

IX kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **KOMISJI DO SPRAW
KONTROLI PAŃSTWOWEJ
(NR 37)
z dnia 19 stycznia 2021 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Kontroli Państwowej (nr 37)

19 stycznia 2021 r.

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

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli systemu monitorowania przewozu towarów akcyzowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Edward Komorowski** dyrektor Departamentu Zwalczenia Przemocności Ekonomicznej Ministerstwa Finansów wraz ze współpracownikami, **Stanisław Jarosz** dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Bartold** dyrektor Biura Prawnego oraz **Mariusz Kurczyński** dyrektor Biura Nadzoru Inspekcyjnego w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami.

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

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Witam państwa ponownie. Bardzo proszę państwa posłów, którzy uczestniczą w dzisiejszym posiedzeniu, o potwierdzenie swojej obecności i naciśnięcie dowolnego przycisku. Proszę o podanie, ilu posłów uczestniczy w posiedzeniu. Dwunastu? Dobrze. Stwierdzam kworum.

Przystępujemy do realizacji porządku obrad. Proszę państwa, na tym posiedzeniu Komisji mamy rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli systemu monitorowania przewozu towarów akcyzowych. Witam przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli z panem dyrektorem Stanisławem Jaroszem oraz panią Barbarą Sytą. Pozostali goście uczestniczą zdalnie w dzisiejszym posiedzeniu. Są to przede wszystkim przedstawiciele Ministerstwa Finansów, Policji, Straży Granicznej, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Witam państwa na posiedzeniu Komisji.

Proszę o wyświetlenie kworum.

Proszę pana dyrektora o przedstawienie informacji.

Dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów Najwyższej Izby Kontroli Stanisław Jarosz:

Moje nazwisko Stanisław Jarosz. Jestem dyrektorem Departamentu Budżetu i Finansów. Jest tutaj pani doradca prawny Barbara Syta. Ten departament przeprowadził kontrolę systemu monitorowania przewozu towarów akcyzowych. Badaliśmy ten obszar w ramach kontroli planowej w okresie od października 2019 do 14 lutego 2020 r. System monitorowania przewozu towarów akcyzowych obejmuje gromadzenie i przetwarzanie danych o przewozie towarów z zastosowaniem SENT, czyli Systemu Elektronicznego Nadzoru Transportu, oraz kontrolę realizacji obowiązków wynikających z ustawy o monitorowaniu przewozów realizowanej przez różne służby – między innymi GITD, Policję, Straż Graniczną, Krajową Administrację Skarbową. Koordynatorem był Departament Budżetu i Finansów.

Przeprowadziliśmy kontrolę w Ministerstwie Finansów, w Mazowieckim Urzędzie Celno-Skarbowym, w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego i Mazowieckim Inspektoracie Transportu Drogowego w Radomiu. Ponadto w kontroli uczestniczyły delegatury z Zielonej Góry, Białegostoku, Lublina, Rzeszowa, Krakowa i Olsztyna. Przeprowadziły one odpowiednią kontrolę w urzędach celno-skarbowych i wojewódzkich

inspektoratach transportu drogowego. A delegatura w Zielonej Górze – w Izbie Administracji Skarbowej w Zielonej Górze, która pełni specjalną rolę w tym systemie.

Jeśli chodzi o oceny – badaliśmy ten okres od powołania tego systemu, czyli od początku marca 2017 r., właściwie do końca 2019 r. Pozytywnie oceniliśmy działalność Komendy Głównej Straży Granicznej i Izby Administracji Skarbowej w Zielonej Górze. Negatywnie – Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Pozostałych 14 kontrolowanych podmiotów, w tym MF, otrzymało oceny opisowe. W trakcie kontroli badaliśmy funkcjonowanie systemu monitorowania przewozów w obszarach istotnych z punktu widzenia założeń tej kontroli.

W każdej z jednostek zbadaliśmy przygotowanie podległych jednostek do realizacji zadań wynikających z ustawy. W ramach badania kontrolowaliśmy także działania szefa KAS w zakresie zapewnienia gotowości podległych mu jednostek do współpracy z innymi służbami. Powiązania te odbywały się na zasadzie porozumienia. Badano również działania Głównego Inspektora Transportu Drogowego, wojewódzkich inspektorów, komendanta głównego Policji – w zakresie zapewnienia gotowości podległych jednostek do współpracy z organami Krajowej Administracji Skarbowej w zakresie wykonywania kontroli przewozów.

Ponadto w Ministerstwie Finansów kontrolowaliśmy działalność ministra w zakresie przygotowania systemu SENT do rejestracji zgłoszeń oraz systemu SENT-GEO do monitorowania przewozu towarów. Zielona Góra, jak już wspomniałem, specjalną rolę wykonuje w przypadku, kiedy niedostępny jest rejestr zgłoszeń. Wtedy rolę tę przejmuje Izba Administracji Skarbowej w Zielonej Górze. Przyjmuje zgłoszenia.

Jeśli chodzi o realizację zadań wynikających z ustawy, badaliśmy przygotowanie wszystkich jednostek, a następnie to, jak te zadania były realizowane, jak się zachowywał szef Krajowej Administracji Skarbowej i podległe mu służby, jak reagowały jednostki wyznaczone w systemie, jak traktowały obowiązki wynikające z przepisów prawa te jednostki, które poza Krajową Administracją Skarbową były zobowiązane do kontroli przewozów dokonywanych w systemie SENT. Geneza utworzenia systemu SENT wiąże się z pracami służby celnej i administracji skarbowej, które prowadziły kontrole na głównych szlakach komunikacyjnych i realizowały operacje w zakresie transportu towarów energetycznych, ze szczególnym uwzględnieniem paliw silnikowych. Badania pokazały, że tam, gdzie na poszczególnych szlakach przewozu kontrole były bardzo aktywne, przestępczość spadała – nielegalny przewóz towarów wrażliwych, a więc paliw, alkoholu, suszu tytoniowego, był ograniczony. W związku z tym wymyślono rozwiązanie, które z założenia miało być jak najmniej uciążliwe dla uczestników realizowanego przewozu, ale żeby zapewnić możliwości kontrolne przez 24 godziny nad dobę przez 7 dni w tygodniu. W szczególności wprowadzić obowiązek dokonywania zgłoszeń. Samo dokonywanie zgłoszeń jest czynnością techniczną, która jest bardzo ważna w systemie.

Jeżeli chodzi o główny przepis, który wchodzi w rachubę, to zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy o monitorowaniu przewozu system ten obejmuje po pierwsze gromadzenie i przetwarzanie danych o przewozie towarów, w szczególności z zastosowaniem środków technicznych służących monitorowaniu przewozu towarów. W ramach wdrożonego na potrzeby monitorowania przewożonych towarów systemu SENT obejmują one rejestr zgłoszeń wraz z modułem gromadzącym i przetwarzającym dane lokalizacyjne SENT-GEO. Obowiązkiem dokonania zgłoszenia przewozu do rejestru zgłoszeń oraz uzupełnienia i aktualizacji takiego zgłoszenia zgodnie z ustawą objęte zostały podmioty wysyłające towar, przewoźnicy tego towaru oraz podmioty odbierające dostawę.

Natomiast kontroli tego obowiązku, jak już wcześniej wspomniałem, dokonują funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, Policji i Straży Granicznej, jak również w dużej skali – Inspekcja Transportu Drogowego, która przecież transport towarowy w różny sposób kontroluje. Miało to być kolejne narzędzie do walki z nieuczciwymi podmiotami dokonującymi nielegalnego obrotu towarami akcyzowymi. W związku z powyższym podjęliśmy decyzję, żeby się przyjrzeć, jak to funkcjonuje. Bo narzędzie to miało być mniej uciążliwe niż tradycyjne kontrole, a z drugiej strony jakby bardziej skuteczne.

System monitorowania przewozu określa się różnie – raz się jako pakiet przewozowy, innym razem jako pakiet transportowy. Obejmuje on dwa obszary. Pierwszy to groma-

dzenie i przetwarzanie danych o przewozie towarów z zastosowaniem systemu SENT, a drugi to kontrola realizacji tych obowiązków, zgodnie z ustawą o monitorowaniu przewozu. W naszej ocenie wdrożenie systemu było celowe i stanowiło niezbędne uzupełnienie wprowadzonych wcześniej pakietów paliwowego i energetycznego. Systemem objęto towary wrażliwe, a więc głównie akcyzowe. Wprowadzony system umożliwił bardziej skuteczną walkę z nadużyciami podatkowymi. Zaraz powiem o wszystkich niedomaganiach na pierwszym etapie jego wdrożenia. Ale co do zasady istotny postęp w zakresie walki z nadużyciami podatkowymi i zminimalizowanie strat budżetu państwa, jeśli chodzi o wpływy podatkowe, w szczególności z tytułu podatku akcyzowego, naszym zdaniem wpłynęły korzystnie na osiągnięte przez wyżej wymienione branże wyniki.

Z danych, które zbieraliśmy nie tylko z Ministerstwa Finansów, ale i z organizacji branżowych, które zajmują się tym obszarem, zarówno paliw ciekłych, jak i alkoholi, wynika, że w tym okresie nastąpił istotny wzrost konsumpcji benzyn, oleju napędowego w porównaniu do poprzedniego roku. Te wzrosty były powyżej normalnego wzrostu wynikającego z przyrostu PKB.

Jeżeli chodzi o działania kontrolne Krajowej Administracji Skarbowej, realizowane na drogach w ramach kontroli SENT w związku z wejściem w życie ustawy, to naszym zdaniem... Przejrzelismy wiele raportów przygotowanych przez organizacje branżowe i tam się powtarza jeden sygnał. Dane pokazują, że nastąpiło zwiększenie legalnej konsumpcji paliw ciekłych, nastąpiło zwiększenie wykorzystania mocy przerobowych krajowych rafinerii. W naszej ocenie może to oznaczać, że doszło także do trwałej i fundamentalnej zmiany struktury zaopatrzenia rynku paliw ciekłych w te produkty w stosunku do okresów, kiedy... Nie mówimy, że to system monitorowania zadecydował, ale razem z dwoma pakietami nakierowanymi na towary wrażliwe spowodował pewne zmiany, które zredukowały przynajmniej w tym okresie, jakie badaliśmy... Mamy sygnały, że może nastąpić odwrócenie trendu, próba obejścia tych systemów. Natomiast w pierwszym okresie działania prewencyjne wygląda na to, że się powiodło – niezależnie od wszystkich niedomagań systemu, które pokazała ta kontrola. Potwierdzały to dane, które są w informacji, dotyczące zarówno wzrostu podatku akcyzowego, jak i wzrostu konsumpcji paliw, wyrobów spirytusowych z legalnych źródeł.

Natomiast jeżeli chodzi o ten pierwszy okres – bo badaliśmy od samego początku – to było wiele niedomagań w kwestii współpracy służb. Pierwsza sprawa, na którą zwracamy uwagę, to trudny problem. Ale Ministerstwo Finansów podejmuje się tego, żeby jednak spróbować oszacować szarą strefę w obrocie towarami akcyzowymi i lukę podatkową w tym obszarze, by móc bardziej realnie powiedzieć, jakie tu są ruchy. Choć obserwując operacje, jakie były w zakresie luki w podatku VAT i związane z tym fluktuacje w zależności od wzrostu czy recesji, widać, że też jest to trudne.

Na pozytywną ocenę na pewno zasługuje opracowanie przez Ministerstwo Finansów założeń systemu i wykonanie tego w terminie. Tak żeby w dniu wejścia w życie ustawy – 9 marca – system zaczął przyjmować rejestrację. To się udało zrobić. Rejestr zgłoszeń, udostępnienie go podmiotom prowadzącym działalność gospodarczą, funkcjonalności tego rejestru, możliwość przesyłania zgłoszeń, możliwość uzupełnienia i aktualizacji zgłoszenia, a także przygotowanie możliwości sprawdzenia i wyszukiwania przesłanych do rejestru zgłoszeń w celu weryfikacji poprawności danych znajdujących się w rejestrze – system zadziałał na tym etapie.

Zresztą to było nowe rozwiązanie, w związku z tym rozłożono je na dwa etapy. Drugi etap – od 1 października miał być uruchomiony SENT-GEO do przyjmowania, przetwarzania i analizy danych z tras przewozu. To też zadziałało. Umożliwia to w czasie rzeczywistym gromadzenie i przetwarzanie tych danych. Udostępniono również aplikację do przesyłania danych geolokalizacyjnych na urządzenia mobilne, udostępniono warunki korzystania z interfejsu oraz przesyłanie danych geolokalizacyjnych z zewnętrznych systemów lokalizacji. Zintegrowano model SENT-GEO z rejestrem zgłoszeń oraz udostępniono wizualizację danych geolokalizacyjnych na mapach tego modułu. Zatem tutaj ten system zadziałał. Naszym zdaniem prawidłowo został także zbudowany zastępczy tryb, uruchamiany w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń – to wykonuje Izba Administracji Skarbowej w Zielonej Górze.

Chcę powiedzieć, że również to narzędzie, jakiego użyto, czyli porozumień... Bo wydaje się – administracja publiczna, wszyscy mają swoje obowiązki wynikające z ustawy. Ale jeżeli właścicielem biznesowym całego systemu jest jeden podmiot – w tym przypadku Krajowa Administracja Skarbowa – to naszym zdaniem porozumienia, które wymyślono i zawarto między wszystkimi kontrolującymi, były ważne. One jakby ustawiały relacje między właścicielem biznesowym całego tego systemu a tymi jednostkami, które są zobowiązane do kontroli wykonywania tychże obowiązków przez przedsiębiorców, którzy mają określone obowiązki w procesie. Natomiast w pierwszym okresie wystąpiło wiele problemów z terminowością zawierania porozumień. Zgodnie bowiem z porozumieniem w przypadku braku dostępu do systemu SENT pozyskiwanie danych odbywało się poprzez służbę dyżurną wskazanego inspektora WITD lub GITD od służby dyżurnej naczelnika urzędu celno-skarbowego. Jak tych porozumień nie było, to w pierwszym okresie wystąpiły różne problemy w przypadku braku dostępu. O tym za chwilę.

Jeżeli chodzi o raportowanie przewozu towarów, zapewnione zostało raportowanie w cyklu dobowym, w tym również informacje o tzw. kontrolach SENT. Ale wiele wątpliwości budzi sposób tego raportowania z uwagi na to, że tutaj wystąpiły problemy związane z kwalifikowaniem kontroli – czy były to kontrole SENT-owskie, czy nie.

Najwięcej problemów mieliśmy z głównym inspektorem transportu drogowego. On stał się takim przysłowiowym chłopcem do bicia, ale w dużej części nie ze swojej winy. Największe problemy wystąpiły na poziomie wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego. Ale nadzór nad tym sprawował główny inspektor transportu drogowego – jakiej formule i w jakim zakresie, to wszyscy wiemy, te powiązania nie są takie bezpośrednie. Tutaj wystąpiło wiele różnych problemów. Zwróciliśmy też uwagę, że w pierwszym okresie nie zadziałała pełna funkcjonalność modelu – kontrola rejestru zgłoszeń. A więc zamiast miejsc gdzie zgłaszano te kontrole, musiały być używane inne narzędzia służb celnych.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia, że proces przygotowania podległych ministrowi finansów i szefowi KAS jednostek do realizacji zadań w zakresie monitorowania przewozu towarów nie został przeprowadzony w pełnym zakresie. Po pierwsze dyrektorzy izb administracji skarbowej nie zagwarantowali we właściwym czasie minimalnej, określonej w marcu przez szefa KAS, liczby funkcjonariuszy w urzędach celno-skarbowych realizujących kontrole SENT. W pierwszym okresie badaliśmy to na próbach 8 wybranych tygodni w latach 2017–2019. Tam jest na przykład pierwszy tydzień maja, pierwszy tydzień lipca, ostatni tydzień grudnia. Stwierdzono, że służba celno-skarbowa zapewniła w systemie zmianowym całodobową kontrolę przewozu towarów zgodnie z poleceniem szefa KAS. Stwierdzono, że tylko dwa urzędy celno-skarbowe – w Białymstoku i Przemysłu – w badanym okresie realizowały to w pełni. Tak naprawdę na samym początku pojawił się problem z zapewnieniem obsad. W niektórych przypadkach nie zapewniono zalecanej wytycznymi szefa KAS obsady na każdej zmianie, czyli liczby funkcjonariuszy tworzących wspólny zespół kontrolny – mowa o zespołach trzyosobowych.

Gorsza sytuacja wystąpiła jeszcze w Inspekcji Transportu Drogowego. Nie było całodobowej obsady etatowej przy realizacji zadań w zakresie SENT. To jest największa uwaga Najwyższej Izby Kontroli. Jeszcze do innych kwestii związanych z GITD wróć. Brak tej obsady to była taka poważna sprawa faktyczna. Inne problemy były związane z regulaminami organizacyjnymi, aktualizacją zarządzeń, w szczególności jeżeli chodzi o Krajową Administrację Skarbową i Departament Zwalczenia Przestępczości, niesporządzaniem zakresu obowiązków. Wiemy, że w pierwotnym okresie reorganizacji Krajowej Administracji Skarbowej, a to było w tym samym czasie, te zjawiska były obserwowane w innych kontrolach. Nie chcemy tego specjalnie eksponować, ale dla porządku je wymieniamy.

Natomiast od samego początku nie został też zapewniony bezpośredni dostęp do systemu SENT funkcjonariuszy Policji i Straży Granicznej oraz inspektorów transportu drogowego. Nie w pełni zdiagnozowano kwestię dostępności do systemu SENT dla funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej oraz inspektorów ITD. Ministerstwo Finansów limitowało tym jednostkom dostęp do systemu od początku nawiązania współpracy, udostępniając tylko 200 kont dostępowych, w tym 85 dla Policji, 65 dla ITD i 50 kont dla

Straży Granicznej, co było przyczyną wielu powstałych nieprawidłowości w realizacji zadań wykonywanych, w szczególności przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego. Ponadto dostęp dla tych służb zapewniono z czteromiesięcznymi opóźnieniami, więc pierwszy okres był trudny. Natomiast byliśmy na przykład w Mazowieckim Urzędzie Celno-Skarbowym, gdzie stwierdziliśmy nadmiar kodów dostępowych do SENT, który był niewykorzystany. Zatem wystąpiły problemy z koordynacją.

W ocenie NIK jednostkami w jednoznacznym stopniu nieprzygotowanymi do realizacji zadań wskazanych w ustawie o systemie monitorowania przewozu były podległe GITD wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego. Inspektorzy tych jednostek wykonywali największą po KAS liczbę kontroli wynikających z ustawy. Jednak prowadzonej przez ITD działalności NIK nie oceniła pozytywnie. Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli wpływ na zakres i prawidłowość podejmowanych przez głównego inspektora transportu drogowego działań w zakresie realizacji zadań określonych ustawą o monitorowaniu przewozu mogło być uznanie przez głównego inspektora tych zadań jako dodatkowych. Po prostu uznano, że to są zadania dodatkowe, niebędące zadaniami statutowymi, a w związku z tym w miarę dostępności funkcjonariuszy były realizowane, pomimo że zadania te zostały nałożone na ITD przepisami ustawowymi przez zmianę ustawy o transporcie drogowym. Jest tam art. 50, dopisany jest pkt 4, gdzie te zadania są podstawowymi zadaniami tak jak każde inne w punktach wcześniej wymienionych. Próbowano tam posiłkować się ustawą o SENT, gdzie było stwierdzenie, że może. Ale to było rozstrzygane na Kolegium Najwyższej Izby Kontroli. Uchwała jest jednoznaczna w tym zakresie, więc nie przyjmujemy do wiadomości takiego sposobu rozumowania.

Myślę, że z czasem te problemy będą w Inspekcji Transportu Drogowego usuwane i współpraca zacznie funkcjonować. Za jakiś czas się temu przyjrzymy. Ustaliliśmy, że pomimo podjęcia działań mających na celu przygotowanie podległych jednostek do realizacji zadań określonych w ustawie o monitorowaniu przewozu ...Można powiedzieć tak: po pierwsze warunki organizacyjne pozwalające na prawidłową realizację zadań związanych z kontrolą drogowego przewozu towarów nie zostały zapewnione przez głównego inspektora transportu drogowego. Sposób monitorowania naszym zdaniem był niewystarczający. Wcześniej mówiłem, że nie zostało zapewnione w kontrolowanym okresie ciągle i całodobowe prowadzenie kontroli przewozu towaru przez 7 dni w tygodniu. Problemy były również ze szkoleniem dla wszystkich inspektorów WITD. Przyglądaliśmy się również wewnętrznej strukturze – Biuru Kontroli Opłaty Elektronicznej. Musimy stwierdzić, że zadania w zakresie SENT były niewystarczająco uwzględnione w zadaniach komórek organizacyjnych GITD.

Jeżeli chodzi o kwestie dotyczące porozumień, to już mówiłem wcześniej, że wystąpiły najróżniejsze problemy z ich zawieraniem. Naszym zdaniem wpłynęło to na sytuację, jaką zastaliśmy przede wszystkim w Inspekcji Transportu Drogowego, czyli w wojewódzkich inspektoratach. Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli nieprawidłowości w realizacji zadań nałożonych ustawą o monitorowaniu przewozu świadczą o niezapewnieniu funkcjonowania adekwatnej, skutecznej i efektywnej kontroli zarządczej w celu zagwarantowania w szczególności zgodności działania z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi. To jest nasza szersza konkluzja. Mówimy o wystarczającej i adekwatnej, a nie o pełnej.

Natomiast jeżeli chodzi o komendanta głównego Policji i komendanta głównego Straży Granicznej, to przypadku komendanta głównego Straży Granicznej nasza ocena działania tej służby jest pozytywna. W dużej części wynika to również z tego, że Straż Graniczna funkcjonuje we właściwych miejscach, gdzie jest też kontrola celno-skarbowa. Zatem te aktywności się zazębiały. Nie mieliśmy większych uwag. Jeżeli chodzi o Policję, to chcę powiedzieć, że działania podjęte przez komendanta głównego były niewystarczające, szczególnie w zakresie monitorowania realizacji zadań wynikających z przedmiotowej ustawy. Słabość naszego ustalenia jest taka, że nie zdecydowaliśmy się wejść do jednostek podległych. W związku z tym możemy tylko ocenić to na poziomie tego, co widzieliśmy w komendzie głównej. W przypadku GITD byliśmy w jednostkach podległych, więc mamy twarde dowody z jednostek podległych, które pokazują, że system, przynajmniej w okresie, który badaliśmy, nie funkcjonował prawidłowo. Oczywiście

w przypadku Policji były takie zjawiska jak na przykład stwierdzenie, że w Komendzie Głównej Policji zagadnieniami związanymi z realizacją ustawy o monitorowaniu przewozu w skali kraju zajmował się w ramach codziennych czynności jeden pracownik, a komenda nie posiadała dostępu do rejestru zgłoszeń SENT, co w praktyce uniemożliwiało sprawowanie należytego nadzoru. Ale to w sensie nadzoru, a nie w sensie możliwości korzystania z kodów dostępowych.

Pojawił się jeszcze problem z wyborem wykonawcy SENT-GEO. Został wybrany Instytut Łączności. Co do zasady ten wybór nastąpił zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Jednak naszym zdaniem szczególnie ta druga część postępowania mogła być bardziej przejrzysta i zapewniająca konkurencyjność w zleceniu zadania publicznego. Bo stwierdzamy, że Instytut kontynuował pracę nad modulem SENT mimo braku umowy i wynagrodzenia ze strony Ministerstwa Finansów za tę pracę. W ocenie NIK powyższe prace należało formalnie zlecić instytutowi. Wydatkowanie przez instytut środków własnych na pracę nad tym modulem może świadczyć o faktycznym wcześniejszym niż wynikające z formalnych czynności uzgodnieniu przyszłego powierzenia prac instytutowi. Zwracamy uwagę na pewną nieprzejrzystość ze strony Ministerstwa Finansów.

Jeżeli chodzi o wiarygodność danych zawartych w tych wszystkich rejestrach, mamy wiele uwag. Dane były umieszczane według różnych konfiguracji. One nie były jednolite i nie zapewniały stwierdzenia, co tak naprawdę w tych rejestrach jest. Oceniamy to negatywnie. W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne obietnice ze strony KAS zostały poczynione. Zakładamy, że teraz tak naprawdę będzie wiadomo, co tak naprawdę jest w tych systemach. Będzie jednolitość. Bo co jest naprawdę kontrolą SENT-owską? Mówi się, że każda kontrola Inspekcji Transportu Drogowego mogłaby być uznana za SENT-owską. Jak się stwierdzi przy okazji badania przewozu towarów, że towar nie jest zarejestrowany, albo się stwierdzi, że jest zarejestrowany, albo stwierdzi się, że nie musiał być zarejestrowany, bo ma pusty przewóz, to w zasadzie można uznać, że wszystko jest kontrolą SENT-owską.

Tu chodzi cały czas o to, żeby zbudować system mało ingerujący w zachowania kierowców i przedsiębiorców, a jednocześnie o dużym oddziaływaniu prewencyjnym. Żeby to się stało, przedsiębiorcy i kierowcy muszą widzieć, że jest całodobowa możliwość takiej kontroli. Wtedy obawa przed niezarejestrowaniem i konsekwencjami stanie się czynnikiem, który spowoduje, że ta rejestracja będzie powszechna. Inaczej to nie może działać.

O pierwszym okresie już mówiłem. Wystąpił bardzo duży problem z kodami dostępu, szczególnie w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego. Można więc powiedzieć, że przez dłuższy czas działało to słabiej. Ale z kolei urzędy celno-skarbowe miały dostępy i działały. Patrząc zresztą po danych, to wygląda na to, że jednak w pierwszym okresie prewencyjne oddziaływanie było duże, mimo że sprawność organizacyjna jeszcze była słaba. Teraz to pewnie się odwróciło, bo sprawność organizacyjna już jest duża, ale oddziaływanie prewencyjne może być mniejsze, ale tego nie wiemy.

Jeżeli chodzi o wnioski do ministra finansów, pierwsza to jest kwestia mechanizmów umożliwiających weryfikację danych w rejestrze zgłoszeń – co tam jest tak naprawdę, ile kontroli jest, co z tego wynika itd. Ponadto nadzór departamentu – zapewnienie skutecznego nadzoru Departamentu Zwalczania Przestępczości Ekonomicznej Ministerstwa Finansów nad działalnością dyrektorów izb administracji skarbowej w zakresie realizacji wszystkich zadań określonych w ustawie o monitorowaniu przewozów. W dalszej kolejności – zapewnienie właściwego nadzoru w zakresie dostosowania regulacji wewnętrznych KAS i regulaminów do nowych zadań. Także uzupełnienie przez dyrektorów izb administracji skarbowej grup mobilnych – to sprawa, o której mówiłem wcześniej – i patroli interwencyjnych w komórkach realizacji urzędów celno-skarbowych odpowiednią liczbą funkcjonariuszy wykonujących kontrole, o których mowa w art. 13 ustawy o monitorowaniu przewozu. Jeśli chodzi o komendanta głównego – wzmocnienie nadzoru nad działaniami jednostek terenowych policji.

Kilka uwag do głównego inspektora transportu drogowego. Rzecz podstawowa to podjęcie stosownych działań w celu wprowadzenia przez Inspekcję Transportu Drogowego kontroli przewozu towarów w sposób ciągły, całodobowy, 7 dni w tygodniu. Przynajmniej takie odczucie po stronie kontrolowanych musi być, że jest taki system. Natomiast jego

częstotliwość to jest zupełnie inna sprawa. A tego nie ma. O kwestii dostępu do kodów już wcześniej mówiłem.

Poza tym – wzmocnienie nadzoru nad realizacją zadań kontrolnych wynikających z ustawy o monitorowaniu przewozu. To jest problem polegający na tym, że nie może na poziomie niższym, czyli na poziomie WITD, być przekonania, że to jest zadanie dodatkowe, a nie podstawowe, które wynika z ustawy. Inaczej zawsze będą inne ważniejsze niż sprawdzenie wykonywania tych obowiązków przez przedsiębiorców. Natomiast naczelnicy urzędów celno-skarbowych – zapewnienie ciągłości i wymagalnej obsady służb, przeszkolenie funkcjonariuszy z zasad ewidencjonowania – bo coś z tym jest. Jeśli chodzi o wojewódzkie inspektoraty – zapewnienie niezwłocznego wprowadzenia do systemu zgłoszeń. Bo tutaj występują problemy.

O mechanizmach nadzoru już mówiłem. Proszę państwa, system jako taki naszym zdaniem jest ważny. Naszym zdaniem, mimo tych wszystkich problemów na etapie wstępnym, on się uruchomił i działa. Celem tej naszej kontroli jest zwrócenie uwagi na to, że nie może być traktowania obowiązków związanych z monitorowaniem przewozu jako zadania ubocznego, nieistotnego. Bo wtedy rzeczywiście to oddziaływanie prewencyjne osłabnie. Jeżeli nie będzie poczucia, że w każdej chwili może być skontrolowany przewoźący papierosy, paliwo czy alkohol, nie zawsze będzie się on rejestrował. Oczywiście cały problem szkoleń – z geolokalizacji powinni być przeszkoleni.

Są jeszcze zgłoszone dwa wnioski de lege ferenda. One dotyczą naszym zdaniem niewłaściwego zapisu w przepisach. To kwestie formalne. Minister finansów je przyjął. Przy okazji podpisuje paragrafy dotyczące obowiązków naczelnika urzędu celno-skarbowego, a w drugim przypadku dotyczący kwestii legitymacji służbowych.

Do pięciu wystąpień pokontrolnych jednostki złożyły łącznie 26 zastrzeżeń, najwięcej GITD. W części uwzględniono 2 zastrzeżenia, 24 oddalono. Wnioski pokontrolne przedstawiono w 17 wystąpieniach, łącznie było ich 49. Z tego 29 zostało zrealizowanych, 18 jest w trakcie realizacji, 2 wniosków nie zrealizowano. Minister finansów poinformował nas w odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne, że sprawy, które zostały podniesione, dotyczące niesprawności z pierwszego okresu, zostały wyeliminowane. Będziemy mogli to zobaczyć przy okazji kontroli budżetowej, która co roku się tam odbywa. Uwagi dotyczące przepisów prawa zostaną przy okazji najbliższej zmiany wprowadzone.

Jest również odpowiedź od głównego inspektora transportu drogowego, która odpowiada naszym oczekiwaniom. Na pewno w zakresie tej kontroli NIK nie zmieni zdania co do tego, że kontrolowanie przewozów towarów w tym systemie jest zadaniem podstawowym Inspekcji Transportu Drogowego, a nie ubocznym, w miarę wolnych mocy przerobowych. Analizowaliśmy to dokładnie na kolegium z udziałem profesorów, m.in. prof. Piotrowskiego, który przygotował szerszą wypowiedź. Inaczej nie da się zinterpretować art. 50 ust. 4 ustawy o transporcie drogowym.

Panie przewodniczący, to jest kontrola, która dotyczyła nowego narzędzia, znacznie węższego niż cała reforma KAS. Dlatego była mniej bolesna dla NIK. Łatwiej nam było pokazać różne niedomagania. Mamy tu wąski obszar, który naszym zdaniem jest dobrym posunięciem. Mam również nadzieję, że sposób realizacji tych obowiązków przez służby, które wymieniamy, nie sprowadzi się do utrudniania życia przedsiębiorcom, tylko do wyłapywania, prewencyjnego oddziaływania na świat przestępczy, który w poprzednich latach na wielką skalę operował w świecie towarów akcyzowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję bardzo za przedstawienie tych informacji. Stanowiska instytucji, które były kontrolowane w związku z tym tematem, znajdują się w tym sprawozdaniu. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos, czy są jakieś pytania? Pan poseł Wilczyński.

Poseł Ryszard Wilczyński (KO):

Dziękuję serdecznie. Rozumiem, że co najmniej cztery służby są włączone w system. Która jest wiodąca? Tak na szybko zapytam. Kto ma koordynować działanie wszystkich?

Dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów NIK Stanisław Jarosz:

Krajowa Administracja Skarbowa jest właścicielem biznesowym całego systemu. Ona jest wiodąca w zakresie zarówno przygotowywania dostępów dla innych służb do sys-

temu, jak i odpowiada za funkcjonowanie całego systemu. Drugą służbą po KAS jest moim zdaniem Inspekcja Transportu Drogowego ze względu na skalę jej... Ze względu na jej zainteresowanie, czyli badania przewozów towarowych.

Poseł Ryszard Wilczyński (KO):

Dziękuję. Jest takie powiedzenie – gdzie kucharek sześć... Trochę ten element tutaj występuje. Celem było stworzenie systemu, który działa całodobowo. Jeżeli ITD się nie wywiązywało, to znaczy, że ktoś tego nie zauważył.

Dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów NIK Stanisław Jarosz:

Zauważył, tylko ITD nie było w stanie się dostosować.

Poseł Ryszard Wilczyński (KO):

Albo nie było w stanie wykonać zadań. Bo to trochę jest tak, że wymyślamy sobie nowe zadanie – nie mówię, że ono nie jest konieczne, zakładamy, że jest bardzo konieczne, szukamy chętnych... albo inaczej, łapiemy tych, którzy powinni wykonywać to zadanie. Okazuje się, że Inspekcja Transportu Drogowego została wskazana, wytypowana, dano jej zadanie, a ona nie była w stanie przypuszczalnie tego realizować. Nie sądzę, żeby z niechęci to się działo. Pytanie, ilu wtedy dano nowych funkcjonariuszy, jak zwiększono środki etc., żeby mogli działać 24 godziny na dobę?

W Polsce 24 godziny na dobę pracuje tak naprawdę pogotowie ratunkowe. Proszę powiedzieć, czy naprawdę mamy coś, co działa równie permanentnie? Oczywiście możemy powiedzieć, że telefony alarmowe, służby itd., ale generalnie to jest jedyna służba działająca powszechnie 24 godziny na dobę. Stworzenie systemu, który działa 24 godziny na dobę, nie jest rzeczą prostą. I łapanie tych, którzy mają robić, wcale nie jest rozwiązaniem. Uważam, że należało się troszkę skupić w ramach organizacji tego systemu na tym, czy rzeczywiście mógł zadziałać zgodnie z założeniami. Bo rozpisanie zadań na głosy nie przyniosło efektu. To byłaby jedna uwaga. Nie mamy odpowiedzi, czy ITD miała wystarczające siły i środki, żeby zadanie wykonać.

Kolejna rzecz. Troszkę byście musieli popracować nad słowniczkiem. Bowiem na przykład słowa „puste przewozy” koncentrują 20% kontroli. Nie jest powiedziane, nie dowiedziałem się, co to są puste przewozy. Co piąta kontrola dotyczy pustego przewozu. Chyba ten pusty przewóz jest jakiś ważny.

Dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów NIK Stanisław Jarosz:

Jeśli to jest przejazd po ładunek...

Poseł Ryszard Wilczyński (KO):

W słowniczku nie ma pojęcia „pusty przewóz”. Możemy domniemywać.

Dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów NIK Stanisław Jarosz:

Przejazd po ładunek.

Poseł Ryszard Wilczyński (KO):

To warto byłoby też puścić sobie takiego wyszukiwacza terminów, żeby zobaczyć, czy każdy, kto będzie to czytał, jest w stanie się zorientować, co państwo mieli na myśli. Sformułowanie „pusty przewóz” pojawia się w dokumencie kilkadziesiąt razy. Nigdzie chyba nie jest wyjaśnione.

Dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów NIK Stanisław Jarosz:

Jest wyjaśnione, na nieszczęście nie w słowniczku.

Poseł Ryszard Wilczyński (KO):

Tylko taka uwaga.

Na koniec, czy nie macie wrażenia, że wyniki waszej kontroli przydały się w tym, którzy chcą obchodzić system? Bo jest pytanie, czy to nie powinny być kontrole, których wyniki nie są jawne? Są poufne najzwyczajniej w świecie. Ten dokument pokazuje luki systemu, który ma łapać tych nieuczciwych, czyli przestępców skarbowych.

Dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów NIK Stanisław Jarosz:

Panie pośle, po pierwsze on pokazuje luki, które są powszechnie znane. My je tylko akcentujemy. Wiadomo, że Inspekcja Transportu Drogowego nie pracuje 7 dni w tygodniu, 24 godziny na dobę. To jest ewidentnie niedopracowane i założenie takie było słabe od samego początku.

Druga kwestia, dotycząca rzeczy zastrzeżonych. Wystąpiliśmy do służb Krajowej Administracji Skarbowej z zapytaniem, jakie elementy czy jakie zapisy mają być wyłączone z jawności. W odpowiedzi na to nie dostaliśmy wskazania, które elementy są niebezpieczne dla ujawnienia luk systemu. Naszym zdaniem może to jest słabość tej informacji, ale ona pokazuje te bardzo oczywiste luki, które zna tak naprawdę cały świat przedsiębiorców. Teraz, jeżeli w wyniku tego działania dojdzie do uszczelnienia tego systemu, to stopniowo będą się zainteresowani orientować, że już tak łatwo nie ma. Zatem zabezpieczyliśmy się z wystąpieniem, czy nie należałoby pewnych elementów utajnić.

To nie jest pierwsza historia tego typu. Robiliśmy swego czasu kontrolę prania brudnych pieniędzy i monitorowania systemu przepływów. Też występowaliśmy do służb z zapytaniem, czy tam są rzeczy niejawne, czy też takie, które należałoby utajnić. W końcu na określonym etapie – nie powiem, w którym roku było – jak już informacja wyszła, przyszło pismo, że nic nie należy publikować, ponieważ pokazuje to, że mamy słabe służby. To było wiele lat temu. Wtedy NIK po takim dictum podjęła decyzję, że wstrzyma publikację tego raportu na 3 lata, a państwo w tym czasie te najbardziej jaskrawe kwestie rozwiąże. Tak się wtedy stało. Nie było tego typu zastrzeżeń, więc tak to potraktowaliśmy. Poza tym w mojej ocenie to są dosyć oczywiste problemy i one temu światu przedsiębiorców i obracających towarami akcyzowymi są znane. W związku z tym zaakcentowanie tych zjawisk jest w celu usunięcia najbardziej niebezpiecznych miejsc. Tak bym to widział.

Poseł Ryszard Wilczyński (KO):

Dziękuję za poruszenie kwestii tajności czy zastrzeżenia pewnych danych. Rzeczywiście powinno się to dziać wyjątkowo rzadko. Nie stwierdzono takiej konieczności, bo raport opisuje rzeczywistość wszystkim znaną. Zakładam zatem w ten sposób – wszyscy wiedzieli, że Ministerstwo Finansów albo Krajowa Administracja Skarbowa nie zapewniają całodobowego funkcjonowania systemu. Można było więc sobie założyć, że jak się wyjedzie około 12:00 w nocy, to się dojedzie bezpiecznie, bo nie będzie komu kontrolować. Tak to czytam po prostu.

Dochodzimy do pewnej ważnej rzeczy. Ktoś, kto jest odpowiedzialny za funkcjonowanie systemu, powinien podejmować działania korygujące i naprawcze – tak to się nazywa w systemach zarządzania jakością. Nie wyczytałem albo pan mi tego nie powiedział, czy ktokolwiek podejmował działania korygujące i naprawcze celem zapewnienia sprawności funkcjonowania tego systemu, załatania jego głównego mankamentu. Krótko mówiąc, doprowadzenia do sytuacji, że ITD wie, że ma to robić i to robi. Tak się nie zdarzyło.

Brakuje zarzutów, że ktoś po prostu przespał te momenty... Tam jest nawet takie sformułowanie, że minister finansów przez półtora roku nie wydał jakiegoś rozporządzenia, czegoś nie zrobił. To są długie okresy w sytuacji, kiedy mówimy o milionach albo miliardach. Chyba jesteście za bardzo eleganccy w tych swoich wnioskach, bo tak naprawdę należałoby powiedzieć tak: uruchomiono system, był bardzo długo dziurawy i ktoś odpowiada za funkcjonowanie dziurawego systemu, niepodjęcie działań korygujących i naprawczych. A tak rozgrzeszono wszystko i rzeczywiście na koniec ITD została kozłem ofiarnym.

Dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów NIK Stanisław Jarosz:

Służby celno-skarbowe uszczelniły system w stosunku do pierwszych okresów niezapewnienia tych obsad. Jeżeli chodzi o służby celno-skarbowe, to one naszym zdaniem już teraz zapewniają kontrolę permanentną. Po tych okresach, kiedy na początku badaliśmy różne dni...

Natomiast w przypadku Inspekcji Transportu Drogowego, czyli tej drugiej służby, nie ma takiej sytuacji. Rzeczywiście ta służba nie jest w stanie w tej chwili tego zapewnić. W kontroli też nie stwierdziliśmy, żeby były jakieś szczególne wystąpienia o zwiększenia

etatowe. Tego nie stwierdzamy, jeśli chodzi o Inspekcję Transportu Drogowego. Wiemy, że w tym systemie działają też Straż Graniczna i Policja. Policja działa przecież w systemie całodobowym tak naprawdę, zawsze jest w różnych miejscach. Nie powiedziałbym więc, że system jest z gruntu nieuszczelny. Są pewne elementy nieuszczelności, na które zwracamy uwagę, a najważniejsze jest to, że w systemie siedmiodniowym i 24-godzinnym nie jest w stanie działać Inspekcja Transportu Drogowego. Jest z nami pewnie przedstawiciel inspekcji i wypowie się w tej sprawie.

Posel Ryszard Wilczyński (KO):

Rodzi się pytanie, panie przewodniczący, dlaczego Inspekcja Transportu Drogowego nie jest w stanie działać w systemie 24/7 w tym zakresie? Wiemy, że takie pytanie jest, że taka konkluzja jest. W zasadzie powinniśmy zapytać, jeżeli nie na tym posiedzeniu Komisji, to na następnym. Bo sprawa jest ważna, warta miliony, dziesiątki milionów albo i więcej. Warto się dowiedzieć, z jakich powodów dzieje się tak, a nie inaczej. To kluczowa konkluzja naszej rozmowy i raportu – zgadzamy się co do tego? OK.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

A więc jest pytanie do głównego inspektora transportu drogowego. Czy ktoś z państwa mógłby udzielić odpowiedzi na pytanie pana posła?

Dyrektor Biura Nadzoru Inspekcyjnego w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego Mariusz Kurczyński:

Szanowni państwo, jeśli można... Mariusz Kurczyński. Czy mnie słyhać?

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Słyhać. Proszę mówić.

Dyrektor Biura Nadzoru Inspekcyjnego w GITD Mariusz Kurczyński:

Witam szanownych państwa posłów, witam przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli i pozostałych państwa. Jeżeli można w skrócie... Jak pan dyrektor z NIK przedstawił, stanowisko głównego inspektora jest zawarte na końcu informacji podsumowującej system nadzoru nad towarami akcyzowymi. My na końcu tego wystąpienia zawarliśmy naszą opinię na temat tego, z czego między innymi wynika taka, a nie inna ocena głównego inspektora.

Naszym zdaniem jest to przede wszystkim błędne w naszej ocenie założenie, że kontrole te są naszym statutowym działaniem. Zgodnie z art. 13 ust. 4 ustawy o systemie monitorowania przewozu drogowego towarów kontrole przewozu towarów przy wykonywaniu swoich ustawowych zadań mogą również prowadzić – i tu są wskazani funkcjonariusze Policji, Straży Granicznej i inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego. Na etapie wnoszenia wyjaśnień, zastrzeżeń i odnoszenia się do projektu wystąpienia pokontrolnego sygnalizowaliśmy, że naszym zdaniem nieprzypadkowe jest zawarcie w ustawie takiego zapisu przy jednoczesnym nieuwzględnieniu wzmocnienia potencjału kadrowego, zarówno Policji, Straży Granicznej, jak i Inspekcji Transportu Drogowego.

To, o czym mówi pan dyrektor, powołując się na art. 51 ustawy o transporcie drogowym, w naszej ocenie jest czymś, co w ustawie musiało się znaleźć. Art. 51 określa zadania inspekcji, które wykonują główny inspektor i wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego jako organy inspekcji. Tam są wszystkie zadania. Ponadto towary akcyzowe... Do tej pory nie potrafimy sobie jakoś tego uzmysłować, co Najwyższa Izba Kontroli ma na myśli, mówiąc, że to jest naszym zadaniem statutowym. Towary akcyzowe, tym bardziej nielegalny przewóz tych towarów, nie jest w żaden sposób oznakowany. Wykonywanie kontroli – tak jak pan dyrektor sam wyjaśniał – odbywa się przy okazji każdego przewozu drogowego. W głównej mierze są to przewozy materiałów niebezpiecznych, czyli ADR, paliw. To przy okazji tego typu przewozów weryfikowane są zgłoszenia do systemu monitorowania.

To, w jaki sposób pan dyrektor to przedstawił, tj., że te zadania nie są wykonywane ze względu na to, że jest taki, a nie inny stan kadrowy, albo tak jak pan użył tego sformułowania, że będą wykonywane w ramach posiadanych środków i ludzi, bo tak to zrozumiałem – wskazuje na niezrozumienie niektórych wyjaśnień, jakich udzielaliśmy na etapie prowadzenia postępowania kontrolnego. Jeżeli chodzi o sam wniosek, który mówił

o wykonywaniu kontroli w systemie 7 dni w tygodniu, 24 godziny na dobę, my oczywiście przyjęliśmy ten wniosek. Tak jak pan dyrektor mówił, było to między innymi tematem posiedzenia Kolegium Najwyższej Izby Kontroli. Zgodnie z wyjaśnieniami udzielonymi prezesowi NIK wystąpiliśmy również do ministra nadzorującego z prośbą o wytyczne wraz z przedstawieniem naszego szacunkowego zapotrzebowania na kolejne etaty, jeżeli ten wniosek byłby interpretowany tak, a nie inaczej.

Dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów NIK Stanisław Jarosz:

Żeby była jasność, sprawa polega na tym, że inspekcja uważa, że nie ma takiego obowiązku i musi to rozstrzygnąć organ zwierzchni – bodajże minister infrastruktury. A odpowiedzialnym za całość jest minister finansów. Ten problem na tamtym poziomie musi być w takim razie rozwiązany. Nie ma innego wyjścia, jeżeli dalej utrzymujecie, chociaż wniosek został przyjęty...

Dyrektor Biura Nadzoru Inspekcyjnego w GITD Mariusz Kurczyński:

Jeśli można, panie dyrektorze. Inspekcja nie mówi, że nie ma takiego obowiązku. Nie rozumiemy tylko, dlaczego w związku z artykułem, który został przeze mnie zacytowany, tj. art. 13 ust. 4, inspekcja jest traktowana inaczej niż pozostałe organy wskazane i uprawnione do kontroli towarów akcyzowych.

Dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów NIK Stanisław Jarosz:

To oznacza, że państwo uważają, że nie mają takiego obowiązku, bo z przepisów to nie wynika. Ja tak to rozumiem.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Przedstawiciel Inspekcji Transportu Drogowego nie powiedział, że nie mają takiego obowiązku. Użył łagodniejszego sformułowania, które jest w wynikach kontroli, że to nie jest ich obowiązek statutowy. A kontrole dokonują się przy każdej innej kontroli drogowej, która jest przeprowadzana. Jest to pewien problem, nad którym minister finansów być może będzie się zastanawiał. Pan poseł Wilczyński się jeszcze zgłaszał. Proszę.

Poseł Ryszard Wilczyński (KO):

Widzą państwo, że jak się podraży temat, to wychodzą kwiatki. No i wyszedł kwiatek pod tytułem, że Inspekcja Transportu Drogowego siłą rzeczy trzyma się zapisów, że ona może, ale nie musi. Jak ktoś może, to nie musi – to oczywiste. Ktoś, kto koordynuje system, powinien to w jakimś momencie zauważyć.

Chciałem też zapytać pana, czy wniosek, o którym pan powiedział, jest gdzieś zapisany? Chodzi o ten mówiący, że te podmioty w trzech resortach – mamy do czynienia z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwem Finansów i Ministerstwem Infrastruktury – mają uzgodnić, jak ten system tak naprawdę ma działać i jaka ma być rola ITD? Zapisał pan to gdzieś? Proszę powiedzieć, na której stronie. Powinni ze sobą uzgodnić tę sprawę i załatać lukę. Albo należy sprecyzować prawo i powiedzieć, że Inspekcja Transportu Drogowego ma...

Dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów NIK Stanisław Jarosz:

Po rozstrzygnięciu kolegium uważamy, że sprawa jest jednoznaczna.

Poseł Ryszard Wilczyński (KO):

Wygląda na to, że nie. Panie przewodniczący, widzi pan, że temat jest niezakończony. Możemy odejść i powiedzieć sobie, że tak, przyjęliśmy do wiadomości informację. I nic z tego nie wyniknie. Nadal trzy resorty ze sobą nie uzgodnią, czy ITD ma tak pracować, jak się oczekuje. Podobno... Tylko, że to nie jest tak do końca zapisane i oni są bez środków. A na dodatek jeszcze pan z ITD mówi: No tak, ale te pojazdy w ogóle nie są oznaczone i kontrolują to, co tak naprawdę ktoś zgłosił do systemu. Ale czy rzeczywiście nie przewożą tam na tej pacy tego, czego nie powinni, to nie wiadomo. To są głębsze problemy. Uważam, że wcale nie załatwiliśmy dzisiaj tematu, że powinniśmy wrócić do tego raportu w punkcie obrad pod tytułem: „Konfrontacja trzech resortów”. Niech odpowiedzą na pytania NIK, dlaczego to tak działa albo nie działa? W zasadzie nie działa.

Dyrektor Biura Nadzoru Inspekcyjnego w GITD Mariusz Kurczyński:

Jeśli można, panie przewodniczący, jedno zdanie uzupełnienia. Inspekcja może, inspekcja musi to kontrolować, tylko specyfika pracy inspekcji polega na tym, że jest to realizowane zawsze przy okazji dokonywania zatrzymania pojazdu do kontroli. Inspekcja nie stoi na punktach kontrolnych i nie wypatruje celowo pojazdów przewożących towary akcyzowe. Każdy, kto chce to robić nielegalnie, to w żaden sposób jakoś tego nie ujawnia na zewnątrz. Poza tym inspekcja działa na podstawie ramowego planu kontroli zatwierdzonego przez ministra właściwego do spraw transportu. Tam ma określone swoje statutowe zadanie.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Panie dyrektorze, sformułowanie „przy okazji” może nie jest najszcześniejsze, prawda? Sugeruje ono pewną wypadkowość podejmowanych decyzji. Sądzę, że kontrola wyrobów akcyzowych dokonywana przez głównego inspektora transportu drogowego była kontrolą wynikającą z przepisów prawa i z poleceń wydawanych zarówno przez ministra, jak i przez głównego inspektora. Czy jeszcze, panie dyrektorze, pani radco, państwo chcieli jeszcze coś dodać? Nie? Dobrze. A więc dziękuję państwu bardzo. Komisja wysłuchała tego sprawozdania i przyjmuje je do wiadomości.

Poseł Ryszard Wilczyński (KO):

Ja zgłaszam votum separatum. Nie przyjmuję tego do wiadomości, bo uważam, że temat nie został zakończony jako problem. Uważam też, że w raporcie nie ma też zaleceń, które pozwoliłyby ten problem rozwiązać.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Zapiszemy to, że pan poseł Wilczyński uważa, że... Może pan to sformułować do protokołu?

Poseł Ryszard Wilczyński (KO):

Uważam, że nasze dzisiejsze posiedzenie Komisji nie zamknęło problemu. Wręcz przeciwnie, pokazało potrzebę rozmowy czy konfrontacji, spotkania na forum Komisji trzech zainteresowanych resortów, tj. finansów, spraw wewnętrznych i infrastruktury, a przynajmniej przedstawicieli ministra finansów i ministra infrastruktury, żeby doprecyzować rolę ITD w systemie, by mieć jasność i klarowność, czego się od tej służby oczekuje i co ona tak naprawdę może wykonać.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Proszę państwa, ta kontrola będzie rozpatrywana przez jaką komisję merytoryczną? Przez Komisję Finansów Publicznych?

Dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów NIK Stanisław Jarosz:

Nie. Raczej nie. Komisja Finansów Publicznych rzadko kiedy rozpatruje jakiegokolwiek raporty NIK. To rzeczywiście problem do rozstrzygnięcia między ministerstwami, czy rola, która zdaniem NIK wynika z obowiązujących przepisów, jest do wykonania przez Inspekcję Transportu Drogowego w tych warunkach. No ale to jest problem... Po to został raport przedstawiony, po to dzisiaj o tym mówimy. Teraz te resorty muszą ten problem rozwiązać. Albo ustalić, że inspekcja nie jest w stanie wykonywać tego w tych warunkach, albo jednak umożliwić inspekcji wykonywanie tego zadania. I to wszystko.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Proszę, pani radco.

Doradca prawny w Departamencie Budżetu i Finansów Najwyższej Izby Kontroli Barbara Syta:

Szanowni państwo, ja powiem tylko jedną rzecz...

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Może pani włączy tamten mikrofon i opuści maskę na chwilę, żebyśmy mogli panią słyszeć.

Doradca prawny w Departamencie Budżetu i Finansów NIK Barbara Syta:

Chciałam powiedzieć moim zdaniem istotną rzecz. Inspekcja Transportu Drogowego bardzo aktywnie uczestniczyła, co jest przedstawione w wystąpieniu pokontrolnym i w informacji, w tworzeniu przepisów dotyczących systemu monitorowania przewozu towarów. Na tamtym etapie godziła się na różne rozwiązania. Są dokumenty, jest uzasadnienie do projektu. To nie było tajemnicą dla Inspekcji Transportu Drogowego, że będą musieli wykonywać tego typu kontrole. Nie jestem w stanie dokładnie powiedzieć, w którym miejscu, ale mamy na pewno informację, że Inspekcja Transportu Drogowego, ponieważ nie było w ustawie mowy o tym, że jest potrzeba zwiększenia zasobów etatowych, nie występowała o te etaty. Ten problem był również dyskutowany. Ja bym sugerowała szczegółowe przeczytanie informacji.

Dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów NIK Stanisław Jarosz:

Pan z Inspekcji Transportu Drogowego słusznie powiedział, że jest problem. Bo jeżeli oni dostają zakres zadań nałożonych przez ministra resortowego w postaci planu kontroli i on stoi w jakiejś opozycji do zadań, które wynikają z tej ustawy, to musi to między tymi dwoma ministrami być rozwiązane. Taka konkluzja z posiedzenia tej Komisji może spokojnie być, żeby taki problem został w ten sposób rozwiązany. Między tymi dwoma ministrami – jak ma wyglądać ostatecznie rola Inspekcji Transportu Drogowego. Ja rozumiem, że takie sformułowania w protokole się znajdują. Bo jak inaczej?

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

W protokole będzie zapisane to, co państwo mówią. Dodatkowo bardziej wyeksponowane będzie stanowisko pana posła Wilczyńskiego. Być może jest po prostu potrzebna inicjatywa ustawodawcza albo przynajmniej wskazanie ministrowi finansów oczekiwanych rozwiązań. Dobrze. Dziękuję państwu bardzo za udział w posiedzeniu Komisji, za tę żywą dyskusję.

Wobec wyczerpania porządku dziennego zamykam posiedzenie Komisji do Spraw Kontroli Państwowej. Dziękuję.