

Związek Zawodowy
Celnicy PL



Nysa, dnia 02.08.2021r.

ZZ Celnicy PL –41/21

Pani Magdalena Rzeczkowska
Sekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów
Szef Krajowej Administracji Skarbowej

Szanowna Pani Minister,

Zarząd Główny ZZ Celnicy PL otrzymuje liczne zgłoszenia z Izb Administracji Skarbowych, nie tylko o krytycznej sytuacji panującej w komórkach Dochodzeniowo-Śledczych, ale również w komórkach ds. SENT, w szczególności związanej z podziałem zadań pomiędzy poszczególne komórki, stopnia przygotowania funkcjonariuszy do wykonywanych obowiązków (szkoleń) oraz sprzętu jakim Służba Celno-Skarbowa dysponuje jak i oczekiwań przełożonych względem podwładnych przy realizacji przedmiotowych zadań.

Komórki ds. SENT utworzone zostały w KAS w roku 2017. Początkowo miały zająć się kontrolami z zakresu ustawy *o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opalowymi*. Kontrole SENT były realizowane zgodnie z założeniami ustawowymi przy czym ww. ustawa była kilkakrotnie nowelizowana i w efekcie tych nowelizacji **funkcjonariuszom SCS przybyło nowych praw i tym samym nowych obowiązków**.

Zespoły kontrolne SENT w Polsce podlegały różnym komórkom w Izbach Administracji Skarbowej w związku z czym nie było jednolitości w strukturze organizacyjnej. W niektórych IAS były to oddziały, w innych IAS komórki realizacji. W późniejszym okresie dokonano podziału strukturalnego ze względu na charakter wykonywanych zadań tj. na Działy Realizacji i Prewencji, Działy Kontroli Mobilnej i co za tym idzie, tworząc nowe stanowiska kierownicze. Do głównych zadań Działów Prewencji, Działów Kontroli Mobilnej miały być prowadzone szeroko rozumiane kontrole drogowe, w tym SENT. Nieporozumieniem wciąż jest, że niektóre ww. komórki zajmują się wciąż wszystkimi zadaniami.

Pomimo tak dokonanego podziału strukturalnego, Działy Prewencji w dalszym ciągu wykonują zadania przypisane do Działu Realizacji np: realizację KTI, przeszukania w ramach pomocy prawnych, doprowadzenia, kontrole pod kątem nielegalnych papierosów, urządzania gier na automatach itp. Tym samym własne zadania muszą być odsuwane na tzw. boczny tor.

Dodatkowo oprócz ww. kontroli z zakresu stricto zwalczania przestępczości na komórki prewencji została nałożona kontrola e-TOLL po zmianie ustawy *o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* (Dz.U. z 2020 poz.1087) zgodnie z wytycznymi Departamentu Zwalczania Przestępczości Ekonomicznej. Zgodnie z założeniami MF dojdzie również realizacja zadań z zakresu kontroli tachografów.

Z informacji jakie uzyskał Zarząd, do żadnego z powyższych zadań funkcjonariusze SCS nie zostali przygotowani tzn. nie zostali przeszkoleni w sposób umożliwiający realizację zadań na właściwym i oczekiwanym przez przełożonych poziomie.

Ministerstwo Finansów przekazało do podległych jednostek organizacyjnych KAS tylko wytyczne odnośnie nowych zadań do realizacji, ilości kontroli przypadających na jednego funkcjonariusza w czasie służby, typowań itd. Określono/wskazano jedynie suche normy, wskaźniki, informację odnośnie skuteczności. Natomiast nie zostały opracowane procedury postępowania, w szczególności po ujawnieniu nieprawidłowości (w tym wobec obcokrajowców, zabezpieczenia na poczet kary pieniężnej czy unieruchomienia pojazdu). Wymierzenie kary pieniężnej w drodze decyzji na późniejszym etapie będzie nieskuteczne wobec braku wyegzekwowania kary. Nie przekazano druków. Brak jakichkolwiek informacji na temat przeprowadzenia profesjonalnych szkoleń przygotowujących Służbę Celno-Skarbową do wykonywania nowo powierzonych zadań czy wzmocnienia kadrowego.

Przed wejściem w życie ustawy *o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* zostało zorganizowane 3 godzinne szkolenie na platformie Teams z zakresu e-TOLL. Niestety po zakończonym szkoleniu osoby prowadzące szkolenie nie były w stanie odpowiedzieć na większość pytań zadawanych przez funkcjonariuszy SCS i inspektorów ITD odnośnie prowadzenia działania w praktyce. Pomimo braków szkoleniowych Ministerstwo Finansów zobligowało wszystkich do przeprowadzania przedmiotowych kontroli na drodze.

Podsumowując ZZ Celnicy PL wskazuje że, w Służbie Celno-Skarbowej w związku z przejmowaniem nowych zadań i obowiązków brak jest stosowanego przygotowania w postaci profesjonalnych szkoleń, a co za tym idzie brak jest wymaganego profesjonalnego przygotowania funkcjonariuszy do wykonywania nowych zadań. W innych służbach mających te same uprawnienia np. ITD proces szkoleń z zakresu kontroli tachografów i e-TOLL tzn. czas i sposób przeprowadzanych szkoleń daje możliwość w sposób profesjonalny realizować zadania i nie naraża na postępowania dyscyplinarne funkcjonariuszy za nieprawidłowe wykonanie kontroli, czy okazanie braku kompetencji w trakcie prowadzonych kontroli przed podatnikami.

Jako Związek Zawodowy wskazujemy (wielokrotnie wskazywaliśmy), że w Służbie Celno-Skarbowej brak jest specjalizacji na wzór innych formacji tak jak np. w Policji, w której każdy utworzony Pion (czy komórka organizacyjna) w strukturze organizacyjnej wykonuje zadania z własnego zakresu. Natomiast w Naszej formacji wszyscy mają umieć i robić wszystko bez przeszkolenia/przygotowania i od osób wykonujących całkiem odmienne zadania, wymaga się wykonywania czynności, z którymi nigdy wcześniej nie miały do czynienia np. wysyłając osoby wykonujące kontrole na drodze do czynności związanych z zajęciem nielegalnej wytwórni papierosów.

Taki sposób zarządzania zasobami ludzkimi tzn. delegowanie funkcjonariuszy pod wpływem chwili do wykonywania różnych i odmiennych zadań, obcych czynności ma bezpośredni wpływ na falę odejść ze służby, podobnie jak w przypadku funkcjonariuszy z komórek Dochodzeniowo-Śledczych. **Nie da się być wybitnym specjalistą w każdej dziedzinie w ciągu jednego dnia.**

W SCS ustalane ogólnie normy i wskaźniki przesłane do realizacji przez Departament Zwalczania Przestępczości Ekonomicznej Ministerstwa Finansów nie mają pokrycia w rzeczywistości i stanowią fikcję statystyczną. Wskazano tam jako minimalną normę ilościową 7 kontroli na osobę oczekując jednocześnie realizacji zadań z zakresu e-TOLL i najlepiej 100% typowań w stosunku do przewozów SENT.

Oznacza to, że w przypadku 2 osobowego patrolu należy w czasie jednej służby przeprowadzić min. 14 kontroli, w przypadku zespołu 3 osobowego 21 kontroli.

Jednocześnie w trakcie kontroli należy na bieżąco wprowadzić kontrolę do oddzielnych systemów, dodatkowo sporządzić notatkę oraz sprawdzić dane kierowcy/pojazdu w systemach które, dość słabo działają przy łączności bezprzewodowej, często się zawieszają, co generuje mnóstwo dodatkowego czasu. Do tego przy kontroli cysterny (SENT) musi być także przeprowadzona kontrola ADR z czasochłonną procedurą jej dokumentowania. W trakcie niektórych kontroli prowadzone są czasochłonne ustalenia/weryfikacje w różnych instytucjach, w podmiotach, ściąganie dokumentów. Trwa to wiele godzin, a efekt końcowy kontroli bywa negatywny (w załączniku do pisma cytujemy funkcjonariuszy praktyków, którzy odnoszą się do funkcjonowania systemów oraz wskazują na kilka innych problemów z jakimi spotykają się w codziennej służbie).

W tych okolicznościach prawdziwym „nieszczęściem” jest ujawnienie naruszenia prawa (w szczególności nielegalnego towaru), a w konsekwencji konieczność pełnej dokumentacji, przeprowadzenia przesłuchania, czasami rewizji, zabezpieczenia pojazdu czy jego odtransportowania, a nawet wypadku. Ujawnienie np. towarów objętych ochroną praw własności intelektualnej wyłącza grupę na kolejne dni (liczenie towaru, opisywanie, zawiadamianie kancelarii prawnych itp.).

Nie ma wówczas szans na wykonanie normy kontroli.

Ze względu na sposób typowania pojazdów do kontroli SENT wyżej wspomniana norma nie jest możliwa do uzyskania stojąc w tym samym miejscu. Kontrolowane są wówczas codziennie te same pojazdy, ci sami kierowcy i te same firmy dokonujące cyklicznych legalnych przewozów. **Żeby przeprowadzane kontrole były skuteczne należy prowadzić je w sposób mobilny**, często na bocznych drogach, bo właśnie te drogi służą do omijania naszych „stałych punktów kontrolnych”. Czy Ministerstwo Finansów naprawdę tego nie wie? Prowadząc kontrole w wyżej opisany sposób narzucona przez MF norma **jest nie do wypracowania/zrealizowania**. Ponadto uderza jedynie w uczciwe podmioty gospodarcze, w uczciwych przewoźników i komplikuje im tylko prowadzenie działalności.

W tym miejscu podkreślić należy, że **czas przeznaczony na kontrolę faktyczną wynosi najczęściej ok. 8-9h dziennie**. Pozostały czas to **45min**, który przysługuje funkcjonariuszom w ramach (rzadko odbieranej z powodu braku czasu) przerwy regulaminowej oraz przygotowanie do służby: uzupełnienie książki służby, nadanie numeru kontroli, pobranie ŚPB, broni, przygotowanie sprzętu, dokumentów, przeniesienie drukarki i sprzętu niezbędnego podczas kontroli do radiowozu. Po zakończonej służbie (powrocie) analogicznie zdanie broni, tankowanie, rozliczenie pojazdu itd., dodatkowo statystyki, raporty, książka służby, przekazanie mandatów/nieprawidłowości.

Norma nie uwzględnia także faktu, iż niektóre patrole na miejsce kontroli muszą dojeżdżać nawet po 5 godzin np. na drodze krajowej nr 7 jedyne dogodne miejsce do kontroli jest w pobliżu granicy na głównym szlaku z/na południe Europy, a funkcjonariusze dojeżdżają do niego ok. 100 km. Tam notowano największe ujawnienia w ostatnich latach i tam najbardziej jest zasadna kontrola firm zagranicznych pod kątem opłaty drogowej. Generalnie na dojazdy funkcjonariusze w każdej IAS tracą wiele godzin, które nie są odliczone od „normy”. Statystycznie więc na 1 kontrolę w ciągu 9 godzin przypada 25 minut wliczając czas przejazdu patrolu, wytypowanie kolejnego pojazdu (a przecież nie stoją w kolejce), zatrzymanie, wykonanie wszystkich czynności. Jeżeli dojazd patrolu jest dłuższy lub na zmianie pojawi się problem wymagający kilkogodzinnego wyjaśnienia, bądź ujawnienie nieprawidłowości to na pozostałe samochody pozostaje po kilka minut. Tyle, by zadowolić statystykę, a co za tym idzie Ministerstwo Finansów.

Kolejnym problemem jest sprzęt, który nie jest dostosowany do potrzeb pracy w terenie:

- komputery zakupione do pracy mobilnej w terenie po 2 latach dosłownie „rozpadają się”,
- drukarki zakupione jako „mobilne” są sprzętem typowo biurowym, dużych gabarytów o wadze około 14 kg i zasilanych 230v,
- radiowozy nie posiadają zabudowy umożliwiającej pracę w terenie, nie posiadają uchwytów na komputery, miejsca do montażu wspomnianej drukarki, aby poruszać się po drogach w sposób bezpieczny, wewnątrz brakuje dodatkowego oświetlenia niezbędnego do pracy,
- warunki kontroli nie pozwalają na zachowanie bezpieczeństwa w okresach zwiększonej ilości zakazów.

Brakuje również środków na przeglądy/ naprawy pojazdów służbowych. Proces wyceny, zgody na naprawę i sama naprawa często trwają miesiącami wykluczając pojazd z eksploatacji.

W ocenie Naszego Związku w nowoczesnej i sprawnej formacji mundurowej nie należy bagatelizować tak istotnych aspektów działania i prowadzić fikcyjnych kontroli byle jakim sprzętem i przerzucać odpowiedzialności na funkcjonariuszy za złą organizację i ustalone normy do realizacji.

W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie:

1. Czy limity kontroli były konsultowane z KG Policji lub GITD? Organy te mają większe doświadczenie w planowaniu kontroli (współpracując z tymi służbami ich przedstawiciele okazują duże zdziwienie w jaki sposób mamy prawidłowo przeprowadzić tyle kontroli w ramach tak zorganizowanej jednej służby) .
2. Dlaczego nie opracowano procedury postępowania tj. kontroli i po kontroli w razie ujawnienia nieprawidłowości. Czy były prowadzone uzgodnienia z Inspekcją Transportu Drogowego?
3. Jak normy kontroli SENT i e-toll mają się do innych narzuconych norm i skuteczności, w szczególności wobec braku wzmocnienia kadrowego do nowych zadań?
4. Czy w MF dokonano oszacowania ile czasu potrzeba na przeprowadzenie kontroli w poszczególnych obszarach w zależności od wyników tj. negatywnej i pozytywnej (z rozpisaniem wszystkich czynności)? Jaka jest metodologia ustalenia norm?
5. Na podstawie jakich wskazówek f-sze mają w 100% typować pod kątem SENT? Co ma wskazywać, że nadjeżdżający z dużą prędkością samochód wiezie towar podlegający SENT? Nie może to być ograniczenie do kontroli cystern, ponieważ cysterny przewożą też inne towary, a pod plandeką jadą towary SENT (np. tytoń, papierosy, spirytus).
6. Czy zadaniem funkcjonariuszy SCS jest faktyczne, rzetelne i w pełni profesjonalne przeprowadzenie dokładnej kontroli czy realizacja celów statystycznych? W/w limity będą wymuszały prowadzenie dużej liczby „pustych” kontroli w celu uzupełnienia normy po każdym czasochłonnym przypadku, byle zadowolić statystykę.
7. Czy możliwe jest przeprowadzenie wskazanej ilości kontroli w sposób bezpieczny dla kontrolującego tzn. bezpieczne miejsce, dobra widoczność, podejście w co najmniej 2 osób do kontrolowanego z zachowaniem zasad wzajemnej asekuracji oraz wprowadzenia danych do systemów (trzeci funkcjonariusz).
8. Dlaczego limity kontroli ustalono na 1 f-sza, a nie na jeden patrol? Dlaczego nie powiązano tych limitów z rodzajami kontroli (pozytywne/negatywne) i innymi zadaniami? Dlaczego limity nie są uzależnione od efektywnego czasu możliwego na

poświęcenie kontroli (konieczność odliczenia dojazdów, przerw, obecności f-sza przyuczającego się dopiero do zadań, zawieszania się systemów, itp.? Narzucone normy skłaniają do ograniczenia liczby funkcjonariuszy w patrolu poniżej bezpiecznego minimum. Kontrole na drogach należą do kontroli niebezpiecznych. Nigdy nie wiadomo jak zachowa się zatrzymany. Z tych względów w przeszłości w niektórych izbach był obowiązek noszenia nawet kamizelek kuloodpornych i z tych powodów funkcjonariusze zostali wyposażeni w broń. Na nic to jednak się zda, gdy w czasie kontroli nie ma asekuracji- jeden funkcjonariusz sprawdza dane w systemach w radiowozie, a drugi w pojedynkę jest przy szoferce, gdzie jego głowa jest na wysokości drzwi kabiny kierowcy!

Pani Minister

Oczekujemy kompleksowej zmiany podejścia do kontroli. Motywacją do efektywnego wykorzystania czasu powinny być nagrody za osiągnięte wyniki, a nie za osiągnięcia statystyczne. To sami funkcjonariusze powinni decydować o wyważeniu między ilością kontroli prewencyjnych oraz wynikowych, a także miejscu ich prowadzenia. Jeżeli funkcjonariuszom stawia się cele w postaci efektów, to należy pozostawić im wybór co do sposobu realizacji. Jeżeli decyzje o tym co, gdzie i w jakiej ilości ma być wykonane, to za wyniki może odpowiadać wyłącznie ten, który to określa. Obecnie wygląda to tak, jakby polecenia i limity były ustalane ad hoc, bez spójnego centrum dowodzenia.

W związku z zapewnieniami na spotkaniu w dniu 29 czerwca br. prosimy o przekazanie informacji w jakim zakresie w poszczególnych izbach zostały zabezpieczone środki i na jakie wyposażenie dla grup realizacyjnych.

Ponadto wskazujemy na konieczność przeprowadzenia rzetelnych szkoleń oraz dopracowania procedury postępowania. Funkcjonariusz, który podchodzi do kontroli powinien mieć profesjonalne przygotowanie do kontroli dokumentów oraz trybu postępowania w każdym przypadku, a kontrola musi być przeprowadzona z zachowaniem zasad bezpieczeństwa.

Z Poważaniem:

Za Zarząd

Przewodniczący

ZZ Celnicy PL

Sławomir Siwy

ZAŁĄCZNIK NR 1 DO PISMA – ZZ CELNICY PL-41/21

1. Nieuzasadnione planowanie (w grafiku) kolejnych czterech służb pod rząd, z których pierwsze dwie są w godz. 6-18 ,trzecią rozpoczyna się od 05:00 do 17:00 by móc na ostatnią przyjść po 11 godzinach (wymóg określony w ustawie KAS). Tę ostatnią rozpoczyna się od godz. 04:00 i najczęściej jest to ta najbardziej obciążająca praca. Są to czynności w miejscowości oddalonej 300 km od siedziby UCS, tam trwają kilka godzin i powrót następuje w późnych godzinach np. 21:00 i po powrocie należy niezwłocznie zdać broń i wychodzić by nie generować godzin nadliczbowych. W „naszej” ustawie jest wymóg jedynie 11 godzinnej przerwy, Policjantom reguluje to rozporządzenie MSWiA i obecnie ustanowione jest jak niżej:

Warszawa, dnia 11 września 2020 r. Poz. 1574 ROZPORZĄDZENIE MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI 1) z dnia 11 września 2020 r. w sprawie czasu służby policjantów

.....

§ 4. 1. W zmianowym rozkładzie czasu służby policjant pełni służbę na zmiany trwające po 8 godzin.

2. W przypadkach uzasadnionych szczególnymi potrzebami służby przełożony właściwy w sprawach osobowych może wprowadzić pełnienie służby na zmiany trwające po 12 godzin.

3. W zmianowym rozkładzie czasu służby, o którym mowa w ust. 1, po 8 godzinach służby policjantowi udziela się co najmniej 11 godzin czasu wolnego, a jeżeli pełnił on służbę w godzinach od 22.00 do 6.00 przez co najmniej 3 godziny, zwaną dalej „służbą nocną”, udziela mu się co najmniej 14 godzin czasu wolnego. Po pięciu kolejnych służbach nocnych policjantowi udziela się co najmniej 48 godzin czasu wolnego.

4. W zmianowym rozkładzie czasu służby, o którym mowa w ust. 1, policjant nie może pełnić więcej niż dziesięciu służb nocnych w miesiącu, chyba że jest to uzasadnione szczególnymi potrzebami służby lub tym, że jego nieobecność mogłaby spowodować poważne zakłócenie organizacji służby na stanowiskach, na których jest wymagane zapewnienie ciągłości służby.

5. W zmianowym rozkładzie czasu służby, o którym mowa w ust. 2, po 12 godzinach służby policjantowi udziela się co najmniej 24 godzin czasu wolnego, a jeżeli pełnił on służbę nocną – co najmniej 48 godzin czasu wolnego.

6. W zmianowym rozkładzie czasu służby, o którym mowa w ust. 2, policjant nie może pełnić więcej niż ośmiu służb nocnych w miesiącu, chyba że jest to uzasadnione szczególnymi potrzebami służby lub tym, że jego nieobecność mogłaby spowodować poważne zakłócenie organizacji służby na stanowiskach, na których jest wymagane zapewnienie ciągłości służby.

7. Policjantowi pełniącemu służbę w zmianowym rozkładzie czasu służby, o którym mowa w ust. 1 i 2, w każdym tygodniu udziela się czasu wolnego nie krótszego niż 35 godzin, obejmującego czas wolny po zakończeniu zmiany. W przypadkach: 1) o których mowa w § 7 ust. 1, 2) realizacji zadań o szczególnym charakterze dla ochrony

bezpieczeństwa ludzi oraz utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego, w szczególności mających na celu zapobieżenie zdarzeniom, o których mowa w art. 18 ust. 1 ustawy – udzielony czas wolny może obejmować mniejszą liczbę godzin, nie może być jednak krótszy niż 24 godziny

8. Policjant, do którego obowiązków należy kierowanie pojazdem samochodowym, może pełnić służbę do 12 godzin na dobę, w tym kierować pojazdem nie więcej niż 10 godzin.

Porównując naszą rzeczywistość w przepisami dot. policjantów, w „realizacji” jest :

-jedynie przestrzegany przepis 11 godzin przerwy, ale po 12 godzinach służby (a nie po 8 jak w Policji – par.4 ust 3)

-po 12 godzinach w „realizacji” jest **11** godzin przerwy a wg par. 4 ust 5 w Policji po 12 godz. służby jest **24** godz. przerwy

-w „realizacji” przy rozpoczęciu służby np. o godz. 04:00 i wyjeździe o godz. 05:00 (po odprawie, pobraniu broni i załadowaniu do pojazdów służbowych potrzebnego sprzętu jak: komputery, drukarki, ŚPB, worki na zatrzymane dokumenty

i plombownice) następuje przejazd do miejsca oddalonego o 300 km od UCS. Czynności na miejscu trwają zwykle od ok. 09:30 i najczęściej kończą się pomiędzy godz. 13:00 a 16:30. Potem następuje powrót.

Stosując przepis określony w par. 4 ust.8 dot. Policjantów nikt nie mógłby prowadzić pojazdów służbowych już od godz. 14:00 a wraca się prowadząc te pojazdy do godz. 21:00.

2. Często przy ujawnieniach typu 1-2 tony np. suszu tytoniowego lub np. 1800 butelek 0,9 L alkoholu nie zatrudnia się firmy przewozowej mającej umowę z Dyrektorem IAS na takie usługi i poleca się przeładunek takiego towaru funkcjonariuszom dokonującym tego ujawnienia tłumacząc potrzebą „cięcia kosztów”

(był przypadek kiedy susz w ilości ponad tony w workach 25-28 kg każdy, przeładowywało 4 funkcjonariuszy najpierw z pojazdu dostawczego na paletę a po 10 m transportu na wózku tzw. paletowym ponownie z palety na podłogę magazynu- w tym czasie sprawcy w kajdankach prawili uwagi funkcjonariuszom o treści cyt:” No! Raz na wozie raz pod wozem”

3. Pobór broni i amunicji polegający na każdorazowym ładowaniu dwóch magazynków po 17 szt. naboju sprawia, że przy „dużych” akcjach kiedy udział biorą wszyscy funkcjonariusze działu powoduje konieczność rozpoczęcia służby nawet o 1,5 godz. wcześniej niż gdyby pobierać ją w sposób „przećwiczony” już w Policji. Zdawanie broni również polega na rozładowaniu dwóch magazynków po 17 szt. naboju i

umieszczeniu ich w specjalnych pojemnikach na naboje-trwa to podobnie długo jak pobieranie.

4. Podczas wprowadzania KAS zwabiono funkcjonariuszy innych referatów rozgłaszaną plotką, że tylko Ci na co dzień służący z bronią będą podlegali emerytalnemu systemowi w ZER. W rezultacie tego nowo zasilający grupy mobilne (obecnie „realizacyjne”) zostali pozbawieni znacznej części dochodów (obniżenie mnożnika) a niektórym nawet dochody te pomniejszono o kwotę mającą stanowić „dodatek kontrolerski”. I tak funkcjonariusz sprawujący opiekę nad dzieckiem (w czasie pandemii) otrzymuje niższe uposażenie niż miałby pracując w referacie, z którego przeniósł się do „realizacji”. Traci ten dodatek, bo nie pracuje. W swoim poprzednim referacie pensja nie byłaby obniżona o dodatek kontrolerski.

...

Pewnego razu „realizacja” mogła być zasilona pracownikami specjalizującymi się w tematyce przestępstw skarbowych w podatku VAT, lecz Im również „na ostatniej prostej” rekrutacji przedstawiono na piśmie dużo niższe kwoty uposażenia niż mieli w strukturze UKS skąd mieli przejść.

Znany jest przypadek celnika „ucywilnionego”, który po przejściu całego procesu rekrutacyjnego by dostać się do „realizacji” kiedy otrzymał na piśmie proponowane kwoty uposażenia –dotarło do Niego, iż nie dosyć, że będzie miał służyć po dwanaście godzin zamiast ośmiu, to jeszcze za dużo niższe uposażenie. Wygrał na tym nie przechodząc ostatecznie do „realizacji” i ma teraz: niezmniejszoną o prawie tysiąc złotych miesięcznie pensję ... Przy tym wszystkim pracując od 07:00 do 15:00 a nie jak „realizacja” często cztery dni pod rząd po 12 godzin w trzeciej i czwartej służbie od 05:00 i od 04:00. Na tej ostatniej próbując nie zasnąć za kierownicą by nie doprowadzić do kolizji, wypadku czy nawet katastrofy w ruchu lądowym, bowiem najwyższy stopień zmęczenia-zwany zmęczeniem przewlekłym lub przemęczeniem niewątpliwie występuje w czwartej z rzędu kilkunastogodzinnej służbie.

5. W Wydziale Zwalczania Przestępczości w Katowicach obecnie brak jest przewodników z psami wykrywającymi narkotyki. Do niedawna były trzy takie psy. Od lipca 2019 roku odeszło na emerytury pięciu funkcjonariuszy przewodników i obecnie nawet na granicy (w międzynarodowym porcie lotniczym w Pyrzowicach) Służba Celno Skarbowa w obszarze wykrywania narkotyków nie jest w stanie dokonywać ujawnień.
6. SENT to oczywiście bardzo dobre narzędzie uszczelniające, ale kontrola SENT nie powinna znajdować się w Pionie Zwalczania Przestępczości Ekonomicznej UCS, dlatego że do zgłoszenia przewozu towaru objętego SENT jest zobowiązany legalnie działający podmiot!!!! Żaden człowiek z szarej strefy nie dokona zgłoszenia SENT, po pierwsze bo nie jest podatnikiem VAT, po drugie bo mu się to nie opłaca - ujawniać swojej przestępczej działalności. W tym jest cały problem, że komórka realizacji, której zadaniem powinno być zwalczanie przestępstw (taki jest cel komórek Pionu ZPE), 90-99% swoich sił i środków używa do kontroli SENT - czyli legalnie działających podmiotów, aby ich złapać na czymkolwiek (bo statystyka punktuje każde naruszenie) np. pomyłce w nr rejestracyjnym, nr licencji czy nr dokumentu przewozowego.

...

Dzisiaj nikt nie zajmuje się w REALIZACJI poprawną procedurą, postępowaniami ... na nietypowe pytania brak odpowiedzi ze strony kierowników, nawet unikanie tematu !!!!

Sprawy idą w tym kierunku, że niedługo aby nie mieć żadnych problemów z napisaniem błędnie sprawy, czy aby nie zostać po godzinach, Pan ZBYSZEK jedzie pod kościół i kontroluje auta, o których z góry wie, że nic tam nie znajdzie - czytaj nie mam kłopotów.

Zapíše do notatnika 6 czy 10 aut "z księżycą" co potrafiłby zrobić przedszkolak i co miesiąc bez kłopotu pobiera za to wynagrodzenie 4 czy 5 tys. zł. Chyba nie o to chodzi w Pionie Zwalczania Przestępczości Ekonomicznej???

Stąd zacząć trzeba od podziału zadań, kadr - struktury organizacyjnej adekwatnej do zadań, nie do ilości kolegów, którym trzeba stworzyć stanowiska kierownicze Naczelników Wydziałów ich Zastępców, Kierowników działów, najlepiej ich zastępców (nieetatowych - aby ...w cieple) kierowników referatów....itd. a kto ma być robotnikiem???

7. Następny przykład to chore bazy danych - dziesiątki baz: ZISAR, PUESC, EKS.... które są zmorą i stratą czasu. W SENT czy innej kontroli, na drodze wkładamy dane do tych baz tracąc niepotrzebnie czas zamiast czas ten poświęcić na kontrole, a w zamian nie otrzymujemy NIC, kompletnie NIC !!!! Jedyną rozsądną bazą, która pomagała w naszej pracy było CeRO, ale musiała zostać wygaszona, jest nieaktualna, bo weszli na rynek nowi z swoimi pomysłami, tylko czy lepsze???

Np. wpisując do PUESC nową kontrolę SENT mam do wyboru, kontrola SENT, kontrola INNA, PUSTY przewóz. Kolejno zaznaczam jaki obszar kontroluję (obszar analizy ryzyka) czyli czy wyroby tytoniowe, czy alkohol, czy transport drogowy, SENT, itp. taki jaki mam w zleceniu kontroli wyznaczony przez mojego kierownika w ZISAR (bo te bazy SENT i ZISAR są ze sobą powiązane) jak zaznaczę inny obszar niż wyznaczył mi kierownik, system wariuje, zawiesza.... każdy kto pracuje ileś lat, (kilka, kilkanaście, kilkadziesiąt) na drodze wie, że kontrola pojazdu nie jest zero-jedynkowa czyli sprawdzam tylko wyznaczony obszar przez kierownika (np. tytoń) i nic mnie więcej nie interesuje. Doświadczony funkcjonariusz analizuje ryzyko na miejscu kontroli i sprawdza wiele obszarów, w których mogą wystąpić nieprawidłowości. Chyba to normalne, że kierownik zza biurka 100 km ode mnie nie może przewidzieć jaki pojazd zatrzymam, jakie będą jechały nim osoby, jak się zachowywały, co przewożyły, innych okoliczności..... SYSTEMY oduczają nas takich dobrych nawyków, każą działać zero-jeden !!!!

Kolejna sprawa - po wprowadzeniu danych pojazdu, danych kierowcy... system w PUESC wysyła arkusz ryzyka "ARR" po chwili wraca informacja zwrotna - od 2017 roku nie zdarzyło jeszcze mi się, aby wróciła informacja że coś jest podejrzanego,

zastrzeżonego.... więc po co to jest???? na 4 lata kontroli - NIC ???
Aby było jeszcze lepiej, gdy zaznaczam PUSTY przewóz system w PUESC nie wysyła zapytania "ARR", bo wg tworzących system "teoretyków" w pustym pojeździe nie mogą wystąpić nieprawidłowości????

Podam tylko przykład sprzed lat kilkuset kilogramów narkotyków ukrytych w podłodze tureckiej naczepy, na której nie przewożono żadnego towaru - był to PUSTY przewóz. Czy ktoś wyciąga wnioski, ...?

Dlatego uważam, że zadanie kontroli SENT nie pasuje do pionu ZPE.... funkcjonariusze dawnego WZP mają inne nawyki kontroli, czynnika ludzkiego w analizie ryzyka nie da się niczym zastąpić ani zautomatyzować!!! Bazy danych są potrzebne i taką było CeRO... Obecne ZISARy, EKSy, PUESC.... są beznadziejne, nadają się do kontrolowania funkcjonariuszy przez przełożonych (i chyba o to w tym chodzi - system ADAM z kamerami i podsłuchem w przedniej szybie radiowozu, gdy głównie pojazd do kontroli wjeżdża na parking z tyłu radiowozu). Systemy te nie nadają się do kontroli wystąpienia nieprawidłowości w obrocie, do zwalczania przestępczości, są nieprzydatne funkcjonariuszom!!!!