

VIII kadencja



# **KANCELARIA SEJMU**

## **Biuro Komisji Sejmowych**

### **PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

- **KOMISJI DO SPRAW  
KONTROLI PAŃSTWOWEJ  
(NR 48)  
z dnia 20 kwietnia 2017 r.**



---

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

## Komisji do Spraw Kontroli Państwowej (nr 48)

20 kwietnia 2017 r.

Komisja do Spraw Kontroli Państwowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Wojciecha Szaramy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli ochrony praw nieprofesjonalnych uczestników rynku walutowego,
- informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Szmit** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Leszek Skiba** podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami, **Ewa Polkowska** i **Mieczysław Łuczak** wiceprezesi Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Dorota Karczewska** wiceprezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wraz ze współpracownikami, **Marcin Pachucki** zastępca przewodniczącego Komisji Nadzoru Finansowego wraz ze współpracownikami, **Jan Urbanowicz** dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wraz ze współpracownikami, **Agnieszka Wachnicka** dyrektor w Biurze Rzecznika Finansowego wraz ze współpracownikami, **Hubert Jednorowski** dyrektor w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego, **Michał Rzemieniewski** zastępca dyrektora w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji, **Mariusz Wasiak** główny specjalista w Komendzie Głównej Policji, **Jakub Faryś** prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wraz ze współpracownikami, **Waldemar Hynda** prezes 4 LPG Sp. z o.o., **Rudolf Borusiewicz** dyrektor w Związku Powiatów Polskich, **Adam Małyszko** prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, **Maciej Szymajda** wiceprezes StowarzyszenieKomisow.pl.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Tadeusz Oset** i **Tadeusz Cieśluk** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

### **Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie Komisji do Spraw Kontroli Państwowej. Witam serdecznie wiceprezesów Najwyższej Izby Kontroli – panią Ewę Polkowską i pana Mieczysława Łuczaka wraz ze współpracownikami. Witam pana Jerzego Szmita podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa z grupą współpracowników, pana Jana Urbanowicza dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, pana Marcina Pachuckiego zastępcę przewodniczącego Komisji Nadzoru Finansowego, panią Dorotę Karczewską wiceprezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów i pana Leszka Skibę podsekretarza stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami.

Czy są uwagi do przedstawionego porządku obrad? Nie słyszę. Stwierdzam kworum oraz przyjęcie protokołu z poprzednich posiedzeń. W punkcie pierwszym rozpatrzymy informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli ochrony praw nieprofesjonalnych uczestników rynku walutowego. Proszę przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli o przedstawienie informacji.

### **Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Ewa Polkowska:**

Dziękuję, panie przewodniczący. Postaramy się w zwarty sposób przedstawić informację, dostarczoną państwu na piśmie. W drugiej połowie 2016 r. Najwyższa Izba Kontroli z własnej inicjatywy przeprowadziła kontrolę, której wyniki dzisiaj państwu prezentujemy – „Ochrona praw nieprofesjonalnych uczestników rynku walutowego”. Celem kontroli była ocena, czy instytucje odpowiedzialne za nadzór nad rynkiem walutowym

(Forex, kantorami internetowymi i rynkiem walut wirtualnych) oraz instytucje wspierające konsumentów w sporach z podmiotami oferującymi usługi w tym zakresie, zapewniają nieprofesjonalnym klientom wystarczającą ochronę ich praw. Najwyższa Izba Kontroli stoi na stanowisku, że prawidłowe funkcjonowanie tych instytucji powinno polegać, między innymi, na kontroli działań podmiotów rynku walutowego, eliminowaniu stwierdzonych nadużyć i niewłaściwych praktyk w działalności podmiotów oraz na rzetelnym reagowaniu na skargi zgłoszone przez nieprofesjonalnych uczestników rynku. Kontrola została podjęta jako reakcja na publicznie dostępne informacje, m.in. o stratach klientów rynku Forex, oraz informacje o formule działania niektórych podmiotów działających na tym rynku, które, naszym zdaniem, wskazywały na wysokie ryzyko wystąpienia nieprawidłowości. Rozwój skomplikowanych usług finansowych, kierowanych do klientów indywidualnych jest zjawiskiem stosunkowo nowym, jednak ze względu na jego dynamikę uznaliśmy, że system ochrony nieprofesjonalnych uczestników rynku walutowego wymaga oceny wspierania mocnych stron systemu oraz eliminowania słabych. Stąd, podjęliśmy kontrolę, której wyniki dzisiaj państwu prezentujemy.

Globalny rynek walutowy Forex to segment światowego rynku finansowego, który wyróżnia się największymi obrotami, płynnością finansową i dynamiką rozwoju. W kwietniu 2016 r. Obroty były szacowane na ok. 5 bln \$ dziennie. Niedawno przeprowadzenie transakcji na tym rynku było zarezerwowane wyłącznie dla największych instytucji finansowych. Rozwój nowoczesnych technologii, zwłaszcza Internetu, sprzyja poszerzeniu dostępu i umożliwia, w istocie, za pośrednictwem podmiotów oferujących usługi maklerskie, udział także klientom nieprofesjonalnym. Firmy inwestycyjne oferują inwestorom dostęp do rynku Forex głównie w celach spekulacyjnych. Inwestorzy nie stają się na niej posiadaczami realnych aktywów, lecz grają na krótkoterminowej zmianie kursów walut lub innych instrumentów bazowych. Chociaż rynek może być również wykorzystywany do taniego zabezpieczenia się przed ryzykiem walutowym, np. przez osoby korzystające z kredytów walutowych w różnych walutach, nie jest to tak opłacalne dla firm inwestycyjnych jak gra spekulacyjna. Dokonywanie inwestycji na rynku Forex jest związane z ponoszeniem bardzo wysokiego ryzyka. Wynika ono ze zmienności rynku i skali stosowania dźwigni finansowej. Duża ekspozycja na ryzyko może skutkować znaczącymi stratami ponoszonymi przez inwestorów. Z tego względu, decyzje powinny podejmować osoby posiadające odpowiednie doświadczenie w operacjach finansowych i świadomość ponoszonego ryzyka. Jest ono zwiększone poprzez fakt, że firmy inwestycyjne docierają z reguły do klientów reklamując inwestycje na rynku Forex w sposób wywołujący wrażenie możliwości szybkiego i prostego uzyskania ponadprzeciętnych zysków. W wyniku tego, przy podejmowaniu decyzji finansowych, czynniki emocjonalne mogą brać górę nad racjonalną oceną ryzyka.

Innymi podmiotami działającymi na rynku walutowym są kantory internetowe, których działalność w Polsce w ostatnich latach rozwijała się dynamicznie. Skala obrotów w 2015 r. sięgała ok. 30 mld zł. Dotychczas nie mieliśmy informacji wskazujących na znaczące nieprawidłowości działania kantorów internetowych. Identyfikowane są jednak istotne ryzyka związane z korzystaniem z usług podmiotów, m.in. oszustwa, bankructwa lub zagrożenia bezpieczeństwa systemów informatycznych. Na rynku polskim pojawiły się również w obrocie wirtualne waluty. W 2016 r. środki masowego przekazu informowały o incydentach związanych z bezpieczeństwem obrotu tymi walorami. Doszło do zaprzestania świadczenia usług przez jedną z giełd i ograniczenia dostępu klientów do powierzonych giełdzie środków przekraczających miliony złotych. Zdaniem NIK, skala i charakter omawianych operacji uzasadniają oczekiwanie, aby klienci na rynku walutowym byli chronieni przed wymienionymi ryzykami lub skutkami ich zmaterializowania. Z tego względu, skontrolowaliśmy działania instytucji, które mają lub powinny mieć kompetencje w tym zakresie lub mają uprawnienia do inicjowania procesu legislacyjnego. Kontrola została przeprowadzona w Urzędzie Nadzoru Finansowego, Urzędzie Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Biurze Rzecznika Finansowego, Narodowym Banku Polskim oraz Ministerstwie Finansów.

O przedstawienie ustaleń oraz ocen poproszę pana dyrektora Jarosława Borowskiego wicedyrektora Departamentu Budżetu i Finansów, który przeprowadzał kontrolę. Jest

z nami obecny dyrektor departamentu pan Stanisław Jarosz oraz koordynator kontroli pan Marek Sikorski.

**Wicedyrektor w Najwyższej Izbie Kontroli Jarosław Borowski:**

Dziękuję. Najwyższa Izba Kontroli, w wyniku przeprowadzonych kontroli, stwierdziła, że jedynie Komisja Nadzoru Finansowego i jej urząd podejmowały aktywne i szeroko zakrojone działania na rzecz ochrony nieprofesjonalnych uczestników rynku walutowego Forex. Działania zostały ocenione pozytywnie. Zwróciliśmy uwagę, że ze względu na transgraniczną organizację rynku, istniały i nadal istnieją znaczące luki w systemie ochrony, a jego spekulacyjny charakter generuje bardzo wysokie ryzyko poniesienia strat finansowych przez nieprofesjonalnych uczestników rynku. Od początku 2012 r. do połowy 2016 r. łączne straty klientów krajowych firm inwestycyjnych wyniosły ponad 2,1 mld zł. Jednocześnie brakuje miarodajnych danych na temat strat ponoszonych przez polskich klientów firm zagranicznych, których działało w Polsce więcej niż firm krajowych. W latach 2012-2015 odsetek aktywnych klientów firm krajowych, którzy ponieśli straty, wahał się od 75% do 82% wszystkich aktywnych uczestników rynku.

Urząd Komisji Nadzoru Finansowego, aby ograniczyć nieprawidłowości w świadczeniu usług maklerskich, systematycznie monitorował firmy inwestycyjne, oferujące polskim rezydentom usługi na rynku Forex, analizując, między innymi, procedury świadczenia usług na rzecz klientów. Na podstawie dokonanych ustaleń, KNF sformułowała stanowiska i wytyczne dla firm inwestycyjnych wskazujących dobre praktyki w sposobie świadczenia usług. Z inicjatywy KNF została także ograniczona maksymalna wysokość dźwigni finansowej. Ustawowo jest ona limitowana na poziomie 1-100, chociaż KNF proponowała istotniejsze ograniczenie do poziomu 1-50. W efekcie, dopuszczalny poziom dźwigni finansowej jest nadal na tyle wysoki, że wahania kursu walut mogą szybko doprowadzić do zakończenia prowadzenia inwestycji na rynku Forex ze stratą dla ich klientów. Działania KNF i jej urzędów były nakierowane na podniesienie standardów świadczenia usług i eliminowanie nieprawidłowości funkcjonowania krajowych firm inwestycyjnych. Tymczasem, usługi na rynku Forex są często oferowane przez Internet spoza granic Polski. Inwestor indywidualny łatwo może stać się klientem firmy zagranicznej, w której zakres ochrony jest niższy niż egzekwowany przez KNF od podmiotów krajowych, a dochodzenie praw klientów znacznie utrudnione. Część podmiotów zagranicznych oferowała usługi bez wymaganych zezwoleń i ściganie było utrudnione z uwagi na obowiązujące w Polsce przepisy karne. Przepisy dopuszczają oferowanie danej usługi finansowej klientom, którzy rozumieją jej charakter oraz posiadają niezbędną wiedzę i doświadczenie, aby ocenić związane z nią ryzyko. Urząd Komisji Nadzoru Finansowego weryfikował, czy krajowe firmy inwestycyjne przeprowadzały badanie odpowiedniości usług dla klientów, nie posiadał on jednak uprawnień, aby w pełni sprawdzić czy badanie było przeprowadzone rzetelnie, a klienci wypełniający ankiety nie byli poddawani manipulacjom.

Od kwietnia 2016 r. uprawnienia do weryfikacji prawidłowości działania firm inwestycyjnych w tym zakresie, w formule tzw. tajemniczego klienta, posiada prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, jednak nie korzystał z tych uprawnień do zakończenia kontroli w końcu października. KNF i UOKiK nie prowadziły bieżącego monitoringu reklam, co uzasadniały ograniczonymi zasobami kadrowymi i niewielką liczbą skarg, chociaż przekazy, zdaniem NIK, mają znaczący wpływ na pozyskiwanie nowych klientów przez firmy inwestycyjne. UKNF badał prawidłowość reklam *ex post* w trakcie kontroli przeprowadzanych w firmach inwestycyjnych. Wspomniana ochrona dotyczyła firm krajowych. Skala działalności Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz Rzecznika Finansowego były ograniczone przede wszystkim z uwagi na niewielką liczbę skarg kierowanych do tych instytucji przez uczestników rynku. Komisja Nadzoru Finansowego, Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz Rzecznik Finansowy nie przekazywali sobie pełnej informacji o stwierdzonych praktykach mogących stanowić naruszenie interesu klientów, co powodowało, że niektóre nieprawidłowości pozostawały bez reakcji stosownych organów.

Jako działanie nierzetelne, NIK oceniła przewlekłe reagowanie przez Ministerstwo Finansów na ryzyka związane z działalnością kantorów internetowych. Pomimo upływu ponad sześciu lat od zidentyfikowania niebezpieczeństw w działaniu tych podmiotów, nie zostały zakończone prace legislacyjne, których efektem było uchwalenie przepisów regulujących funkcjonowanie tych podmiotów. Prace nie zakończono, chociaż kwestia była przedmiotem, m.in. rekomendacji Komitetu Stabilności Finansowej po analizie działalności organów i instytucji państwowych w odniesieniu do spółki Amber Gold. Najwyższa Izba Kontroli w ubiegłym roku zwracała uwagę na luki w tym zakresie, badając kwestię przeciwdziałania praniu pieniędzy, ale wnioski sformułowane pod adresem ministra finansów nie zostały zrealizowane. W wyniku tego, monitoring działalności kantorów internetowych był ograniczony do jednorazowego badania wzorców umów i regulaminów przeprowadzonych przez UOKiK oraz weryfikacji przez Narodowy Bank Polski, czy kantory internetowe, reklamując swoją działalność, nie posługują się bezpodstawnie wizerunkiem NBP, jako podmiotu nadzorującego (choć nadzór nie był przez tę instytucję sprawowany). NBP kontroluje kantory stacjonarne, natomiast nie nadzoruje internetowych, z uwagi na braki w przepisach prawnych. NIK zwraca również uwagę, że dotychczas nie stworzono podstaw prawnych do monitorowania działalności podmiotów prowadzących giełdy kryptowalut. Tymczasem, jak już wspomniano, w 2016 r. doszło do incydentu w działalności jednej z giełd funkcjonujących w Polsce, wskazującego na zagrożenie bezpieczeństwa środków, które zostały jej powierzone. W wyniku kontroli zostały sformułowane wnioski o zmianę przepisów prawnych. NIK zaproponowała wprowadzenie zakazu reklamy instrumentów, jak oferowany na rynku Forex, skierowanych do polskich rezydentów. Został również sformułowany wniosek o zapewnienie skutecznego ścigania podmiotów oferujących usługi maklerskie bez zezwolenia, wobec podmiotów świadczących usługi zza granicy. Jest to istotny problem wymagający szybkiej interwencji ustawodawcy. Ponadto, NIK postulowała objęcie kantorów internetowych nadzorem organu państwowego, a także wprowadzenie regulacji w zakresie działania giełd walut wirtualnych. NIK sugerowała także zwiększenie realnej ochrony klientów instytucji finansowych poprzez aktywne wykorzystanie dostępnych rozwiązań w ramach już istniejącego porządku prawnego, czyli poprawę współpracy instytucji odpowiedzialnych za ochronę interesów klientów rynku finansowego, aktywne wykorzystanie przez prezesa UOKiK, najlepiej we współpracy z Urzędem Komisji Nadzoru Finansowego, uprawnienia określonego w art. 105ia ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów do kontroli firm inwestycyjnych w formule tzw. tajemniczego klienta. NIK wniosła także o prowadzenie przez UOKiK i UKNF systematycznego monitoringu reklam internetowych firm inwestycyjnych w celu wyeliminowania treści wprowadzających w błąd klientów, a także okresowe opracowywanie przez UKNF i kierowanie do opinii publicznej analiz produktów finansowych pod kątem zagrożeń dla nieprofesjonalnych uczestników rynku. Zdaniem NIK, systematyczna edukacja uczestników rynku finansowego jest nie mniej istotna, niż administracyjne oddziaływanie przez poszczególne instytucje publiczne na podmioty świadczące usługi na rynku finansowym.

**Wiceprezes NIK Ewa Polkowska:**

Panie przewodniczący, jeśli pan pozwoli, na koniec powiem kilka zdań o działaniach, które zostały podjęte przez podmioty objęte kontrolą po jej zakończeniu. Otrzymałyśmy informację, że w dniu 6 kwietnia 2017 r. przewodniczący Komisji Nadzoru Finansowego skierował do ministra finansów i rozwoju projekt nowelizacji ustawy o nadzorze nad rynkiem finansowym oraz niektórych innych ustaw. W projekcie są m.in. proponowane zmiany dotyczące blokowania stron internetowych podmiotów wpisanych na listę ostrzeżeń publicznych, w tym oferujących usługi na rynku Forex, oraz zmianę przepisu karnego zawartego w art. 178 tej ustawy, zwiększającą szanse na skuteczne ściganie podmiotów oferujących usługi bez zezwolenia. Odnotowaliśmy także informacje prasowe o deklarowanym przez prezesa UOKiK i Rzecznika Finansowego zintensyfikowaniu działań w zakresie ochrony nieprofesjonalnych uczestników rynku Forex. Naszym zdaniem, to jest pozytywny kierunek zmian, które powinny zwiększyć ochronę nieprofesjonalnych uczestników rynku walutowego. Dziękuję.

### **Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

Dziękuję. Przedstawiciele Ministerstwa Finansów nie wnieśli uwag, nie mieli żadnych zastrzeżeń do wyników kontroli. Jednocześnie, w informacji przedstawiono, że oczekuje się zmiana ustawowa i taki projekt już wpłynął. Proszę odnieść się do wyników kontroli i przedstawionej informacji. Bardzo proszę, panie ministrze.

### **Podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów Leszek Skiba:**

Rzeczywiście, to jest bardzo ważny raport, ponieważ ochrona praw nieprofesjonalnych uczestników rynku finansowego jest istotna. Wzmocnienie ochrony spowodowałoby, że rynek finansowy w Polsce i rynki kapitałowe rozwijałyby się w sposób stabilny i bezpieczny. Należy minimalizować niespodziewane sytuacje, w których nieprofesjonalne osoby, czyli zwykli obywatele, mogą wiele stracić poprzez asymetrię dostępu do informacji i nieodpowiednie regulacje niegwarantujące im bezpieczeństwa. Z tego powodu raport przyjmujemy z zainteresowaniem. Mamy świadomość zaniedbań związanych z niepojęmowaniem wystarczająco energicznych działań. Chcemy odpowiedzieć w czterech elementach, gdyż działania podjęte w ostatnim okresie idą w kierunku rekomendacji wskazanych przez NIK. Po pierwsze, jeśli chodzi o zakaz reklamy instrumentów OTC, czyli Forex, w dniu 28 kwietnia br. wejdzie w życie ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o zmianie ustawy o obrocie instrumentami finansowymi oraz niektórych innych ustaw, która uniemożliwi firmom inwestycyjnym prowadzenie marketingu bezpośredniego produktów rynku Forex przez podmioty trzecie. To jest odpowiedź na ten problem. Na rynku Forex, jak wskazano w raporcie NIK, znakomita większość nieprzygotowanych uczestników wiele traci. Istotnym jest, żeby złudzenie szybkich zysków nie było wspierane poprzez aktywność reklamową.

Jeśli chodzi o drugi element, czyli wprowadzenie, chcę potwierdzić słowa o zgłoszeniu przez UKNF projektu ustawy, który został w ostatnich dniach przekazany do Ministerstwa Finansów i będzie procedowany zgodnie z trybem legislacyjnym. W pełni współpracujemy z KNF w tym zakresie. To jest punkt dotyczący domen internetowych i możliwości ich blokowania przez przedsiębiorców telekomunikacyjnych. W punkcie trzecim, dotyczącym kantorów internetowych i nadzoru nad nimi, jest sześć latnie opóźnienie. Projekt ustawy dotyczący prawa dewizowego, opracowywany w Ministerstwie Finansów, jest prawie ukończony. Przewidujemy, że na przełomie drugiego i trzeciego kwartału zostanie przekazany do konsultacji. Mamy trochę kłopotu związanego z regulacjami, które pokrywają wiele różnych obszarów związanych z systemami płatniczymi. W związku z tym, prace zostały przyspieszone i wymagają rzetelnego spojrzenia na przepisy. Istotne jest, aby pracę skutecznie zakończyć na przełomie drugiego i czwartego kwartału. Projekt został już wpisany do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów. Przypominam, że znacząca część kantorów internetowych podlega regulacjom związanym z funkcjonowaniem instytucji, prowadzi działalność płatniczą i w tym zakresie podlega nadzorowi KNF. Brak jest nadzoru nad segmentem rynku mniejszych kantorów internetowych, które nie są instytucjami płatniczymi. W tym sensie projekt ustawy jest potrzebny, aby w pełni domknąć zakres regulacji tego rynku.

Jeśli chodzi o czwartą kwestię, tj. giełdy walut wirtualnych, najbardziej aktywną instytucją jest Ministerstwo Cyfryzacji, które w ramach Programu „Od papierowej do cyfrowej Polski” wspiera proces samoregulacji giełd wirtualnych. Mają one charakter globalny. Można powiedzieć, że rozwiązania regulacyjne mogą mieć ograniczony zakres. Najistotniejsze jest, aby nie ograniczyć rozwoju instrumentów innowacyjnych, a jednocześnie zabezpieczyć zwykłych obywateli, którzy korzystają z tych instrumentów. Współpracujemy z Ministerstwem Cyfryzacji jeśli chodzi o kierunek samoregulacji. Prowadzone są prace nad przyjęciem kanonu dobrych praktyk podmiotów rynku kryptowalutowego w Polsce. Przyglądamy się pracom legislacyjnym, które toczą się na poziomie Unii Europejskiej w odniesieniu do kryptowalut. To jest tematyka mająca wiele wymiarów i jednym z nich jest bezpieczeństwo nieprofesjonalnych uczestników. Prawdę mówiąc, nie można powiedzieć, że w szybkim tempie trzeba przyjąć legislację lekceważąc inne wymiary. W związku z tym, stale analizujemy kwestię z punktu widze-

nia rozwoju, a z drugiej strony bezpieczeństwa i praw nieprofesjonalnych uczestników rynku. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

Dziękuję. Poproszę przedstawiciela Komisji Nadzoru Finansowego o zabranie głosu. Tylko państwa uwagi dotyczące informacji nie różniły się zasadniczo od przedstawionych przez Najwyższą Izbę Kontroli. Projekt ustawy jest przyjęty do rozpatrywania. Czy chcą państwo jeszcze coś dodać?

**Zastępca przewodniczącego Komisji Nadzoru Finansowego Marcin Pachucki:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w imieniu KNF chcę podziękować Najwyższej Izbie Kontroli za dokonaną ocenę. Pomimo, że NIK nie skierowała do Komisji zaleceń pokontrolnych, gdyż oceniła prace relatywnie pozytywnie, Komisja nie czuje się w pełni komfortowo ze względu na działania na rynku Forex. NIK zwróciła uwagę, że Komisja podejmowała aktywne działania od 2011 r. zarówno na gruncie legislacyjnym, edukacyjnym jak i nadzorczym. Komisja była również pionierem na gruncie europejskim, chociażby w aspekcie wspomnianego minimalizowania dźwigni finansowej, stąd nadal są podejmowane przez nią działania. Dziękuję za postulaty, które NIK zgłosiła w ramach omawianej informacji. Zostają one nie tylko uwzględnione, ale podjęte przez Komisję czynności są w pełnej zbieżności, na co wskazuje NIK, postulując określone działania. Chcę jedynie powiedzieć o kwestiach, które były już wspomniane, ale wydają się istotne z naszej perspektywy. Nie ukrywam, że KNF wiąże z nimi bardzo duże nadzieje, związane z uzdrowieniem sytuacji na rynku Forex w kontekście podmiotów, które nie do końca rzetelnie mają swoje relacje umowne z klientami. Pan minister wspomniał, że 29 kwietnia wejdzie w życie przepis, który zobowiązuje firmy dokonujące działań marketingowych na rzecz zagranicznych, gdyż to jest największą bolączką rynku Forex. Firmy będą musiały mieć stosowne zezwolenie i być agentem firmy inwestycyjnej. To spowoduje, że będą podlegały nadzorowi KNF z pełnymi tego konsekwencjami. Przepisy rzeczywiście powstały w UKNF i zostały skierowane do Ministerstwa Finansów. Chcę również wspomnieć o ostatnich propozycjach przygotowanych w urzędzie, tj. lista ostrzeżeń publicznych, która jest już dobrze rozpoznawalną instytucją wśród obywateli polskich. Podmioty działające nielegalnie, naruszające przepisy, są wpisywane na listę ostrzeżeń. Propozycje idą także w kierunku, aby przepisy pozwalały wpisywać nazwy domen internetowych, tj. bezpośredniego kanału, poprzez który firmy inwestycyjne zwracają się do klientów, poza kanałem marketingowym, czyli agresywnym marketingiem. Wzorem ustawy hazardowej zaproponowaliśmy możliwość blokowania stron działających na serwerach zagranicznych, chociaż istnieje problem ze ściganiem takich przestępstw. Możliwość blokowania istotnie wpłynie na bezpieczeństwo klientów w obrocie na rynku Forex. Problem, który został także podniesiony przez panią prezes, w zakresie możliwości ścigania przestępstwa, dotyczy prowadzenia działalności bez zezwolenia. Jednak aspekt międzynarodowy utrudnia ściganie. Postulowaliśmy zmianę przepisów, które, mam nadzieję, wpłyną istotnie na możliwość skutecznego ścigania naruszeń przepisów karnych na rynku finansowym.

Jeśli chodzi o inne postulaty, zostaliśmy wezwani do tablicy w zakresie współpracy z rządem dotyczącej ochrony konkurencji i konsumentów. Rzeczywiście, współpraca nabrała ostatnio rumieńców i na bieżąco jest realizowana. Innym postulatem był aspekt monitorowania przekazów reklamowych. Oczywiście, firmy inwestycyjne nie mają obowiązku konsultowania kampanii reklamowych z Komisją Nadzoru Finansowego, przed rozpoczęciem działań. Jak zostało wspomniane w informacji, przekazy reklamowe są monitorowane w czynnościach kontrolnych, ale także stosowne zalecenia i rekomendacje zostały skierowane do firm inwestycyjnych. Chcę jeszcze powiedzieć, że dostrzegamy konieczność edukowania inwestorów, przekazywania im informacji, jakie ryzykowne produkty znajdują się na rynku Forex. Instrumenty pochodne są najbardziej ryzykownymi produktami finansowymi. Strona internetowa KNF ulegnie modyfikacji pod kątem większej przejrzystości w dostarczaniu informacji, łatwiejszego dostępu inwestorów do kluczowych danych, które będą im przekazywane. Komisja również mocno pochyła się nad aspektem współpracy z organami ścigania i wymiarem sprawiedliwości. W najbliższej przyszłości są zaplano-



wane trzy spotkania edukacyjne i szkolenia dla przedstawicieli instytucji. Oczywiście, również będą dotyczyły spraw rynku Forex. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

Dziękuję. Proszę przedstawiciela Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o zabranie głosu. Państwo zgłosili swoje uwagi do wyników kontroli i otrzymali opinię prezesa Kwiatkowskiego w związku ze swoim stanowiskiem. Bardzo proszę.

**Wiceprezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Dorota Karczewska:**

Dziękuję, panie przewodniczący. Od momentu wydania raportu, od okresu, kiedy był oceniany wiele spraw...

**Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

Proszę skupić się na kwestiach, czy przedstawiona opinia rozwiła państwa wątpliwości? Czy podtrzymujecie swoje uwagi? Jeżeli tak – jakie i dlaczego?

**Wiceprezes UOKiK Dorota Karczewska:**

Rzeczywiście, współpraca między KNF i Rzecznikiem Finansowym została zintensyfikowana. Raport NIK był cennym źródłem informacji. Dla nas ważnym elementem jest również intensyfikowanie współpracy transgranicznej w egzekwowaniu prawa konsumenckiego. Jak wskazuje NIK, niestety, transgraniczny i spekulacyjny charakter rynku zobowiązuje nas do tego. Nie ukrywam, że współpraca z organami ścigania będzie nieodzowna, aby gromadzić materiał dowodowy.

Panie przewodniczący, aby nie przedłużać, powiem, że Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów podjął działania władcze, prowadzi aktualnie trzy postępowania dotyczące rynku Forex. Postępowania są pokłosiem współpracy z KNF i Rzecznikiem Finansowym, natomiast istotny aspekt edukacyjny jest także realizowany przez nas. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, na państwa ręce złożę informację o ostatnich działaniach edukacyjnych UOKiK, które były skierowane do konsumentów.

**Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

Dziękuję. Pani prezes, czy były zasadnicze uwagi dotyczące ogólnego funkcjonowania w związku z problemem Narodowego Banku Polskiego? To była również jednostka kontrolowana.

**Wicedyrektor w NIK Jarosław Borowski:**

Kwestia Narodowego Banku Polskiego była specyficzna w ramach kontroli. Odnośnie do rynku Forex, Narodowy Bank Polski nie ma specjalnych kompetencji, poza ogólną oceną makroekonomiczną działania sektora kapitałowego. Jeśli chodzi o kwestie nadzorcze, posiada on kompetencje, ale do nadzoru nad kantorami stacjonarnymi. W ramach kontroli badaliśmy, czy w zakresie posiadanych uprawnień do nadzoru nad kantorami stacjonarnymi, monitoruje także działanie kantorów internetowych. Okazało się, że ze względu na braki w przepisach, które nie zostały dopracowane przez sześć lat, NBP nie zajmuje się tym, jedynie w zakresie ewentualnej podstawy prawnej. Część podmiotów oferujących wymianę walut przez Internet posiada również punkty stacjonarne. W związku z tym, istnieje możliwość, aby NBP przyjrzało się funkcjonowaniu tych podmiotów w całości. Jeśli chodzi o nadzór nad kantorami internetowymi, które nie posiadają swoich oddziałów stacjonarnych, takie działanie było wykluczone wedle prawa.

**Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

A Rzecznik Finansowy?

**Wicedyrektor w NIK Jarosław Borowski:**

Rzecznik Finansowy był badany, ale trzeba mieć na względzie, że to jest instytucja działająca od niedawna, de facto od 2015 r. Liczba spraw, które dotyczyły rynku Forex, również była ograniczona. Nie mieliśmy istotnych uwag do Rzecznika Finansowego. Wnioski dotyczyły, m.in. przekazania informacji, które nie zostały dostarczone do innych instytucji, w ramach współpracy między nimi. Przykładowo, jeden z podmiotów, na który została złożona skarga, prowadził działalność bez zezwolenia. Chodziło o to, żeby informacje były przekazywane do Komisji Nadzoru Finansowego.

**Wiceprezes NIK Ewa Polkowska:**

Panie przewodniczący, chcę powiedzieć jeszcze jedno zdanie. Żaden z podmiotów, do których wysłaliśmy wystąpienia pokontrolne, nie wniósł do nich zastrzeżeń. Oczywiście, dyskutowaliśmy z uczestnikami i mają to państwo odzwierciedlone w naszej informacji. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

Czy Komisja Nadzoru Finansowego proponuje w swoim projekcie rozwiązanie dotyczące kantorów internetowych?

**Zastępca przewodniczącego KNF Marcin Pachucki:**

Nie, nie proponujemy.

**Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

Ministerstwo Finansów?

**Podsekretarz stanu w MF Leszek Skiba:**

Jeśli chodzi o nadzór nad kantorami internetowymi, prace w Ministerstwie Finansów są tak kierowane, aby kwestią zajmował się Narodowy Bank Polski. Chodzi o uzupełnienie nadzoru nad kantorami stacjonarnymi i internetowymi.

**Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

Zdaniem państwa z NIK, kto może teraz kontrolować działalność kantorów internetowych? Czy Komisja Nadzoru Finansowego ma instrumenty, uprawnienia, żeby zajmować się tym?

**Wicedyrektor w NIK Jarosław Borowski:**

Naszym zdaniem, adresat, który został wspomniany, czyli Narodowy Bank Polski, jest odpowiedni, gdyż posiada zasoby. Pytanie, czy są one wystarczające i czy ma specjalistów, żeby prowadzić kontrole w tym zakresie? To są istotne kwestie związane z bezpieczeństwem.

**Wiceprezes NIK Ewa Polkowska:**

Pod tym względem na pewno będzie musiał podjąć współpracę z ministrem cyfryzacji, gdyż to jest także kwestia bezpieczeństwa informatycznego.

**Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

Ale powiedzieli państwo, że minister cyfryzacji wykazuje dużą aktywność w tych sprawach. Czyli nie ma projektu rozwiązania tego problemu?

**Wicedyrektor w NIK Jarosław Borowski:**

Wiemy o aktywności, która była związana z samoregulacją podmiotów działających na rynku walut wirtualnych. Niecały miesiąc temu, pod auspicjami Ministerstwa Cyfryzacji odbyła się konferencja, na której przedsiębiorcy przedstawiali projekt samoregulacji. Zawsze pojawia się pytanie, czy samoregulacja jest w stanie rozwiązać problem i zapobiec ewentualnie występującym nieprawidłowościom?

**Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

Dziękuję. Nie chcę wchodzić w szczegóły, dlatego, że merytoryczną jest Komisja Finansów Publicznych. Prowadzimy rozmowy w związku z przeprowadzoną kontrolą NIK i chcę mieć jasność, co do kluczowych elementów. Jeśli chodzi o UOKiK, jak państwo widzą rozwiązanie problemu dotyczącego kantorów internetowych?

**Wiceprezes UOKiK Dorota Karczewska:**

Panie przewodniczący, Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów ma horyzontalne uprawnienia i zawsze może podjąć działania, ale tylko pod kątem naruszenia zbiorowych interesów konsumentów i takie prace podejmowaliśmy, o czym świadczy raport NIK. Jeśli chodzi o kwestie regulacyjne, reglamentowanie, kontrolowanie, rejestrowanie tego typu działalności nie jest domeną UOKiK. Sprawujemy kontrolę *ex-post*. Rozumiem pytanie pana przewodniczącego o stworzenie systemu *ex-ante*.

### **Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

Proszę państwa, wyniki kontroli zostały przyjęte. Często są krytyczne, ale z dzisiaj przeprowadzonej dyskusji wynika, że jest zapowiedź lepszego i skuteczniejszego działania. Jeśli chodzi o rozwiązania ustawowe, nic nie zastąpi inicjatywy Ministerstwa Finansów. Natomiast, jeżeli chodzi o współpracę KNF i UOKiK musi być ona bieżąca i bardzo aktywna, nawet ofensywna, gdyż przy problemach konsumentów, nadużyciach, które mogą się zdarzyć przy stosowaniu dźwigni finansowych, należy zrobić wszystko, żeby problemy były rozwiązane przez nas, a nie przez kolejną komisję śledczą.

Kto chce jeszcze zabrać głos w tej sprawie? Czy są jakieś pytania, uwagi? Nie słyszę. Proponuję przyjąć do wiadomości informację NIK. Nie słyszę uwag ze strony państwa posłów. Dziękuję państwu.

Przystępujemy do omówienia drugiego punktu – rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego. Proszę przedstawiciela NIK o krótkie przedstawienie informacji.

### **Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Mieczysław Łuczak:**

Panie przewodniczący, Wysokie Prezydium, panie i panowie posłowie, dzisiaj prezentujemy wyniki kontroli „Dopuszczenie pojazdów do ruchu drogowego”. Kontrola była prowadzona z inicjatywy NIK, w wyniku oceny zagrożeń w tym zakresie i kontroli rozpoznawczej. Obecni są ze mną pan dyrektor Tomasz Emiljan, wicedyrektor Adam Bandosz, doradca Mariusz Rzycki i mój doradca pani Katarzyna Pachnowska. Panie przewodniczący, pozwoli pan, że rozpocznę niekonwencjonalnie. Przeglądy techniczne są źle prowadzone, setki tysięcy aut nie powinny być dopuszczone do ruchu drogowego, są zagrożeniem dla naszego zdrowia i życia. Okresowym, rocznym badaniu podlegają wszystkie pojazdy poruszające się po drogach publicznych. Niestety, w bardzo wielu przypadkach stacje diagnostyczne dopuszczają samochody do ruchu, chociaż nie powinny tego robić. To jest jeden urywek informacji prasowej. Następny jest bardziej mroźący krew w żyłach – 7 mln aut bez ważnych badań technicznych. Pod koniec 2016 r. średni wiek importowanych, używanych samochodów osobowych wyniósł 12 lat. Najpopularniejszy w Polsce jest rocznik 2005. To wszystkie informacje prasowe. Teraz przechodzę do *meritum*.

Celem naszej kontroli była ocena prawidłowości i skuteczności działań starostów, jako organów dopuszczających pojazdy do ruchu drogowego w zakresie: prawidłowości i rzetelności oraz nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów, wykonanymi w stacjach kontroli pojazdów, prawidłowości postępowań w sprawie wydawania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów, prawidłowości i rzetelności postępowań dotyczących zatrzymanych dowodów rejestracyjnych z powodu złego stanu technicznego pojazdów, poprawności rozpatrywania wniosków o wpis do rejestrów przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz prowadzenie akt rejestrowych, przygotowania organizacyjnokadrowe do sprawowania nadzoru nad SKP. Kontrola została przeprowadzona w okresie od 18 stycznia 2016 r. do 12 maja 2016 r. w 21 jednostkach, tj. 5 urzędach miast i 16 starostwach powiatowych oraz 63 stacjach diagnostycznych. Otrzymano informacje w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli, z 88 jednostek nieobjętych kontrolą, w tym właściwych miejscowo jednostkach terenowych, policji, Inspekcji Transportu Drogowego, prokuraturach, urzędach miar i urzędach dozoru technicznego. Kontrolę przeprowadził Departament Infrastruktury oraz pięć delegatur NIK, tj. Białystok, Kielce, Lublin, Olsztyn i Rzeszów. W kontroli uczestniczyła także policja, Inspekcja Transportu Drogowego oraz dozór techniczny. Chcę podziękować tym instytucjom za współdziałanie, gdyż wiele wniosły do naszej kontroli.

Badaniami objęliśmy okres od 2014 r. do marca 2016 r. Zwiększająca się w ostatnich latach liczba pojazdów, a w konsekwencji wzrost natężenia ruchu drogowego, przyczyniają się do zwiększenia zagrożenia bezpieczeństwa uczestników tego ruchu. W Polsce użytkowanych jest wiele pojazdów zaawansowanych wiekowo, które stwarzają szczególne zagrożenie dla ruchu. Blisko 60% aut jeżdżących po polskich drogach ma więcej niż 10 lat, a wraz z wiekiem pojazdu wzrasta jego usterkowość. Sukcesywnie zwiększająca się liczba eksploatowanych pojazdów wymusza konieczność zapewnienia sprawnie działającego systemu dopuszczenia pojazdów do ruchu drogowego. Brak skutecznego

nadzoru nad stanem technicznym pojazdów prowadzi do pogorszenia bezpieczeństwa i wzrostu negatywnych wpływów motoryzacji na otaczającą nas przyrodę.

Szanowni państwo, Najwyższa Izba Kontroli wielokrotnie zajmowała się problematyką bezpieczeństwa na drogach, wskazując, że jedną z istotnych przyczyn zagrożenia bezpieczeństwa dla ruchu drogowego jest nieprawidłowe prowadzenie badań technicznych. Pomimo formułowanych przez NIK wniosków w tym zakresie, nie wprowadzono do dnia dzisiejszego rozwiązań, które gwarantowałyby w możliwie wysokim stopniu, zapewnienie bezpieczeństwa dla ruchu drogowego. Wyniki kontroli wykazały, że ponad połowa skontrolowanych stacji diagnostycznych wykonała badania techniczne samochodów w niepełnym zakresie, na urządzeniach do tego nieprzystosowanych lub niespełniających wymagań. W rezultacie, do ruchu drogowego dopuszczono pojazdy, których stan techniczny nie został prawidłowo zweryfikowany. W znacznej mierze przyczynił się do tego niedostateczny i niekomplementarny nadzór starostów nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów i zatrudnionymi w nich diagnostami. Wyniki naszej kontroli wpisują się w proponowany, nowy projekt rządu, w prace nad ustawą w tym zakresie.

Panie przewodniczący, żeby nie przedłużać i nie powtarzać najważniejszych wyników kontroli, proszę o udzielenie głosu moim współpracownikom, którzy w sposób komplementarny przedstawiają przebieg i wyniki kontroli.

**Wicedyrektor Departamentu Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli Adam Bandoz:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, jak wspomniał pan prezes, system badania pojazdów w Polsce jest niewystarczający. Do najistotniejszych ustaleń stwierdzonych w kontroli, związanych z działaniem starostów, jako organów sprawujących nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, stwierdziliśmy, że starostowie nie wywiązywali się z obowiązku przeprowadzania kontroli co najmniej raz w roku. W ramach kontroli dokonywane są ustalenia dotyczące spełnienia przez stację kontroli pojazdów warunków lokalowych i wyposażenia, prawidłowości dokumentowania przebiegu działań, a przede wszystkim prawidłowości przeprowadzenia badań przez diagnostów. Stwierdziliśmy, że 19 z 21 starostów przeprowadzało kontrole stacji w okresach niezgodnych z przepisami lub nie były one w ogóle realizowane przez wiele lat. W istotny sposób wydłużało to działalność stacji kontroli pojazdów pozostawionych poza jakimkolwiek nadzorem. W trzech skontrolowanych starostwach, w latach 2014-2015, stwierdziliśmy, że nie przeprowadzono okresowych kontroli we wszystkich nadzorowanych stacjach. W pozostałych 16 starostwach, przez nas kontrolowanych, terminy były przekraczane nawet o siedem miesięcy. Należy również podkreślić, że starostowie nie korzystali z uprawnienia określonego w ustawie o swobodzie działalności gospodarczej, dotyczącego przeprowadzenia kontroli bez zawiadomienia, czyli w przypadkach przeciwdziałania w popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia oraz gdy jest to uzasadnione bezpośrednim zagrożeniem życia, zdrowia lub środowiska naturalnego, a takie przypadki stwierdziliśmy w naszej kontroli. Co więcej, w pięciu starostwach określono termin rozpoczęcia kontroli, a tego nie przewiduje ustawa o swobodzie działalności gospodarczej. Należy zwrócić uwagę, że w zawiadomionych stacjach kontroli pojazdów nie można było ocenić diagnostów, gdyż w dniu kontroli nie pojawił się żaden kierowca. W związku z tym, nie było przeprowadzanych żadnych badań. W takich przypadkach starostowie nie przeprowadzali powtórnych kontroli wobec braku pojazdów podczas planowych kontroli okresowych. Nie wykonano również powtórnych kontroli w stacjach, które dopuściły pojazdy do ruchu, chociaż ich stan techniczny został w niedługim czasie zakwestionowany przez policję, jak również w stacjach, w których stwierdzono nieprawidłowe wykonywanie badań przez diagnostów. Starostowie również nie prowadzili kompleksowych analiz prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów, dokumentowania ich przebiegu i nie wykorzystywali w tym celu prowadzonych przez SKP elektronicznych rejestrów badań.

W zakresie spełniania przez przedsiębiorców i prowadzonych przez nich stacji diagnostycznych warunków ustawowych do wykonywania badań technicznych pojazdów, nasza kontrola wykazała, że w 18 z 21 skontrolowanych starostwach nienależycie nad-

zorowano spełnienie wymagań w powyższym zakresie. W konsekwencji, nasza kontrola wykazała, że w 18 stacjach diagnostycznych, nadzorowanych przez 11 skontrolowanych starostów, dopuszczono do wykonywania badań w stacjach bez spełnienia ustawowego wymogu posiadania poświadczenia wydawanego przez dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, dokumentu stanowiącego spełnienie przez te stacje warunków lokalowych i wyposażenia do prowadzenia działalności. Stwierdziliśmy również przeprowadzenie badań z przekroczeniem nadanych uprawnień. Należy podkreślić, że w tych stacjach wykonano ok. 10 tys. badań technicznych pojazdów. Starostowie, pomimo istnienia obowiązku, w żadnym z powyższych przypadków nie wydali przedsiębiorcom decyzji zakazującej działalności w zakresie prowadzenia stacji diagnostycznych. Dopiero, w związku z ustaleniami naszej kontroli zapowiedzieli podjęcie działań w tym zakresie. Poza brakiem ważnych poświadczeń, przedsiębiorcy nie spełniali również wymogu posiadania przez stacje odpowiedniego wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych. W toku kontroli, po sprawdzeniu 63 stacji diagnostycznych, stwierdziliśmy, że w 2/3 skontrolowanych stacji, czyli 41, nie spełniono wszystkich wymagań do prowadzenia badań. Odnotowaliśmy, że w 27 stacjach wyposażenie kontrolno-pomiarowe było niesprawne lub niedopuszczone do użytkowania przez właściwe organy dozoru technicznego. W 21 stwierdziliśmy szereg braków w zakresie wymaganej dokumentacji. Trzeba zwrócić uwagę, że Główny Urząd Miar, corocznie przeprowadzając kontrolę w trzystu stacjach diagnostycznych, stwierdza również brak aktualnej legalizacji. Przykładowo, w 2015 r. było 44 takich przypadków.

Na uwagę zasługuje wykorzystywanie do badań niesprawnych lub niedopuszczonych do użytkowania przez właściwe organy dozoru urządzeń pomiarowych, służących do wykrywania usterek w najistotniejszych dla bezpieczeństwa układach pojazdów. Prezentowany slajd pokazuje, że w co 10 skontrolowanej SKP urządzenia, tj. analizator spalniczy, domomierz, nie były oddane do użytkowania. W co 15 SKP problem dotyczył urządzeń do pomiaru szczelności instalacji gazowej. W co 20 SKP urządzeń do kontroli układu hamulcowego, kierowniczego, geometrii pojazdu i oświetlenia. Podobna skala nieprawidłowości dotyczyła braku wykazów diagnostów, tabel opłat za badania, a także identyfikatorów pieczęci, a co najważniejsze, ich zabezpieczenia.

Ustaliliśmy, że jedynie w 2 na 21 starostw zadbano, aby w trakcie kontroli każdej ze SKP w latach 2014-2015 sprawdzono prawidłowość prowadzenia badań. W pozostałych 19 skontrolowanych urzędach, w przypadku niepodstawienia w toku kontroli pojazdu badań, o których wcześniej wspominałem, zamykano procesy kontrolne bez realizowania powyższego obowiązku, nie zarządzając kontroli uzupełniających. Również nie kwestionowano niezgodnego przeprowadzenia kontroli, w tym przy użyciu urządzeń kontrolno-pomiarowych niespełniających wymagań. W ramach naszej kontroli przeprowadzono bezpośrednie badanie czynności wykonywanych przez diagnostów podczas kontroli 51 pojazdów. Wykazaliśmy, że ponad połowę z nich, 29, zbadano nieprawidłowo. Diagnosty pomijali szereg czynności, do których zobowiązują ich przepisy lub niedokładnie je wykonywali. Używali przyrządów kontrolno-pomiarowych, nieposiadających stosownego dokumentu dopuszczenia do eksploatacji. Zwracamy uwagę, że pomimo niedociągnięć, aż 15 samochodów zostało dopuszczonych do ruchu. W trakcie kontroli stwierdzono również, że w przypadku 20 pojazdów nieprawidłowości dotyczyły poziomu emisji szkodliwych spalin, z tego 9 pojazdów zostało również dopuszczonych do ruchu. Na nieprawidłowe wykonywanie badań wskazywali również policjanci zaproszeni do naszej kontroli, o których wspominał pan prezes. Podczas kontroli pojazdów wyjeżdżających z SKP bezpośrednio po badaniu, ujawnili aż 17 przypadków dopuszczenia samochodów do ruchu, pomimo ich niesprawności lub w ogóle bez sprawdzenia stanu technicznego. Podkreślić należy, że kontrole zostały przeprowadzone jedynie w wybranych stacjach diagnostycznych, w określonych dniach i krótkim okresie. Nieprawidłowości stwierdzono również podczas przeprowadzonych w tych regionach kontroli rutynowych (na nasze zlecenie wykonywała policja). Ujawniono wówczas 165 przypadków użytkowania na drodze pojazdów z usterkami zagrażającymi bezpieczeństwu, które zostały dopuszczone do ruchu dzień lub kilka dni wcześniej. Należy podkreślić, że diagnosty, pomimo ujawnienia poważnych usterek dotyczących między innymi układu hamulcowego, kierowni-

czego, zawieszenia pojazdu, oświetlenia, nie realizowali obowiązku zatrzymania dowodu rejestracyjnego. Z kolei starostowie, wiedząc o tym, nie realizowali nałożonego na nich obowiązku dotyczącego cofnięcia uprawnień takim diagnostom.

Odnośnie do kontroli prawidłowości dokumentowania przebiegu badań przez diagnostów, ustaliliśmy, że 16 starostów nierzetelnie realizowało ten obowiązek. Należy stwierdzić, że pomimo udziału w kontrolach inspektorów NIK oraz powołanych specjalistów z Transportowego Dozoru Technicznego, przedstawiciele 15 starostów realizowali powyższy obowiązek nieprawidłowo i w ograniczonym zakresie.

Dla potwierdzenia ustaleń kontroli NIK przytaczamy wyniki badań przeprowadzone przez Transportowy Dozór Techniczny w ponad 2000 stacji kontroli pojazdów, które wykazują, że w prawie 60% stacji stwierdzono nieprawidłowości, zarówno w zakresie prawidłowego badania, jak i posiadania odpowiedniego sprzętu z ważnymi świadectwami realizacji. W 2/3 skontrolowanych starostw, tj. 14, ujawniliśmy nieprawidłowości w zakresie wydawania uprawnień dla diagnostów. W efekcie, z naruszeniem prawa, nadano uprawnienia 86 diagnostom. Osoby te nie posiadały odpowiedniego wykształcenia technicznego, nie odbyły udokumentowanego szkolenia i nie zdały stosownego egzaminu, a także nie posiadały udokumentowanej odpowiedniej praktyki zawodowej. Zwracamy na to szczególną uwagę, gdyż aż 75% z blisko 640 czynności badawczych, które przeprowadzają diagnosty, następuje w ramach oceny. Ocena wyników badań jest wydawana na podstawie własnego osądu w oparciu o posiadaną wiedzę i doświadczenie zawodowe. Ponad połowa skontrolowanych starostów nie cofała uprawnień diagnostom pomimo stwierdzenia nieprawidłowego przeprowadzenia badań, a także mimo zawiadomień od organów kontroli ruchu drogowego o nieprawidłowym przeprowadzeniu badań. Trzech spośród skontrolowanych starostów nie realizowało powyższego obowiązku, nawet wobec diagnostów skazanych w związku z wykonywaniem zawodu, w tym z orzeczonym zakazem wykonywania zawodu diagnosty.

**Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

Poprosimy o konkluzje.

**Wicedyrektor w NIK Adam Bandoz:**

Panie przewodniczący, wyniki kontroli pozwoliły nam na sformułowanie szeregu wniosków pokontrolnych, które chcemy zaproponować. Po pierwsze, wprowadzenie rozwiązania prawnego, stanowiącego podstawę utworzenia i funkcjonowania organu nadzoru i koordynującego działania starostw z zakresu objętego kontrolą, przy czym organ ten byłby odpowiedzialny za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych. Po drugie, obowiązku przedkładania przez przedsiębiorcę dokumentów poświadczających niekaralność zatrudnionych diagnostów. O wprowadzenie takiej regulacji NIK wnioskuje od 2009 r. Po trzecie, przeprowadzenie przez starostów okresowych analiz dotyczących zatrzymanych i przesłanych im dowodów rejestracyjnych. Po czwarte, określenia jednoznacznych i ujednoliconych wymagań w zakresie, m.in. szczegółowego dokonywania przebiegu kontroli w stacjach oraz jej wyników. Po piąte, uzupełnienia stosownego przepisu Prawo o ruchu drogowym, dotyczącego sytuacji skutkujących zatrzymaniem dowodu rejestracyjnego oraz wyeliminowania sytuacji polegającej na użytkowaniu pojazdów bez ważnych badań technicznych lub zaostrzeniu katalogu sankcji wobec właścicieli, którzy poruszają się takimi samochodami.

**Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:**

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, powiem jedno zdanie. W wyniku przekazanej do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa informacji, w odpowiedzi otrzymaliśmy od pana ministra Jerzego Szmita informację, którą pozwolę sobie zacytować „Uprzejmie informuję, że kwestie poruszane w uwagach końcowych, wnioskach zawartych w dokumencie, są przedmiotem regulacji aktualnie procedowanej ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, która znajduje się w toku uzgodnień międzyresortowych i konsultacji społecznych. Zawarte w wyżej wymienionej ustawie propozycje zmian przepisów dokonują radykalnych zmian w całym systemie badań technicznych pojazdów”. Oznacza to, że minister nie wniósł zastrzeżeń

do naszego wystąpienia pokontrolnego. Nasze wnioski i spostrzeżenia zostaną skonsultowane w proponowanej ustawie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

Sugerowałem skrócenie informacji, dlatego, że nie wzbudziła ona kontrowersji, nie zostały wniesione żadne zastrzeżenia, jeśli chodzi o ministerstwo. Teraz boję się, że w wyniku pana wypowiedzi przedstawiciele ministerstwa nie będą mieli już nic do powiedzenia. Mam jeszcze jedno pytanie, czy w czasie kontroli badano stacje, które sprawdzają pojazdy na gaz? Co zostało stwierdzone?

**Wicedyrektor w NIK Adam Bandosz:**

Panie przewodniczący, jeśli chodzi o instalacje gazowe, stwierdziliśmy również przypadki, że były one badane sprzętem, który nie posiadał stosownych certyfikatów. W tym zakresie także stwierdziliśmy nieprawidłowości.

**Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Bogdan Oleksiak:**

Wysoka Komisjo, panie przewodniczący, oczywiście potwierdzam, co przekazał pan prezes, że wnioski dotyczące kwestii poruszanych w informacji NIK znajdują odzwierciedlenie w aktualnie procedowanym przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa projekcie ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Jest to projekt wpisany w wykazie prac legislacyjnych rządu pod numerem UC65. Projekt znajduje się na etapie uzgodnień międzyresortowych, zakończyły się uzgodnienia publiczne. Mamy nadzieję, że zostanie on jeszcze w kwietniu przekazany do Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu, a następnie do Komitetu do Spraw Europejskich oraz Komitetu Stałego Rady Ministrów. Przedmiotowy projekt reguluje całokształt poruszonych zagadnień związanych z badaniami technicznymi, począwszy od wymagań dla kandydatów na diagnostów, zasad dopuszczenia do zawodu, systemu szkolenia diagnostów, dopuszczenia stacji kontroli pojazdów i nadzoru nad ich działalnością. Można dodać, że w procedowanym projekcie przewiduje się przeniesienie dotychczasowych kompetencji starostów, które były wskazane jako podmioty niespełniające wymagań, związanych z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów i powierzenie nadzoru dyrektorowi Transportowego Dozoru Drogowego, jako jednostce podległej ministrowi właściwemu do spraw transportu i organu, odpowiedzialnego za organizację i funkcjonowanie systemu badań technicznych pojazdów oraz sprawowanie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Wiąże się to z przeniesieniem na dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zadań, związanych również z wykonywaniem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, dawaniem uprawnień do przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, prowadzeniem centralnego rejestru przedsiębiorców, posiadających stacje kontroli pojazdów oraz diagnostów. Podsumowując, warto powiedzieć, że zawarte w procedowanym projekcie propozycje wychodzą naprzeciw wnioskowi zawartemu w raporcie NIK. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

Kto z państwa chce zabrać głos. Wiem, że są obecni przedstawiciele organizacji związanych z kontrolą pojazdów. Bardzo proszę, pan zgłaszał się jako pierwszy. Proszę o przedstawienie się.

**Dyrektor w Związku Powiatów Polskich Rudolf Borusiewicz:**

Rudolf Borusiewicz, Związek Powiatów Polskich. Aktywnie uczestniczymy w spotkaniach, mamy kontakt z dyrekcją transportu, zatem nie można zakwestionować stanu rzeczy. Natomiast, trzeba zwrócić uwagę, że badana grupa była celowa a nie reprezentatywna. Wobec tego, problem nie oddaje skali kraju, co nie zmienia faktu, że wykazane nieprawidłowości i stan rzeczy wymagają zmian. Pojawia się kwestia niedotrzymywania rocznych terminów. Zapis nie pokazywał, czy kontrola musi być przeprowadzona w okresie 12 miesięcy, czy raz do roku? Nie oznacza to, że jest dramatyczna różnica w wynikach kontroli.

Prace nad nowym kształtem ustawy trafią do Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu. W ramach jej prac, Związek Miast Polskich będzie chciał również przekazać swoje uwagi do przyjętych rozwiązań. Proponowaliśmy metodę uznaną w Niemczech związaną

z nalepkami o kontroli lub inne rozwiązania wynikające z pozytywnych doświadczeń odnośnie do zawieszania działalności. Przedstawiciele Związku Powiatów Polskich prze-  
kazują propozycje podczas prac Komisji. Dziękuję.

**Prezes 4 LPG Waldemar Hynda:**

Waldemar Hynda, jestem prezesem firmy 4LPG Sp. z o.o. Jesteśmy producentem urządzenia, które służy do badania szczelności układu zasilania gazem, chodzi głównie o badanie rozpisane w rozporządzeniu ministra w 2012 r., przyjęte przez nasze ustawodawstwo na wzór unijnego. Chodzi o szczegółowe warunki techniczne dopuszczenia do ruchu pojazdów zasilanych gazem. W wypowiedzi panów z NIK zwrócono uwagę, że pojazdy zasilane gazem nie są odpowiednio kontrolowane. Przede wszystkim nie ma odpowiedniego zakresu przeprowadzonych badań. W przeciągu kilku lat wykonywaliśmy badania pojazdów, które wyjeżdżały ze stacji diagnostycznych. Przebadaliśmy ok. 200 pojazdów, tylko 3 z nich nadawały się do ruchu zgodnie z rozporządzeniem. 20 pojazdów wymagało korekty układu zasilania (należało odpowiednio przekręcić uszczelki) – nikt nie przeprowadzał tych badań. W całej Polsce żadna stacja nie prowadzi w tym zakresie żadnych badań. Prowadziliśmy rozmowy z dyrekcją Transportowego Dozoru Technicznego. Byliśmy obecni na wielu konferencjach związanych ze stacjami kontroli pojazdów, wypowiedzi przedstawicieli TDT były skandaliczne, gdyż naigrywano się z egzekucji prawa. Świadczy to o przyzwoleniu na poświadczanie nieprawdy przez diagnostów. W sytuacji, kiedy jest przyzwolenie z góry, diagnosty podpisują dokumenty nie wykonując badań. Prowadziliśmy analizy od 2014 r. do końca 2015 r. Początkowo wybieraliśmy dowolne pojazdy, nie wiedząc, czy mają badania, czy nie, ale później skupiliśmy się na samochodach wyjeżdżających ze stacji diagnostycznej.

**Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

Na jakich zasadach przeprowadzaliście badania?

**Prezes 4 LPG Waldemar Hynda:**

Zapraszaliśmy osoby wyjeżdżające ze stacji po skontrolowaniu pojazdu z wbitym w dowódzie poświadczeniem, że pojazd jest dopuszczony do ruchu. Zapraszaliśmy do siebie i dokonywaliśmy badania. Niestety, nie możemy udostępnić listy osób, gdyż nikt się na to nie zgodził. Mamy w swojej bazie jedynie numery rejestracyjne pojazdów. Badania przeprowadziliśmy na terenie dwóch województw – zachodniopomorskiego i pomorskiego, w 20 stacjach kontroli pojazdów. To świadczy, że badań nikt nie przeprowadza. Na ręce przewodniczącego złożyłem dokumentację pokazującą, jak duże zagrożenie stanowią pojazdy zasilane gazem. W 2014 r. miał miejsce wypadek, gdy diagnosty weszli do kanału, pod pojazd zasilany gazem, w czasie dotykania czujnikiem, detektorem do badania gazu. Stacje posiadają tylko takie czujniki, natomiast nie badają szczelności układu, aby gaz nie dostawał się do kabiny samochodu. W większości zbadanych pojazdów gaz zalegał pod dywanikami w kabinie i bagażniku. Gaz LPG ma właściwość, że nie ulatnia się, ale zostaje we wnętrzu. Właściciele pojazdów byli przerażeni, kiedy pokazaliśmy im na czujniku, detektorze, gdzie zalega gaz. Na szczęście, większość z nich nie paliła papierosów – skończyłoby się to tragedią. Natomiast, wypadek na stacji kontroli pojazdów w Zabrze był rzeczywisty – przeskok iskry spowodował wybuch pojazdu nad diagnostą, który znajdował się w kanale. Dwóch diagnostów wylądowało w szpitalu. Kiedy próbowaliśmy nagłośnić sprawę, zniknęła ona szybko z mediów, nawet z Internetu. Jako firma i fundacja chcemy wnieść do rozporządzenia ministra, aby na wyposażeniu stacji kontroli pojazdów pojawiło się urządzenie do badania szczelności układu zasilania gazem. Rozporządzenie narzuca wykonanie takiego badania, natomiast lista urządzeń pochodzi z roku 2006, a rozporządzenie weszło w życie w 2012 r. Lista nie jest uzupełniona. Większość inspektorów TDT twierdzi, że skoro urządzenie nie widnieje na liście, nie trzeba wykonywać badania. Lista urządzeń jest otwarta i to powinno być w jakiś sposób respektowane.

**Dyrektor w Transportowym Dozorze Technicznym Jan Urbanowicz:**

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, Transportowy Dozór Techniczny został wywołany do tablicy, chcę sprostować kilka kwestii. Z szanownym przedmówcą roz-



mawialiśmy kilka lat temu na ten temat i wyraźnie stwierdziliśmy, że TDT nie może lobbować urzędów, których pan jest producentem. Zgodnie z całą procedurą czynności wykonywanych przez diagnostę na stacji kontroli pojazdów, w rozporządzeniu zostały wymienione urządzenia, które do tego służą. W związku z tym, diagnosta wykonujący kontrolę pojazdów spełniają wymagania tych przepisów. Znam to urządzenie, gdyż pan je nam przedstawiał. Jest ono skomplikowane i na stacji kontroli pojazdów może mieć zastosowanie. Według nas, wydłużyłoby to czas wykonywania badań, ale polepszyło bezpieczeństwo. Podobne urządzenia na pewno są potrzebne w zakładach, które montują instalację gazową i tam są niezbędne. Natomiast, to jest całkiem inny problem. Rozumiem, że pan produkuje i lobbuje te urządzenia, natomiast obecnie obowiązujące zapisy niestety takich przyrządów nie wymagają. Chcę wyraźnie powiedzieć, że TDT nigdy nie wykonywał gestów nieprzyjaźni w stosunku do państwa firmy, tylko wyraźnie mówił, że nie może lobbować państwa urzędnika. To jest podstawowy problem. Natomiast, powinno być ono na wyposażeniu w zakładach montujących instalację.

Chcę przy okazji podziękować przedstawicielom Najwyższej Izby Kontroli za kontrolę i trafną diagnozę nieprawidłowości. Chcę również powiedzieć, że to jest próbka stacji kontroli pojazdów, które zostały objęte kontrolą, natomiast codziennie spotykamy się w całej Polsce z podobnymi sytuacjami i problemami. Jak powiedział dyrektor Oleksiak, jeżeli zostanie na nas nałożony obowiązek przez Sejm, będziemy odpowiedzialni za wykonywanie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Dołożymy wszelkich starań, żeby bezpieczeństwo na drogach zostało zachowane.

#### **Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów Adam Małyszko:**

Adam Małyszko, prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów. Jesteśmy firmą, która kończy życie techniczne pojazdów. Często samochody z ważnym badaniem technicznym trafiają do nas, a stan techniczny jest dokładnie, jak opisuje raport NIK. Potwierdzamy to. Chcę powiedzieć, że nie tylko stan techniczny jest źle badany, ale również stan dokumentów. Nasze zadania wynikające z ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, polegają na sprawozdawczości do Komisji Europejskiej poprzez Ministerstwo Środowiska. Potrzebne nam są dane o masie własnej. Często w dowodzie rejestracyjnym brakuje takich informacji. Tym samym, diagnosta potwierdza przegląd techniczny, w którym dane są nieprawidłowe lub ich nie ma. Przegląd techniczny nie powinien być, mówiąc kolokwialnie, podbity w takim przypadku. Trafiają do nas samochody z wadą w dokumentach, a przeglądów jest 8, 10 lub 15 w ciągu życia technicznego pojazdu.

Chcę również odnieść się do słów pana prezesa NIK, który powiedział, że 7 mln pojazdów, według doniesień prasowych, jeździ bez badań technicznych. Niesamowity bałagan w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców powoduje, że mamy ponad 32 mln pojazdów, w tym ok. 16 mln bez badań technicznych. Statystycznie, ok. 14-15 mln pojazdów aktualnie nie posiada badań i ok. 13 mln nie jest ubezpieczonych. Dopiero uporządkowanie bazy pokaże nam obraz, jaki stary mamy park samochodów, jakie pojazdy są dopuszczone do ruchu i które są ubezpieczone. Nie chodzi o wyczyszczenie bazy, gdyż można to w każdej chwili zrobić, ale problemem jest, iż w ciągu roku ok. 700 tys. wynosi przyrost do rejestru martwych dusz, czyli samochodów zdemontowanych w szarej strefie. W ciągu roku sprowadzamy do kraju ok. 1 mln używanych samochodów w średnim wieku ok. 12 lat, natomiast kupujemy auta w Polsce w wieku 14,1 lat, czyli rynek wewnętrzny działa na zasadach starszych pojazdów. W ciągu roku 1 mln jest kasowanych i 1 mln używanych dopuszcza się do ruchu. Natomiast, według danych tylko 400 tys. trafia do legalnych stacji demontażu, a 700-800 tys. do szarej strefy. To powoduje, że co roku mamy przyrost ok. 700-800 tys. samochodów tzw. martwych dusz. One zaniżają średni wiek. Proszę w raporcie zwrócić uwagę na fakt: statystycznie, średni wiek pojazdów – 19 lat, średni wiek pojazdów posiadających badania techniczne – 13 lat. To pokazuje, że nie mamy tak starego parku samochodów, natomiast dane statystyczne w CEPiK wymagają uporządkowania. Dziękuję.

**Wiceprezes StowarzyszeniaKomisow.pl Maciej Szymajda:**

Generalnie, zgadzamy się, że należy uszczelnić system badania pojazdów w Polsce, ale większość niedociągnięć usunie zmiana ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wdrażająca dyrektywę unijną 45UE. Nawiązując do wypowiedzi pana prezesa NIK, bardzo dobrze, że zacytował pan urywki prasowe na początku swojej wypowiedzi. Nie wzięły się one znikąd. Wszystkie pochodzą z notatki, która była w informacji prasowej zamieszczonej na stronie internetowej NIK w dniu 4 kwietnia. Chcemy zdecydowanie zaprotestować przeciwko takiemu podejściu i jednoznaczemu identyfikowaniu problemu przeglądów technicznych pojazdów w Polsce z rosnącym importem używanych aut. Chcemy zauważyć, jak stwierdził pan prezes Małyшко, że samochody sprowadzane do Polski są średnio 2, 3 lata młodsze, niż sprzedawane na rynku wewnętrznym i przerejestrowywane w kraju. Mimo że sprowadzamy samochody starsze niż 10 lat, odmładzamy park maszyn w Polsce. Generalnie, jak wcześniej stwierdzono, Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców jest nieadekwatnym źródłem informacji. Każdy może podać dowolną liczbę pojazdów zarejestrowanych w Polsce i tak samo będzie nietrafna. Nie można jednoznacznie powiedzieć ile samochodów jeździ po drogach w Polsce, a ile jest tzw. martwych dusz, które nie istnieją od lat. Chcemy zwrócić uwagę, że w większości samochody są sprowadzane z Niemiec. Jak stwierdził raport NIK, w Niemczech system technicznego badania pojazdów jest szczelniejszy niż w Polsce. 48% samochodów przyjeżdżających na przegląd ma usterki, które są wykazywane. W Polsce nie ma praktycznie żadnych. Jest to spowodowane wieloma względami, np. znajomy na stacji nie podbije w dowodzie rejestracyjnym przeglądu, ale nie skasuje pieniędzy. Ten problem rozwiąże wprowadzenie ustawy, gdyż jest w niej mowa, że za przegląd będzie się płaciło przed badaniem, a nie po. Faktem jest, że samochody przyjeżdżające z zagranicy są lepiej zbadane i w lepszym stanie niż jeżdżące po polskich drogach. Pytanie do pana prezesa NIK, czy w państwa badaniach samochody były rozdzielone na krajowe i zagraniczne oraz zbadane przed pierwszą rejestracją pojazdów w Polsce? Wśród 17 pojazdów, które zostały ujawnione przez policję na drogach, o czym jest mowa na 37 stronie raportu, ile było samochodów świeżo sprowadzonych, a ile aut wcześniej zarejestrowanych w kraju?

**Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:**

Szanowny panie, Najwyższa Izba Kontroli nie jest instytucją, która zakłada hipotezy lub lobbuje, jak pan przypuszcza. Stwierdzamy fakty w oparciu o wykonane badania. Na ich podstawie opisaliśmy zdarzenia, które przedstawiliśmy w informacji. Ponadto, nie badaliśmy stanu pojazdów, ale starostów pod względem nadzoru nad stacjami, a dalsze efekty badań to wyniki ocen stacji diagnostycznych. Mówiłem o pojazdach i to był cytat. Specjalnie powiedziałem na początku, że zacznę wypowiedź niekonwencjonalnie. Zacytowałem wypowiedzi medialne, które zostały opublikowane na bazie naszych informacji. Podkreślam, to była wypowiedź medialna, a nie Najwyższej Izby Kontroli. Dziękuję.

**Wiceprezes StowarzyszeniaKomisow.pl Maciej Szymajda:**

*Ad vocem*, mam przed sobą otwartą stronę raportu NIK. Zacytuję drugie zdanie tekstu, chodzi o samochody niedopuszczone do ruchu: „sprzyja temu rosnący import coraz starszych samochodów z Zachodniej Europy”. Czy to nie jest wykładnia, jak media mają traktować temat?

**Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:**

Nie będę z panem dyskutował, gdyż to jest lobbowanie i polemika. Stwierdziliśmy fakty. Bezsporne jest, że używany samochód nie jest w lepszym stanie technicznym niż nowy. Panie przewodniczący, proponuję zamknąć dyskusję.

**Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

Rzeczywiście, przedmiotem kontroli było działanie stacji kontroli pojazdów. Niemniej jednak, dopuściłem do dyskusji, wysłuchaliśmy uwag, gdyż niewątpliwie wiązały się z raportem. Natomiast, będą one zgłaszane na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, kiedy odbędą się prace nad nowym projektem ustawy. Myślę, że przedstawiciele ministerstwa będą brali pod uwagę usłyszane wypowiedzi. Państwo generalnie zgadzają się z infor-

macją NIK i było to podkreślone we wszystkich wystąpieniach. Bardzo proszę, pan poseł Ryszard Wilczyński.

**Poseł Ryszard Wilczyński (PO):**

Nie ulega wątpliwości, że istnieje problem. Mamy do czynienia z sytuacją masowego potwierdzania nieprawdy. Prawdą jest, że ministerstwo szykuje zmiany, ale obawiam się, że brak współpracy z samorządami nie rozwiąże tego problemu. Czy dobrze usłyszałem, że Transportowy Dozór Techniczny ma przejąć to zadanie? Ile osób obecnie liczy wasza służba w Polsce? 350, czyli tyle, ile jest powiatów. Gratuluję pomysłu. Wywróćcie wszystko do góry nogami i będzie jeszcze gorzej niż teraz. Rozumiem, że problem może być rozwiązywany przez służbę, ale razem z samorządem. Wtedy możemy osiągnąć wynik. Dodatkowo trzeba się zastanowić, jaka jest geneza problemu. Przypuszczalnie są dwie wspólne kwestie. Po pierwsze, starostowie nie mieli odpowiednich narzędzi, po drugie, nie byli zainteresowani ze względu na finanse. Trzeba się zastanowić, co zrobić, żeby obydwie kwestie szły w parze – narzędzia plus zainteresowanie finansowe. Nie jesteśmy w stanie szybko wyeliminować potwierdzania nieprawdy, ale możemy usunąć niesprawne pojazdy. Ile samochodów z silnikiem diesla jeździ z wyciętym katalizatorem cząsteczek stałych? Co najmniej setki tysięcy. Czy nie można ich wyłapać na drogach? A policja może jeździć tylko z jednym rodzajem urządzenia, z alkomatem? Czy przedstawiciele Inspekcji Nadzoru Drogowego nie mogą mieć odpowiedniego narzędzia? Jeżdżenie niesprawnym wozem powinno drogo kosztować obywatela, który zdecydował się na wycięcie filtra cząstek stałych. Przez cały rok mówimy o smogu. Doprowadźmy do sytuacji, żeby powiatowi opłacało się posiadać dobrą stację diagnostyczną. To jest rozwiązanie. Natomiast, wasze rozwiązanie jest, przepraszam za wyrażenie, na ruski sposób – gdy boli głowa, to się ją odcina.

Panie przewodniczący, przepraszam, że muszę opuścić posiedzenie Komisji. Późno udziela pan głosu posłom, więc niestety nie mogę wysłuchać odpowiedzi. Życzę dobrej pracy wspólnie z Komisją Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Nie spieszmy się, zróbmy dobry projekt, który pogodzi interesy. Starostów jest tylu, ile osób pracuje w służbie. Szukałem w Internecie wiadomości o TDT i pojawiła się informacja NIK z 2016 r.: „Transport Dozoru Technicznego nie działa sprawnie”. Dziękuję.

**Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:**

*Ad vocem* dwa słowa, żeby pan poseł nie wychodził z sali bez informacji. Szósty wniosek: „rozważenie możliwości wprowadzenia rozwiązania prawnego stanowiącego podstawę utworzenia i funkcjonowania organu nadzorującego i koordynującego działania starostów z zakresu nadawania uprawnień diagnosty, udzielania przedsiębiorcom uprawnień do prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz nadzoru nad tymi stacjami”. Inspekcja ma nadzorować, a nie prowadzić całość spraw. Nawet w aktualnych zapisach jest, że Transportowy Dozór Techniczny, jeżeli starostowie podpisali porozumienia, nadzoruje i prowadzi działania w tym zakresie. Następnie, „rozważenie (w porozumieniu z ministrem rozwoju i finansów) możliwości doposażania wojewódzkich inspekcji transportu drogowego w Mobilne Stacje Kontroli Pojazdów”. Konsumujemy kolejne wnioski. Szanowni państwo, tutaj nie ma nic rozbieżnego. Mamy jeden cel – bezpieczeństwo na drogach.

**Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Jakub Faryś:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w obecnym gronie osób dyskutujemy o tym problemie od kilkunastu lat. Poprzedni raport Najwyższej Izby Kontroli sprzed kilku lat był dokładnie taki sam. Nic się nie wydarzyło. Tajemnicą poliszynela jest, że łatwo zdobyć pieczętkę w dowodzie. Od lat nic się nie zmieniło. Według kilku niezależnych badań wypadki drogowe w Polsce kosztują obywateli 30 – 40 mld zł. Mówimy o kosztach bezpośrednich, społecznych i utraconych. Weźmy pod uwagę, że według oficjalnych statystyk krajów europejskich, 7 – 10% pośrednich przyczyn w wypadkach stanowi zły stan techniczny pojazdu. W Polsce jest 1%, według oficjalnych statystyk. Czary? Cuda? Nie. W Polsce podaje się jako jedyną, pierwszą przyczynę wypadków. To są statystyki policyjne. Jeżeli przyjmiemy średnią europejską, mniej więcej 3 mld zł (10% z kwoty 30 mld zł) kosztują nas wypadki, w których pośrednią lub bezpośrednią przyczyną

był zły stan techniczny pojazdów. Jeśli podzielimy tę liczbę przez trzy – wychodzi 1 mld. To jest połowa wpływów z akcyzy z wszystkich samochodów. Obecnie doszliśmy do etapu, że dzięki wysiłkom Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Transportowego Dozoru Technicznego przepisy mogą szybko zostać wprowadzone. Nie zgadzam się z tezą pana ze Związku Miast Polskich, że starostowie prawie nie sprawują nadzoru nad SKP (część z nich na pewno sprawuje). To jest wynik kontroli, o której mówił pan prezes, ale również sprzed 4-5 lat, kiedy efekty były prawie identyczne. Nie mówimy o 5 lub 7%, ale o 60% złych badań, więc ogromnej skali.

*Ad vocem* wypowiedzi pana posła, w Holandii jest system, że jeśli po przeprowadzonym badaniu technicznym, w ciągu godziny stosowna służba zadzwoni do osoby realizującej badanie, musi poddać się ponownej kontroli, przeprowadzonej przez wyspecjalizowaną służbę. Ktoś musi za to zapłacić, ale konsekwencją przeprowadzenia powtórnej kontroli z negatywnym wynikiem jest utrata uprawnień diagnosty przynajmniej na pięć lat lub na zawsze. A bardzo poważne konsekwencje są dla właściciela stacji kontroli pojazdów. Można to zrobić. Jeżeli jedna, druga, piąta lub dziesiąta stacja, spośród 3500, zostanie zamknięta na skutek kontroli, natychmiast pozostałe 2, 3 tys. zaczną działać poprawnie. Nie trzeba wydawać miliardów złotych ze Skarbu Państwa, ale tylko chcieć.

Jak powiedziałem, wydaje się, że ustawa w dużym stopniu powinna rozwiązywać problem. Prośba do państwa posłów, żeby przyłożyć jak największą wagę do ustawy, aby jak najszybciej weszła ona w życie i poprawiła stan pojazdów na drodze.

**Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

Czy pan zgadza się z wynikami przedstawionymi w informacji Najwyższej Izby Kontroli? Dobrze. Pani przewodnicząca, bardzo proszę.

**Poseł Elżbieta Sępień (N):**

Dziękuję za raport. Rzeczywiście dotyka on wielu kwestii, które budzą zastrzeżenia. Pozwoliłam sobie w ubiegłym tygodniu spotkać się z grupą diagnostów i zadzwoniłam do przedstawicieli samorządów. Chcę potwierdzić, że głównym problemem, według diagnostów, jest brak nadzoru ze strony starostw powiatowych, natomiast nie mają one odpowiednich osób i przepisów pozwalających na egzekwowanie czynionych zaniechań. Stąd, potwierdzam, co zostało przez pana powiedziane, że szybko wprowadzone zmiany będą na pewno skutkowały niższymi kosztami dla państwa i mniejszą liczbą wypadków. Możemy często rozmawiać na temat motoryzacji, ale podstawowa kwestia to prewencja i bezpieczne samochody na drogach. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):**

Dziękuję. Proszę państwa, nie było zasadniczych uwag do informacji przedstawionej przez NIK, więc proponuję, żeby Komisja ją przyjęła. Proszę przedstawicieli ministerstwa o przekazanie zgłoszonych uwag panu ministrowi i kolegom. Proszę zastanowić się nad ich wykorzystaniem przy pracach nad nową ustawą, żeby sytuacja już się nie powtarzała. Jeśli słyszymy konkluzję, że kilka lat temu raport NIK zawierał właściwie identyczne wnioski, mówiące, iż na stacjach diagnostycznych źle się dzieje, powinniśmy dążyć, żeby nie było podobnych sytuacji i nastąpiła poprawa. Proszę o informację pisemną, w jaki sposób zamierza państwo rozwiązać problem związany z badaniem instalacji gazowej. O to prosił pan poseł Strzałkowski, członek naszej Komisji, który złożył pismo w tej sprawie. Chcę mu odpowiedzieć na to pytanie, tym bardziej, że w informacji NIK jest wskazane, iż badania związane z instalacją gazową są dalekie od poprawności.

Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie Komisji.