



Metodologia pomiaru czasu kontroli samochodów osobowych

**na przejściu granicznym z tradycyjnym trybem
sprawowania kontroli celnych**



Spis treści:

1. Wprowadzenie	3
2. Założenia pomiaru	3
3. Przebieg badania	4
4. Uwagi końcowe	5
Wzór karty pomiaru czasu	6



1. Wprowadzenie

Usprawnienie działań kontrolnych na przejściach granicznych wpływających na zwiększenie tempa odpraw pojazdów osobowych wjeżdżających do Polski jest jednym z celów *Strategii działania Służby Celnej na lata 2010-2015*. W celu zdefiniowania wartości miernika tej strategii (S5) określającego czas kontroli granicznej samochodów osobowych od momentu wjazdu na pas odpraw do zakończenia czynności kontrolnych należy przeprowadzić badania w tym zakresie. Przeprowadzenie tych badań w oparciu tylko o systemy wspomagające odprawy celne (SWOC) jest rozwiązaniem prostym ale nie odzwierciedla rzeczywistego czasu przebywania kontrolowanego pojazdu na przejściu od czasu wjazdu do momentu wydania decyzji zezwalającej na jego wyjazd.

W większości placówek granicznych odprawy celne wspomaga system SWOC lub, jego nowsza wersja, SOC. Rozmieszczenie operatorów OCR tych systemów w pobliżu pawilonów odpraw i w pewnym oddaleniu do szlabanów wjazdowych skutkuje tym, iż nie jesteśmy w stanie określić czasu pozostawania pojazdu przed rozpoczęciem czynności kontrolnych. Nie bez znaczenia na wymiar średniego czasu odprawy wpływa element administracyjnego kończenia niektórych odpraw w tych systemach po znacznym upływie czasu od zwolnienia pojazdu (kontrolę powtórne, działania grup mobilnych itp.).

Biorąc pod uwagę powyższe należy badania przedmiotowego miernika czasu kontroli przeprowadzić metodą tradycyjną w oparciu o przygotowany w tym celu arkusz papierowy.

2. Założenia pomiaru

- 1) Zbadany zostanie czas przebywania na przejściu samochodu osobowego od momentu przekroczenia szlabanu wjazdowego do Polski do zakończenia czynności kontroli granicznej i wyjazdu z przejścia;
- 2) Pomiar przeprowadzony zostanie na przejściu granicznym na którym odprawy odbywają się w sposób tradycyjny (brak wyodrębnionych zielonych korytarzy);
- 3) Przyjęta metoda powinna być prosta a sposób przeprowadzenia badań nie powinien zakłócać tempa sprawowanych kontroli.
- 4) Z uwagi na potrzebę przeprowadzenia dokładnego pomiaru badanie dokonane zostanie z wykorzystaniem arkusza papierowego (wzór nr 1);
- 5) Udział w pomiarze w zakresie wydawania i odbioru kart na szlabanach wjazdowym i wyjazdowym z przejścia oraz dokumentowania czasu kontroli paszportowych zaproponowany zostanie jednostce Straży Granicznej;
- 6) Pomiar powinien zostać przeprowadzony w terminach wyłączających okresy urlopowe oraz czas świąt. Proponowany okres przeprowadzenia badań to maj i październik br.;



- 7) Badania przeprowadzone zostaną jeden raz na każdej ze zmian (w sumie 4 pomiary) w czasie trwania całej zmiany dwa razy w systemie dziennym i dwa razy w porze nocnej. Proponowane dni badania w jednym wybranym tygodniu miesiąca należy tak zaplanować, aby w procesie udział wzięły 4 różne zmiany funkcjonariuszy. Układ służb w następujących dniach; wtorek i piątek na zmianie dziennej oraz zmiany nocne z czwartku na piątek oraz z piątku na sobotę jednego tygodnia - zagwarantuje ten zamiar. Powyższe pozwoli objąć badaniem wystarczająco miarodajny okres i pory doby z uwzględnieniem tempa odpraw na każdej ze zmian;
- 8) Wyniki badań za dany okres porównane zostaną z danymi zarejestrowanymi w systemach wspomagania odpraw celnych.

3. Proponowany przebieg badania

Funkcjonariusz celny lub pełniący służbę na szlabanie wjazdowym funkcjonariusz SG wydaje podróżnemu wjeżdżającemu na teren RP/UE, numerowaną kartę pomiaru z wpisaną godziną i minutą wjazdu, zapisanym numerem rejestracyjnym pojazdu oraz liczbą podróżujących w nim osób (np. NBA001A/2);

W zależności od decyzji funkcjonariusza, czy to na podstawie własnego ujawnienia czy podejrzenia oraz informacji z systemu, dalsze czynności mogą wyglądać następująco:

Brak zastrzeżeń umożliwiających wjazd do RP/UE:

- 1) Funkcjonariusz celny w związku z brakiem uwag zezwala podróżnemu na wjazd do RP/UE;
- 2) Kierowca pojazdu na stanowisku wjazdowym z terenu przejścia przekazuje kartę pomiaru funkcjonariuszowi SG, który, po sprawdzeniu zapisów, nanosi adnotację o opuszczeniu przejścia (godzina, minuta).

Zastrzeżenia systemowe bądź funkcjonariusza z inicjatywy własnej:

- 1) Pojazd skierowany zostaje do Budynku Kontroli Szczegółowej (BKS),
- 2) W przypadku wyniku negatywnej kontroli dalsze czynności jak w przypadku *Braku zastrzeżeń umożliwiających wjazd do RP/UE* określonym w pkt 2;
- 3) W sytuacji ujawnienia przemytu podróżny wraz z pojazdem kierowany jest na stanowisko, gdzie następuje sporządzanie odpowiedniej dokumentacji
- 4) Po zakończeniu dalsze czynności jak w przypadku *Braku zastrzeżeń umożliwiających wjazd do RP/UE* określonym w pkt 2.

Powtórne kontrole realizowane przez inne jednostki:

- 1) Pojazd skierowany zostaje na wyznaczone miejsce kontroli lub do Budynku Kontroli Szczegółowej (BKS);;



- 2) W przypadku wyniku negatywnego kontroli dalsze czynności jak w przypadku braku zastrzeżeń umożliwiających wjazd do RP/UE określonym w pkt 2;
- 3) W sytuacji ujawnienia przemytu podróżny wraz z pojazdem kierowany jest na stanowisko, gdzie następuje sporządzanie odpowiedniej dokumentacji
- 4) Po zakończeniu dalsze czynności jak w przypadku braku zastrzeżeń umożliwiających wjazd do RP/UE określonym w pkt 2.

Funkcjonariusze pełniący służbę na poszczególnych stanowiskach odpraw odpowiadają za kompletność zapisów na kartach pomiarowych.

Wyznaczony funkcjonariusz celny, po zakończeniu służby, niezwłocznie odbiera od funkcjonariusza SG pełniącego służbę na szlabanie wyjazdowym z Polski wszystkie zebrane przez niego karty na danej zmianie. Po zakończeniu służby karty należy przekazać kierownikowi zmiany, który porównuje ich liczbę z liczbą odprawionych na zmianie samochodów osobowych w przywozie, ustalając dzięki numeracji kart kompletność przeprowadzonych pomiarów.

4. Uwagi końcowe

Zbadanie miernika celu strategicznego określającego średni czas kontroli samochodu osobowego od momentu jego wjazdu na teren przejścia do czasu zakończenia czynności kontrolnych i wyjazdu z przejścia posłuży do wyznaczenia wartości bazowej, będącej rzeczywistym czasem trwania tych czynności w chwili obecnej. Późniejsza ocena tego miernika w latach kolejnych posłuży do stwierdzenia, czy założenia planu działań danej izby celnej są odpowiednio realizowane.



Wzór nr 1

ODDZIAŁ CELNY W

Nr karty: 00000000

KARTA POMIARU CZASU

Nr rejestracyjny pojazdu / liczba osób		Godzina i minuta wjazdu	Czas kontroli
1	Wjazd do RP/UE (WYPEŁNIA FUNKCJONARIUSZ CELNY LUB FUNKCJONARIUSZ SG)		
2	Śluza wyjazdowa z przejścia (WYPEŁNIA FUNKCJONARIUSZ SG LUB FUNKCJONARIUSZ CELNY)		
3	Całkowity czas przebywania na terenie przejścia		