcjonariusze stosowali zasady określone w wewnętrznych procedurach i porozumieniach zawartych z innymi służbami i organami w celu zapobiegania nielegalnemu przemieszczaniu odpadów przez granicę Rzeczypospolitej Polskiej. W szczególności sprawdzano poprawność i kompletność dokumentów. W Oddziałach Celnym właściwych dla przejść drogowych (w Dorohusku i Hrebennem) każdy pojazd podlegał ważeniu na wadze dynamicznej, uzyskane wyniki porównywano z danymi o masie pojazdu i odpadów wynikających z dokumentów, a znaczna – ponad 10% rozbieżność – stanowiła przesłankę do skierowania pojazdu do rewizji celnej i ważenia na wadze statycznej. W Oddziale
--------------	---

¹ Dz. U. z 2019 r. poz. 489, ze zm., dalej: ustawa o NIK.

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

³ Dz. U. z 2019 r. poz. 768, ze zm.

⁴ Dz. U. UE L 190 z 12 lipca 2006 r. s. 1, ze zm., dalej: rozporządzenie nr 1013/2006.

Celnym w Hrubieszowie (właściwym dla przejścia kolejowego) waga odpadów weryfikowana była na podstawie dokumentów dołączonych do transportu, w tym dokumentu przemieszczania, wykazu wagonowego i wydruków z wag obsługiwanych przez przewoźnika⁵.

W sposób prawidłowy realizowano porozumienia zawarte z innymi służbami i organami odpowiedzialnymi za kontrolę transgranicznego przemieszczania odpadów (dalej: tpo), co umożliwiło sprawną organizację odpraw transportów odpadów.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

OBSZAR

Prawidłowość i skuteczność wykonywania przez organ administracji rządowej kontroli zgodności przewożonych odpadów ze zgłoszeniem (zezwoeniem)

W ramach kontroli Lubelskiego Urzędu Celno-Skarbowego szczegółową kontrolą objęto: Oddział Celny Drogowy w Dorohusku (dalej: OCDD), Oddział Celny w Dorohusku właściwy dla przejścia granicznego kolejowego (dalej: OCDK), Oddział Celny w Hrubieszowie – przejście kolejowe (dalej: OCHK) i Oddział Celny w Hrebennem – przejście drogowe (dalej: OCHD).

Opis stanu
faktycznego

1. Według rejestru zgłoszeń i decyzji w zakresie międzynarodowego przemieszczania odpadów, opublikowanego na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, w okresie objętym kontrolą wydane zostały cztery decyzje w sprawie transgranicznego przemieszczania odpadów na przejściach granicznych, będących we właściwości działania kontrolowanych Oddziałów Celnych (dalej: OC):

- decyzja Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (dalej: GIOŚ) nr DKR-441/UA000420/6/2/15/WO z dnia 30.06.2015 r. z terminem realizacji do 31.01.2016 r., na tranzyt odpadów z Ukrainy do Niemiec, wskazująca Drogowe Przejście Graniczne (dalej: DPG) w Hrebennem jako miejsce przekroczenia granicy w trasie regularnej oraz DPG w Dorohusku – w trasie alternatywnej. Przemieszczanie odpadów zrealizowano przez DPG w Hrebennem (dziewięć transportów);
- decyzje GIOŚ nr DKR-442/MD132/116/6/15/WO i nr DKR-442/MD131/115/4/15-16/WO z dnia 19.02.2016 r. z terminem realizacji od 01.05.2016 r. do 30.04.2017 r. oraz nr DKR-442/MD213/180/5/17-18/JB z dnia 27.02.2018 r. z terminem realizacji do 23.12.2018 r., na przywóz odpadów z Mołdawii do Polski (województwo śląskie), uwzględniające DPG w Dorohusku w alternatywnej trasie przejazdu. Przemieszczanie odpadów zrealizowano trasą regularną, przez przejście graniczne w Korczowej (woj. podkarpackie).

Decyzje były ujęte w ewidencji właściwych OC, tj. OCDD i OCHD. Wg wyjaśnienia Kierownika OCHD, w Oddziale nie odnotowano daty wpływu decyzji GIOŚ z dnia 30.06.2015 r. i z uwagi na upływ czasu data ta nie jest możliwa do ustalenia.

W latach 2015-2019 (I półrocze) nie przemieszczano odpadów podlegających procedurze uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody, określonych w zał. IV do rozporządzenia nr 1013/2006 (tzw. bursztynowy wykaz odpadów).

(akta kontroli tom I str. 9-10, 73, tom II str. 5-7, 274-275, tom III str. 3-14, tom IV str. 1-36, 207-209, 321)

⁵ PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. w Zamościu (dalej: PKP LHS).

W rejestrach prowadzonych w Oddziałach Celnych w latach 2015-2019 (I półrocze) zaewidencjonowano ogółem 11.943 transporty odpadów, podlegających ogólnemu wymogowi informowania, określonych w zał. nr III do rozporządzenia nr 1013/2006 (tzw. zielony wykaz odpadów), w tym:

- w OCDD przemieszczono łącznie 6.464 transporty odpadów o masie 129,6 tys. ton (1.173 w 2015 r., 879 w 2016 r., 1.355 w 2017 r., 1.997 w 2018 r., 1.060 w I półroczu 2019 r.), z tego 2.372 (49,5 tys. ton) transporty na kierunku przywozowym, 4.092 (80,1 tys. ton) – wywozowym;
- w OCHD przemieszczono łącznie 1.481 transportów odpadów o masie 28,1 tys. ton (140 w 2015 r., 197 w 2016 r., 304 w 2017 r., 527 w 2018 r., 313 w I półroczu 2019 r.), z tego 473 (7,9 tys. ton) transporty na kierunku przywozowym, 1.008 (20,2 tys. ton) – wywozowym;
- w OCHK przemieszczono łącznie 3.998 transportów odpadów o masie 228 tys. ton (760 w 2015 r., 610 w 2016 r., 994 w 2017 r., 1.137 w 2018 r. i 497 w I półroczu 2019 r.), wszystkie na kierunku wywozowym;
- w OCDK nie przemieszczano odpadów.

Przemieszczano głównie makulaturę, stłuczkę szklaną, odpady tworzyw sztucznych.
(akta kontroli tom I str. 73, tom II str. 5-7, tom III str. 3-4, tom IV str. 190)

Na podstawie przedłożonych dokumentów i wyjaśnień kierowników Oddziałów ustalono, że dane o liczbie transportów odpadów przemieszczanych przez granicę były od 2016 r. sprawdzane pod względem zgodności z danymi zaewidencjonowanymi przez Służbę Graniczną, a ewentualne błędy – na bieżąco korygowane. Różnice w rejestrach obydwu służb wynikały m.in. z odstępu czasowego między kontrolą graniczną i celno-skarbową. Kierownik OCHK wyjaśniła, że przyjęte w OCHK od 1 maja 2016 r. zasady współpracy zapewniają jednolitość w prowadzonych rejestrach odpadów obu służb i wyeliminowały dotychczasowe niezgodności widniejące w bazach danych Służby Celnej i Granicznej.

(akta kontroli tom I str. 119, tom II str. 62, tom III str. 4, tom IV str. 209)

2. Na podstawie decyzji GIOŚ z dnia 30.06.2015 r. zrealizowano dziewięć transportów w okresie od 22 lipca do 28 sierpnia 2015 r., przemieszczono ogółem 190,8 ton odpadów. Funkcjonariusze OCHD przeprowadzili kontrolę wszystkich ww. dziewięciu transportów odpadów. Obejmowała ona m.in. kontrolę dokumentów, ważenie pojazdu z towarem na wadze dynamicznej, porównanie wyników ważenia z masą pojazdu zarejestrowaną w systemie i wagą odpadów wykazaną w zgłoszeniu, kontrolę zamknięć celnych nakładanych w urzędzie wyjścia (na Ukrainie). Odpady przemieszczane były za karnetem TIR i zgodnie z Konwencją TIR⁶ zamknięcia uznawane są przez państwa tranzytu i państwa przeznaczenia. W jednym przypadku, na podstawie systemowej analizy ryzyka, transport odpadów skierowano do rewizji pod kątem przemytu. Rewizja została zakończona wynikiem negatywnym.

Kopie dokumentów przesyłania dotyczące zrealizowanych transportów, OCDH przesłał do GIOŚ i właściwego organu w miejscu przeznaczenia w Niemczech, stosownie do art. 45 w związku z art. 42 ust. 3 lit. d rozporządzenia nr 1013/2016.

(akta kontroli tom IV str. 14-36, 207, 209-210, 314-317)

Badanie dokumentacji losowo wybranych 551 transportów odpadów z zielonego wykazu (10% transportów zrealizowanych w 2018 r. i I półroczu 2019 r.) oraz

⁶ Konwencja dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (konwencja TIR z 1975 r.), Dz. U. UE L 165, str. 3 z dnia 26 czerwca 2009 r., ze zm.

przeprowadzone oględziny wykazały, że czynności wykonywane podczas kontroli tpo były zgodne z procedurami⁷, wynikającymi m.in. z:

- decyzji nr 26/2018 Naczelnika Lubelskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Białej Podlaskiej z dnia 2 sierpnia 2018 r. w sprawie wykonywania kontroli celno-skarbowej z wykorzystaniem systemów odpraw celnych: samochodów osobowych (SOC-O), samochodów ciężarowych (SOC-T), kolejowych (SOC-K) oraz Systemu Kontroli Ruchu (SKR);
- wytycznych KE w zakresie przemieszczania odpadów (z 2017 r.),
- porozumień zawartych z innymi organami odpowiedzialnymi za tpo (WIOŚ, SG),
- technologii odpraw i instrukcji dot. poszczególnych przejść granicznych, np. Instrukcji regulującej zasady ruchu, kontrolę osób, towarów i pojazdów oraz obieg dokumentów podczas odpraw celnych dokonywanych w OCDD, Procedury weryfikacji informacji dot. tpo na przejściu kolejowym w Dorohusku, Procedury odpraw pociągów towarowych w Oddziale Celnym w Dorohusku i Oddziale Celnym w Chełmie, Instrukcji regulującej zasady ruchu kolejowego, przebieg obsługi zgłoszeń celnych i obieg dokumentów w OCHK.

(akta kontroli tom II str. 8-217, 309-352, tom III str. 15-135, tom IV str. 52-137, 210-211)

2.1. Na podstawie badania dokumentacji 307 tpo w OCDD ustalono, że:

- w każdym przypadku sprawdzano prawidłowość wypełnienia i kompletność dokumentów, zgodność danych wykazanych w zgłoszeniach celnych, załączniku nr VII do rozporządzenia nr 1013/3006 (dalej: załącznik VII), dokumentach przewozowych, handlowych;
- weryfikowano masę towaru, poprzez ważenie każdego pojazdu na wadze dynamicznej i porównanie wyników ważenia z masą pojazdu (bez ładunku) zarejestrowaną w SOC-T i deklarowaną masą ładunku. Rozbieżność powyżej 10% była wskazaniem do przeprowadzenia ważenia pojazdu na wadze statycznej i rewizji celnej;
- sprawdzano, czy przewożony towar spełnia definicję odpadu. Badanie w tym zakresie przeprowadzono w ramach kontroli dokumentów, a w przypadku zaistnienia przesłanek do przeprowadzenia rewizji – również podczas kontroli fizycznej;
- odnotowywano fakt kontroli i wykonane czynności w Systemie Przetwarzania danych – Elektronicznej Książce Służby (SPD-EKS);
- w 14 przypadkach (5% badanej próby) przeprowadzono kontrolę szczegółową przewożonych odpadów (nie stwierdzono nieprawidłowości). Kierownik OCDD wyjaśnił, że rodzajowa weryfikacja przewożonych odpadów przeprowadzana była w przypadkach ich nielegalnego przemieszczania (np. brak dokumentu określonego w załączniku nr VII, niezgodność danych zadeklarowanych w zgłoszeniu celnym z listem przewozowym CMR lub fakturą) oraz innych wynikających z analizy ryzyka (np. niezgodność powyżej 10% masy przewożonych odpadów pomiędzy ich wagą i zapisami w dokumentach, wartość transportu wyższa niż 500 tys. zł). W pozostałych przypadkach kontrolowana była dokumentacja towarzysząca przewożonym odpadom;
- w 81 przypadkach (26%) skierowano pojazdy do prześwietlenia w urządzeniach RTG (nie stwierdzono nieprawidłowości);
- w trzech przypadkach SOC-T nie zarejestrował masy ważonych pojazdów. Na podstawie zapisów w SPD-EKS stwierdzono, że przyczyną tego były: prace

⁷ Zbiór instrukcji wskazujących na aktualne przepisy, sposób postępowania z odpadami, ich rozpoznawanie, kontrolowanie i dokumentowanie gromadzony jest i udostępniany funkcjonariuszom w systemie „Ograniczenia pozataryfowe – instrukcje”.

remontowe nawierzchni na kierunku wywóz towarowy, awaria wagi i zbyt niska temperatura.

Kontrola NIK w trzech przypadkach ujawniła błędy w dokumentacji (załącznik nr VII), tj. brak podpisu osoby organizującej przewóz odpadów, niewskazanie nazwiska osoby lub nazwy firmy organizującej przewóz odpadów, złożenie oświadczenia przez przewoźnika, zamiast przez osobę organizującą transport. Kierownik OCDD wyjaśnił, że funkcjonariusze nie rozpoznali lub nie zauważyli braków i pomyłki w kontrolowanych dokumentach.

W dokumentacji analizowanych spraw brak było informacji na temat kontroli umowy, o której mowa w art. 18 ust. 2 rozporządzenia nr 1013/2006, zawartej pomiędzy osobą organizującą przemieszczanie odpadów i odbiorcą odpadów. Według kierownika OCDD, umowa jest dokumentem, który nie musi towarzyszyć przemieszczaniu. Nie ma wymogu żądania tego dokumentu od dokonującego przemieszczania. W dostępnej dokumentacji oraz danych systemowych brak jest udokumentowanych przypadków sprawdzania ważności ww. umowy.

(akta kontroli tom III str. 38-39, 180-223)

2.2. Badanie dokumentacji 84 tpo w OCHD wykazało, że:

- funkcjonariusze celni weryfikowali poprawność wypełnienia i kompletność dokumentów, zgodność danych wykazanych w zgłoszeniach celnych, załączniku nr VII, dokumentach przewozowych, handlowych;
- sprawdzano masę towaru, tj. każdy pojazd był ważony na wadze dynamicznej, wyniki ważenia porównywano z masą pojazdu (bez ładunku) zarejestrowaną w SOC-T i deklarowaną masą ładunku. Rozbieżność powyżej 10% była wskazaniem do przeprowadzenia ważenia pojazdu na wadze statycznej i rewizji celnej;
- badanie, czy przewożony towar spełnia definicję odpadu prowadzono w ramach kontroli dokumentów, a w przypadku zaistnienia przesłanek do przeprowadzenia rewizji – również podczas kontroli fizycznej;
- fakt kontroli i wykonane czynności odnotowane zostały w systemie SPD-EKS;
- sześć pojazdów (7,1%) zostało skierowanych do szczegółowej kontroli, tj. w dwóch przypadkach dokonano ważenia pojazdów na wadze statycznej (w jednym waga statyczna wykazała masę niższą o 1.160 kg niż waga dynamiczna, a w drugim przypadku masę wyższą o 280 kg), pięć transportów poddano prześwietleniu przy pomocy urządzenia RTG (wyniki wszystkich prześwietleń były negatywne), trzy transporty poddano rewizji (wyniki wszystkich rewizji były negatywne). P.o. Kierownika Oddziału wyjaśnił, że wskazaniem do ważenia pojazdu na wadze statycznej i rewizji celnej towaru była rozbieżność w masie powyżej 10% pomiędzy masą wykazywaną w dokumentach przewozowych a wynikiem ważenia na wadze dynamicznej. Poza tym wskazaniem do rewizji celnej towaru była analiza ryzyka – systemowa oraz przeprowadzana przez funkcjonariusza na podstawie przedstawionych dokumentów i jego własnych doświadczeń.

W dokumentacji analizowanych spraw brak było informacji na temat kontroli umowy, o której mowa w art. 18 ust. 2 rozporządzenia nr 1013/2006, zawartej pomiędzy osobą organizującą przemieszczanie odpadów i odbiorcą odpadów. P.o. Kierownika OCHD wyjaśnił, że funkcjonariusze celni, sprawdzając dane wykazane w załączniku nr VII, weryfikowali też, czy osoba organizująca przemieszczenie złożyła oświadczenie o zawarciu z odbiorcą odpadów pisemnej umowy. W przypadku wątpliwości funkcjonariusz żądał okazania umowy, jednak ten fakt nie był odnotowywany w systemie.

(akta kontroli tom IV str. 207-210, 239-313)

2.3. Na podstawie badania dokumentacji losowo wybranych 160 tpo w OCHK ustalono, że:

- funkcjonariusze OC w trakcie przeprowadzanych kontroli przewożonych odpadów sprawdzali m.in. poprawność i kompletność dokumentów, w tym załącznika nr VII;
- weryfikowano zgodność numerów wagonów ładownych z wykazów wagonowych z numerami wagonów będących w składzie pociągu na stacji kolejowej oraz wybranych losowo przestrzeni konstrukcyjnych w wagonach pod kątem przemytu broni i amunicji lub środków odurzających;
- analizowano na podstawie dokumentów wagę przewożonych odpadów;
- wszystkie składy pociągów wjeżdżające do Polski były prześwietlane urządzeniem stacjonarnym RTG, a na kierunku wywozowym prześwietlanie odbywało się na żądanie Oddziału;
- wykonane czynności odnotowywano na dokumentach przekazanych OC przez PKP LHS (przewoźnika) oraz w systemie SOC-K;
- odpady objęte procedurą wywozu na podstawie trzech zgłoszeń celnych zostały objęte szczegółową kontrolą, w tym w dwóch przypadkach przeprowadzono oględziny wierzchniej warstwy towaru (rewizja częściowa), w dwóch – przeskanowano urządzeniem RTG pod kątem przewozu innych towarów niż zadeklarowane w zgłoszeniu, w jednym – przeprowadzono oględziny z udziałem funkcjonariuszy Straży Granicznej (dalej: SG) i wykorzystano psa służbowego SG celem wykrycia materiałów wybuchowych. W toku tych działań nie stwierdzono nieprawidłowości. Według wyjaśnienia Kierownik OCHK, wybór rodzaju kontroli i sposobu jej przeprowadzenia poprzedzony był analizą ryzyka dokonaną przez kierownika zmiany.

W dokumentacji analizowanych spraw brak było informacji na temat kontroli umowy, o której mowa w art. 18 ust. 2 rozporządzenia nr 1013/2006, zawartej pomiędzy osobą organizującą przemieszczanie odpadów i odbiorcą odpadów. Według wyjaśnienia Kierownik OCHK, przepis art. 18 rozporządzenia nie wskazuje, iż dla celów prawidłowości przeprowadzenia kontroli przemieszczania odpadów, umowa powinna być każdorazowo przedstawiana organowi celnemu. Dotychczas Oddział nie żądał przedstawienia dodatkowych dokumentów w postaci umowy, gdyż uznał, że załącznik nr VII jest wystarczającym dokumentem, potwierdzającym legalność przemieszczania odpadów. Jednakże z informacji uzyskanych od Agencji Celnich wynika, że taką umowę posiadają w momencie odprawy i na żądanie urzędu celnego mogą ją przedstawić.

(akta kontroli t. I str. 9-10, 73-116, 125-382 432-437, 447-500)

2.4. W okresie objętym kontrolą nie przemieszczano odpadów przez Kolejowe Przejście Graniczne (dalej: KGP) w Dorohusku. Zgodnie z obowiązującymi w OCDK procedurami odpraw pociągów towarowych, czynności funkcjonariuszy w ramach kontroli celnej polegają m.in. na:

- kontroli pociągu, tj. sprawdzeniu zgodności danych zawartych w wykazie wagonowym otrzymanym od ajenta ze stanem faktycznym oraz oględzinach towarów i środków transportu pod kątem ewentualnego przemytu towarów. W sytuacjach uzasadnionych przeprowadza się rewizję celną;
- kontroli dokumentów, w tym: załącznika nr VII; umowy zawartej pomiędzy osobą organizującą przemieszczenie, a odbiorcą; dokumentów zgłoszeniowych i dokumentów przesyłania; zezwolenia GIOŚ, zezwolenia na tranzyt;
- wprowadzeniu danych do rejestru przywozu, wywozu oraz przewozu odpadów i przekazaniu dokumentu przesyłania właściwym organom, co stanowi potwierdzenie wprowadzenia odpadów na określone terytorium.

(akta kontroli tom II str. 8-9, 65-75, 118-156, 274-276, 287-288, 298-306)

Według wyjaśnień Kierowników kontrolowanych OC czynnościami powielanymi przez SG i służbę celno-skarbową była kontrola dokumentów towarzyszących przemieszczaniu odpadów oraz prowadzenie rejestrów (w różnych systemach). Czynności te są niezbędne do sprawowania skutecznego dozoru celnego nad przemieszczaniem odpadów. Ich wykonywanie zapewnia kontrolę przez dwie niezależne służby graniczne oraz stanowi stosowanie zasady wielu par oczu. W przypadku zaistnienia wątpliwości dotyczących zakwalifikowania towaru jako odpadu i konieczności przeprowadzenia rewizji, działania prowadzone były wspólnie w ramach realizowanych porozumień.

(akta kontroli tom I str. 383-384, 387, tom II str. 271, 287, tom III str. 176-179, 224, tom IV str. 208, 211)

3. OC nie dysponowały sprzętem i urządzeniami dedykowanymi wyłącznie do odpraw odpadów. Do kontroli tpo wykorzystywano sprzęt używany w trakcie kontroli innych towarów, wskazany w „Standardach wyposażenia jednostek organizacyjnych Krajowej Administracji Skarbowej w sprzęt i pojazdy do kontroli celno-skarbowej” określonych przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej w 2018 r. (dalej: Standardy wyposażenia).

3.1. Na podstawie oględzin i analizy przedłożonej dokumentacji ustalono, że w OCDD do kontroli przewożonych towarów, w tym odpadów wykorzystywano m.in.: sześć wag (na kierunku wjazdowym i wyjazdowym znajdowały się dwie wagi samochodowe do ważenia pojazdów w ruchu, waga nieautomatyczna, waga elektroniczna statyczna), dwa stacjonarne urządzenia RTG do prześwietlania samochodów, budynek kontroli szczegółowej, wyposażony w kanał, rampę przy tym budynku, przymiary wstępowe i teleskopowe. Wagi stanowiły majątek Skarbu Państwa, udostępnione zostały nieodpłatnie przez Lubelski Zarząd Obsługi Przejść Granicznych w Chelmie (jednostkę budżetową Wojewody Lubelskiego), stosownie do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2005 r. w sprawie obowiązków wojewody w zakresie finansowania i utrzymywania przejść granicznych, przejść turystycznych, miejsc przekraczania granicy na szlakach turystycznych oraz punktów nocnego postoju na rzekach granicznych, ich wyposażenia w sprzęt, a także organów właściwych do osadzania i utrzymywania znaków granicznych na morskich wodach wewnętrznych⁸. Wszystkie wagi posiadały ważne świadectwa legalizacji. Według wyjaśnienia Kierownika OCDD, posiadane przez Oddział wyposażenie i elementy infrastruktury umożliwiały dokładne prowadzenie kontroli odpadów.

Wagi nieautomatyczne i elektroniczne do statycznego ważenia samochodów posiadały klasę dokładności III. Błąd wskazania tych wag, określony na podstawie rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla wag nieautomatycznych⁹, wynosił: 20 kg dla obciążenia do 10.000 kg, 40 kg dla obciążenia z przedziału od 10.000 kg do 40.000 kg oraz 60 kg dla obciążenia z przedziału od 40.000 kg do 60.000 kg (obciążenie maksymalne wagi).

Błąd wskazania wag do ważenia pojazdów w ruchu, określony na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 25 września 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać wagi samochodowe do ważenia pojazdów w ruchu, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych¹⁰, wynosił dla trzech wag $\pm 2\%$ masy pojazdu, dla jednej $\pm 1\%$ masy pojazdu.

⁸ Dz. U. z 2015 r. Nr 256, poz. 2145, ze zm., dalej: rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2005 r.

⁹ Dz. U. poz. 802, dalej: rozporządzenie MR z 2.06.2016 r.

¹⁰ Dz. U. Nr 188, poz. 1345, dalej: rozporządzenie MG z 25.09.2007 r.

W badanej dokumentacji 307 tpo masa całkowita pojazdów przemieszczających odpady, zważonych na wadze dynamicznej, stanowiła od 24.900 kg do 39.070 kg. Oszacowany błąd wyniósł od 249 kg do 781 kg. Pojazdy nie były kierowane do ważenia na wadze statycznej.

Na podstawie pkt 2.1.3.3. Instrukcji regulującej zasady ruchu, kontrolę osób, towarów i pojazdów oraz obieg dokumentów podczas odpraw celnych dokonywanych w OCDD i wyjaśnień Kierownika OCDD ustalono, że wyniki ważenia dynamicznego pojazdu porównywano z masą własną pojazdu (dane z dowodów rejestracyjnych), masą towaru zadeklarowaną w zgłoszeniu celnym i w dokumentach towarzyszących przemieszczaniu towaru (np. dokument przewozowy CMR, faktura handlowa) i ilością wwożonego paliwa. W przypadku stwierdzenia znacznych rozbieżności pojazd był kierowany do ważenia na wadze pomostowej (statycznej). Gdy wynik ważenia potwierdzał istotne rozbieżności, pojazd kierowano do rewizji.

(akta kontroli tom III str. 11, 38-39, 188-193, 197-198, 219-220, 225-232)

Na podstawie danych uzyskanych z CEPIK o masie dziewięciu pojazdów z naczepami¹¹ wykorzystywanych do tpo ustalono, że różnice w masie odpadów (wyliczone na podstawie masy pojazdów zarejestrowanej w CEPIK oraz całkowitej masy pojazdu z towarem i wagi towaru, ujętych w rejestrach OCDD¹²) w wartościach bezwzględnych wynosiły od 36 kg do 840 kg. W dwóch przypadkach różnice przekroczyły maksymalny błąd wskazania wagi (odpowiednio o 105 kg¹³ i 71 kg¹⁴). Pozostałe różnice mieściły się w granicach błędu dla wagi do ważenia pojazdów w ruchu.

(akta kontroli tom IV str. 354-358)

3.2. W wyniku oględzin i analizy przedłożonej dokumentacji ustalono, że w OCHD do kontroli przewożonych towarów, w tym odpadów wykorzystywano: dwie wagi statyczne, sześć wag dynamicznych, dwa stacjonarne systemy rentgenowskie do prześwietlania palet (od 9.01.2019 r. użytkowany był jeden system), urządzenie RTG do prześwietlania pojazdów (przyjęte do użytkowania 16.04.2018 r.), przymiar i wysokościomierz. Kierownik Oddziału podał, że nie wnioskował o doposażenie Oddziału w dodatkowy sprzęt do kontroli odpadów.

Wagi stanowiły majątek Skarbu Państwa, udostępnione zostały nieodpłatnie przez Lubelski Zarząd Obsługi Przejść Granicznych w Chełmie (jednostkę budżetową Wojewody Lubelskiego), stosownie do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2005 r.

Urządzenia, w tym wagi użytkowane na przejściu granicznym w Hrebennem posiadały stosowne zezwolenia, ważne świadectwa wzorcowania i legalizacji ponownej. W badanym okresie przeprowadzono dziewięciokrotnie przeglądy konserwacyjne wag samochodowych. Przeglądy były prowadzone w sposób naprzemienny, jedna z wag na danym kierunku ruchu zawsze pozostawała w dyspozycji służb celnych.

Błąd wskazania dwóch wag nieautomatycznych, elektronicznych, określony na podstawie rozporządzenia MR z 2.06.2016 r., wynosił 20 kg dla obciążenia do 10.000 kg, 40 kg dla obciążenia z przedziału od 10.000 kg do 40.000 kg, 60 kg dla obciążenia z przedziału od 40.000 kg do 60.000 kg (obciążenie maksymalne wagi).

¹¹ Z próby 307 tpo analizą objęto pojazdy zarejestrowane w Polsce.

¹² W analizie nie uwzględniono innych elementów mających wpływ na masę całkowitą pojazdu z towarem, np. wagi paliwa w pojeździe.

¹³ Waga zadeklarowana (21.300 kg) była o 840 kg niższa od wyliczonej z uwzględnieniem danych CEPIK.

¹⁴ Waga zadeklarowana (22.000 kg) była o 781 kg wyższa od wyliczonej z uwzględnieniem danych CEPIK.

Błąd wskazania sześciu wag samochodowych do ważenia pojazdów w ruchu, określony na podstawie rozporządzenia MG z 25.09.2007 r., wynosił $\pm 2\%$ masy pojazdu.

W badanej dokumentacji 84 tpo masa całkowita pojazdów przemieszczających odpady, zważonych na wadze dynamicznej, stanowiła od 22.620 kg do 38.840 kg. Oszacowany błąd wyniósł od 452,4 kg do 776,8 kg. W dwóch przypadkach pojazdy zważone zostały na wadze statycznej, uzyskano wyniki: 37.680 kg i 32.440 kg (na wadze dynamicznej odpowiednio: 38.840 i 32.160). Szacowany błąd ważenia na wadze statycznej wyniósł 40 kg.

Na podstawie analizy dokumentów wybranych tpo oraz wyjaśnienia Kierownika OCHD stwierdzono, że każdy pojazd przewożący towary, w tym odpady, wjeżdżający na teren przejścia był ważony na wadze dynamicznej. Dyspozytor porównywał masę pojazdu zarejestrowaną w systemie SOC-T z wagą towaru w zgłoszeniu celnym i masą pustego środka transportu (zarejestrowaną w SOC-T podczas innych przypadków przekraczania granicy lub określoną w dowodzie rejestracyjnym). Rozbieżność powyżej 10% stanowiła wskazanie do przeprowadzenia ważenia pojazdu na wadze statycznej i rewizji celnej towaru. W rejestrze prowadzonym w SPD-EKS wpisano masę na podstawie danych zawartych w zgłoszeniu i załączonych do niego dokumentach.

(akta kontroli tom IV str. 1, 3, 141-188, 259-295, 299-317)

Na podstawie danych uzyskanych z CEPIK o masie 27 pojazdów z naczepami¹⁵ wykorzystywanych do tpo ustalono, że różnice w masie odpadów (wyliczone na podstawie wagi pojazdów zarejestrowanej w CEPIK oraz całkowitej masy pojazdu z towarem i wagi towaru, ujętych w rejestrach OCDD¹⁶) w wartościach bezwzględnych wynosiły od 38 kg do 855 kg. W jednym przypadku różnica przekroczyła maksymalny błąd wskazania wagi (o 37 kg¹⁷). Pozostałe różnice mieściły się w granicach błędu dla wag do ważenia pojazdów w ruchu.

(akta kontroli tom IV str. 354-358)

3.3. W OCHK do kontroli przewożonych towarów, w tym odpadów wykorzystywano, będące w dyspozycji Oddziału: stacjonarne urządzenie rentgenowskie, służące do prześwietlania składów pociągów oraz lusterka i latarki halogenowe. Ponadto wykorzystywany był sprzęt będący własnością przewoźnika obsługiwany przez jego pracowników, tj. dwie wagi statyczno-dynamiczne zlokalizowane na kierunku wjazdowym i wyjazdowym (tzw. wschodnia i zachodnia), zwyżka konstrukcyjna kolejowa, mobilna rampa fito służąca do rewizji wagonów typu ziarnowóz oraz rampa fito służąca do rewizji wagonów odkrytych typu węglarka i pozostałych wagonów krytych otwieranych z boku. Sprzęt ten był dostępny w razie zaistniałej potrzeby. Funkcjonariusze celni uczestniczyli przy czynnościach wykonywanych za pomocą ww. sprzętu.

Na podstawie analizy dokumentacji wybranych 160 tpo i wyjaśnień Kierownik OCHK ustalono, że zadeklarowaną wagę przewożonych odpadów funkcjonariusze celni porównywali z dokumentami przesłanymi do OCHK przez przewoźnika, w przypadku stwierdzenia rozbieżności żądali dokumentu z ważenia odpadów. W przypadku obejmowania towaru procedurą wywozu i załadunku na terenie właściwości Oddziału, towary były każdorazowo ważone, a wydruki z wagi przedstawiano do wglądu organowi celnemu. Dane ze zgłoszenia porównywano z załączonymi dokumentami (międzynarodowe kolejowe listy przewozowe (SMGS),

¹⁵ Z próby 84 tpo analizą objęto pojazdy zarejestrowane w Polsce.

¹⁶ W analizie nie uwzględniono innych elementów mających wpływ na masę całkowitą pojazdu z towarem, np. wagi paliwa w pojeździe.

¹⁷ Waga zadeklarowana (19.820 kg) była wyższa o 706 kg od wyliczonej z uwzględnieniem danych CEPIK.

wykaz zdawczy, wydruki z wagi, załącznik nr VII, opcjonalnie faktura i certyfikaty jakości handlowej). Po stwierdzeniu zgodności danych w zgłoszeniu z danymi w pozostałych dokumentach, towar obejmowany był procedurą wywozu. Natomiast w przypadku przesyłek odpadów, które zostały objęte procedurą wywozu w kraju z jednoczesnym potwierdzeniem wywozu, czynności kontrolne wykonane w Oddziale polegały na sprawdzeniu zgodności wagi widniejącej na dokumentach przewozowych z wagą w załączniku nr VII. W każdym przypadku wystąpienia różnic między dokumentacją przedłożoną przez osobę organizującą wywóz a dokumentami przedstawionymi przez przewoźnika funkcjonariusze celni zlecali przedsiębiorcy ponowne zważenie towarów i okazanie dokumentu z bieżącego ważenia.

W okresie objętym kontrolą wagi statyczno-dynamiczne posiadały ważną legalizację, z wyjątkiem okresu od 30.11.2016 r. do 16.01.2017 r. i od 30.10.2016 r. do 16.01.2017 r. dla wagi zachodniej, odpowiednio statycznej i dynamicznej. W okresie tym na wadze statycznej nie dokonywano ważenia, natomiast na wadze dynamicznej zważono 72 wagony z makulaturą. Zgodnie z wyjaśnieniem Kierownik OCHK, właścicielem i użytkownikiem wag na stacji kolejowej w Hrubieszowie jest przewoźnik. Ważenie towaru odbywa się na zlecenie i koszt przedsiębiorcy, który otrzymuje protokół/wydruk z wagi. Przewoźnik ma do dyspozycji dwie wagi, on jest odpowiedzialny za ważenie i w jego gestii leży decyzja, która waga będzie użyta. Oddział nie weryfikował, czy wagi używane przez przewoźnika posiadają legalizację, gdyż uznano za pewnik, że przewoźnik przejmując towar do przewozu i dokonując ważenia towaru na zlecenie przedsiębiorcy taką legalizację posiada, a przewoźnik zachował wszystkie należne procedury. Zarówno przewoźnik, jak też przedsiębiorca zaangażowany w wywóz odpadów nigdy nie informowali Oddziału, że ważenie może odbywać się na wadze nieposiadającej legalizacji. Tym samym Oddział nie miał podstaw sądzić, że wystawione przez przewoźnika dokumenty (protokół/wydruk z wagi) opierają się na danych pozyskanych w sposób niezgodny z przyjętymi zasadami ważenia.

(akta kontroli t. I str. 9-10, 73-116, 125-382, 432-446, 477-532, t. II str. 353-360)

Kierownik OCHK podała, że w okresie od 01.01.2015 r. do 30.06.2019 r. nie występowało z wnioskami dotyczącymi wyposażenia Oddziału w urządzenia/sprzęt do kontroli odpadów. Z uwagi na specyfikę przejścia, ruch kolejowy (towarowy) i charakter przewożonego towaru (towar masowy), jest możliwość sprawdzenia ilości i rodzaju przewożonego towaru przy obecnym stanie wyposażenia Oddziału.

(akta kontroli t. I str. 115-116)

3.4. Na podstawie oględzin i analizy przedłożonej dokumentacji ustalono, że na terenie KPG w Dorohusku znajdowały się m.in. waga dynamiczna (automatyczna) oraz statyczna (nieautomatyczna) do ważenia wagonów kolejowych, będące własnością PKP Cargo S.A. Zgodnie z wyjaśnieniem Kierownika OCHK, Oddział nie zawierał porozumień z PKP w zakresie wykorzystywania wag na terenie stacji. Na żądanie funkcjonariuszy zgłaszający (agencja celna) lub przewoźnik (PKP) dostarczali do kontroli protokoły z ważenia towaru. Podczas wykonywania czynności kontrolnych funkcjonariusze OC mogli uczestniczyć w procesie ważenia.

Ponadto na terenie KPG w Dorohusku budowane było urządzenie RTG do prześwietlania wszystkich typów wagonów kolejowych (towarowych i pasażerskich) oraz kontenerów wraz z infrastrukturą towarzyszącą, realizowane w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego dla Izby Administracji Skarbowej w Lublinie. Termin wykonania umowy został określony na 30.11.2019 r.

Podczas oględzin dokonano sprawdzenia działania wybranych urządzeń. Potwierdzono, że posiadany sprzęt był sprawny. Okazane urządzenia pomiarowe posiadały aktualne świadectwa legalizacji ponownej oraz przegląd okresowy.

Kierownik OCDK wyjaśnił, że mając na uwadze dostępność wag PKP na terenie przejścia dla Służby Celno-Skarbowej, nie występowało z wnioskami o budowę własnych. Ponadto posiadany sprzęt był zgodny ze standardami wyposażenia określonymi dla OC¹⁸.

(akta kontroli tom II str. 86, 101-117, 218-270, 273, 277-285, 307-308)

4. W badanym okresie obowiązywały m.in. niżej wymienione porozumienia zawarte z organami współodpowiedzialnymi za zgodną z przepisami realizację przewozów odpadów przez granicę kraju:

- porozumienie nr 35 z dnia 24 listopada 2017 r. między Szefem Krajowej Administracji Skarbowej i Komendantem Głównym SG w sprawie współdziałania Krajowej Administracji Skarbowej i SG (poprzednio obowiązywało porozumienie nr 12 z dnia 7 maja 2010 r., zawarte pomiędzy Szefem Służby Celnej a Komendantem Głównym SG);
- porozumienie z dnia 4 marca 2015 r. pomiędzy GIOŚ, Szefem Służby Celnej oraz Komendantem Głównym SG w sprawie współdziałania w zakresie międzynarodowego przemieszczania odpadów;
- porozumienie z dnia 16 czerwca 2015 r. pomiędzy Lubelskim Wojewódzkim Inspektorem Ochrony Środowiska w Lublinie, Dyrektorem Izby Celnej w Białej Podlaskiej oraz Komendantem Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej w Chełmie (dalej: NOSG) w sprawie współdziałania w zakresie kontroli międzynarodowego przemieszczania odpadów;
- porozumienie nr 1 Komendanta NOSG i Dyrektora Izby Administracji Skarbowej (dalej: IAS) w Lublinie z dnia 16 lutego 2018 r. w sprawie współdziałania NOSG i IAS w Lublinie (poprzednio obowiązywało porozumienie nr 8 Komendanta NOSG i Dyrektora Izby Celnej w Białej Podlaskiej z dnia 20 sierpnia 2010 r.);
- porozumienie Komendanta NOSG i Dyrektora Izby Celnej w Białej Podlaskiej z dnia 19 listopada 2014 r. w sprawie koordynacji działań w zakresie analiz, wymiany informacji, przeciwdziałania nieprawidłowościom występującym w obrębie przejść granicznych w zakresie działania obu stron;
- porozumienie z dnia 28 października 2016 r. między Komendantem Placówki Straży Granicznej (dalej: PSG) w Hrebennem i Naczelnikiem Urzędu Celnego w Zamościu w sprawie współdziałania PSG w Hrebennem i Oddziału Celnego w Hrebennem (poprzednio obowiązywało porozumienie z dnia 26 lutego 2013 r. między Komendantem PSG w Hrebennem i Naczelnikiem Urzędu Celnego w Zamościu).

Porozumienia określały zasady współdziałania organów Służby Celnej, SG i ochrony środowiska w zakresie m.in. udziału funkcjonariuszy we wspólnych kontrolach; powiadamiania właściwych miejscowo wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska o podejrzeniu nielegalnego przemieszczenia towarów, mogących stanowić odpady; przekazywania do GIOŚ informacji o nielegalnym tpo; udziału funkcjonariuszy w szkoleniach; wymiany informacji czy wsparcia logistycznego. Wskazywały również potrzebę podejmowania wspólnych działań, regulowały kwestie sposobu postępowania i współdziałania w konkretnych sytuacjach.

Ponadto współpraca kontrolowanych OC z PSG została uregulowana w technologiach odpraw, podpisanych przez Kierowników Oddziałów Celnych i Komendantów PSG na tych przejściach. Zgodnie z tymi dokumentami funkcjonariusze obu służb współdziałają ze sobą w celu zapewnienia sprawnej

¹⁸ W standardach wyposażenia nie przewidziano wyposażenia OCDK w wagi do ważenia wagonów.

i skutecznej realizacji czynności kontrolnych i zachowania właściwej płynności ruchu granicznego. Sposób dokonywania kontroli celno-skarbowej i granicznej w danej zmianie ustalany jest przez kierowników ekip, pełniących służbę.

(akta kontroli tom I str. 12-72, tom II str. 157-217, tom III str. 73-135, tom IV str. 76-137)

4.1. W latach 2015-2019 (I półrocze) skierowano do WIOŚ ogółem 57 wniosków o dokonanie oceny towarów, mogących stanowić odpady, w 47 przypadkach towar został uznany za odpad, w tym:

- w OCDD skierowano 29 wniosków, w 25 przypadkach stwierdzono odpady;
- w OCHD – wysłano 28 wniosków, w 22 przypadkach stwierdzono odpady;
- w OCDK i OCHK nie kierowano wniosków o ocenę przewożonego towaru.

Informacje o nielegalnym tpo były przekazywane do GIOŚ, zgodnie z § 4 ust. 2 pkt 3 porozumienia z dnia 16 czerwca 2015 r. pomiędzy Lubelskim Wojewódzkim Inspektorem Ochrony Środowiska w Lublinie, Dyrektorem Izby Celnej w Białej Podlaskiej oraz Komendantem NOSG. Oddziały Celne były informowane przez GIOŚ o rozstrzygnięciach w sprawach wszczętych w związku z ujawnieniem prób nielegalnego przemieszczania odpadów:

- w DPG w Dorohusku w dwóch przypadkach GIOŚ zezwolił na wjazd transportów do Polski, w siedmiu wyraził zgodę na kontynuowanie transportu pod warunkiem uzupełnienia dokumentu określonego w załączniku nr VII do rozporządzenia oraz umowy zawartej pomiędzy organizatorem przemieszczania odpadów i odbiorcą, w 16 nie zezwolił na wjazd do RP. Oddział za każdym razem zabezpieczał nielegalnie przemieszczane odpady przed oddziaływaniem na środowisko (bezpośrednio na pojazdach lub w magazynie depozytowym), zgodnie z art. 27 ust. 1 ustawy z dnia 29 czerwca 2007 r. o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów¹⁹;
- w sprawach dotyczących próby przemytu odpadów (np. złomu) w DPG w Hrebennem w ruchu osobowym na kierunku wjazdowym do Polski, GIOŚ poinformował o braku możliwości prowadzenia postępowania i podjęcia jakichkolwiek czynności. Wynikało to z nieustalenia przeznaczenia i odbiorcy towaru na terenie Polski oraz braku w przepisach prawa obowiązku podjęcia działań przez właściwy organ Ukrainy, gwarantujących zwrot odpadów do kraju wysyłki;
- w sprawie dotyczącej próby nielegalnego wysłania odpadów i ścinków polimerów etylenu z Polski do Mołdawii w 2017 r. przez DPG w Hrebennem, GIOŚ nakazał eksporterowi zagospodarowanie odpadów w instalacji na terenie kraju. Po zakończeniu postępowania prokuratorskiego, odpady zostały odebrane z depozytu Oddziału.

(akta kontroli tom I str. 387, tom II str. 288, tom III str. 151-179, 233-236, tom IV str. 211, 296-298, 326)

Według przedłożonej dokumentacji i wyjaśnień Kierownika OCHD, w przypadku ujawnienia próby przemytu odpadów (np. złomu) przez osoby fizyczne, informacje o skierowaniu do WIOŚ wniosku o dokonanie oceny towaru nie zawsze były przekazywane przez OCHD do PSG w Hrebennem w formie pisemnej, określonej w § 3 pkt 7a porozumienia w sprawie współdziałania PSG w Hrebennem i Oddziału Celnego w Hrebennem. Zgodnie z wyjaśnieniem Kierownika OCHD, każdorazowo i niezwłocznie przekazywano PSG w formie pisemnej lub ustnej informacje o ujawnionych próbach nielegalnego transportowania przez granicę odpadów. Wniosek o ocenę towaru do WIOŚ sporządzany przez Oddział był zwykle następstwem współpracy z PSG, związanej z wątpliwościami obydwu służb

¹⁹ Dz. U. z 2019 r. poz. 1162.

w zakresie identyfikacji towaru. Kserokopia wniosku wraz z oceną sporządzoną przez WIOŚ udostępniana była funkcjonariuszom SG. Po wystąpieniu czterech pierwszych ujawnień próby przemytu złomu, Oddział odstąpił od stosowania „pełnej procedury” określonej w ww. porozumieniu, dotyczącej pisemnego zawiadamiania PSG o sporządzeniu wniosku do GIOŚ. Wszystkie te ujawnienia nastąpiły w niedługich odstępach czasu i w podobnych okolicznościach (np. w 2015 r. ujawniono 15 prób przemytu złomu).

W trakcie kontroli NIK nie stwierdzono przypadków kierowania wniosków o przeprowadzenie oceny towaru w tym samym przypadku jednocześnie przez Służbę Celną i Graniczną.

(akta kontroli tom 4 str. 76-106, 296-298, 322-324)

Według wyjaśnienia p.o. Kierownika OCHD, do Oddziału wpłynęły dwa zawiadomienia o podejrzeniu nielegalnego przemieszczania odpadów od PSG w Hrebennem. Dotyczyło to transportów z Ukrainy do Polski w dniu 30.11.2015 r., na dwóch zestawach ciężarowych, 13 pojazdów nieposiadających dowodów rejestracyjnych i bardzo zniszczonych (spalone, rozbite) o łącznej masie 25,4 ton. W opinii WIOŚ, sporządzonej na wniosek PSG w Hrebennem o dokonanie oceny towaru, przewożone samochody utraciły pierwotne przeznaczenie i wypełniają definicję odpadu. Ww. pojazdy zostały zakwalifikowane jako odpady niebezpieczne o kodzie 160104 i cofnięte na terytorium Ukrainy.

W latach 2015-2019 (I półrocze) pozostałe OC nie otrzymały powiadomień od innych służb o podejrzeniu nielegalnego przemieszczania odpadów.

(akta kontroli tom I str. 387, tom II str. 288, tom III str. 179, tom IV str. 208, 211, 228-239)

4.2. Funkcjonariusze kontrolowanych OC brali udział we wspólnych akcjach kontrolnych różnych służb obejmujących tpo, realizowanych na podstawie porozumień o współpracy Służb Celno-Skarbowych z SG oraz przy udziale kontrolerów WIOŚ w ramach ogólnopolskich akcji IMPEL TSF i DEMETER, np.:

- funkcjonariusze OCDD uczestniczyli w siedmiu akcjach, w trakcie których skontrolowano 1,1 tys. pojazdów, w tym 12 przewożących odpady;
- funkcjonariusze OCHD wzięli udział w 10 akcjach, w trakcie których skontrolowano 90 pojazdów, w tym dwa przewożące odpady;
- funkcjonariusze OCHK uczestniczyli w dziewięciu akcjach, w trakcie których skontrolowano składy pociągów składające się ogółem z ok. 600 wagonów, w jednym z wagonów przewożone były odpady;
- funkcjonariusze OCDK uczestniczyli w akcjach 19.06.2018 r. i 5.07.2018 r., w trakcie których nie ujawniono przemieszczania odpadów.

W wyniku prowadzonych akcji kontrolnych nie stwierdzono nieprawidłowości.

(akta kontroli tom I str. 119-120, 407-423, tom II str. 287, tom III str. 137-150, tom IV str. 210-227)

4.3. W latach 2015-2019 (I półrocze) funkcjonariusze celni uczestniczyli w szkoleniach dla służb odpowiedzialnych za tpo, np.:

- wzięli udział w zorganizowanych przez GIOŚ (m.in. w czerwcu 2015 r. i maju 2017 r.) szkoleniach dla funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, SG, Inspekcji Ochrony Środowiska, Inspekcji Transportu Drogowego, Policji;
- uczestniczyli w szkoleniu przeprowadzonym w grudniu 2017 r. przez koordynatora ds. ochrony środowiska IAS w Lublinie dla funkcjonariuszy OCHD i PSG w Hrebennem;
- funkcjonariusze OCHK przeprowadzili w maju 2015 r. szkolenia z zakresu tpo dla funkcjonariuszy Straży Granicznej.

(akta kontroli tom I str. 385, tom II str. 287, tom III str. tom IV str. 211)

4.4. Według wyjaśnień Kierowników OC, w badanym okresie nie stwierdzono zakłóceń we współpracy między organami w zakresie kontroli tpo.

(akta kontroli tom II str. 287, 385, tom III str. 178, tom IV str. 210-211)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Lublinie. 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.

Lublin, 20 listopada 2019 r.

Kontrolerzy
Katarzyna Kuzioła
specjalista kontroli państwowej

Dyrektor
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Lublinie
Edward Lis

.....
podpis

Katarzyna Zglińska
specjalista kontroli państwowej

.....
podpis

Janusz Gosik
specjalista kontroli państwowej

.....
podpis

.....
podpis