

U S T A W A

z dnia

o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów¹⁾

Art. 1. Ustawa określa:

- 1) zasady systemu monitorowania drogowego przewozu towarów;
- 2) odpowiedzialność za naruszenie obowiązków związanych z drogowym przewozem towarów podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego, przewoźnika, kierującego środkiem transportu.

Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) data zakończenia przewozu towaru – datę dostarczenia towaru na terytorium kraju do miejsca wskazanego w zgłoszeniu albo datę objęcia na terytorium kraju procedurą celną towaru będącego przedmiotem przewozu albo datę wyjazdu towaru z terytorium kraju;
- 2) kierujący – osobę fizyczną, która kieruje środkiem transportu;
- 3) nadawca towaru – osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, prowadzącą działalność gospodarczą dokonującą wysyłki towaru będącego przedmiotem przewozu;
- 4) numer referencyjny – unikatowy identyfikator nadawany dla zgłoszenia;
- 5) odbiorca towaru – osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, prowadzącą działalność gospodarczą, do której ma być dostarczony towar będący przedmiotem przewozu;
- 6) podmiot odbierający – osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, prowadzącą działalność gospodarczą, dokonującą wewnątrzspółnotowego nabycia towarów, importu towarów lub nabycia towarów w przypadku dostawy towarów w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2016 r. poz. 710, z późn. zm.²⁾);

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz ustawę z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 846, 960, 1052, 1206, 1228, 1579, 1948 i 2024 oraz z 2017 r. poz. 60.

- 7) podmiot wysyłający – osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, prowadzącą działalność gospodarczą, dokonującą:
 - a) ostatniej przed rozpoczęciem przewozu towarów dostawy towarów,
 - b) wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów,
 - c) eksportu towarów– w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług;
- 8) przewoźnik – osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, prowadzącą działalność gospodarczą, wykonującą przewóz towarów;
- 9) przewóz towarów – przemieszczenie towaru na lub przez terytorium kraju środkiem transportu po drodze publicznej, z uwzględnieniem postojów wymaganych podczas tego przemieszczania, przeładunku oraz rozładunku;
- 10) rodzaj towaru – towar grupowany do jednej podkategorii Polskiej Klasyfikacji Wyrobów i Usług, zwanej dalej „PKWiU”, albo jednej pozycji Nomenklatury Scalonej, zwanej dalej „CN”;
- 11) środek transportu – pojazd samochodowy lub zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego oraz przyczepy lub naczepy, w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128);
- 12) terytorium kraju – terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 13) terytorium państwa członkowskiego – terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej;
- 14) terytorium państwa trzeciego – terytorium państwa niewchodzącego w skład Unii Europejskiej;
- 15) wyznaczone miejsce – miejsce przeznaczone do przechowywania lub strzeżenia środków transportu lub towarów, prowadzone przez dyrektora izby administracji skarbowej albo przez podmiot, któremu powierzono prowadzenie takiego miejsca;
- 16) zgłoszenie – zgłoszenie przewozu towaru do rejestru zgłoszeń określonej ilości tego samego rodzaju towaru przewożonego od jednego nadawcy towaru do jednego odbiorcy towaru, do jednego miejsca dostarczenia towaru, jednym środkiem transportu.

Art. 3. 1. System monitorowania przewozu towarów obejmuje gromadzenie i przetwarzanie danych o przewozie towarów, w szczególności z zastosowaniem środków technicznych służących do tego monitorowania, oraz kontrolę obowiązków wynikających z ustawy.

2. Systemowi monitorowania przewozu towarów podlega przewóz:

- 1) towarów objętych:
 - a) podkategoriami PKWiU: od 19.20.21 do 19.20.28, 19.20.29, 20.14.74 nieoznaczonych znakami akcyzy, 20.14.75, od 20.59.41 do 20.59.42, 20.59.43 zawierające alkohol etylowy, 20.59.57, 20.59.58 oraz 38.12.25, jeżeli masa brutto przesyłki towarów objętych tymi podkategoriami przekracza 500 kg lub jej objętość przekracza 500 litrów, z zastrzeżeniem pkt 2 lit. a,
 - b) pozycjami CN: 2207 nieoznaczonych znakami akcyzy, 2707, 2710, 2905, 2917, 3403, 3811, 3814 zawierających alkohol etylowy, 3820 zawierających alkohol etylowy, 3824 oraz 3826, jeżeli masa brutto przesyłki towarów objętych tymi pozycjami przekracza 500 kg lub jej objętość przekracza 500 litrów, z zastrzeżeniem pkt 2 lit. b;
- 2) towarów objętych:
 - a) podkategoriami PKWiU:
 - 19.20.29 w opakowaniach jednostkowych powyżej 11 litrów niezależnie od liczby opakowań,
 - 20.14.74 nieoznaczonych znakami akcyzy w opakowaniach jednostkowych powyżej 5 litrów niezależnie od liczby opakowań,
 - 20.14.75 w opakowaniach jednostkowych powyżej 5 litrów niezależnie od liczby opakowań,
 - od 20.59.41 do 20.59.42 w opakowaniach jednostkowych powyżej 16 litrów niezależnie od liczby opakowań,
 - 20.59.43 zawierających alkohol etylowy w opakowaniach jednostkowych powyżej 16 litrów niezależnie od liczby opakowań,
 - b) pozycjami CN:
 - 2207 nieoznaczonych znakami akcyzy w opakowaniach jednostkowych powyżej 5 litrów niezależnie od liczby opakowań,
 - 2710 w opakowaniach jednostkowych powyżej 11 litrów niezależnie od liczby opakowań,
 - 2905 w opakowaniach jednostkowych powyżej 11 litrów niezależnie od liczby opakowań,
 - 3403 w opakowaniach jednostkowych powyżej 16 litrów niezależnie od liczby opakowań,

- 3811 w opakowaniach jednostkowych powyżej 16 litrów niezależnie od liczby opakowań,
 - 3820 zawierających alkohol etylowy w opakowaniach jednostkowych powyżej 16 litrów niezależnie od liczby opakowań;
- 3) alkoholu całkowicie skażonego wskazanymi przez dowolne państwo członkowskie Unii Europejskiej środkami dopuszczonymi do skażenia alkoholu etylowego na podstawie rozporządzenia Komisji (WE) nr 3199/93 z dnia 22 listopada 1993 r. w sprawie wzajemnego uznawania procedur całkowitego skażenia alkoholu etylowego do celów zwolnienia z podatku akcyzowego (Dz. Urz. WE L 288 z 23.11.1993, str. 12, z późn. zm. – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 9, t. 1, str. 249, z późn. zm.³⁾), w tym zawartego w wyrobach nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi:
- a) dla przesyłek w opakowaniach jednostkowych powyżej 5 litrów niezależnie od liczby opakowań,
 - b) dla przesyłek o objętości powyżej 500 litrów;
- 4) suszu tytoniowego w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym, nieoznaczonego znakami akcyzy, bez względu na jego ilość w przesyłce;
- 5) towarów innych niż wymienione w pkt 1–4, w stosunku do których zachodzi uzasadnione prawdopodobieństwo wystąpienia naruszeń przepisów prawa podatkowego w zakresie podatku od towarów i usług lub podatku akcyzowego, mogących powodować, ze względu na skalę lub częstotliwość obrotu tymi towarami, znaczne uszczuplenia tych podatków – określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 8.

3. Przez przesyłkę, o której mowa w ust. 2, rozumie się określoną ilość towarów tego samego rodzaju przewożoną od jednego nadawcy towaru do jednego odbiorcy towaru, do jednego miejsca dostarczenia towaru, jednym środkiem transportu.

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. WE L 260 z 31.10.1995, str. 45 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 9, t. 1, str. 281, Dz. Urz. WE L 320 z 28.11.1998, str. 27 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 9, t. 1, str. 319, Dz. Urz. UE L 374 z 22.12.2004, str. 42, Dz. Urz. UE L 208 z 11.08.2005, str. 12, Dz. Urz. UE L 326 z 13.12.2005, str. 8, Dz. Urz. UE L 23 z 26.01.2008, str. 13, Dz. Urz. UE L 231 z 29.08.2008, str. 11, Dz. Urz. UE L 200 z 03.08.2011, str. 14, Dz. Urz. UE L 49 z 22.02.2008, str. 55 oraz Dz. Urz. UE L 286 z 20.10.2016, str. 32.

4. Systemowi monitorowania przewozu towarów nie podlega przewóz towarów, o których mowa w ust. 2 pkt 1–4:

- 1) przewożonych przez operatorów pocztowych w paczkach pocztowych w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2016 r. poz. 1113, 1250 i 1948);
- 2) objętych:
 - a) procedurą celną tranzytu, składowania, odprawy czasowej, przetwarzania lub wywozu,
 - b) powrotnym wywozem;
- 3) przemieszczanych w procedurze zawieszenia poboru akcyzy z zastosowaniem systemu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 26 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 43 i 60).

5. Systemowi monitorowania przewozu towarów nie podlega przewóz towarów, który nie jest związany z wykonaniem czynności podlegających opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług, jeżeli przewoźowi towarów towarzyszy dokument potwierdzający przesunięcie międzymagazynowe wystawiony przez nadawcę towarów. Przepisu określonego w zdaniu pierwszym nie stosuje się do przewozu, o którym mowa w art. 7 ust. 1.

6. Szef Krajowej Administracji Skarbowej prowadzi analizę ryzyka wystąpienia naruszeń przepisów prawa podatkowego w zakresie podatku od towarów i usług lub podatku akcyzowego, związanego z przewozem towarów, dotyczącą zasadności objęcia określonego towaru systemem monitorowania drogowego przewozu towarów, uwzględniając skalę lub częstotliwość obrotu tymi towarami lub skalę uszczupień tych podatków. Szef Krajowej Administracji Skarbowej przekazuje ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych informacje o wynikach przeprowadzonych analiz i wnioskach z nich wynikających.

7. Systemowi monitorowania przewozu towarów nie podlega przewóz towarów dokonywany środkami transportu, użytkowanymi przez:

- 1) Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) siły zbrojne państwa będącego stroną Traktatu Północnoatlantyckiego;
- 3) siły zbrojne uczestniczące w Partnerstwie dla Pokoju;
- 4) Centrum Eksperckie Policji Wojskowych NATO;
- 5) jednostki wielonarodowe, w tym Brygadę Litewsko-Polsko-Ukraińską;
- 6) podmiot, o którym mowa w art. 2 ust. 2 Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Naczelnym Dowództwem Sojuszniczych Sił w Europie (SHAPE) dotyczącej

stacjonowania, statusu prawnego i wsparcia 3. Batalionu Łączności NATO (3NSB), elementu podporządkowanego Grupie Systemów Łączności i Informatyki NATO (NCISG) dyslokowanego w Rzeczypospolitej Polskiej, podpisanej w SHAPE dnia 17 września 2014 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1825 i 1826);

- 7) Kwaterę Główną Wielonarodowego Korpusu Północno-Wschodniego;
- 8) Centrum Szkolenia Sił Połączonych;
- 9) organy Krajowej Administracji Skarbowej;
- 10) Policję;
- 11) Służbę Więzienną;
- 12) Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego;
- 13) Centralne Biuro Antykorupcyjne;
- 14) Straż Graniczną;
- 15) Służbę Wywiadu Wojskowego;
- 16) Służbę Kontrwywiadu Wojskowego;
- 17) Agencję Wywiadu;
- 18) Państwową Straż Pożarną;
- 19) instytucje Unii Europejskiej;
- 20) przedstawicielstwa dyplomatyczne lub urzędy konsularne;
- 21) Biuro Ochrony Rządu.

8. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może określić, w drodze rozporządzenia, towary inne niż wymienione w ust. 2 pkt 1–4, których przewóz jest objęty systemem monitorowania przewozu towarów wraz ze wskazaniem masy, ilości, objętości lub wartości tych towarów, oraz przypadki, w których ich przewóz nie podlega temu systemowi, uwzględniając konieczność przeciwdziałania uszczupleniom w zakresie podatku od towarów i usług lub podatku akcyzowego.

Art. 4. 1. Środkiem technicznym służącym monitorowaniu przewozu towarów jest rejestr zgłoszeń, zwany dalej „rejestrem”.

2. Rejestr jest prowadzony w systemie teleinformatycznym w rozumieniu art. 3 pkt 3 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2014 r. poz. 1114 oraz z 2016 r. poz. 352 i 1579).

3. Rejestr prowadzi Szef Krajowej Administracji Skarbowej, który jest administratorem danych przetwarzanych w rejestrze w rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 922).

4. W rejestrze gromadzone są dane:

- 1) zawarte w zgłoszeniach, uzupełnieniach zgłoszeń i ich aktualizacjach;
- 2) dotyczące przeprowadzonych kontroli, o których mowa w art. 13.

5. Dane przetwarzane w rejestrze są przechowywane przez 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym dokonano zgłoszenia.

6. Do danych gromadzonych w rejestrze nie stosuje się obowiązku określonego w art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych.

Art. 5. 1. W przypadku przewozu towaru rozpoczynającego się na terytorium kraju podmiot wysyłający jest obowiązany przesłać do rejestru, przed rozpoczęciem przewozu towaru, zgłoszenie, uzyskać numer referencyjny dla tego zgłoszenia i przekazać ten numer przewoźnikowi. W przypadku dostawy towarów w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, zwanej dalej „dostawą towarów”, podmiot wysyłający jest obowiązany również przekazać numer referencyjny podmiotowi odbierającemu.

2. W przypadku dostawy towarów zgłoszenie zawiera:

- 1) planowaną datę rozpoczęcia przewozu;
- 2) dane podmiotu wysyłającego obejmujące:
 - a) imię i nazwisko albo nazwę,
 - b) adres zamieszkania albo siedziby;
- 3) dane podmiotu odbierającego obejmujące:
 - a) imię i nazwisko albo nazwę,
 - b) adres zamieszkania albo siedziby;
- 4) numer identyfikacji podatkowej podmiotu wysyłającego albo numer, za pomocą którego podmiot wysyłający jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej;
- 5) numer identyfikacji podatkowej podmiotu odbierającego albo numer, za pomocą którego podmiot odbierający jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej;
- 6) dane adresowe miejsca załadunku towaru;
- 7) dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu, w szczególności rodzaj towaru, pozycję CN lub podkategorię PKWiU, ilość, masę brutto lub objętość towaru.

3. W przypadku wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów albo eksportu towarów w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług zgłoszenie zawiera:

- 1) planowaną datę rozpoczęcia przewozu;

- 2) dane podmiotu wysyłającego obejmujące:
 - a) imię i nazwisko albo nazwę,
 - b) adres zamieszkania albo siedziby;
- 3) dane odbiorcy towaru obejmujące:
 - a) imię i nazwisko albo nazwę,
 - b) adres zamieszkania albo siedziby;
- 4) numer identyfikacji podatkowej podmiotu wysyłającego albo numer, za pomocą którego podmiot wysyłający jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej;
- 5) w przypadku wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów numer, za pomocą którego odbiorca towaru jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej;
- 6) dane adresowe miejsca załadunku towaru;
- 7) dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu, w szczególności rodzaj towaru, pozycję CN lub podkategorię PKWiU, ilość, masę brutto lub objętość towaru.

4. W przypadku przewozu towaru, o którym mowa w ust. 1, przewoźnik jest obowiązany przed rozpoczęciem przewozu towaru uzupełnić zgłoszenie o:

- 1) dane przewoźnika obejmujące:
 - a) imię i nazwisko albo nazwę,
 - b) adres zamieszkania albo siedziby;
- 2) numer identyfikacji podatkowej przewoźnika albo numer, za pomocą którego przewoźnik jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej;
- 3) numery rejestracyjne środka transportu;
- 4) datę faktycznego rozpoczęcia przewozu towaru;
- 5) planowaną datę zakończenia przewozu towaru;
- 6) numer zezwolenia, zaświadczenia lub licencji w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1907, 1935 i 1948), o ile są wymagane;
- 7) dane adresowe miejsca dostarczenia towaru albo miejsce zakończenia przewozu na terytorium kraju;
- 8) numer dokumentu przewozowego towarzyszącego przewożonemu towarowi.

5. W przypadku dostawy towarów podmiot odbierający uzupełnia zgłoszenie o informację o odbiorze towaru, nie później niż w następnym dniu roboczym po dniu dostarczenia towaru.

Art. 6. 1. W przypadku przewozu towaru z terytorium państwa członkowskiego albo z terytorium państwa trzeciego na terytorium kraju podmiot odbierający jest obowiązany przesłać do rejestru, przed rozpoczęciem przewozu na terytorium kraju, zgłoszenie, uzyskać numer referencyjny dla tego zgłoszenia i przekazać ten numer przewoźnikowi.

2. Zgłoszenie zawiera:

- 1) dane podmiotu odbierającego obejmujące:
 - a) imię i nazwisko albo nazwę,
 - b) adres zamieszkania albo siedziby;
- 2) dane nadawcy towarów obejmujące:
 - a) imię i nazwisko albo nazwę,
 - b) adres zamieszkania albo siedziby;
- 3) numer identyfikacji podatkowej podmiotu odbierającego albo numer, za pomocą którego podmiot odbierający jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej;
- 4) w przypadku wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług numer, za pomocą którego nadawca towarów jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od wartości dodanej;
- 5) dane adresowe miejsca dostarczenia towaru;
- 6) dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu, w szczególności rodzaj towaru, pozycję CN lub podkategorię PKWiU, ilość, masę brutto lub objętość towaru.

3. W przypadku przewozu towaru, o którym mowa w ust. 1, przewoźnik jest obowiązany przed rozpoczęciem przewozu towaru na terytorium kraju uzupełnić zgłoszenie o:

- 1) dane przewoźnika obejmujące:
 - a) imię i nazwisko albo nazwę,
 - b) adres zamieszkania albo siedziby;
- 2) numer identyfikacji podatkowej przewoźnika albo numer, za pomocą którego przewoźnik jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej;
- 3) numery rejestracyjne środka transportu;
- 4) miejsce i datę rozpoczęcia przewozu na terytorium kraju;

- 5) planowaną datę zakończenia przewozu towaru;
- 6) numer zezwolenia, zaświadczenia lub licencji w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, o ile są wymagane;
- 7) numer dokumentu przewozowego towarzyszącego przewożonemu towarowi.

4. Podmiot odbierający uzupełnia zgłoszenie o informację o odbiorze towaru, nie później niż w następnym dniu roboczym po dniu dostarczenia towaru.

Art. 7. 1. W przypadku przewozu towaru z terytorium jednego państwa członkowskiego na terytorium drugiego państwa członkowskiego albo państwa trzeciego, przewoźnik jest obowiązany przesłać do rejestru, przed rozpoczęciem przewozu towaru na terytorium kraju, zgłoszenie i uzyskać numer referencyjny dla tego zgłoszenia.

2. Zgłoszenie zawiera:

- 1) dane przewoźnika obejmujące:
 - a) imię i nazwisko albo nazwę,
 - b) adres zamieszkania albo siedziby;
- 2) numer identyfikacji podatkowej przewoźnika albo numer, za pomocą którego przewoźnik jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej, jeżeli jest obowiązany go posiadać;
- 3) dane nadawcy towarów obejmujące:
 - a) imię i nazwisko albo nazwę,
 - b) adres zamieszkania albo siedziby;
- 4) dane odbiorcy towarów obejmujące:
 - a) imię i nazwisko albo nazwę,
 - b) adres zamieszkania albo siedziby;
- 5) datę i miejsce rozpoczęcia przewozu towaru na terytorium kraju;
- 6) miejsce zakończenia przewozu towaru na terytorium kraju;
- 7) planowaną datę zakończenia przewozu towaru na terytorium kraju;
- 8) dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu, w szczególności rodzaj towaru, pozycję CN lub podkategorię PKWiU, ilość, masę brutto lub objętość towaru;
- 9) numer dokumentu przewozowego towarzyszącego przewożonemu towarowi;
- 10) numer zezwolenia, zaświadczenia lub licencji w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, o ile jest wymagane;
- 11) numery rejestracyjne środka transportu.

Art. 8. 1. Podmiot wysyłający, podmiot odbierający oraz przewoźnik są obowiązani niezwłocznie aktualizować dane zawarte w zgłoszeniu w takim zakresie, w jakim byli obowiązani do ich zgłoszenia.

2. Dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu zawarte w zgłoszeniu nie podlegają aktualizacji.

3. W przypadku gdy przewóz towaru nie zostanie rozpoczęty, odpowiednio podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnik dokonuje aktualizacji zgłoszenia, podając informację o odstąpieniu od przewozu towaru.

Art. 9. 1. Przesyłanie, uzupełnianie i aktualizacja zgłoszenia następuje za pośrednictwem Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych.

2. Podmiot wysyłający, podmiot odbierający i przewoźnik może przysyłać, uzupełniać i aktualizować zgłoszenia pod warunkiem, że jest zarejestrowanym użytkownikiem Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych.

3. Przesłanie, uzupełnienie i aktualizacja zgłoszenia przez przedstawiciela ustawowego lub pełnomocnika podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego albo przewoźnika pociąga za sobą skutki dla reprezentowanego.

4. Dokonanie czynności, o których mowa w ust. 1, wymaga uwierzytelnienia na Platformie Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych.

5. W przypadku niedostępności rejestru podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnik, w zakresie swojej właściwości, przesyła do wyznaczonego organu Krajowej Administracji Skarbowej, za pomocą poczty elektronicznej, dokument zastępujący zgłoszenie, zawierający dane, o których mowa w art. 5–7, zwany dalej „dokumentem zastępującym zgłoszenie”, i uzyskuje potwierdzenie właściwego organu Krajowej Administracji Skarbowej o przyjęciu tego dokumentu.

6. W przypadku niedostępności rejestru podmiot wysyłający albo podmiot odbierający jest obowiązany przekazać przewoźnikowi dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie.

7. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób przesyłania, uzupełniania i aktualizacji zgłoszenia oraz sposób uwierzytelniania zarejestrowanego użytkownika Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych, uwzględniając potrzebę sprawnego przesyłania tych dokumentów oraz zapewnienia monitorowania przewozu towarów;

- 2) sposób postępowania podmiotów wysyłających, podmiotów odbierających i przewoźników w przypadku niedostępności rejestru, uwzględniając konieczność zapewnienia przekazywania danych, o których mowa w art. 5–7, na potrzeby systemu monitorowania przewozu towarów;
- 3) organ Krajowej Administracji Skarbowej, do którego jest przesyłane zgłoszenie w przypadku niedostępności rejestru, uwzględniając przygotowanie organizacyjne takiego organu;
- 4) wzór dokumentu zastępującego zgłoszenie wraz z objaśnieniami, uwzględniając potrzebę ujednolicenia dokumentacji w przypadku niedostępności rejestru.

Art. 10. 1. Przewoźnik jest obowiązany odmówić przyjęcia do przewozu towarów podlegających zgłoszeniu w przypadku nieotrzymania numeru referencyjnego, dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie albo dokumentu, o którym mowa w art. 3 ust. 5.

2. Przewoźnik, przed rozpoczęciem przewozu towaru, jest obowiązany przekazać kierującemu numer referencyjny, dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie albo dokument, o którym mowa w art. 3 ust. 5.

3. Kierujący, w momencie rozpoczęcia przewozu towaru, jest obowiązany posiadać numer referencyjny, dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie albo dokument, o którym mowa w art. 3 ust. 5.

4. W przypadku nieotrzymania przez kierującego numeru referencyjnego, dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie albo dokumentu, o którym mowa w art. 3 ust. 5, kierujący jest obowiązany odmówić rozpoczęcia przewozu towaru.

Art. 11. 1. Numer referencyjny jest ważny 10 dni od dnia jego nadania.

2. W przypadku upływu terminu, o którym mowa w ust. 1, przewóz towaru może być kontynuowany po przesłaniu odpowiednio przez podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnika nowego zgłoszenia i uzyskaniu nowego numeru referencyjnego.

Art. 12. 1. Podmiotami uprawnionymi do korzystania z danych zgromadzonych w rejestrze oraz ich przetwarzania za pomocą telekomunikacyjnego urządzenia końcowego są:

- 1) w celu wykonywania kontroli przewozu towarów:
 - a) funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej,
 - b) Policja,

- c) Straż Graniczna,
 - d) Inspekcja Transportu Drogowego;
- 2) funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej i pracownicy organów Krajowej Administracji Skarbowej w toku postępowania podatkowego, wykonywania kontroli podatkowej lub kontroli celno-skarbowej.

2. Szef Krajowej Administracji Skarbowej może wyrazić zgodę na nieodpłatne udostępnianie danych zgromadzonych w rejestrze, na wniosek:

- 1) organów Policji,
- 2) organów Inspekcji Transportu Drogowego,
- 3) organów Straży Granicznej,
- 4) Ministra Obrony Narodowej,
- 5) Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki,
- 6) Prezesa Agencji Rezerw Materiałowych

– jeżeli dane te są niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań innych niż określone w ust. 1 pkt 1.

3. Szef Krajowej Administracji Skarbowej na wniosek Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Służby Wywiadu Wojskowego oraz Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego udostępnia nieodpłatnie dane z rejestru, jeżeli są one niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań. Dane z rejestru są przekazywane funkcjonariuszom tych organów bez konieczności każdorazowego przedstawiania przez nich imiennego upoważnienia wydanego przez te organy, okazywanego wraz z legitymacją służbową.

4. Szef Krajowej Administracji Skarbowej udostępnia organom, o których mowa w ust. 3, dane z rejestru w drodze teletransmisji, jeżeli dane te są niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań oraz jednostka organizacyjna odpowiednio Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Agencji Wywiadu, Służby Wywiadu Wojskowego oraz Służby Kontrwywiadu Wojskowego będąca odbiorcą informacji spełnia łącznie następujące warunki:

- 1) posiada urządzenia umożliwiające odnotowanie w systemie, kto, kiedy, w jakim celu oraz jakie dane uzyskał;
- 2) posiada zabezpieczenia techniczne i organizacyjne uniemożliwiające wykorzystanie danych niezgodnie z celem ich uzyskania;
- 3) specyfika lub zakres wykonywanych zadań uzasadnia takie udostępnienie.

Art. 13. 1. Kontrola przewozu towarów polega na sprawdzeniu przestrzegania obowiązków w zakresie odpowiednio:

- 1) dokonywania, uzupełniania i aktualizacji zgłoszenia;
- 2) zgodności danych zawartych w zgłoszeniu ze stanem faktycznym;
- 3) posiadania numeru referencyjnego, dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie albo dokumentu, o którym mowa w art. 3 ust. 5.

2. Kontrola obejmuje weryfikację danych z dokumentów okazanych przez kierującego oraz dokonanie oględzin towaru, w tym pobranie próbki towaru.

3. Kontrolę przewozu towarów przeprowadzają funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej.

4. Kontrolę przewozu towarów, przy wykonywaniu swoich ustawowych zadań, mogą również przeprowadzać:

- 1) funkcjonariusze Policji;
- 2) funkcjonariusze Straży Granicznej;
- 3) inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego.

5. Kierujący jest obowiązany w toku kontroli przewozu towarów, na żądanie funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariusza Policji, funkcjonariusza Straży Granicznej oraz inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, zwanego dalej „kontrolującym”:

- 1) okazać wymagane prawem dokumenty związane z przewozem towaru;
- 2) podać numer referencyjny właściwy dla dokonywanego przewozu towaru albo udostępnić dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie, albo dokument, o którym mowa w art. 3 ust. 5;
- 3) umożliwić kontrolującemu wykonywanie czynności określonych w ust. 2.

6. Do kontroli przewozu towarów stosuje się uprawnienia kontrolującego określone w przepisach regulujących zakres działania kontrolującego. W celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania systemu monitorowania przewozu towarów kontrolujący współpracują ze sobą przy wykonywaniu kontroli. Zakres i warunki współpracy kontrolujących określa porozumienie.

7. W przypadku:

- 1) stwierdzenia nieprawidłowości w toku kontroli lub na żądanie kontrolowanego,
- 2) pobrania próbki towaru,

- 3) nałożenia zamknięć urzędowych
– kontrolujący sporządza protokół.

8. Minister właściwy do spraw finansów publicznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób dokumentowania przeprowadzonej kontroli przewozu towarów, uwzględniając potrzebę zapewnienia sprawności i skuteczności wykonywanych czynności;
- 2) wzory dokumentów stosowanych w toku kontroli przewozu towarów, uwzględniając potrzebę zapewnienia prawidłowego dokumentowania czynności kontroli oraz jednolitości stosowanej dokumentacji.

Art. 14. W przypadku ujawnienia w trakcie kontroli przewozu towarów niedokonania zgłoszenia, przewóz towarów może być kontynuowany po przesłaniu odpowiednio przez podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnika zgłoszenia i uzyskaniu numeru referencyjnego, z zastrzeżeniem art. 16 ust. 1.

Art. 15. 1. Jeżeli w trakcie kontroli przewozu towaru stwierdzono, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości towarowi wskazanemu w zgłoszeniu albo przewóz towarów wiąże się ze zwiększonym ryzykiem, na środek transportu lub towar mogą zostać nałożone zamknięcia urzędowe.

2. W przypadku stwierdzenia przez kontrolującego, o którym mowa w art. 13 ust. 4, konieczności pobrania próbki lub nałożenia zamknięć urzędowych może on wezwać do dokonania tych czynności funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej.

3. W przypadku nałożenia zamknięć urzędowych przewoźnik jest obowiązany przedstawić środek transportu do oddziału celnego urzędu celno-skarbowego zlokalizowanego najbliżej miejsca zakończenia przewozu towaru na terytorium kraju w celu usunięcia tych zamknięć.

4. W przypadku nałożenia na środek transportu zamknięć urzędowych pobiera się od przewoźnika kaucję w wysokości 1000 zł.

5. Kaucję pobiera się w formie gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania, lub za pomocą instrumentu płatniczego, jeżeli pobierający kaucję dysponuje odpowiednim urządzeniem do autoryzacji transakcji płatniczych.

6. W przypadku pobrania kaucji za pomocą instrumentu płatniczego przewoźnik ponosi koszty opłat i prowizji związanych z taką formą zapłaty.

7. Kaucja jest przechowywana na nieoprocentowanym wyodrębnionym rachunku bankowym wyznaczonego urzędu skarbowego.

8. Kaucję pobraną w formie gotówkowej przekazuje się na rachunek bankowy wyznaczonego urzędu skarbowego, w terminie 3 dni roboczych od dnia pobrania kaucji.

9. Kaucja pobrana:

- 1) w formie gotówkowej podlega zwrotowi na rachunek bankowy wskazany przez przewoźnika,
- 2) za pomocą instrumentu płatniczego podlega zwrotowi na rachunek bankowy właściwy dla instrumentu płatniczego

– w terminie 7 dni od dnia usunięcia zamknięć urzędowych, o którym mowa w ust. 3.

10. Kaucja, o której mowa w ust. 4, nie podlega zwrotowi, w przypadku niedopełnienia przez przewoźnika obowiązku, o którym mowa w ust. 3, w terminie 30 dni od daty kontroli. Kaucja stanowi dochód budżetu państwa.

11. Minister właściwy do spraw finansów publicznych wyznaczy, w drodze rozporządzenia, urząd skarbowy, na którego rachunek bankowy dokonuje się wpłaty kaucji, uwzględniając przygotowanie organizacyjne i techniczne jednostki.

Art. 16. 1. Jeżeli w trakcie kontroli przewozu towarów:

- 1) ujawniono niedokonanie zgłoszenia,
- 2) nie zostanie przedstawiony przez kierującego numer referencyjny dla dokonywanego przewozu towaru, dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie albo dokument, o którym mowa w art. 3 ust. 5

– środek transportu lub towar może zostać zatrzymany.

2. Zatrzymany środek transportu wraz z towarem jest kierowany albo usuwany do najbliższego wyznaczonego miejsca, które spełnia warunki przechowywania towarów będących przedmiotem przewozu.

3. Towar zatrzymuje się do czasu ustalenia, przez naczelnika urzędu celno-skarbowego właściwego ze względu na miejsce kontroli przewozu towarów, podmiotu posiadającego prawo do dysponowania towarem jak właściciel w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług i złożenia zgłoszenia. W przypadku nieustalenia podmiotu, który posiada prawo do dysponowania towarem jak właściciel, w terminie 60 dni od jego zatrzymania, orzeka się przepadek towaru na rzecz Skarbu Państwa.

4. Z wnioskiem o orzeczenie przepadku towaru na rzecz Skarbu Państwa występuje do sądu cywilnego naczelnik urzędu celno-skarbowego właściwy ze względu na miejsce kontroli

przewozu towarów. Do spraw o przepadek towaru stosuje się odpowiednio przepisy art. 610¹–610⁵ ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 1822, z późn. zm.⁴⁾).

5. W przypadku towarów łatwo psujących się, termin, o którym mowa w ust. 3, wynosi 3 dni.

6. W przypadku towarów niebezpiecznych w rozumieniu ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1834, 1948 i 1954), które wymagają szczególnych warunków przechowywania, termin, o którym mowa w ust. 3, może być skrócony, odpowiednio do właściwości towaru, na zasadach określonych w odrębnych przepisach lub umowach międzynarodowych.

Art. 17. 1. Za usunięcie, strzeżenie i przechowywanie środka transportu lub towaru w wyznaczonym miejscu pobiera się opłaty.

2. Za opłaty, o których mowa w ust. 1, odpowiada solidarnie przewoźnik i podmiot obowiązany do złożenia zgłoszenia.

3. Dyrektor izby administracji skarbowej właściwy dla wyznaczonego miejsca, do którego został skierowany lub usunięty środek transportu wraz z towarem, ustala, w drodze postanowienia, wysokość opłat za usunięcie, strzeżenie i przechowywanie środka transportu lub towaru w wyznaczonym miejscu, osoby obowiązane do ich poniesienia oraz termin i sposób ich uiszczenia.

4. Na postanowienie, o którym mowa w ust. 2, służy zażalenie.

Art. 18. Zwrot:

- 1) środka transportu z wyznaczonego miejsca następuje po uiszczeniu opłat dotyczących środka transportu ustalonych w postanowieniu, o którym mowa w art. 17 ust. 3;
- 2) towaru z wyznaczonego miejsca następuje po uiszczeniu opłat dotyczących towaru ustalonych w postanowieniu, o którym mowa w art. 17 ust. 3, z zastrzeżeniem art. 31.

Art. 19. 1. Dyrektor izby administracji skarbowej może powierzyć prowadzenie wyznaczonego miejsca innym podmiotom.

2. Opłata za strzeżenie i przechowywanie środka transportu lub towarów w wyznaczonym miejscu, którego prowadzenie powierzono innemu podmiotowi, nie stanowi dochodu budżetu państwa.

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1823, 1860, 1948, 2138, 2260 i 2261 oraz z 2017 r. poz. 67 i 85.

Art. 20. 1. Opłatę za strzeżenie i przechowywanie środków transportu lub towarów w wyznaczonym miejscu uiszcza się na rzecz:

- 1) dyrektora izby administracji skarbowej, w przypadku gdy miejsce to prowadzi dyrektor izby administracji skarbowej;
- 2) podmiotu, któremu powierzono prowadzenie wyznaczonego miejsca, w przypadku gdy nie prowadzi go dyrektor izby administracji skarbowej.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, właściwy dyrektor izby administracji skarbowej, biorąc pod uwagę koszty strzeżenia i przechowywania środków transportu lub towarów, ustala z podmiotem, któremu powierzono prowadzenie wyznaczonego miejsca, wysokość opłaty za strzeżenie i przechowywanie w tym wyznaczonym miejscu.

3. Wysokość stawki kwotowej opłat, o których mowa w art. 17 ust. 1, odpowiada średniej cenie rynkowej usług w zakresie usuwania, strzeżenia i przechowywania środków transportu lub towarów na obszarze właściwości danej izby administracji skarbowej.

4. Ustala się maksymalną wysokość stawek kwotowych opłat, o których mowa w art. 17 ust. 1, za:

- 1) środek transportu:
 - a) o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t – za usunięcie – 476 zł; za każdą dobę przechowywania i strzeżenia – 39 zł,
 - b) o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t do 7,5 t – za usunięcie – 594 zł; za każdą dobę przechowywania i strzeżenia – 51 zł,
 - c) o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 7,5 t do 16 t – za usunięcie – 841 zł; za każdą dobę przechowywania i strzeżenia – 73 zł,
 - d) o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16 t – za usunięcie – 1239 zł; za każdą dobę przechowywania i strzeżenia – 133 zł,
 - e) przewożący materiały niebezpieczne – za usunięcie – 1508 zł; za każdą dobę przechowywania i strzeżenia – 196 zł;
- 2) towar – za usunięcie – 1508 zł; za każdą dobę przechowywania i strzeżenia – 4 zł za 1 m³ albo 0,80 zł za 1 m² powierzchni magazynowej.

5. Maksymalne stawki opłat, o których mowa w ust. 4, obowiązujące w danym roku kalendarzowym, ulegają corocznie zmianie na następny rok kalendarzowy w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszego półrocza roku, w którym stawki ulegają zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

6. Minister właściwy do spraw finansów publicznych ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” maksymalne stawki opłat, o których mowa w ust. 4, z uwzględnieniem zasady określonej w ust. 5, obowiązujące w następnym roku kalendarzowym, zaokrąglając je w górę do pełnych złotych, w terminie do dnia 1 grudnia danego roku.

Art. 21. 1. W przypadku niewykonania obowiązku określonego w art. 5 ust. 1 albo art. 6 ust. 1, odpowiednio na podmiot wysyłający albo podmiot odbierający nakłada się karę pieniężną w wysokości 46% wartości netto towaru przewożonego podlegającego obowiązkowi zgłoszenia, nie niższej niż 20 000 zł.

2. W przypadku stwierdzenia, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości wskazanych przez odpowiednio podmiot wysyłający albo podmiot odbierający w zgłoszeniu, odpowiednio na podmiot wysyłający albo podmiot odbierający nakłada się karę pieniężną w wysokości 46% różnicy wartości netto towaru zgłoszonego i towaru rzeczywiście przewożonego podlegającego obowiązkowi zgłoszenia, nie niższej niż 20 000 zł.

3. W przypadkach uzasadnionych ważnym interesem podmiotu wysyłającego albo podmiotu odbierającego lub interesem publicznym, na wniosek odpowiednio podmiotu wysyłającego albo podmiotu odbierającego, organ może odstąpić od nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1 albo 2, z zastrzeżeniem art. 26 ust. 3.

Art. 22. 1. W przypadku:

- 1) niedokonania zgłoszenia przez przewoźnika,
 - 2) stwierdzenia, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości wskazanych przez przewoźnika w zgłoszeniu
- na przewoźnika nakłada się karę pieniężną w wysokości 20 000 zł.

2. W przypadku gdy przewoźnik nie uzupełni zgłoszenia o dane, o których mowa w art. 5 ust. 4 i art. 6 ust. 3, na przewoźnika nakłada się karę pieniężną w wysokości 5000 zł.

3. W przypadkach uzasadnionych ważnym interesem przewoźnika lub interesem publicznym, na jego wniosek, organ może odstąpić od nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1 albo 2, z zastrzeżeniem art. 26 ust. 3.

Art. 23. Dane dotyczące ilości, masy lub objętości towaru uważa się za prawidłowe, jeżeli stwierdzone rozbieżności w stosunku do ilości, masy lub objętości towaru wskazanej w zgłoszeniu wynoszą nie więcej niż 10%.

Art. 24. 1. W przypadku gdy podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnik:

- 1) nie wykona obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 1,
- 2) zgłosi dane niezgodne ze stanem faktycznym, inne niż dotyczące towaru

– odpowiednio na podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnika nakłada się karę pieniężną w wysokości 10 000 zł.

2. Odstępuje się od nałożenia kary pieniężnej za niewykonanie obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 1, jeżeli jego niedopełnienie wynikało z niedostępności rejestru.

Art. 25. Jeżeli nie można ustalić wartości netto przewożonego towaru podlegającego obowiązkowi zgłoszenia, za podstawę nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 21 ust. 1 i 2, przyjmuje się średnią wartość rynkową towaru na rynku krajowym, pomniejszoną o należną kwotę podatku od towarów i usług oraz kwotę podatku akcyzowego.

Art. 26. 1. Karę pieniężną, o której mowa w art. 21 ust. 1 i 2, art. 22 ust. 1 i 2 oraz art. 24 ust. 1, nakłada się w drodze decyzji.

2. Karę pieniężną nakłada naczelnik urzędu celno-skarbowego właściwy dla miejsca kontroli przewozu towarów, z zastrzeżeniem art. 30.

3. Organ może odstąpić od nałożenia kary pieniężnej, jeżeli odstąpienie to:

- 1) nie stanowi pomocy publicznej albo
- 2) stanowi pomoc *de minimis* albo pomoc *de minimis* w rolnictwie lub rybołówstwie, udzieloną z uwzględnieniem warunków dopuszczalności tej pomocy, określonych w przepisach prawa Unii Europejskiej, albo
- 3) stanowi pomoc publiczną spełniającą warunki określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 4.

4. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki odstąpienia od nałożenia kar pieniężnych, mając na uwadze konieczność zapewnienia zgodności z warunkami dopuszczalności udzielania pomocy państwa określonymi przepisami prawa Unii Europejskiej.

5. W zakresie nieuregulowanym w ustawie do kar pieniężnych stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2015 r. poz. 613, z późn. zm.⁵⁾).

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 699, 978, 1197, 1269, 1311, 1649, 1923, 1932 i 2184 oraz z 2016 r. poz. 195, 615, 846, 1228, 1579, 1933, 1948, 2024, 2255 i 2261.

Art. 27. 1. Karę pieniężną uiszcza się na rachunek bankowy wyznaczonego urzędu skarbowego w terminie 7 dni od dnia, w którym decyzja o jej nałożeniu stała się ostateczna.

2. Kara pieniężna stanowi dochód budżetu państwa.

3. Minister właściwy do spraw finansów publicznych wyznaczy, w drodze rozporządzenia, urząd skarbowy, na którego rachunek bankowy dokonuje się wpłaty kary pieniężnej, uwzględniając przygotowanie organizacyjne i techniczne jednostki.

Art. 28. 1. Kara pieniężna nie może być nałożona, jeżeli od dnia niedopełnienia obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 i 3, art. 6 ust. 1 i 3, art. 7 ust. 1 i art. 8 ust. 1, upłynęło 5 lat.

2. Obowiązek zapłaty kary pieniężnej przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym upłynął termin zapłaty.

Art. 29. Kontrolujący, o którym mowa w art. 13 ust. 4, który ujawni naruszenie, za które ustawa przewiduje karę pieniężną, przekazuje dokumenty z przeprowadzonej kontroli przewozu towarów naczelnikowi urzędu celno-skarbowego właściwemu ze względu na miejsce kontroli przewozu towarów.

Art. 30. W przypadku stwierdzenia w trakcie postępowania podatkowego, kontroli podatkowej albo kontroli celno-skarbowej naruszeń podlegających karze pieniężnej, o której mowa w art. 21 ust. 1 albo 2, organ Krajowej Administracji Skarbowej, który ujawnił naruszenie, przekazuje dokumenty związane z ujawnionym naruszeniem naczelnikowi urzędu celno-skarbowego właściwemu ze względu na miejsce zamieszkania albo siedzibę podmiotu podlegającego karze.

Art. 31. 1. W przypadkach, o których mowa w art. 22 ust. 1 albo 2, jeżeli przewoźnik ma siedzibę w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu należności bądź możliwość egzekucji należności nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa, kontrolujący pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej przyszłej karze pieniężnej. Przepis art. 15 ust. 5–11 stosuje się.

2. W przypadku nieuiszczenia kaucji, o której mowa w ust. 1, środek transportu wraz z towarem jest kierowany albo usuwany do najbliższego wyznaczonego miejsca, które spełnia warunki przechowywania towarów będących przedmiotem przewozu.

3. Zwrot środka transportu wraz z towarem z wyznaczonego miejsca, z zastrzeżeniem art. 16 ust. 3–6, następuje po uiszczeniu kary pieniężnej, o której mowa w art. 22 ust. 1 albo 2, albo

kaucji w wysokości równej wysokości tej kary oraz opłat ustalonych w postanowieniu, o którym mowa w art. 17 ust. 3.

4. W przypadku nieuiszczenia kary pieniężnej w ciągu 60 dni od dnia, w którym decyzja nakładająca karę pieniężną stała się ostateczna, do środka transportu stosuje się odpowiednio przepisy działu II rozdziału 6 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2016 r. poz. 599, z późn. zm.⁶⁾) dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości.

Art. 32. 1. W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli rozpoczęcia przewozu towaru przez kierującego bez numeru referencyjnego, bez dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie albo dokumentu, o którym mowa w art. 3 ust. 5, kierujący podlega karze grzywny w wysokości od 5000 do 7500 zł.

2. Kontrolującemu będącemu:

- 1) funkcjonariuszem Służby Celno-Skarbowej,
- 2) funkcjonariuszem Policji,
- 3) funkcjonariuszem Straży Granicznej,
- 4) inspektorem Inspekcji Transportu Drogowego

– przysługuje prawo do nakładania i pobierania grzywny w drodze mandatu karnego, za czyn, o którym mowa w ust. 1.

3. Orzekanie w sprawie nałożenia grzywny, o której mowa w ust. 1, następuje w trybie określonym w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 1713 i 1948).

Art. 33. W ustawie z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2016 r. poz. 1782, 1948 i 1955 oraz z 2017 r. poz. 60) w art. 1 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Policja realizuje także zadania wynikające z ustawy z dnia ... 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. ...).”.

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 868, 1228, 1244, 1579, 1860 i 1948.

Art. 34. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 1713 i 1948) w art. 96 po § 1aa dodaje się § 1ab w brzmieniu:

„§ 1ab. W postępowaniu mandatowym, w sprawach o czyn określony w art. 32 ust. 1 ustawy z dnia ... o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. ...) można nałożyć grzywnę w wysokości od 5000 zł do 7500 zł.”.

Art. 35. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1907, 1935 i 1948) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 50 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
„4) wykonywanie zadań wynikających z ustawy z dnia ... 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. ...)”;
- 2) w art. 56 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Kary pieniężne oraz grzywny, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 4–7, oraz w art. 32 ust. 1 ustawy z dnia ... 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów pobierane przez organy Inspekcji Transportu Drogowego, są przekazywane na wyodrębniony rachunek bankowy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.”.

Art. 36. W ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. poz. 1947 i 2255 oraz z 2017 r. poz. 88) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2:
 - a) w ust. 1 po pkt 16 dodaje się pkt 16a w brzmieniu:
„16a) wykonywanie zadań wynikających z ustawy z dnia ... 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. ...)”;
 - b) w ust. 2 w pkt 4 wyrazy „w ust. 1 pkt 14–16” zastępuje się wyrazami „w ust. 1 pkt 14–16a”;
- 2) w art. 67:
 - a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Naczelnik urzędu celno-skarbowego może zobowiązać przewoźnika, aby konwój lub określone czynności w ramach konwoju wykonywały wyspecjalizowane jednostki działające w zakresie ochrony osób lub mienia.”;
 - b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:
„2a. Decyzję o zarządzeniu konwoju doręcza się kierującemu pojazdem. Decyzja jest natychmiast wykonalna.”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Koszty konwoju ponoszą solidarnie:

- 1) przewoźnik będący osobą fizyczną, osobą prawną lub jednostką organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, prowadzącą działalność gospodarczą, realizującą usługę przewozu towaru;
- 2) nadawca towarów będący osobą fizyczną, osobą prawną lub jednostką organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, prowadzącą działalność gospodarczą dokonującą wysyłki towaru będącego przedmiotem przewozu.”.

Art. 37. Z dniem wejścia w życie ustawy tworzy się rejestr zgłoszeń.

Art. 38. Przepisy art. 21–28 w zakresie kary pieniężnej oraz art. 32 nie stosuje się do zdarzeń, które miały miejsce w okresie od dnia 1 marca 2017 r. do dnia 31 marca 2017 r.

Art. 39. 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na wykonywanie zadań sektora finansów publicznych wynikających z niniejszej ustawy wynosi w roku:

- 1) 2017 – 15,5 mln zł;
- 2) 2018 – 20,4 mln zł;
- 3) 2019 – 9,9 mln zł;
- 4) 2020 – 9,9 mln zł;
- 5) 2021 – 9,9 mln zł;
- 6) 2022 – 9,9 mln zł;
- 7) 2023 – 9,9 mln zł;
- 8) 2024 – 9,9 mln zł;
- 9) 2025 – 9,9 mln zł;
- 10) 2026 – 9,9 mln zł.

2. Minister właściwy do spraw finansów publicznych monitoruje wykorzystanie limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdraża mechanizmy korygujące, o których mowa w ust. 3.

3. W przypadku gdy wysokość wydatków po pierwszym półroczu danego roku budżetowego wyniesie więcej niż 65% limitu wydatków przewidzianych na dany rok, dysponent środków zmniejsza wysokość środków przeznaczonych na wydatki w drugim półroczu o kwotę stanowiącą różnicę pomiędzy wysokością tego limitu a kwotą przekroczenia wydatków.

4. W przypadku gdy wysokość wydatków w poszczególnych miesiącach jest zgodna z planem finansowym, przepisu ust. 3 nie stosuje się.

Art. 40. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 marca 2017 r.

UZASADNIENIE

1. CEL WYDANIA PROJEKTOWANEJ USTAWY

Doświadczenia kontrolne Służby Celnej i Kontroli Skarbowej, wyniki prowadzonych analiz dotychczasowej działalności podmiotów gospodarczych i skala zagrożeń wynikających z najczęściej stwierdzanych nieprawidłowości wskazują na konieczność koncentrowania działań organów na zdefiniowanych obszarach ryzyka, do których należy m.in. obrót paliwami płynnymi, alkoholem skażonym oraz suszem tytoniowym. Przedstawiciele poszczególnych branż również wskazują na dużą skalę nielegalnych działań w tych obszarach, co zagraża uczciwej konkurencji.

Na przestrzeni ostatnich kilku lat ewolucja oszustw podatkowych, szczególnie w obszarze podatku od towarów i usług, związana jest z powstaniem skomplikowanych i zorganizowanych mechanizmów o typowo przestępczym charakterze, w których udział biorą także zorganizowane grupy przestępcze. W związku z tym również działania organów poległych Ministrowi Rozwoju i Finansów, jak i przepisy prawa muszą podlegać ewolucji i zmierzać w kierunku ograniczenia szarej strefy oraz uszczelniania systemu podatkowego. Wprowadzanie kolejnych rozwiązań w zakresie uszczelniania przepisów podatkowych może przynieść większe korzyści, gdy obrót fakturowy zostanie powiązany z kontrolą faktycznego przemieszczania towarów. Doświadczenia kontrolne potwierdzają, że w wielu przypadkach różnice w obrocie fakturowym i faktycznym przemieszczaniu towarów są wykorzystywane przez nieuczciwe podmioty.

Projekt ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów stanowi kolejne narzędzie do walki z nieuczciwymi podmiotami dokonującymi nielegalnego obrotu paliwami płynnymi, alkoholem całkowicie skażonym oraz suszem tytoniowym, bez odprowadzania do budżetu państwa należnych podatków, dokonujących wyłudzeń niezapłaconych podatków, jak również dokonujących obrotu bez stosowania warunków przewidzianych w przepisach prawa (działania jako skład podatkowy, zarejestrowany odbiorca, pośredniczący podmiot tytoniowy itp.).

Proponowana ustawa stanowi w części regulację komplementarną dla tzw. pakietu paliwowego przyjętego ustawą z dnia 7 lipca 2016 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1052). Dodatkowo stanowi regulację subsydiarną dla całego systemu podatkowego.

Projektowane przepisy mają na celu wprowadzenie zmian prawnych w obszarach, w których stwierdza się najwięcej nieprawidłowości podatkowych, dotyczących w szczególności wyłudzenia i niepłacenia podatku od towarów i usług czy uszczupień w podatku akcyzowym. Nowe rozwiązania prawne mają wspomóc podjęte już działania związane z efektywnym gromadzeniem podatków i innych opłat w celu ich późniejszej redystrybucji. Niezapłacone podatki powodują uszczuplenie wpływów do budżetu państwa i pośrednio nadmiernie obciążają uczciwych podatników. Dodatkowo skuteczny pobór podatków wyrównuje warunki prowadzenia działalności gospodarczej i istotnie wpływa na zmniejszenie poziomu zakłóceń gospodarczych.

Jak stwierdzono w materiale przygotowanym dla Komisji Europejskiej pt. „*Study to quantify and analyse the VAT Gap in the EU Member States, 2015 Report*”¹, Polska „zмага się” z poborem podatku od towarów i usług, który winien być zgodny z tempem rozwoju ekonomicznego, a luka podatkowa w tym podatku wzrosła do 27%.

Po analizie zgromadzonych danych i przypadków, w tym stwierdzonych próbach poszukiwania przez podatników luk w systemie podatkowym, oprócz uchwalonych zmian przepisów o swobodzie działalności gospodarczej, wejściu w 2016 r. w życie „pakietu paliwowego” i „pakietu energetycznego” oraz zmian m.in. przepisów podatkowych, np. ustawy z dnia 11 marca 2014 r. o podatku od towarów i usług², przyjęto, że dla dalszego uszczelniania systemu podatkowego niezbędne jest wdrożenie nowych rozwiązań polegających na monitorowaniu i kontroli przewozu drogowego towarów, w szczególności towarów wrażliwych dla dochodów budżetu państwa.

Czynności analityczne na poziomie Ministerstwa Finansów i podległych resortowi jednostek organizacyjnych oraz ich wyniki wskazują na zasadność przyjęcia przedłożonych rozwiązań. Nie bez znaczenia jest też fakt osiągnięcia sukcesów przy wykorzystaniu podobnych regulacji przez inne państwa członkowskie, np. Portugalię czy Węgry.

Jak wynika z projektu ustawy i aktów wykonawczych, przedmiotem rejestracji i monitorowania objęte będą m.in. paliwa silnikowe i pochodne, w tym biodiesel, dodatki do paliw, oleje smarowe, oleje roślinne, które mogą być wykorzystane jako dodatki do

¹ http://ec.europa.eu/taxation_customs/publications/studies-made-commission_en

² Ustawa z dnia 1 grudnia 2016 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2024).

paliw silnikowych, odmrażacze na bazie alkoholu etylowego, rozcieńczalniki i rozpuszczalniki, alkohol etylowy częściowo i całkowicie skażony oraz susz tytoniowy.

Projektowana ustawa ma za zadanie chronić legalny handel towarami uznanymi w wyniku przeprowadzonych analiz przez krajowego prawodawcę za „wrażliwe”, ułatwić walkę z „szarą strefą” oraz ograniczyć poziom uszczupień w kluczowych dla budżetu państwa podatkach, tj. podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego, a także zwiększyć skuteczność kontroli w obszarach obarczonych istotnym ryzykiem naruszenia obowiązujących przepisów. Nie bez znaczenia dla krajowych producentów jest też ograniczenie napływu towarów z innych państw członkowskich, od których podmioty obowiązane nie uiszczają jakichkolwiek podatków, czy też przywóz alkoholu skażonego zwolnionego od akcyzy.

Podkreślić również należy, że nielegalny obrót paliwem to najczęściej obrót paliwem nieznanego pochodzenia, o niemonitorowanych parametrach jakości, które potem jest oferowane do sprzedaży. Sprowadzany nielegalnie alkohol etylowy skażony jest odkazany prostymi metodami, przy pomocy środków nienadających się do spożycia, w warunkach niespełniających żadnych norm higieny i oferowany następnie do spożycia w sprzedaży detalicznej. Podobnie wygląda sytuacja dotycząca podmiotów oferujących susz tytoniowy, który nie podlega żadnej kontroli ani nie spełnia żadnych norm.

Analiza funkcjonowania wielu systemów kontroli wykazała, że rozwiązania oparte na systemach teleinformatycznych stosowane już przy przywozie, wywozie oraz tranzycie towarów okazały się skuteczne. Jednostki podległe resortowi finansów wykorzystują takie narzędzia przy przewozie wyrobów akcyzowych w procedurze zawieszenia poboru akcyzy. Jednak z uwagi na uwarunkowania zewnętrzne (przemieszczanie towarów objęte jest przepisami unijnymi – dyrektywą horyzontalną) w kraju przyjęto elektroniczny system nadzoru nad przemieszczaniem w ww. procedurze wyrobów akcyzowych, który łączy administracje właściwe dla podatku akcyzowego wszystkich państw członkowskich.

W celu zapewnienia bardziej skutecznego funkcjonowania i lepszego monitorowania (kontroli) przewozu towarów, w tym wyrobów akcyzowych, wskazane jest, by przewóz niektórych towarów był rejestrowany. Doświadczenia ze stosowania przez służby podległe resortowi finansów elektronicznych systemów nadzoru przemieszczania,

np. NCTS, EMCS, wskazują na zasadność przyjęcia rozwiązania w pełni skomputeryzowanego.

Obecnie wyspecjalizowane grupy przestępcze działające na rynkach towarów wrażliwych nie płacą należnych podatków oraz dokonują wyłudzeń nienależnych zwrotów, wykorzystując do tego wyłącznie sfalszowane dokumenty (faktury). Istnieje więc konieczność powiązania przepływu dokumentów oraz faktycznego przepływu towaru. Dzięki danym z rejestru możliwe będzie również dokonywanie analiz schematów działań podmiotów biorących udział w przewozie towarów. Z drugiej strony łatwiejsze będzie ujawnianie przewozów towarów niedeklarowanych jako opodatkowane.

Wprowadzany projektowaną ustawą obowiązek dokonywania zgłoszenia przewozu towaru do rejestru nakłada na podmioty prowadzące działalność gospodarczą dodatkowe obowiązki. Jednakże w ocenie projektodawcy należy je ocenić jako w pełni uzasadnione i proporcjonalne w stosunku do obszarów, które będą podlegały ochronie. Jak powyżej wskazano, przedmiotem monitorowania przewozu towarów będą towary określone jako „wrażliwe” i należące do grupy najwyższego ryzyka w kraju ze względu na naruszenia przepisów prawa podatkowego oraz negatywny wpływ na konkurencję. Należy podkreślić, że uczciwe podmioty z tych trzech branż płacą najwyższe podatki w naszym kraju.

W celu utrzymania prawidłowej równowagi między pożądanym minimalizowaniem obciążeń administracyjnych zarówno dla przedsiębiorców, jak i dla organów administracji, a zapewnieniem właściwego stosowania przepisów i zapobieganiem nadużyciom w obszarach wrażliwych, niezbędne jest przyjęcie rozwiązań dostarczających administracji danych dla pełniejszego wykonywania jej obowiązków, jak i ograniczenia nadużyć prawa. Ministerstwo Finansów podejmuje działania mające na celu zminimalizowanie nielegalnego, nieopodatkowanego obrotu towarami, który sprzyja rozrostowi szarej strefy i zmniejszeniu wpływu do budżetu państwa podatków i innych danin.

Mając na uwadze, że nieewidencjonowany obrót towarami, w tym wyrobami akcyzowymi, osłabia gospodarkę oraz wywiera negatywny wpływ na jej stabilność i bezpieczeństwo obywateli, oraz że obrót tego typu towarami przynosi wysokie zyski, które mogą być wykorzystywane do finansowania innej działalności, w tym działalności przestępczej, zasadnym jest przyjęcie zaprojektowanych rozwiązań prawnych.

Zebrane dotychczas doświadczenia wskazują na pilną potrzebę zastosowania skutecznej, właściwej i kompleksowej reakcji na szczeblu krajowym w zakresie dostarczania informacji o przewozie określonych grup towarów. Nadto zebrane przy stosowaniu projektowanej ustawy uwagi pozwolą na lepsze zaprojektowanie systemu śledzenia, tzw. *track&trace*, który będzie musiał być wdrożony w 2019 r. przy produkcji i przesyłaniu wyrobów tytoniowych, co wynika z wymogów unijnej Dyrektywy Tytoniowej.

Projektowana ustawa wpłynie na rynek obrotu towarami wskazanymi ustawie i ewentualnie w wydanym na jej podstawie akcie wykonawczym. Między innymi na podmioty wysyłające i podmioty odbierające towary nałożone będą obowiązki zgłaszania do rejestru. Na przewoźników, czy to dostarczających towary w kraju, czy to przewożących towary w tzw. tranzycie przez terytorium Polski, przepisy projektowanej ustawy nakładają też dodatkowe obowiązki związane z zgłaszaniem do rejestru. W celu uproszczenia systemu odpowiedzialności za zaniechanie albo zaniedbanie w wykonywaniu obowiązków nałożonych przepisami projektowanej ustawy zdefiniowano cztery grupy podmiotów, na które nałożono obowiązki, tj. podmiot wysyłający, podmiot odbierający, przewoźnik i kierujący. Podmioty te w wyniku swojego celowego działania, zaniechania lub niedbalstwa związanego z obowiązkami nakładanymi przez ustawodawcę będą zobowiązane do uiszczenia kary pieniężnej albo kary grzywny, której wymiar będzie miał, jak się wydaje, także charakter dyscyplinujący i prewencyjny.

Rozwiązania proponowane w projekcie uwzględniają doświadczenia innych państw członkowskich Unii Europejskiej w zakresie rejestrowania i monitorowania przewozu towarów.

1) Na Węgrzech od 1 stycznia 2015 r. funkcjonuje tzw. Elektroniczny Drogowy System Kontroli Drogowego Przewozu Towarowego (EKAER). Transporty towarów zakupionych w Unii Europejskiej, dostawy wewnątrzspółnotowe i pierwsza, podlegająca opodatkowaniu sprzedaż dokonywana przez klientów niebędących ich ostatecznymi konsumentami może być realizowana jedynie przez podatników posiadających numer identyfikacyjny EKAER. W celu uzyskania numeru identyfikacyjnego podatek jest obowiązany do elektronicznego raportowania danych dotyczących tego transportu w systemie administrowanym przez służby podatkowe. Numer identyfikacyjny dotyczy jednego transportu i jest ważny przez 15 dni od daty

jego wydania. Rozwiązanie oparto na podaniu przez podatnika wymaganych danych w przypadku transportów, podlegających obowiązkowi opłaty drogowej, tj. gdy waga pojazdu przekracza 3,5 tony.

W celu uzyskania numeru identyfikacyjnego EKAER należy przesłać elektronicznie do systemu szereg danych, np. dane i numer VAT wysyłającego, adres, gdzie przewoźnik przejmuje towary, dane i numer VAT odbiorcy, adres dostawy towarów, opis, kod towaru i jego wagę, wartość towarów netto, numer rejestracyjny środka transportu.

Uzyskanie numeru identyfikacyjnego EKAER i podanie danych jest wymagane również w przypadku pojazdów nieobjętych opłatami drogowymi, tj. poniżej 3,5 tony w przypadku przewozu towarów spożywczych wysokiego ryzyka w ilości większej niż 200 kg lub wartości produkcyjnej większej niż 250 000 HUF, lub w ilości większej niż 500 kg, lub wartości produkcyjnej większej niż 1 000 000 HUF.

Jeżeli podatnik nie wypełni swego obowiązku raportowania podlega karze w wysokości 40% wartości przewożonych towarów.

- 2) System kontroli przewozu towarów wdrożyła także Portugalia. Od 1 lipca 2013 r. wprowadzono nowe zasady transportowe dotyczące obowiązku powiadamiania portugalskiego urzędu podatkowego i celnego (*Autoridade Tributária e Aduaneira – AT*) o wszelkich realizowanych przewozach towarów wraz z dostarczeniem szczegółowej informacji o ich załadunku.

Od tej daty dla podatników wprowadzono nowe obowiązki wcześniejszego zgłoszenia transportu za pomocą elektronicznego systemu. W ramach tego systemu dokumenty towarzyszące przewozowi, w tym faktury, muszą być wystawiane za pomocą certyfikowanego oprogramowania, jeżeli przedsiębiorca posiada obroty powyżej 100 000 euro lub wystawił w poprzednim roku więcej niż 1000 faktur. Użycie dedykowanego oprogramowania pozwala na jednoczesne wysłanie informacji w specjalnych plikach informatycznych SAFT i zwalnia z konieczności ręcznego raportowania danych. W zgłaszaniu danych, oprócz danych z wystawionej faktury, należy podać także datę i godzinę rozpoczęcia transportu.

W świetle Kodeksu Podatku od Wartości Dodanej (*Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado*) wystawiane faktury muszą obligatoryjnie zawierać elementy wymienione w przepisie art. 36 pkt 5 Kodeksu, a opisy ładunku lub inne równoważne

dokumenty muszą zawierać co najmniej następujące elementy: firma, miejsce zamieszkania lub siedziba odbiorcy lub nabywcy, numer identyfikacji podatkowej odbiorcy lub nabywcy, jeśli podlegają one opodatkowaniu, nazwa handlowa towarów ze wskazaniem ich ilości.

Faktury lub inne równoważne dokumenty powinny ponadto wskazywać miejsce załadunku i rozładunku oraz datę i czas, kiedy rozpoczyna się transport.

W przypadku gdy odbiorca lub nabywca towarów nie jest podatnikiem, fakt ten powinien zostać opisany w dokumencie przewozowym.

Przekazanie dokumentów przewozowych do urzędu podatkowego i celnego winno nastąpić przed rozpoczęciem transportu i musi być dokonane drogą elektroniczną lub za pośrednictwem serwisu telefonicznego (tylko w przypadku dokumentów wydanych na papierze). Podatnik powinien posiadać hasło dostępu do serwisu telefonicznego i zgłosić informacje dotyczące transportu na portalu urzędu w ciągu 5 dni przed rozpoczęciem transportu. Rozporządzenie wykonawcze wyłącza sektor mleczarski z obowiązku wcześniejszego zgłaszania danych przewozu.

Przekazanie danych dotyczących przewozu może być wykonywane przez osoby trzecie w imieniu nadawcy, dzięki opcji dostępnej na portalu urzędu podatkowego i celnego.

Zgłoszenie danych przed rozpoczęciem transportu ma na celu wygenerowanie kodu identyfikacyjnego, który powinien towarzyszyć przewożonym towarom. Kod ten musi być transportowany w zaklejonej kopercie, w przypadku transportu wykonywanego przez przewoźników lub zbiorowego transportu publicznego.

Przepisy przewidują dwa wyjątki zwolnienia z obowiązku zgłaszania danych dotyczących przewozu przed rozpoczęciem transportu. Po pierwsze, gdy podatnicy w poprzednim okresie rozliczeniowym, dla celów podatku dochodowego, osiągnęli obroty nieprzekraczające lub równe 100 000 euro, i po drugie, gdy faktury są wystawiane za pośrednictwem certyfikowanego przez urząd podatkowy i celny programu komputerowego.

Jeżeli nie funkcjonuje system informatyczny lub dostęp do niego jest utrudniony, przepisy przewidują możliwość wystawienia dokumentów w formie papierowej

i zgłoszenia danych za pośrednictwem serwisu telefonicznego w ciągu 5 dni roboczych.

Zmiany w dokumentach przewozowych mogą nastąpić z następujących powodów:

- 1) zmiana odbiorcy transportu;
- 2) zmiana miejsca docelowego przeznaczenia w czasie transportu;
- 3) całkowity lub częściowy brak akceptacji przyjęcia przewożonych towarów.

W takich sytuacjach powinien zostać wydany korygujący dokument przewozowy zawierający wzmiankę na temat oryginalnego dokumentu. Korygujący dokument przewozowy należy zgłosić w ciągu 5 dni do urzędu.

Anulowanie (unieważnienie) dokumentów przewozowych może być dokonywane tylko do godziny, w której przewidziane jest rozpoczęcie transportu, i musi zostać zgłoszone do urzędu.

W ramach systemu przewiduje się kontrole drogowe Narodowej Gwardii Republikańskiej (GNR), która w tym celu posiada specjalny system informatyczny z aktualnymi danymi fiskalnymi przesyłanymi w czasie rzeczywistym z Głównego Urzędu Podatkowego. Jeżeli w trakcie kontroli ujawniony zostanie transport towarów bez faktur lub elektronicznych dokumentów przewozowych niezgłoszonych do urzędu podatkowego i celnego, grzywny za niestosowanie się do prawa mogą osiągnąć 3750 euro.

Wyłączone z zakresu stosowania tej ustawy są:

- 1) towary do użytku osobistego lub domowego;
- 2) towary przeznaczone dla ostatecznych konsumentów, którzy wcześniej je nabyli, z wyłączeniem materiałów budowlanych, mebli, maszyn elektrycznych, maszyn lub urządzeń do odbierania, rejestracji i odtwarzania obrazu lub dźwięku, i transportowane w pojazdach dostawczych;
- 3) towary pochodzące z własnej produkcji rolniczej, pszczelarskiej, leśnej lub hodowli zwierzęcej, transportowane przez producenta lub w jego imieniu;
- 4) dostawa, zgodnie z praktyką handlową, towarów wystawowych dla handlarzy na placach targowych i sprzedaży obwoźnej, próbki przeznaczone na upominki

o małej wartości i materiały propagandowe, które nie są przeznaczone do sprzedaży;

- 5) filmy i materiały promocyjne przeznaczone do pokazów w salach kinowych i wysłane w tym celu przez dystrybutora, na których opakowaniu powinna widnieć informacja o zawartości przesyłki oraz dane identyfikacji podatkowej dystrybutora;
- 6) pojazdy samochodowe zarejestrowane na terytorium Portugalii;
- 7) kontenery i opakowania zwrotne;
- 8) miejskie odpady stałe ze zbiorów dokonanych przez właściwe podmioty lub przedsiębiorstwa świadczącego tego rodzaju usługi;
- 9) wyroby objęte podatkiem akcyzowym w rozumieniu art. 4 Kodeksu Podatku Akcyzowego, jeśli ich obrót odbywa się z zastosowaniem procedury zawieszenia akcyzy na podstawie tego Kodeksu;
- 10) towary związane z transakcjami wewnątrzspółnotowymi;
- 11) towary związane z transakcjami z państwami lub terytoriami trzecimi, podczas obrotu na terenie Portugalii, będące przedmiotem kontroli celnej, w tym tranzytu i eksportu;
- 12) towary przemieszczane z powodu zmiany miejsca siedziby podatnika, pod warunkiem że fakt ten, jak i data realizacji zostaną zgłoszone do właściwych urzędów skarbowych z co najmniej ośmiodniowym wyprzedzeniem.

Przedstawione wyliczenie wskazuje, że obowiązkowi zgłoszenia przewozu podlega przewóz towarów, gdy są one przewożone poza miejsce ich produkcji, wytwarzania, przechowywania, wystawiania, czy to z powodu sprzedaży, darowizny, zwrotu, przy świadczeniu usług, dostawie do składu konsygnacyjnego lub zwykłego transferu między magazynami zbytu przedsiębiorcy³.

- 3) W przypadku Niemiec obowiązek rejestracji przewozu dotyczy tranzytu kawy (palonej, zmielonej lub rozpuszczalnej – bez surowej) sprowadzanej z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej albo państwa trzeciego. Przewóz tego towaru

³ Zob. Nowe przepisy w Portugalii dotyczące zgłaszania władzom podatkowym przewozu towarów, <https://portugal.trade.gov.pl/pl/analizy-rynkowe/142318,nowe-przepisy-w-portugalii-dotyczace-zgłaszania-władzom-podatkowym-przewozu-towarow.html>

należy zgłosić najpóźniej na jeden dzień przed transportem do Urzędu Celnego w Stuttgarcie (wyłącznie do tego urzędu) na stosownym formularzu (*Anzeige über die Durchfuhr von Kaffee und/oder koffeehaltigen Waren aus dem zollrechtlich freien Verkehr anderer Mitgliedstaaten zu gewerblichen Zwecken*). Formularz jest dostępny na stronie internetowej: <https://www.formulare-bfinv.de>.

Po wejściu na ww. stronę należy wyszukać liczbę 1843 i wybrać formularz. Następnie należy wybrać język (jeden z pięciu) i rozpocząć wypełnianie interaktywnego dokumentu. Czas na wypełnienie formularza to 45 minut. Po wypełnieniu formularza *on-line* należy go wysłać i otrzymać komunikat, że formularz został wysłany. Komunikat taki należy wydrukować.

Można również wysłać takie zgłoszenie na podany na formularzu nr faksu. Wtedy oprócz kopii zgłoszenia wysłanego faksem kierowca samochodu przewożącego kawę winien mieć przy sobie dowód nadania faksu ze zgłoszeniem.

Jeśli kierowca nie ma kopii zgłoszenia i potwierdzenia jego wysłania, to na cały transport nakładany jest podatek w wysokości 2,19 euro od kg kawy w ziarnach i 4,78 euro za kg kawy rozpuszczalnej. Bez zgłoszenia i ewentualnego nałożenia podatku można przewieźć tylko do 10 kg kawy. Większa jej ilość, nawet u turysty, uznawana jest za zakup dla celów handlowych wymagający uiszczenia podatku⁴.

Projektowane krajowe rozwiązania, podobnie jak te przyjęte w Portugalii i w Niemczech, nie naruszają przepisu art. 34 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Na mocy art. 36 państwa członkowskie mogą wprowadzać rozwiązania uzasadnione względami moralności publicznej, porządku publicznego, bezpieczeństwa publicznego, ochrony zdrowia i życia ludzi i zwierząt lub ochrony roślin, ochrony narodowych dóbr kultury o wartości artystycznej, historycznej lub archeologicznej bądź ochrony własności przemysłowej i handlowej. Przyjęte rozwiązania nie mają na celu i nie wprowadzają ograniczeń w handlu między państwami członkowskimi. Obowiązki nałożone projektowaną ustawą dotyczą na równi podmiotów z państw członkowskich, jak i krajowych, tym samym nie są dyskryminujące. Ich celem jest ochrona szeroko rozumianego bezpieczeństwa publicznego poprzez zastosowanie narzędzia informatycznego służącego do

⁴ Zob. Informacja o warunkach i procedurze tranzytu kawy przez terytorium Niemiec Rynek Niemiecki, Biuletyn informacyjny Wydziału Promocji Handlu i Inwestycji Ambasady RP w Berlinie za 2012 rok.

gromadzenia danych o przewozach towarów „wrażliwych” dla budżetu państwa. Często te same towary są wrażliwe dla dochodów budżetowych innych państw członkowskich. Jak już wskazano, w dobie powszechności narzędzi informatycznych, dostępu do Internetu, najprostszym, nisko kosztowym rozwiązaniem jest zastosowanie tego typu rozwiązań. Celem projektowanych przepisów jest uszczelnienie systemu podatkowego poprzez dostarczenie informacji o przewozach na i przez terytorium kraju towarów wrażliwych, które ukierunkują prowadzone kontrole na podmioty działające w szarej strefie, której istnienie niekorzystnie wpływa na dochody poszczególnych państwa członkowskich, jak i wpływy do budżetu Unii Europejskiej. Dlatego też projektowane środki są proporcjonalne i adekwatne.

2. PROJEKTOWANE ROZWIĄZANIA

Art. 1

W przepisie tym został określony zakres spraw regulowanych projektowaną ustawą – zasady systemu monitorowania drogowego przewozu towarów na terytorium kraju i odpowiedzialności za naruszenie obowiązków związanych z przewozem towarów podmiotów obowiązanych, czyli podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego, przewoźnika i kierującego środkiem transportu.

Art. 2

W projektowanym art. 2 zdefiniowano użyte w ustawie określenia: datę zakończenia przewozu towaru, kierującego, numer referencyjny, nadawcę towaru, odbiorcę towaru, podmiot odbierający, podmiot wysyłający, przewoźnika, przewóz towarów, rodzaj towaru, środek transportu, terytorium kraju, terytorium państwa członkowskiego, terytorium państwa trzeciego, wyznaczone miejsce oraz zgłoszenie.

Art. 3

W przepisie tym określono elementy, z których składa się system monitorowania, którym objęty jest przewóz towarów. System ten obejmuje gromadzenie i przetwarzanie danych o przewozie towarów z zastosowaniem środków technicznych służących monitorowaniu oraz kontrolę realizacji obowiązków wynikających z ustawy przez podmioty obowiązane (art. 3 ust. 1).

W artykule 3 ust. 2 przedstawiono katalog towarów, które będą podlegały systemowi monitorowania, wraz z określającymi je podkategoriami Polskiej Klasyfikacji Wyrobów

i Usług oraz pozycjami Nomenklatury Scalonej wraz z uszczegółowieniem dotyczącym masy brutto lub objętości przesyłki czy rodzaju opakowań jednostkowych.

Do tego katalogu należą:

- paliwa silnikowe i ich pochodne, paliwa opałowe, oleje smarowe i preparaty smarowe, które mogą być wykorzystane jako dodatki do paliw silnikowych,
- wyroby zawierające alkohol etylowy (odmrażacze na bazie alkoholu etylowego, rozcieńczalniki i rozpuszczalniki),
- alkohol etylowy całkowicie skażony,
- susz tytoniowy.

Powyższe towary zostały zdiagnozowane jako „wrażliwe”, ze względu na identyfikowaną skalę nadużyć z nimi związanych, skutkujących znacznymi uszczupleniami w kluczowych dla budżetu podatkach, tj. podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowym.

Paliwa stanowią obszar o największym ryzyku naruszeń związanych z wyłudzeniem w obu ww. podatkach. Skala nieprawidłowości w obrocie paliwami płynnymi, jak również ewolucja mechanizmów oszustw podatkowych związanych z paliwami powoduje, że obszar ten zaliczany jest corocznie do priorytetowych zadań kontrolnych organów podległych ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych. W wyniku postępowań kontrolnych przeprowadzonych przez Kontrolę Skarbową na rynku paliw ciekłych w 2015 r. ujawniono uszczuplenia wpływów do budżetu państwa z tytułu podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego w łącznej wysokości 6,33 mld zł, podczas gdy w roku poprzednim uszczuplenia w tym obszarze wyniosły 2,85 mld zł. O utrzymującej się skali wyłudzeń świadczą wyniki kontroli skarbowych wykonanych w pierwszym półroczu 2016 r., które wykazały uszczuplenia z tytułu podatków obrotowych na rynku paliw ciekłych w wysokości 3,49 mld zł. W celu przeciwdziałania naruszeniom występującym na rynku paliw ciekłych, obok uszczelniania regulacji podatkowych oraz prawa energetycznego, niezbędne jest zwiększenie nadzoru organów kontroli w tym obszarze.

Służba Celna w latach 2012–2015 ujawniła w ramach kontroli na drodze szeroko rozumianych paliw 107 przypadków nieprawidłowości na łączną kwotę 14,5 mln zł.

Obszarem wrażliwym ze względu na występującą skalę nadużyć są także rozpuszczalniki, rozcieńczalniki, w tym na bazie alkoholu etylowego, także skażonego, oraz odmrażacze zawierające w swoim składzie alkohol etylowy. Wyroby te są zwolnione od akcyzy jako nienadające się bezpośrednio do spożycia ze względu na zawartość alkoholu skażonego, jednakże w praktyce część tych wyrobów poddawana jest procesowi odkazania, a następnie wprowadzana na rynek krajowy jako alkohol etylowy przeznaczony do celów spożywczych z pominięciem zapłaty należnych podatków.

Objęcie elektronicznym systemem nadzoru alkoholu etylowego całkowicie skażonego, jak również wyrobów zawierających alkohol etylowy w znacznym stopniu wpłynie na skuteczność kontroli obrotu tymi wyrobami i zmniejszenie się pozaewidencyjnego obrotu, zwłaszcza wewnątrzspółnotowego. Należy zauważyć, że w przypadku alkoholu etylowego całkowicie skażonego zmiana przepisów unijnych dotyczących jego skażenia (tzw. euroskażalnik) wynikających z wejścia w życie przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/1867 z dnia 20 października 2016 r. zmieniającego załącznik do rozporządzenia (WE) nr 3199/93 w sprawie wzajemnego uznawania procedur całkowitego skażenia alkoholu etylowego do celów zwolnienia z podatku akcyzowego (Dz. Urz. UE L 286 z 21.10.2016, str. 32) będzie stosowana od dnia 1 sierpnia 2017 r. Do tej daty należy liczyć się ze wzmożonym obrotem alkoholu etylowego skażonego skażalnikami tzw. krajowymi, w szczególności węgierskimi i łotewskimi.

Susz tytoniowy i wyroby tytoniowe są – obok paliw i alkoholu – towarami najbardziej narażonymi na nieprawidłowości i uszczuplenia w podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowym. Stąd objęcie ich projektowaną regulacją jest niezbędne. Należy podkreślić, że tylko w latach 2015–2016 uprawnione do realizacji czynności kontrolnych służby ujawniły nielegalny przewóz suszu tytoniowego w ilości 545 309 kg, co pozwoliłoby na dokonanie nielegalnej produkcji papierosów w liczbie ponad 0,5 mld sztuk.

Susz tytoniowy wykorzystywany jest przede wszystkim jako surowiec do nielegalnej produkcji papierosów. W ostatnich latach nastąpił dynamiczny wzrost tego zjawiska, co potwierdza liczba nielegalnych wytwórni papierosów ujawnianych przez służby państwowe – w 2015 r. wykryto ponad czterokrotnie więcej nielegalnych fabryk papierosów (21) w porównaniu z rokiem poprzednim (5), natomiast tylko w ciągu pierwszych ośmiu miesięcy 2016 r. ujawniono aż trzykrotnie więcej takich wytwórni (60)

niż w całym 2015 roku. W celu przeciwdziałania naruszeniom występującym w obszarze suszu tytoniowego niezbędne jest zwiększenie nadzoru organów kontrolnych nad jego obrotem, co możliwe jest między innymi poprzez objęcie tego wyrobu systemem monitorowania.

W projektowanych przepisach została określona grupa towarów podlegająca systemowi monitorowania, która obejmuje wyroby o wysokim ryzyku powstawania uszczupień podatkowych i wysokiej wartości transakcji. Wprowadzenie limitu ilościowego pozwoli na realizację zasady proporcjonalności przyjętego środka, ponieważ w opinii prawodawcy nie ma uzasadnienia, aby stosunkowo niewielkie transakcje były obejmowane obowiązkiem monitorowania. Ustalenie progów ilościowych determinujących objęcie określonych towarów systemem monitorowania jest zasadne przede wszystkim ze względu na szerokie zastosowanie tych wyrobów (m.in. w poligrafii, lakiernictwie, wulkanizacji, w przemyśle kosmetycznym, w produkcji środków chemii gospodarczej, w placówkach medycznych). W projektowanym art. 3 ust. 2 pkt 2 wprowadzono wyjątki wyłączające z systemu monitorowania niektóre towary oferowanych na rynku w opakowaniach jednostkowych bez względu na ilość, wagę i objętość. Tego rodzaju regulacja ma na celu nieutrudnianie prowadzenia działalności podmiotom gospodarczym oferującym towary do sprzedaży detalicznej.

Wskazane powyżej limity ilościowe nie dotyczą natomiast suszu tytoniowego, który będzie podlegał monitorowaniu bez względu na ilość. Przyjęte rozwiązanie podyktowane jest specyfiką tego towaru oraz rozmiarem nadużyć występujących w obrocie suszem tytoniowym.

W katalogu tym, już w drodze rozporządzenia wydawanego przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych na podstawie delegacji ustawowej zawartej w ust. 8, mogą znaleźć się również inne towary, jeżeli będzie zachodziło uzasadnione prawdopodobieństwo wystąpienia naruszenia przepisów prawa podatkowego w zakresie podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego.

Na potrzeby tego katalogu w ust. 3 zdefiniowano pojęcie określenia „przesyłka”. Z przesyłką będziemy mieli do czynienia gdy określona ilość towarów tego samego rodzaju (w ramach tej samej podkategorii PKWiU czy pozycji CN) przewożona będzie od jednego nadawcy towaru do jednego odbiorcy towaru, do jednego miejsca dostarczenia towaru, jednym środkiem transportu. Oznacza to też, że z kilkoma

przesyłkami będziemy mieli do czynienia wtedy, gdy towar będzie przewożony jednym środkiem transportu z jednego miejsca wysyłki do kilku miejsc dostarczenia (przeznaczenia) tego samego odbiorcy towaru.

W projektowanym art. 3 ust. 4 ustawy wskazano zwolnienia przedmiotowo-podmiotowe. Zwolnieniu z obowiązków przewidzianych projektowaną ustawą podlega, ze względu na specyfikę, przewóz towarów przewożonych przez operatorów pocztowych w paczkach pocztowych, w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2016 r. poz. 1113 i 1250). Tak więc, przewóz paczek o wadze powyżej 20 kg, w których będą znajdować się towary podlegające monitorowaniu, nie będzie zwolniony z obowiązków zgłaszania przewozu. Także towary objęte procedurami celnymi: tranzytu, składowania, odprawy czasowej, przetwarzania, wywozu albo powrotnie wywożone z uwagi na ich zgłoszenie i odnotowanie w funkcjonujących systemach informacyjnych pozwalają na zwolnienie z obowiązku kolejnego zgłoszenia. Podobna sytuacja odnosi się do przemieszczanych wyrobów akcyzowych w procedurze zawieszenia poboru akcyzy z zastosowaniem systemu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 26 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 43 i 60), tzw. EMCS.

Mając na uwadze realia działalności gospodarczej podmiotów dokonujących obrotu towarami, które podlegają obowiązkowi monitorowania, w art. 3 ust. 5 wprowadzono zwolnienie dotyczące przemieszczania towarów, w przypadkach, w których nie są wykonywane czynności podlegające opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług i towarzyszy temu przewozowi dokument potwierdzający przesunięcie magazynowe wystawiony przez nadawcę towarów, tj. między magazynami tego samego podmiotu, np. dokument MM (przesunięcie międzymagazynowe), z wyraźnym wskazaniem, że wyłączenie, o którym mowa w art. 3 ust. 5, dotyczy wyłącznie przewozu na terytorium kraju.

Mając na uwadze, że działalność grup przestępczych ulega ewolucji zarówno w zakresie mechanizmów działań, jak i towarów będących przedmiotem nieprawidłowości, Szef Krajowej Administracji Skarbowej, na podstawie art. 3 ust. 6 projektowanej ustawy, będzie prowadził analizę ryzyka wystąpienia naruszenia przepisów prawa podatkowego związanego z przewozem towarów, wystąpienia nieprawidłowości w zakresie uiszczania podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego. Informacje o przeprowadzonych

analizach i ich wynikach oraz płynących z nich wnioskach Szef KAS przekazywał będzie ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych.

W art. 3 ust. 7 określono szczególny katalog podmiotów, które zostają zwolnione z obowiązków wynikających z ustawy, jeżeli będą dokonywać przewozu towarów podlegających monitorowaniu. Do grupy tej należą:

- 1) Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej,
- 2) siły zbrojne państwa będącego stroną Traktatu Północnoatlantyckiego,
- 3) siły zbrojne uczestniczące w Partnerstwie dla Pokoju,
- 4) Centrum Ekspertyz Policji Wojskowych NATO,
- 5) jednostki wielonarodowe, w tym Brygada Litewsko-Polsko-Ukraińska,
- 6) podmiot, o którym mowa w art. 2 ust. 2 Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Naczelnym Dowództwem Sojuszniczych Sił w Europie (SHAPE) dotyczącej stacjonowania, statusu prawnego i wsparcia 3. Batalionu Łączności NATO (3NSB), elementu podporządkowanego Grupie Systemów Łączności i Informatyki NATO (NCISG) dyslokowanego w Rzeczypospolitej Polskiej, podpisanej w SHAPE dnia 17 września 2014 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1825 i 1826),
- 7) Kwatera Główna Wielonarodowego Korpusu Północno-Wschodniego,
- 8) Centrum Szkolenia Sił Połączonych,
- 9) organy Krajowej Administracji Skarbowej,
- 10) Policja,
- 11) Służba Więzienna,
- 12) Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego,
- 13) Centralne Biuro Antykorupcyjne,
- 14) Straż Graniczna,
- 15) Służba Wywiadu Wojskowego,
- 16) Służba Kontrwywiadu Wojskowego,
- 17) Agencja Wywiadu,
- 18) Państwowa Straż Pożarna,

- 19) instytucje Unii Europejskiej,
- 20) przedstawicielstwa dyplomatyczne lub urzędy konsularne,
- 21) Biuro Ochrony Rządu.

Podmioty te zostały zwolnione z obowiązków wynikających z ustawy ze względu na zadania, jakie wykonują, umowy międzynarodowe itp. oraz fakt, że nie istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia naruszenia przepisów podatkowych.

W projektowanym ust. 8 zawarto delegację ustawową do wydania rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych określającego towary, które zostaną uznane w wyniku przeprowadzonych analiz, ze względu na zidentyfikowane ryzyko, za wymagające objęcia systemem monitorowania. Wprowadzenie takiego rozwiązania pozwala prawodawcy na elastyczne i szybkie reagowanie na zmieniające się negatywne trendy będące wynikiem poszukiwania luk prawnych w odniesieniu do konkretnych regulacji podatkowych i grup towarów.

Art. 4

Projektowany przepis określa środki techniczne służące do monitorowania przewozu towarów. Obejmują one elektroniczny rejestr (wraz z systemem komunikacyjnym) służący do przesyłania zgłoszenia, jego uzupełnienia i aktualizacji. Rejestr ten będzie prowadzony w systemie teleinformatycznym w rozumieniu art. 3 pkt 3 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne. Przedmiotowy rejestr prowadzi będzie Szef Krajowej Administracji Skarbowej i on będzie również administratorem danych przetwarzanych w rejestrze w rozumieniu ustawy o ochronie danych osobowych. W rejestrze gromadzone będą dane zawarte w przesłanych zgłoszeniach, ich uzupełnienia i aktualizacje oraz dotyczące przeprowadzonych kontroli.

Dane przetwarzane w rejestrze będą przechowywane przez 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym dokonano zgłoszenia przewozu. Termin ten został zaproponowany analogicznie do rozwiązania występującego w przepisach podatkowych, dotyczącego przedawnienia. Taki okres przechowywania danych umożliwi ich wykorzystanie w prowadzonych postępowaniach podatkowych dotyczących określenia zasadności i wysokości należnych podatków oraz ułatwi weryfikację wniosków o zwrot podatku od towarów i usług (ust. 5). Tak długi okres retencji danych jest uzasadniony

także faktem, że kontrola podatkowa czy kontrola celno-skarbowa może być wykonywana do czasu przedawnienia zobowiązania podatkowego, czyli dla podatków pośrednich 5 lat (art. 70 § 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych).

W kolejnym ustępie (ust. 6) dookreślono, że do danych gromadzonych w rejestrze nie stosuje się obowiązku określonego w art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych.

Art. 5, art. 6 i art. 7 określają zakres obowiązków podmiotów uczestniczących w przewozie towarów – podmiotu odbierającego, podmiotu wysyłającego oraz przewoźnika.

Dla transparentności projektowanych regulacji obowiązki każdego z podmiotów zostały uregulowane w odrębnej jednostce redakcyjnej.

Art. 5

W projektowanym art. 5 wskazano, że w przypadku przewozu towaru rozpoczynającego się na terytorium kraju, np. w ramach dostawy wewnątrzwspólnotowej, sprzedaży na terytorium kraju czy przemieszczania towaru w celu objęcia procedurą celną, np. w wewnętrznym oddziale celnym, podmiot wysyłający na obowiązek przesłać do rejestru, przed rozpoczęciem przewozu towaru, zgłoszenie przewozu towaru, a następnie uzyskać numer referencyjny dla tego zgłoszenia. Uzyskany numer referencyjny podmiot wysyłający ma obowiązek przekazać przewoźnikowi (bez względu na to, na jakich warunkach dostawy realizowana jest dostawa) i podmiotowi odbierającemu, jeżeli przewóz towaru kończy się na terytorium kraju.

W ust. 2 i 3 w zależności od okoliczności, tj. czy przedmiotem jest dostawa towarów, czy dostawa wewnątrzwspólnotowa towarów i eksport, wskazano dane, jakie musi podać podmiot wysyłający w zgłoszeniu. Podmiot ten winien wypełnić kilka pól, co do zasady, elektronicznego formularza. Wśród tych informacji podmiot ten będzie musiał wskazać: planowaną datę rozpoczęcia przewozu, swoje dane (imię i nazwisko albo nazwę oraz adres zamieszkania albo siedziby podmiotu wysyłającego), dane odbiorcy towaru albo podmiotu odbierającego (imię i nazwisko albo nazwę oraz adres zamieszkania albo siedziby), swój NIP, numer NIP podmiotu odbierającego towaru (albo numer, za pomocą którego odbiorca towaru jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej), dane adresowe miejsca załadunku towaru oraz dane

dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu, w szczególności rodzaj towaru, pozycję CN lub podkategorię PKWiU, ilość, masę brutto lub objętość towaru.

Po prawidłowo wypełnionym i przesłanym zgłoszeniu podmiot wysyłający otrzyma informację zwrotną zawierającą unikatowy, indywidualny numer referencyjny niezbędny dla rozpoczęcia przewozu towaru i realizacji obowiązków przez przewoźnika.

Następnie, po otrzymaniu tego unikatowego numeru od podmiotu wysyłającego, przewoźnik jest obowiązany, przed rozpoczęciem przewozu, uzupełnić zgłoszenie dokonane przez ten podmiot o kolejne informacje. Korzystając z komputera, przewoźnik musi podać: swoje dane (imię i nazwisko albo nazwę oraz adres zamieszkania albo siedziby) oraz swój NIP (albo numer, za pomocą którego jest identyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej), numery rejestracyjne środka transportu, datę faktycznego rozpoczęcia przewozu, planowaną datę zakończenia przewozu, numer zezwolenia, zaświadczenia lub licencji, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, o ile w związku z przewozem jest wymagane, dane adresowe miejsca dostarczenia towaru albo miejsce zakończenia przewozu na terytorium kraju oraz numer dokumentu przewozowego towarzyszącego przewożonemu towarowi.

Kolejny obowiązek, w przypadku gdy przewóz towaru kończy się na terytorium kraju (nie dotyczy dostawy wewnątrzspółnotowej towarów), został nałożony na podmiot odbierający (krajowego odbiorcę towaru). Podmiot ten uzupełnia zgłoszenie przewozu towaru o informację o odbiorze towarów lub odmowie jego przyjęcia w całości lub części. Przekazanie informacji o odmowie przyjęcia towaru będzie miało miejsce np. w przypadku błędnej dostawy. Uzupełnienie to powinno być dokonane nie później niż w następnym dniu roboczym po dniu dostarczenia towaru.

W przypadku dokonywania przewozów od jednego podmiotu wysyłającego do kilku odbiorców towaru każda przesyłka wymaga złożenia odrębnego zgłoszenia i uzyskania odrębnego numeru referencyjnego. Taki tryb postępowania wynika z przyjętej definicji „zgłoszenia”, czyli zgłoszenia przewozu towaru określonej ilości tego samego rodzaju przewożonego od jednego nadawcy towaru do jednego odbiorcy towaru, do jednego miejsca dostarczenia towaru, jednym środkiem transportu będących przedmiotem zgłoszenia przewozu towaru.

Art. 6

W tym przepisie jest mowa o przewozie towarów na terytorium kraju rozpoczynającym się w państwie członkowskim albo państwie trzecim. W tej sytuacji, najczęściej w związku z nabyciem wewnątrzwspólnotowym towarów, podmiot zdefiniowany jako podmiot odbierający jest obowiązany przesłać do rejestru, przed wjazdem na terytorium kraju towarów, zgłoszenia przewozu, uzyskać numer referencyjny dla tego zgłoszenia i przekazać ten numer przewoźnikowi. Wypełniając formularz zgłoszenia, podmiot odbierający podaje: swoje dane (imię i nazwisko albo nazwę, adres zamieszkania albo siedziby), dane nadawcy towarów (imię i nazwisko albo nazwę, adres zamieszkania albo siedziby), swój numer identyfikacji podatkowej, numer, za pomocą którego nadawca towarów jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od wartości dodanej albo podatku od towarów i usług, dane adresowe miejsca dostarczenia towaru, dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu, w szczególności rodzaj towaru, pozycję CN lub podkategorię PKWiU, ilość, masę brutto lub objętość towaru.

W przypadku wprowadzenia towaru na obszar celny Unii Europejskiej i następnie objęcie go procedurą inną niż procedura dopuszczenia do obrotu, np. tranzytu, przemieszczanie tego towaru nie będzie podlegało obowiązkowi zgłoszenia do rejestru. Wtedy towary te przemieszczane będą z wykorzystaniem systemu NCTS.

Określone obowiązki ciążyą także na przewoźniku. Powinien on przed wjazdem na terytorium kraju uzupełnić zgłoszenie przewozu towarów dokonane przez podmiot odbierający o: swoje dane (imię i nazwisko albo nazwę oraz adres zamieszkania albo siedziby) oraz swój NIP albo numer, za pomocą którego jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od wartości dodanej, numery rejestracyjne środka transportu, miejsce i datę rozpoczęcia przewozu na terytorium kraju, planowaną datę zakończenia przewozu na terytorium kraju, numer zezwolenia, zaświadczenia lub licencji, w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, o ile jest wymagane, oraz numer dokumentu przewozowego towarzyszącego przewożonemu towarowi.

Po zakończeniu przewozu towaru podmiot odbierający winien uzupełnić zgłoszenie przewozu towarów o informację o ich odbiorze. W uzupełnieniu zgłoszenia podmiot odbierający może zawrzeć informację o odmowie przyjęcia towaru w całości lub części. Regulacja ta umożliwi odbierającemu zwrot towaru przesłanego niezgodnie z zamówieniem. Uzupełnienie to powinno być dokonane nie później niż w następnym dniu roboczym po dniu dostarczenia towaru.

Art. 7

Projektowany art. 7 określa obowiązki przewoźnika w przypadku przewozu towarów przez terytorium kraju, jeżeli zaczyna się on i kończy w innym państwie – członkowskim lub trzecim, np. z Francji na Litwę czy z Niemiec na Białoruś lub do Rosji (tzw. tranzyt).

W tym przypadku przewoźnik jest obowiązany przesłać do rejestru przed wjazdem na terytorium kraju, zgłoszenie przewozu i uzyskać numer referencyjny dla tego zgłoszenia. Zgłoszenie przewozu towarów dokonywane przez przewoźnika zawiera: dane przewoźnika (imię i nazwisko albo nazwę, adres zamieszkania albo siedziby), swój numer identyfikacji podatkowej albo numer, za pomocą którego jest identyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej, dane nadawcy towarów (imię i nazwisko albo nazwę, adres zamieszkania albo siedziby), dane odbiorcy towarów (imię i nazwisko albo nazwę, adres zamieszkania albo siedziby), datę i miejsce rozpoczęcia przewozu na terytorium kraju (miejsce rozumiane jako nazwa miejscowości granicznej, drogi krajowej, np. A2 Świecko, miejsce zakończenia przewozu na terytorium kraju (miejsce rozumiane jako nazwa miejscowości granicznej), planowaną datę zakończenia przewozu na terytorium kraju, dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu, w szczególności rodzaj towaru, pozycję CN lub podkategorię PKWiU, ilość, masę brutto lub objętość towaru, numer dokumentu przewozowego towarzyszącego przewożonemu towarowi, numer zezwolenia zaświadczenia lub licencji, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, o ile jest wymagane, numery rejestracyjne środka transportu.

Art. 8

Projektowany przepis art. 8 nakłada odpowiednio zgodnie z obowiązkami przewidzianymi w projektowanych art. 5–7 na podmiot wysyłający, podmiot odbierający oraz przewoźnika obowiązek aktualizowania danych zawartych w zgłoszeniu przewozu towarów. Obowiązku aktualizacji podmioty te powinny dopełnić w takim zakresie, w jakim są zobowiązane do ich podawania w zgłoszeniu, jeżeli po dokonaniu zgłoszenia nastąpiła zmiana danych, np. nastąpi konieczność zmiany środka transportu i będzie trzeba podać nowy numer rejestracyjny czy zmieni się miejsce zakończenia przewozu i będzie trzeba podać nowy adres. Dokonywanie takich aktualizacji przez podmioty obowiązane pozwoli na zachowanie zgodności danych podanych w zgłoszeniu ze stanem faktycznym.

Jednakże w celu uniemożliwienia manipulowania danymi dotyczącymi przewożonych towarów przez nieuczciwe podmioty, obowiązek aktualizacji nie dotyczy danych dotyczących rodzaju towaru, pozycji CN czy podkategorii PKWiU, ilości, masy brutto lub objętości towarów będących przedmiotem przewozu. Raz wpisane dane w tym zakresie nie mogą ulec zmianie. Każda zmiana danych dotyczących towaru skutkuje koniecznością dokonania nowego zgłoszenia.

W przypadku gdy po dokonaniu zgłoszenia, którego można dokonać wcześniej, przewóz towaru nie zostanie rozpoczęty (np. z powodu odstąpienia od umowy przez kupującego), odpowiednio podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnik dokonuje aktualizacji zgłoszenia, podając informację o odstąpieniu od realizacji przewozu towaru. Regulacja ta ma na celu umożliwienie „anulowania” zgłoszenia przewozu. Jeżeli z różnych przyczyn transport towarów miałby się rozpocząć z opóźnieniem, to uwzględniając, że numer referencyjny jest ważny 10 dni, podmiot obowiązany ma możliwość anulować poprzednie zgłoszenie i dokonać nowego.

Art. 9

W projektowanym art. 9 wskazano, że możliwość przesłania, uzupełnienia i aktualizacji danych w zgłoszeniu następować będzie za pośrednictwem Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych, a dokonywanie poszczególnych czynności wymagać będzie zarejestrowania, a następnie uwierzytelnienia. Ta ostatnia czynność na tej platformie realizowana będzie poprzez podanie identyfikatora użytkownika i hasła. Te same reguły dotyczą przedstawicieli ustawowych tych podmiotów albo ich pełnomocników, bowiem zgłoszenie przewozu może przesłać również przedstawiciel albo pełnomocnik w rozumieniu przepisów prawa cywilnego. Oczywiście jest, że skutki nieprawidłowego przesłania zgłoszenia, jego uzupełnienia i aktualizacji zawsze obciążą podmiot reprezentowany przez te osoby.

Ustawodawca przewidział również, że w przypadku niedostępności rejestru (awaria, przerwy techniczne) podmioty obowiązane będą mogły korzystać z procedury awaryjnej i dokonywać zgłoszenia na dokumencie zastępującym zgłoszenie, przesyłanym za pomocą poczty elektronicznej do wyznaczonego organu Krajowej Administracji Skarbowej oraz uzyskać od właściwego organu KAS potwierdzenie przyjęcia tego dokumentu.

Także w przypadku niedostępności rejestru podmiot wysyłający albo podmiot odbierający będzie obowiązany przekazać przewoźnikowi dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia tego dokumentu.

W projektowanym ust. 7 określono delegacje dla ministra właściwego do spraw finansów publicznych do określenia:

- 1) sposobu przesyłania uzupełnienia i aktualizacji zgłoszenia przewozu towarów oraz sposobu uwierzytelniania zarejestrowanego użytkownika Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych;
- 2) sposobu postępowania podmiotów wysyłających, podmiotów odbierających i przewoźników w przypadku niedostępności rejestru;
- 3) organu Krajowej Administracji Skarbowej, do którego będzie przesyłane zgłoszenie w przypadku niedostępności rejestru.
- 4) wzoru dokumentu zastępującym zgłoszenie.

Art. 10

Otrzymywany numer referencyjny jest istotnym elementem systemu monitorowania drogowego przewozu towarów. Ustawodawca nałożył więc na podmiot odbierający, podmiot wysyłający oraz przewoźnika obowiązek uzyskania takiego numeru referencyjnego, a następnie przekazania go odpowiednio przez podmiot odbierający lub podmiot wysyłający przewoźnikowi albo przekazania przez przewoźnika kierującemu. Mając na uwadze istotną rolę numeru referencyjnego, w projektowanej ustawie przewidziano dla przewoźnika oraz kierującego prawo odmowy rozpoczęcia przewozu bez tego numeru, gdy przedmiotem przewozu są towary objęte systemem monitorowania drogowego przewozu towarów. W ten sposób jako profesjonaliści będą mogli uniknąć odpowiedzialności za niedopełnienie obowiązków wynikających z projektowanej ustawy. Forma, w jakiej numer referencyjny jest przekazywany, nie została określona w projekcie, albowiem nie ma ona znaczenia dla procesu monitorowania – może być przekazany SMS, e-mail na skrzynkę poczty elektronicznej czy w formie wydruku. W przypadku kontroli numer ten posłuży do identyfikacji przewozu w rejestrze.

Analogiczne zasady obowiązują w przypadku, gdy zamiast numeru referencyjnego podmiot obowiązany posiada dokument zastępujących zgłoszenie czy dokument potwierdzający przesunięcia magazynowe.

Art. 11

W celu wykluczenia nadużyć w projektowanym art. 11 ust. 1 wskazano dziesięciodniowy okres ważności numeru referencyjnego. Jest to okres wystarczający na przewóz towarów z jednego miejsca na terytorium kraju do drugiego czy wywóz towarów z kraju lub przemieszczenie towarów w tzw. tranzycie przez terytorium kraju z jednego miejsca na granicy państwowej do drugiego miejsca na granicy państwowej, uwzględniając konieczne postoje oraz sytuacje nadzwyczajne. Po tym terminie numer referencyjny wygasa i posługiwanie się nim nie jest możliwe. Jeżeli numer wygaśnie w trakcie realizacji przewozu, dalszy przewóz towaru może być dokonywany po przesłaniu przez podmiot obowiązany nowego zgłoszenia i uzyskaniu kolejnego, nowego, numeru referencyjnego.

Art. 12

W związku z celem jaki przyświecał opracowaniu projektu ustawy, projektowany przepis art. 12 określa podmioty uprawnione do korzystania z danych zgromadzonych w rejestrze oraz ich przetwarzania za pomocą telekomunikacyjnych urządzeń końcowych, w celu wykonywania kontroli przewozu towarów, którymi są:

- 1) funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej;
- 2) Policja;
- 3) Straż Graniczna;
- 4) Inspekcja Transportu Drogowego.

Wyżej wymienionym podmiotom zostały przyznane pełne uprawnienia do korzystania z danych zgromadzonych w rejestrze oraz ich przetwarzania za pomocą telekomunikacyjnych urządzeń końcowych, gdyż to funkcjonariusze i inspektorzy tych organów będą dokonywali kontroli przewozu towarów i powinny posiadać narzędzie do weryfikacji danych sprawdzanych w trakcie tej kontroli.

Takie same pełne uprawnienia do korzystania z danych zostały również przyznane funkcjonariuszom Służby Celno-Skarbowej i pracownikom organów Krajowej Administracji Skarbowej na potrzeby prowadzenia kontroli podatkowej albo kontroli celno-skarbowej, albo postępowania podatkowego.

Dodatkowo w celu realizacji swych ustawowych zadań enumeratywnie wymienione zostały organy podmiotów administracji publicznej i służb, które mogą po złożeniu wniosku uzyskać nieodpłatny dostęp do danych zgromadzonych w rejestrze, jeżeli są im niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań. Te podmioty to:

- 1) organy Policji;
- 2) organy Inspekcji Transportu Drogowego;
- 3) organy Straży Granicznej;
- 4) Minister Obrony Narodowej;
- 5) Prezes Urzędu Regulacji Energetyki;
- 6) Prezes Agencji Rezerw Materiałów.

Wymienione powyżej podmioty będą mogły korzystać z informacji zgromadzonych w rejestrze na potrzeby realizacji zadań ustawowych na nie nałożonych. Mając na uwadze zakres ich zadań, zasadne jest udostępnianie tym podmiotom danych z rejestru. Wskazanie Ministra Obrony Narodowej jako uprawnionego do dostępu do danych zgromadzonych w rejestrze wynika z faktu, że w resorcie tym jest już monitorowane przemieszczanie drogowe przejazdów sił zbrojnych w Systemie Teleinformatycznym Monitorowania Przemieszczania Wojsk SI, a także resort ten koordynuje przemieszczanie towarów niebezpiecznych i ruchu środków transportu sił zbrojnych państw obcych.

Nieco inaczej została uregulowana możliwość korzystania z danych zgromadzonych w rejestrze przez Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego. Może się to odbywać na wniosek lub w drodze teletransmisji. W tym ostatnim przypadku informacje zgromadzone w zbiorach danych będą udostępniane bez konieczności każdorazowego przedstawiania imiennego upoważnienia wydanego przez organy tych służb,

okazywanego przez funkcjonariusza wraz z legitymacją służbową. Przekazywanie danych w takim trybie związane jest ze specyfiką zadań ustawowych tych służb.

Art. 13

W projektowanym art. 13 wskazano na czym ma polegać kontrola przewozu towarów. Będzie ona polegać na sprawdzeniu przestrzegania obowiązków przez podmiot wysyłający, podmiot odbierający, przewoźnika oraz kierującego w zakresie dokonywania zgłoszenia przewozu towarów, uzupełniania i aktualizacji tego zgłoszenia, sprawdzeniu zgodności danych zawartych w zgłoszeniu ze stanem faktycznym oraz posiadania numeru referencyjnego lub zastępujących go dokumentów. Kontrola będzie obejmowała weryfikację danych z dokumentów okazanych przez kierującego oraz dokonanie oględzin towaru. Będzie też możliwe dokonanie poboru próbek przewożonego towaru. Pozwoli to na przeprowadzenie kontroli w sytuacji, gdy podmioty uczestniczące w obrocie będą starały się obejść przepisy ustawy i dokonywały przewozu towaru określanego w dokumentach, np. poprzez nazwy handlowe, które nie będą wskazywały bezpośrednio na obowiązek ich zgłoszenia.

Projektowane przepisy przewidują, mając na względzie obecne zadania poszczególnych organów i służb, że kontrolę przestrzegania obowiązków wynikających z ustawy będą wykonywać co do zasady funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej. Dodatkowo w ust. 4 wskazano, że kontrolę przewozu towarów przy wykonywaniu swoich obecnych zadań ustawowych będą prowadzili funkcjonariusze Policji, funkcjonariusze Straży Granicznej oraz inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego. Takie rozwiązanie podyktowane jest tym, że funkcjonariusze tych służb wykonują całodobowo kontrolę w ramach dotychczas przypisanych im zadań. Wykonywanie kontroli przewozu towarów przez te organy, niejako przy okazji wykonywania kontroli wynikających z przepisów regulujących ich zadania, uzasadnione jest nie tylko ekonomią postępowania organów administracji publicznej, ale również pozwoli na zbieranie i analizowanie danych pochodzących z różnych rodzajów postępowań.

Współpraca organów i służb dokonujących kontroli odbywać się będzie na obecnie obowiązujących zasadach wynikających z przepisów prawa czy podpisanych porozumień.

W projektowanym ust. 5 określono obowiązki kierującego w trakcie przeprowadzanej kontroli. Jest on zobowiązany do okazania wymaganych prawem dokumentów

związanych z przewozem towaru, np. listu przewozowego, podania numeru referencyjnego właściwego dla dokonywanego przewozu towaru (lub zastępujących go dokumentów), umożliwienia sprawdzenia zgodności przewożonego towaru z zadeklarowanym w zgłoszeniu, w tym pobierania próbek towaru.

Niezależnie od uprawnień kontrolującego wynikających z przepisów projektowanej ustawy, zgodnie z projektowanymi postanowieniami ust. 6, do kontroli przewozu stosowane będą uprawnienia poszczególnych organów i służb określone w przepisach regulujących zakres ich działania (w ustawach pragmatycznych). W celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania systemu monitorowania kontrolujący współpracują ze sobą przy wykonywaniu kontroli. Zakres i warunki współpracy kontrolujących określa porozumienie.

Z przeprowadzonej kontroli, w poniższych przypadkach, sporządzany będzie protokół przez funkcjonariuszy wykonujących kontrolę:

- 1) stwierdzenia nieprawidłowości w toku kontroli lub na żądanie kontrolowanego;
- 2) pobrania próbki towaru;
- 3) nałożenia zamknięć urzędowych.

Sposób wykonywania i dokumentowania kontroli przewozu oraz wzory dokumentów stosowanych w toku kontroli określi, w drodze rozporządzenia, minister właściwy do spraw finansów publicznych (ust. 8).

Art. 14

Projektowana ustawa nakłada obowiązek zgłaszania przewozu określonych towarów. Przeprowadzenie kontroli niezgłoszonego przewozu towarów nie zwalnia podmiotów obowiązanych do przesłania takiego zgłoszenia. Dlatego też w projektowanym art. 14 została sformułowana zasada, zgodnie z którą w przypadku ujawnienia nieprawidłowości w postaci braku zgłoszenia przewozu towarów kontynuacja przewozu towaru (chyba że środek transportu lub towar został zatrzymany) może nastąpić tylko i wyłącznie po zgłoszeniu przedmiotowego przewozu do rejestru i uzyskaniu wymaganego numeru referencyjnego.

Art. 15

Skuteczne zwalczenie nielegalnego i niezgłaszanego przewozu towarów wymaga podjęcia działań kontrolnych, które pozwolą na nadzorowanie właściwego przemieszczania tych towarów na terytorium kraju.

W projektowanym art. 15 ust. 1 przyjęto, że jeżeli w trakcie kontroli przewozu towaru zostanie stwierdzone, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości towarowi wskazanemu w zgłoszeniu albo przewóz towarów wiąże się ze zwiększonym ryzykiem, na środek transportu lub towar mogą zostać nałożone zamknięcia urzędowe. Uruchomienie działań w tym obszarze będzie reakcją na stwierdzone nieprawidłowości. Celem przyjętych rozwiązań jest zabezpieczenie tożsamości przewożonych towarów albo uniemożliwienie kontynuacji przewozu towaru w sytuacji naruszenia obowiązków wynikających z ustawy.

W przypadku stwierdzenia przez funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej czy inspektora Inspekcji Transportu Drogowego konieczności pobrania próbki lub nałożenia zamknięć urzędowych może on wezwać do dokonania tych czynności funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej.

Mając na uwadze, że kontrolujący może nałożyć zamknięcia urzędowe, przewoźnik jest obowiązany przedstawić środek transportu do oddziału celnego urzędu celno-skarbowego zlokalizowanego najbliżej miejsca zakończenia przewozu towaru na terytorium kraju w celu usunięcia tych zamknięć. W przypadku zaś nałożenia na środek transportu zamknięć urzędowych pobierana będzie od przewoźnika kaucja w wysokości 1000 zł. Kaucja ta pobierana będzie w formie gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania, lub za pomocą instrumentu płatniczego, jeżeli pobierający kaucję dysponował będzie odpowiednim urządzeniem do autoryzacji transakcji płatniczych. Jeśli zaś dojdzie do pobrania kaucji za pomocą instrumentu płatniczego, przewoźnik poniesie koszty opłat i prowizji związanych z taką formą zapłaty.

Zaproponowane wykorzystanie instrumentu płatniczego ma na celu wprowadzenie udogodnień w zakresie uiszczania kaucji, ale i grzywny nałożonej w drodze mandatu karnego. Doświadczenia Policji wskazują, że jest to wygodne rozwiązanie, szczególnie w przypadkach, gdy przewóz dokonywany jest przez kierującego będącego cudzoziemcem.

Pobrana kaucja będzie przechowywana na nieoprocentowanym wyodrębnionym rachunku bankowym wyznaczonego urzędu skarbowego.

W przypadku gdy kaucję pobrano w formie gotówkowej, zostanie ona przekazana na rachunek bankowy wyznaczonego urzędu skarbowego, w terminie 3 dni roboczych od dnia jej pobrania.

Kaucja pobrana w formie gotówkowej podlegać będzie zwrotowi na rachunek bankowy wskazany przez przewoźnika, a za pomocą instrumentu płatniczego podlega zwrotowi na rachunek bankowy właściwy dla instrumentu płatniczego w terminie 7 dni od dnia usunięcia zamknięć urzędowych.

Pobrana kaucja nie będzie podlegała zwrotowi, w przypadku niedopełnienia przez przewoźnika obowiązku dostarczenia środka transportu do oddziału celnego zlokalizowanego najbliżej miejsca zakończenia przewozu towaru w terminie 30 dni od daty kontroli. Kaucja ta stanowić wówczas będzie dochód budżetu państwa.

W projektowanym ust. 11 minister właściwy do spraw finansów publicznych wyznaczy, w drodze rozporządzenia, urząd skarbowy, na którego rachunek bankowy dokonywane będą wpłaty kaucji, uwzględniając przygotowanie organizacyjne i techniczne tej jednostki.

Art. 16

W projektowanym art. 16 ust. 1 określono katalog sytuacji, kiedy kontrolujący może zatrzymać do wyjaśnienia środki transportu wraz z towarem. Do takich sytuacji będą należały przypadki, gdy w trakcie kontroli kontrolujący ujawni niedokonanie zgłoszenia, nie zostanie przedstawiony przez kierującego numer referencyjny dla dokonywanego przewozu towaru (lub dokumenty go zastępujące) albo dokument MM.

W projektowanym ust. 2 wskazano, że zatrzymany towar wraz z środkiem transportu może zostać skierowany lub usunięty do najbliższego wyznaczonego miejsca, które spełnia warunki przechowywania towarów będących przedmiotem przewozu. Zastrzeżenie powyższe zostało prowadzone, gdyż przedmiotem przewozu mogą być towary niebezpieczne podlegające rygorom ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych.

Jak już wskazano, jeżeli w wyniku kontroli okaże się, że towar podlega zgłoszeniu do rejestru, kontrolujący może zatrzymać towar do czasu ustalenia podmiotu, który posiada prawo do dysponowania towarem jak właściciel, w rozumieniu ustawy o podatku od

towarów i usług, i który będzie obowiązany do złożenia zgłoszenia. W projektowanym ust. 3 przewidziano także rozwiązanie analogiczne do tego, jakie jest obecnie stosowane w przepisach prawa. W przypadku zatem zatrzymania towaru do wyjaśnienia, jeżeli prowadzone postępowanie nie pozwoli na wyjaśnienie właściciela i statusu towaru, to w terminie 60 dni od jego zatrzymania, naczelnik urzędu celno-skarbowego właściwy dla miejsca kontroli wystąpi do sądu cywilnego z wnioskiem o orzeczenie przepadku towaru na rzecz Skarbu Państwa. Termin powyższy ulegnie skróceniu w przypadku towarów łatwo psujących się (3 dni) oraz towarów niebezpiecznych, które wymagają szczególnych warunków przechowywania. Analogiczne rozwiązania dotyczące przepadku towarów zawiera ustawa z dnia 19 marca 2004 r. – Prawo celne.

Do spraw o przepadek towaru stosowane będą odpowiednio przepisy art. 610¹–610⁵ ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego.

Art. 17

Projektowany przepis nakłada solidarnie na przewoźnika i podmiot obowiązany do dokonania zgłoszenia obowiązek uiszczenia opłat za usunięcie, strzeżenie i przechowywanie środka transportu lub towaru w wyznaczonym miejscu. Wysokość, termin i sposób uiszczenia tych opłat będzie ustalał dyrektor izby administracji skarbowej w drodze postanowienia, na które służyć będzie zażalenie.

Art. 18

W projektowanym przepisie przewidziano, że dopiero po uiszczeniu opłat za usunięcie, strzeżenie i przechowywanie środka transportu lub towaru w wyznaczonym miejscu może nastąpić zwrot środka transportu lub towaru z wyznaczonego miejsca.

Art. 19

Z uwagi na specyfikę towarów i warunków przechowywania w projektowanym art. 19 przewidziano możliwość powierzenia przez dyrektora izby administracji skarbowej prowadzenia wyznaczonego miejsca (miejsca magazynowania, przechowania, zabezpieczenia środka transportu lub towaru) innym podmiotom. W związku z tym, że świadczenie specjalistycznej usługi magazynowania i strzeżenia powierzane może być przedsiębiorcom, koszty uiszczane przez osobę do tego zobowiązaną nie stanowią dochodu budżetu państwa.

Art. 20

Opłata za strzeżenie i przechowywanie środków transportu lub towarów w wyznaczonym miejscu uiszczana będzie w zależności od miejsca przechowywania na rzecz:

- 1) dyrektora izby administracji skarbowej, w przypadku gdy miejsce to prowadzić będzie organ KAS;
- 2) podmiotu, któremu powierzono prowadzenie wyznaczonego miejsca, w przypadku gdy nie prowadzi go dyrektor izby administracji skarbowej.

Oczywiście tam, gdzie izba posiadają odpowiednio dostosowane i wyposażone do tego celu magazyny i place postojowe, strzeżenie i przechowywanie będzie miało miejsce z wykorzystaniem tych miejsc.

Dyrektor izby administracji skarbowej, biorąc pod uwagę koszty strzeżenia i przechowywania środków transportu lub towarów, ustalać będzie z podmiotem, któremu powierzono prowadzenie wyznaczonego miejsca, wysokość tych opłat. Wysokość stawki kwotowej opłat odpowiada średniej cenie rynkowej usług w zakresie usuwania, strzeżenia i przechowywania środków transportu i towarów na obszarze właściwości danej izby administracji skarbowej. Wysokość opłaty za pozostawienie w wyznaczonym miejscu nie może być wyższa, niż wynika to z postanowień umowy zawartej przy powierzaniu prowadzenia miejsca wyznaczonego i nie wyższa niż maksymalne wartości wskazane w projektowanym przepisie ust. 4.

Maksymalne stawki opłat określone w projektowanym ust. 4, obowiązujące w danym roku kalendarzowym ulegają corocznie zmianie na następny rok kalendarzowy w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszego półrocza roku, w którym stawki ulegają zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Wskazany w projektowanej ustawie uczestnik realizowanego przewozu towarów, w sytuacji gdy przewóz ten jest objęty system monitorowania, w sytuacji nieprzestrzegania przepisów prawa winien mieć świadomość konsekwencji, a przede wszystkim sankcji związanych z zaniechaniem wypełniania obowiązków nałożonych przepisami ustawy.

Kary przewidziane w projekcie ustawy są sankcjami o charakterze pieniężnym nakładanymi przez organ administracji publicznej, w następstwie naruszenia prawa

polegającego na niedopełnieniu ustawowego obowiązku przez osobę obowiązaną. Administracyjną karę pieniężną należy zatem rozumieć jako określone w ustawie ujemne skutki prawne, które następują, gdy adresat normy prawnej nie zastosuje się do ustanowionego nakazu. Kary pieniężne przewidziano w projektowanej ustawie dla podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego i przewoźnika, natomiast kierowca w świetle projektowanych przepisów będzie karany grzywną w drodze mandatu karnego. Nieuchronność, katalog i wysokość kar mają przede wszystkim oddziaływać prewencyjne na podmioty dokonujące przewozu towarów. Sankcjami zostali objęci wszyscy uczestnicy dokonywanego przewozu, tzw. uczestnicy „łańcucha dostaw” podlegającego systemowi monitorowania, a wysokość kar została uzależniona od ich roli i obowiązków na nich nałożonych. System kar, z uwagi na sposób ich wymierzania, jest czytelny, łatwy do stosowania i przejrzysty (nieprawidłowość = kara administracyjna albo grzywna w określonej wysokości). Kara jest wysoka – tak by niedopełnienie obowiązku rejestracji, uzupełniania i aktualizacji wpisów było dla podmiotów „nieopłacalne”. Nakładanie wysokich kar pieniężnych albo grzywien będzie miało również działanie odstraszające i prewencyjne.

Art. 21

Zgodnie z projektowanym art. 21 ust. 1 i 2, w przypadku niedokonania zgłoszenia przewozu towarów przez podmiot wysyłający lub podmiot odbierający albo stwierdzenia, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości wskazanemu w zgłoszeniu przewozu towarów, na podmiot ten nakłada się odpowiednio karę pieniężną w wysokości 46% (dwukrotność aktualnej podstawowej stawki podatku od towarów i usług) różnicy wartości netto towaru zgłoszonego i towaru rzeczywiście przewożonego podlegającego obowiązkowi zgłoszenia, nie mniej niż 20 000 zł.

Przyjęcie wysokości kary na tak wysokim poziomie, jak się wydaje, skutecznie odstręczy od prób przewozu towarów bez dokonania zgłoszenia do rejestru. Minimalna wysokość kary wyznaczona na poziomie 20 000 zł oddziaływać będzie prewencyjnie w przypadku towarów o niskiej wartości, np. alkoholu etylowego surowego (nieoczyszczony alkohol etylowy), którego cena sprzedaży oscyluje wokół 2 zł, przy jednoczesnej wysokiej stawce podatku akcyzowego.

Biorąc jednak pod uwagę przypadki niedopełnienia obowiązków wynikających z ustawy, uzasadnione ważnym interesem podatnika lub interesem publicznym, na wniosek

odpowiednio podmiotu wysyłającego albo podmiotu odbierającego, organ orzekający będzie mógł odstąpić od nałożenia kary pieniężnej.

Art. 22

Projektowany art. 22 przewiduje, że jeżeli to przewoźnik nie wypełni swoich obowiązków w zakresie dokonania zgłoszenia przewozu towarów albo jeżeli zostanie stwierdzone, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości wskazanemu w zgłoszeniu przewozu towarów, na przewoźnika wykonującego przewóz w tzw. tranzycie nakładana będzie kara pieniężna w wysokości 20 000 zł.

Kara w wysokości 5000 zł została przewidziana do nałożenia na przewoźnika za nieuzupełnienie zgłoszenia w zakresie, w jakim jest zobowiązany na podstawie przepisów art. 5 ust. 4 i art. 6 ust. 3 projektowanej ustawy.

Biorąc jednak pod uwagę przypadki niedopełnienia obowiązków wynikających z ustawy, uzasadnione ważnym interesem przewoźnika lub interesem publicznym, na jego wniosek, organ orzekający będzie mógł odstąpić od nałożenia kary pieniężnej.

Art. 23

Uwzględniając charakterystykę przewożonych towarów czy błędy w pomiarze, w projektowanym art. 23 uwzględniono możliwość powstania rozbieżności pomiędzy ilością lub masą brutto lub objętością towaru wskazanego w zgłoszeniu a stanem faktycznym (zasada tolerancji) na poziomie 10%, którą uznaje się za prawidłową i która nie skutkuje wymiarem kary pieniężnej.

Art. 24

Stosownie do brzmienia projektowanego art. 24, brak aktualizacji danych zawartych w zgłoszeniu przewozu towarów lub zgłoszenie danych niezgodnych ze stanem faktycznym przez podmiot do tego obowiązany na mocy konkretnych przepisów prawa, tj. podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnika, rodzi sankcję skierowaną do właściwego z nich w postaci kary pieniężnej nakładanej w wysokości 10 000 zł. Niedokonywanie aktualizacji przez te podmioty zaburzałoby funkcjonowanie systemu monitorowania i uniemożliwiłoby skuteczną kontrolę, stąd potrzeba dyscyplinowania podmiotów obowiązanych do dokonania określonych czynności.

Oczywiście nie będzie nakładana kara pieniężna za niewykonanie obowiązków wynikających z projektowanego przepisu art. 8 ust. 1, jeżeli jego niedopełnienie wynikało z niedostępności rejestru.

Art. 25

W kolejnym projektowanym artykule określono sposób ustalania wartości netto przewożonego towaru, w sytuacji gdy nie istnieje możliwość jej określenia na podstawie dołączonych do towaru dokumentów, są one nieprawidłowe lub jest ich brak. Konieczność wprowadzenia takiego rozwiązania wynika wprost z brzmienia art. 21 ust. 1 i 2 projektu ustawy, gdzie wartość towaru jest podstawą do wymiaru kary pieniężnej nakładanej odpowiednio na podmiot wysyłający albo podmiot odbierający. Do określenia takiej wartości będzie się przyjmowało średnią wartość rynkową towaru na rynku krajowym, pomniejszoną o należną kwotę podatku od towarów i usług oraz kwotę podatku akcyzowego.

Art. 26

Stosownie do treści projektowanego art. 26 kary pieniężne, o których wyżej mowa, nakładane będą w drodze decyzji (administracyjnej). Organem właściwym do nałożenia kary pieniężnej będzie naczelnik urzędu celno-skarbowego właściwy dla miejsca kontroli przewozu towarów.

Organ będzie mógł odstąpić od nałożenia kary pieniężnej, jeżeli odstąpienie to nie będzie stanowiło pomocy publicznej albo będzie stanowiło pomoc *de minimis* albo pomoc *de minimis* w rolnictwie lub rybołówstwie, udzieloną z uwzględnieniem warunków dopuszczalności tej pomocy, określonych w przepisach prawa Unii Europejskiej, albo będzie stanowiło pomoc publiczną spełniającą warunki określone w rozporządzeniu Rady Ministrów określającym szczegółowe warunki odstąpienia od nałożenia administracyjnych kar pieniężnych.

Do kar pieniężnych w zakresie nieuregulowanym w ustawie stosowane będą przepisy ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2015 r. poz. 613, z późn. zm.).

Art. 27

W projektowanym art. 27 wprowadzono przepisy regulujące uiszczenia kary pieniężnej – wskazano rachunek urzędu skarbowego (który zostanie określony przez ministra

właściwego do spraw finansów publicznych w drodze rozporządzenia) oraz termin płatności.

W projektowanym ust. 2 wskazano, że kara pieniężna stanowi dochód budżetu państwa. Minister właściwy do spraw finansów publicznych wyznaczy, w drodze rozporządzenia, urząd skarbowy, na którego rachunek bankowy dokonuje się wpłaty kary pieniężnej, uwzględniając przygotowanie organizacyjne i techniczne wskazanej jednostki.

Art. 28

Mając na uwadze związek projektowanej regulacji z funkcjonowaniem systemu podatkowego, w szczególności w zakresie podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego, przyjęto, że nałożenie kary pieniężnej nie może mieć miejsca po upływie 5 lat od dnia niedopełnienia obowiązków wynikających z projektowanej ustawy (ust. 1).

Podobnie jak w przypadku zobowiązań podatkowych obowiązek uiszczenia kary pieniężnej przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym zapłata powinna nastąpić.

Art. 29

Ponieważ przyjęto, że organem właściwym do nałożenia kary pieniężnej jest naczelnik urzędu celno-skarbowego właściwy dla miejsca kontroli, w projektowanym art. 29 wprowadzono tryb postępowania, który określa, że w przypadku ujawnienia przez funkcjonariuszy Policji, funkcjonariuszy Straży Granicznej albo inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego naruszeń przepisów ustawy, za które przewidziana jest kara pieniężna, dokumenty z przeprowadzonej kontroli przekazywane są właściwemu naczelnikowi urzędu celno-skarbowego.

Art. 30

Kolejny projektowany przepis również dotyczy przekazywania dokumentów z przeprowadzonej kontroli *ex post* naczelnikowi urzędu celno-skarbowego. Jednakże mając na uwadze, że dokumenty te mają pochodzić z postępowania podatkowego, kontroli podatkowej albo kontroli celno-skarbowej, prowadzonych po dokonaniu przewozu towaru, określono, że właściwym do prowadzenia dalszego postępowania będzie naczelnik urzędu celno-skarbowego właściwego ze względu na miejsce zamieszkania albo siedzibę podmiotu podlegającego karze pieniężnej za naruszenie przepisów ustawy.

Art. 31

Przepis ten przewiduje możliwość pobrania kaucji na poczet kar pieniężnych określonych w projektowanym art. 31, jeżeli przewoźnik ma siedzibę w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu należności, bądź możliwość egzekucji należności nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa. Ponieważ dochodzenie kar w takiej sytuacji byłoby bardzo utrudnione lub wręcz niemożliwe, instytucja kaucji pozwoli zabezpieczyć interes Skarbu Państwa. Formy i tryb postępowania z kaucją na poczet kary jest analogiczny jak ten dotyczący kaucji pobieranej za nałożenie zamknięć urzędowych. Wzmocnieniu instytucji kaucji na poczet kary pieniężnej służy regulacja, która wprowadza obowiązek kontrolującego do wydania dyspozycji skierowania lub usunięcia środka transportu wraz z towarem do wyznaczonego miejsca, w przypadku nieuiszczenia kaucji.

W tym przypadku zwrot środka transportu wraz z towarem z wyznaczonego miejsca, co do zasady, następuje po uiszczeniu kary pieniężnej albo kaucji w wysokości równej wysokości tej kary oraz opłat ustalonych w stosownym postanowieniu dyrektora izby administracji skarbowej. W przypadku zaś nieuiszczenia kary pieniężnej w ciągu 60 dni od dnia, w którym decyzja nakładająca karę pieniężną stała się ostateczna, do środka transportu stosuje się odpowiednio przepisy działu II rozdziału 6 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości.

Art. 32

W projektowanym art. 32 została określona wysokość sankcji za nieprzestrzeganie zasad przewozu towarów przez samego kierującego. W przypadku dokonywania przez niego przewozu towaru bez numeru referencyjnego (lub odpowiednich dokumentów), na kierującego nakładana jest kara grzywny w wysokości od 5000 zł do 7500 zł. Karę grzywny wymierza kontrolujący funkcjonariusz albo inspektor Inspekcji Transportu Drogowego w drodze mandatu karnego.

Art. 33–36

W projektowanych przepisach art. 33–36 zawarto przepisy zmieniające ustawę o Policji, ustawę – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawę o transporcie

drogowym i ustawę o Krajowej Administracji Skarbowej w zakresie dodania nowo powierzonych projektowaną ustawą zadań.

Zmiana ustawy z dnia 19 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej w zakresie dotyczącym konwoju ma charakter uszczegółwiający i ma na celu komplementarne stosowanie instytucji konwoju wobec środków, jakie przewiduje projektowana ustawa. Zmiany te wprowadzają bardziej precyzyjne przepisy w art. 67 ust. 2 i 3 ustawy poprzez jednoznaczne wskazanie podmiotów zobowiązanych do realizacji decyzji naczelnika urzędu celno-skarbowego o sposobie przeprowadzenia konwoju, a także odpowiedzialnych za pokrycie kosztów konwoju towarów. Obecnie ustawa posługuje się w tych przypadkach ogólnym sformułowaniem „osoba odpowiedzialna za wykonywanie czynności przewidzianych przepisami prawa celnego lub podatkowego w zakresie przemieszczania niektórych wyrobów akcyzowych”. Proponuje się wskazanie, że jest to odpowiednio, przewoźnik oraz przewoźnik i nadawca towaru.

Rozwiązanie takie jest spójne z przepisami zawartymi w projektowanej ustawie o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, która tym podmiotom przypisuje odpowiedzialność za przewóz towarów w sposób wynikający z tych przepisów.

Zastosowanie konwoju w przypadkach określonych w ustawie o Krajowej Administracji Skarbowej stanowi swoiste uzupełnienie środków, jakie może zarządzić naczelnik urzędu celno-skarbowego w stosunku do wyrobów akcyzowych, określonych w projektowanej ustawie. Wzmocni to nadzór nad przemieszczaniem tych towarów.

Art. 37

Zgodnie z projektowanym przepisem z dniem wejścia w życie ustawy utworzony zostanie rejestr zgłoszeń.

Art. 38

Mając na uwadze, że projektowana ustawa wprowadza nowe obowiązki na podmioty uczestniczące w przewozie towarów, w projektowanym art. 38 przewidziano, że w okresie miesiąca od dnia wejścia w życie ustawy podmioty obowiązane oraz kierujący, w przypadku naruszenia przepisów ustawy nie będą podlegali karom. Przepis ten ma na

celu elastyczne wdrożenie nowych zasad związanych z przewozem towarów przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą i kierujących.

Art. 39

Z uwagi na przepisy ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych w projektowanym przepisie wprowadzono mechanizm korygujący odnoszący się do ograniczenia wydatków z budżetu państwa na realizację zadań wynikających z projektowanej ustawy, gdy poniesione koszty w związku z jej stosowaniem przez organy państwa przekroczą plan finansowy w danym roku.

Art. 40

Termin wejścia w życie ustawy został wyznaczony na dzień 1 marca 2017 r.

Informacje dodatkowe

Projektowana ustawa nie wymaga przedstawiania jej organom i instytucjom Unii Europejskiej w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia. Zawarte w projekcie regulacje nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), dlatego też projekt ustawy nie podlega procedurze notyfikacji.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) oraz § 4 i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. W przypadku zgłoszenia zainteresowania pracami nad tym projektem w trybie przewidzianym w ustawie o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, dokonane zgłoszenie zostanie udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej jako dokument dotyczący prac nad projektem.

Projekt ustawy został ujęty w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów (numer projektu UD169).

<p>Nazwa projektu (tytuł) Projekt ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów</p> <p>Organ odpowiedzialny za opracowanie projektu Minister Rozwoju i Finansów</p> <p>Osoba odpowiedzialna za opracowanie projektu Marian Banaś, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Robert Michalski, Naczelnik Wydziału Organizacji Służby Celnej w Departamencie Służby Celnej Ministerstwa Finansów (22) 694-33-62 robert.michalski2@mf.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 14.01.2017 r.</p> <p>Źródło:</p> <p>Nr w wykazie prac UD169</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Objęcie monitoringiem przewozów drogowych prowadzonych na terytorium Polski ma na celu normalizację warunków prowadzenia działalności gospodarczej w obszarach, w których stwierdza się najczęściej nieprawidłowości, dotyczących w szczególności wyludzenia i niepłacenia podatku od towarów i usług czy uszczupień w podatku akcyzowym oraz innych, istotnych naruszeń przepisów. Dzięki wprowadzonym rozwiązaniom prawnym możliwa będzie skuteczna ochrona interesów rzetelnych podmiotów poprzez eliminację nieuczciwej konkurencji powodującej zakłócenia gospodarcze. Zmniejszą się też obciążenia ponoszone przez uczciwych podatników w wyniku zahamowania procedury wyludzeń i uszczupień podatkowych. Systemem monitorowania będą objęte m.in. paliwa silnikowe i pochodne, oleje smarowe, które mogą być wykorzystane jako dodatki do paliw silnikowych, odmrażacze na bazie alkoholu etylowego, rozcieńczalniki i rozpuszczalniki, alkohol etylowy częściowo i całkowicie skażony oraz susz tytoniowy.

Z danych o realizacji ustawy budżetowej za lata 2009–2015 wynika relatywnie niska dynamika wzrostu dochodów z podatku od towarów i usług. Jak wynika z materiału „Założenia projektu Budżetu Państwa na rok 2017” na poziom dochodów istotny wpływ będą miały m.in. działania podejmowane w zakresie poprawy ogólnego stopnia przestrzegania przepisów podatkowych. Planowane działania będą głównie skoncentrowane na walce z patologiami zarówno o charakterze przestępczym, polegającymi na oszustwach podatkowych w zakresie podatku od towarów i usług, jak również polegającymi na stosowaniu agresywnej optymalizacji podatkowej i unikania opodatkowania zysków w kraju ich osiągnięcia.

Zważywszy na realizowane w Polsce tempo rozwoju ekonomicznego, którego przykładem, na podstawie analizy danych Głównego Urzędu Statystycznego, może być krajowa branża transportu drogowego, jak też uwzględniając założenia ustawy budżetowej na rok 2017, za zasadną uznano potrzebę przywrócenia korelacji pomiędzy tempem rozwoju a tempem wpływów z tytułu podatku od towarów i usług. Cel taki zakłada się do realizacji po skokowym podniesieniu tempa wzrostu dochodów budżetowych w wyniku zwiększenia efektywności poboru podatków pośrednich oraz walki z szarą strefą w roku 2017 i w latach następnych. Projektowane przepisy pozytywnie będą oddziaływały na prowadzone i projektowane działania.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rekomendowane jest objęcie monitorowaniem drogowego przewozu towarów, zwłaszcza tych, w stosunku do których stwierdzono nieprawidłowości w rozliczeniach z tytułu podatku od towarów i usług lub akcyzowego (uszczuplenia podatkowe). W konsekwencji wcześniejszych działań obejmujących m.in. zmianę przepisów o swobodzie działalności gospodarczej, wejście w życie tzw. „pakietu paliwowego” i „pakietu energetycznego”, zmiany przepisów podatkowych (ustawa o podatku od towarów i usług), przyjęto, że dla dalszego „uszczelniania” systemu podatkowego niezbędne jest wdrożenie nowych rozwiązań umożliwiających monitoring i kontrolę przewozu drogowego towarów, tj. znaczące usprawnienie kontroli. System monitorowania przewozu towarów przewiduje zwolnienia podmiotowe wymienione w art. 3 oraz zwolnienia przedmiotowe obejmujące: towary przewożone przez operatorów pocztowych w paczkach pocztowych, towary objęte procedurą celną: tranzytu, składowania, odprawy czasowej, przetwarzania i wywozu albo powrotnie wywożone oraz towary przemieszczane w procedurze zawieszenia poboru akcyzy z zastosowaniem systemu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 26 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym.

Wprowadzany system monitorowania polega na gromadzeniu, przetwarzaniu, analizowaniu danych o przewozie towarów oraz kontroli wypełniania obowiązków wynikających z ustawy. Wdraża się elektroniczny rejestr nadzoru nad towarami, który służy do przesyłania zgłoszeń przewozu towarów, uzupełniania i aktualizacji zgłoszenia przewozu towarów oraz gromadzenia i przetwarzania danych. Rejestr jest prowadzony w systemie teleinformatycznym, podstawowym elementem identyfikującym przewóz jest numer referencyjny – unikatowy identyfikator nadawany dla

zgłoszenia.

Zgodnie z ustawą, w zależności od miejsca rozpoczęcia przewozu tych towarów na terytorium kraju, w swoim zakresie zgłoszenia stosownych danych dokonywać będą:

- podmiot wysyłający, w przypadku przewozu towarów rozpoczynającego się na terytorium kraju, np. w dostawie wewnątrzwspólnotowej towarów,
- podmiot odbierający, w przypadku przewozu towarów z państwa członkowskiego w nabyciu wewnątrzwspólnotowym towarów albo z państwa trzeciego na terytorium kraju,
- przewoźnik, w przypadku przewozu towarów z jednego państwa członkowskiego do drugiego państwa członkowskiego albo państwa trzeciego (tranzyt).

Aktualizacja danych zawartych w zgłoszeniu przewozu towarów dotyczy wszystkich odpowiednio podmiotów wysyłających, odbierających i przewoźników.

Aby w trakcie prowadzonych działań kontrolnych zapewnić płynność i bezpieczeństwo prowadzonych drogowych przewozów towarowych na terytorium kraju, w ustawie przewidziano 10-dniowy okres ważności numeru referencyjnego.

Podmiotami uprawnionymi do korzystania z danych zgromadzonych w rejestrze oraz ich przetwarzania za pomocą urządzeń telekomunikacyjnych będą funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariusze Policji w celu wykonywania kontroli przewozu towarów, funkcjonariusze Straży Granicznej w celu wykonywania kontroli przewozu towarów oraz inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego w celu wykonywania kontroli przewozu towarów. Projektowana ustawa przewiduje również dostęp (na wniosek, nieodpłatnie) do danych zgromadzonych w rejestrze dla organów Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Straży Granicznej, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Biura Ochrony Rządu oraz Ministra Obrony Narodowej – jeżeli dane te są niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań. Dzięki monitorowaniu drogowego przewozu towarów możliwa będzie kontrola ich przewozu, która polega na sprawdzeniu przestrzegania obowiązków podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego, przewoźnika oraz kierującego środkiem w zakresie dokonywania zgłoszenia przewozu towarów, uzupełniania i aktualizowania zgłoszenia przewozu towarów, sprawdzeniu zgodności danych zawartych w zgłoszeniu przewozu ze stanem faktycznym oraz sprawdzeniu posiadania numeru referencyjnego. Jeżeli w trakcie kontroli zostaną stwierdzone przypadki uchybień przewidzianych w ustawie, na środek transportu mogą zostać nałożone zamknięcia urzędowe oraz pobór kaucji w wysokości 1000 zł lub mogą zostać podjęte czynności zmierzające do skierowania albo usunięcia środka transportu do wyznaczonego miejsca.

Za niedokonanie zgłoszenia przewozu lub w przypadku stwierdzenia, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości wskazanemu w zgłoszeniu przewozu towarów, na podmiot wysyłający lub odpowiednio podmiot odbierający, nakłada się karę pieniężną w wysokości 46% różnicy wartości netto towaru zgłoszonego i towaru rzeczywiście przewożonego podlegającego obowiązkowi zgłoszenia, nie mniej niż 20 000 zł (art. 21). Kary pieniężne nakładane na przewoźnika, zależnie od kwalifikacji, mieszczą się w granicach 5000–20 000 zł. Karę pieniężną nakłada się w drodze decyzji. Kara pieniężna stanowi dochód budżetu państwa. W przypadku niedopełnienia obowiązków przez kierującego nakładana będzie na niego grzywna w drodze mandatu karnego w kwocie od 5000 do 7500 zł.

Oczekiwane efekty: dzięki bieżącej analizie danych zawartych w rejestrze możliwa będzie lepsza kontrola drogowego przewozu towarów. Połączenie danych rejestrowych z danymi z prowadzonych przez organy KAS, m.in. systemów informatycznych czy profili ryzyka, pozwoli na uszczelnienie systemu podatkowego w zakresie dochodów z obrotu towarami podlegającymi opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług oraz podatkiem akcyzowym. Możliwe będzie również zwiększenie efektywności pracy mobilnych jednostek kontrolnych organów KAS oraz wsparcie procesu przez inne służby kontrolne. Wprowadzane rozwiązania mają na celu wyeliminowanie nieewidencjonowanego obrotu towarami i wyrobami akcyzowymi, a przez to wzmocnienie konkurencyjności i stabilności gospodarki. Wzrośnie bezpieczeństwo obywateli w zakresie stosowania towarów, spadnie koszt społeczny wynikający z oszustw i niedoborów podatkowych, zmniejszeniu ulegnie potencjał finansowania, np. działalności przestępczej za pomocą środków pochodzących z nielegalnych źródeł.

Dodatkowo, przewiduje się wzrost dochodów budżetu państwa z tytułu podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego z tytułu zmniejszenia liczby nieprawidłowości w obrocie niektórymi towarami. Średnia dynamika wzrostu dochodów z tytułu podatku akcyzowego w latach 2009–2015 wyniosła ok. 3%, z tendencją do spowolnienia w latach 2014–2015 do ok. 2%. W perspektywie średniookresowej, w odniesieniu do grupy produktów występujących najczęściej w ujawnionych nieprawidłowościach, których łączny udział procentowy w strukturze podatku od towarów i usług przekraczał w latach ubiegłych 80%, korzystne byłoby, jak wskazano wcześniej, przywrócenie korelacji pomiędzy tempem rozwoju a tempem wpływów podatkowych. Przywrócenie znaczącego stopnia szczelności systemu podatkowego w roku 2017 powinno znacząco przyczynić się do wzrostu dochodów budżetu państwa o ok. 11% w stosunku do roku 2016, co narzucają założenia ustawy budżetowej na rok 2017. Planuje się także podniesienie dotychczasowej dynamiki wzrostu dochodów z tytułu podatku od towarów i usług. Wynik taki mógłby

zostać osiągnięty przez wzrost legalnych obrotów tymi towarami w kolejnych latach w warunkach efektywnej kontroli ich drogowego przewozu. Należy pamiętać, że osiągnięcie zakładanego celu może zostać utrudnione przez czynniki zewnętrzne wpływające na obszary obejmowane regulacją, np. zmiana struktury przepływów towarowych – w ostatnich latach zanotowano spadek ruchu ciężarowych pojazdów mechanicznych obsługiwanych przez Służbę Celno-Skarbową na granicy z Federacją Rosyjską, Republiką Białorusi i Ukrainą, w roku 2015 o 15% w stosunku do roku poprzedniego. Innym czynnikiem może być stopniowa zmiana struktury krajowego rynku paliw, zarówno w zakresie operatorów rynku, jak też zużycia paliw wg rodzajów.

Odrębną wartość dodaną w dochodach budżetu państwa będą stanowiły dochody z kar pieniężnych i grzywien. Z uwagi na zróżnicowany charakter wykrywanych nieprawidłowości i ich zmienną strukturę, niemożliwe jest jednak precyzyjne oszacowanie przyszłych dochodów z tego tytułu.

Ponadto zebrane przy stosowaniu projektowanej ustawy uwagi oraz przewidziana na rok 2018 jej ewaluacja pozwolą na lepsze zaprojektowanie systemu track&trace, którego wymóg wdrożenia w 2019 r. przy produkcji i przesyłaniu wyrobów tytoniowych wynika z unijnej Dyrektywy Tytoniowej.

Przepisy projektowanej ustawy są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Na Węgrzech od 1 stycznia 2015 r. funkcjonuje tzw. Elektroniczny Drogowy System Kontroli Drogowego Przewozu Towarowego (EKAER). W myśl obowiązujących przepisów transporty towarów zakupionych w Unii, dostawy wewnątrzspółnotowe i pierwsza, podlegająca opodatkowaniu sprzedaż realizowane przez klientów niebędących ich ostatecznymi konsumentami może być realizowana jedynie przez podatników posiadających numer identyfikacyjny EKAER.

System kontroli przewozu towarów wdrożyła także Portugalia. Od 1 lipca 2013 r. wprowadzono nowe zasady transportowe dotyczące obowiązku powiadomienia portugalskiego urzędu podatkowego i celnego (*Autoridade Tributária e Aduaneira* – AT) o wszelkich realizowanych przewozach towarów wraz z dostarczeniem szczegółowej informacji o ich załadunku.

W przypadku Niemiec obowiązek rejestracji przewozu dotyczy tranzytu kawy (palonej, zmielonej lub rozpuszczalnej – bez surowej) sprowadzanej z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej albo państwa trzeciego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Krajowi przedsiębiorcy uprawnieni do przewozu rzeczy w UE, w tym podmioty dokonujące tranzytu przez terytorium RP	29 803 podmiotów	Sprawozdanie GITD za 2015 r.	Obowiązki związane ze zgłoszeniem do rejestru i uzupełnianiem danych; poszerzenie istniejących procedur wewnętrznych przedsiębiorców, zwłaszcza systemowa obsługa dokumentacji przewozów.
Kierujący pojazdami zatrudnieni na terytorium RP przez podmioty powyżej 9 osób	153 000 osób	Estymacja na podstawie danych GUS za lata 2005–2013	Obowiązki związane z posiadaniem numeru referencyjnego.
Podmioty wysyłające, podmioty odbierające	9000 stacji paliw	Dane GUS za lata 2012–2013	Obowiązki związane ze: zgłoszeniem przewozu, uzyskaniem numeru referencyjnego dla tego zgłoszenia i przekazanie tego numeru przewoźnikowi, potwierdzeniem odbioru; poszerzenie istniejących procedur wewnętrznych przedsiębiorców, zwłaszcza systemowa obsługa dokumentacji przewozów.
	47 producentów wyrobów tytoniowych		
	556 podmiotów prowadzących działalność w zakresie wytwarzania i przerobu alkoholu etylowego, w tym 38 skazających alkohol	Rejestr Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi	
	400 producentów kosmetyków	Analiza Rynku. Polski rynek kosmetyczny 2016	

	11 zakładów tłuszczowych	Dane Polskiego Stowarzyszenia Producentów Oleju 2016	
--	--------------------------	------------------------------------------------------	--

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) oraz art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie Rządowego Centrum Legislacji (www.rcl.gov.pl) z chwilą przekazania go do uzgodnień z członkami Rady Ministrów.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Łącznie (0–9)
Dochody ogółem	330	1397	2297	3107	3836	4492,1	5082,6	5614,1	6092,1	6523,1	6523,1
budżet państwa	330	1397	2297	3107	3836	4492,1	5082,6	5614,1	6092,1	6523,1	6523,1
JST											0
pozostałe jednostki (oddzielnie)											0
Wydatki ogółem	15,5	20,4	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	115,1
budżet państwa	15,5	20,4	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	115,1
JST											0
pozostałe jednostki (oddzielnie)											0
Saldo ogółem	314,5	1376,6	2287,1	3097,1	3826,1	4482,2	5072,7	5604,2	6082,2	6513,2	6408
budżet państwa	314,5	1376,6	2287,1	3097,1	3826,1	4482,2	5072,7	5604,2	6082,2	6513,2	6408
JST											0
pozostałe jednostki (oddzielnie)											0

Źródła finansowania

Projektowane rozwiązania będą miały wpływ na wydatki sektora finansów publicznych głównie w latach 2017–2018 w obszarze przeszkolenia funkcjonariuszy, zakupu dodatkowych radiowozów dla mobilnych jednostek, zakupu przenośnych urządzeń testowych, mobilnych laboratoriów. Dodatkowe zakupy inwestycyjne podzielono na 2 lata, główne obciążenie przenosząc do ustawy budżetowej 2018. Stałą pozycję z tendencją do spadku mogą stanowić koszty wykonywania standardowych badań laboratoryjnych. Potencjalny spadek tych kosztów umożliwią mobilne laboratoria. Ze względu na zakładaną, wysoką stopę zwrotu, począwszy od roku 2018, planuje się ujęcie tych wydatków w kolejnych ustawach budżetowych. Ze względu na finansowanie „zerowego” roku 2017, zgodnie z przepisami art. 50 ust. 1a pkt 4 i 5 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, zaplanowano mechanizm korygujący. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na wykonywanie zadań sektora finansów publicznych wynikających z niniejszej ustawy wynosi w roku: 2017 – 15,5 mln zł, 2018 – 20,4 mln zł, 2019 – 9,9 mln zł, 2020 – 9,9 mln zł, 2021 – 9,9 mln zł, 2022 – 9,9 mln zł, 2023 – 9,9 mln zł, 2024 – 9,9 mln zł, 2025 – 9,9 mln zł, 2026 – 9,9 mln zł. Minister Rozwoju i Finansów, w oparciu o dane o wykorzystaniu przez dysponentów limitu ww. wydatków, będzie wdrażał mechanizmy korygujące: w przypadku gdy wysokość wydatków po pierwszym półroczu danego roku budżetowego wyniesie więcej niż 65% limitu wydatków przewidzianych na dany rok, dysponent środków zmniejszy wysokość środków przeznaczonych na wydatki w drugim półroczu o kwotę stanowiącą różnicę pomiędzy wysokością tego limitu a kwotą przekroczenia wydatków. Natomiast gdy wysokość wydatków w poszczególnych miesiącach jest zgodna z planem finansowym, mechanizmu korygującego nie będzie się stosować.

Rejestr stopnia realizacji ww. dochodów będzie prowadzony przez administrację KAS w oparciu o wyodrębniony kod płatności z tego tytułu.

Środki na realizację ustawowych zadań powinny pochodzić z budżetu części 19 – Budżet,

	<p>finanse publiczne i instytucje finansowe.</p> <p>Zadania nałożone na Policję oraz Straż Graniczną spowodują w roku 2017 zwiększenie wydatków łącznie o kwotę ok. 4,5 mln zł zaplanowaną na wydatki informatyczne Straży Granicznej (3,5 mln zł) i przystosowanie funkcjonalności SWD Policji (1 mln zł). Powyższe spowoduje konieczność zwiększenia budżetu w 2017 r., w części 42 – Sprawy wewnętrzne o kwotę 4,5 mln zł (3,5 mln zł – Straż Graniczna i 1 mln zł – Policja). Dodatkowo oszacowane zostały skutki szkoleń funkcjonariuszy Straży Granicznej odnośnie monitorowania przewozu drogowego towarów. Koszt przedmiotowych szkoleń będzie wynosić około 20 000 zł rocznie, co w okresie 10-letnim daje kwotę 0,2 mln zł i zostanie sfinansowany w ramach limitu wydatków ustalonego corocznie dla części 42 – Sprawy wewnętrzne bez konieczności ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa.</p> <p>Zadania nałożone na Inspekcję Transportu Drogowego powodujące dodatkowe skutki finansowe będą finansowane w ramach limitu ustalonego corocznie wydatków dla części 39 – Transport.</p>
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Przedmiotowa regulacja poprzez wprowadzenie nowych rozwiązań, których celem jest poprawa ściągalności podatku, przyczyni się do wzrostu dochodów do budżetu państwa i w konsekwencji będzie pozytywnie wpływała na sytuację sektora finansów publicznych. Skutki finansowe zostały opracowane na podstawie danych statystycznych. Skutki uszczelnienia szacuje się w skali pierwszego pełnego roku na kwotę ok. 1,1 mld zł. Do ekstrapolacji na lata 2017–2026 przyjęto, że w obszarach towarów wrażliwych obejmowanych wprowadzaną regulacją wysokość uszczupień w podatku od towarów i usług, podatku akcyzowego i tam, gdzie to właściwe opłaty paliwowej wynosi 11 mld zł. Zakładając zwiększenie liczby przeprowadzanych przy pełnej operacyjności Służby Celno-Skarbowej do 60 000 i podniesienie efektywności kontroli o 10% w stosunku do lat ubiegłych oraz przy założeniu, że przepisy projektowanej ustawy wejdą w roku 2017 – 1 marca, skutki te w roku 2017 wyniosą 330 mln zł. Niższa niż średnia dynamika wzrostu przychodów w ciągu pierwszego roku obowiązywania ustawy wynika z konieczności poniesienia niezbędnych nakładów finansowych (zakupu sprzętu do kontroli) i potrzeby uzyskania pełnej operacyjności Służby Celno-Skarbowej oraz krótszego okresu obowiązywania przepisów ustawy. Szacowany, łączny dodatkowy dochód budżetu państwa w „zerowym” roku wynikający z wprowadzanej regulacji, pod warunkiem uzyskania pełnej gotowości operacyjnej służb kontrolnych w IV kwartale, wyniesie ok. 330 mln zł. W związku ze zmniejszaniem się strefy uszczupień w branżach poddanych kontroli w kolejnych latach szara strefa będzie się zmniejszała o kolejne 10%, co w 2018 r. zwiększy dochody o 1,067 mld zł, zaś w roku 2019 o 900 mln zł z tendencją malejącą do kwoty 431 mln zł.</p> <p>W zakresie wyliczenia kosztów, które poniosą organy KAS: jednostkowy koszt szkoleń z pobierania próbek 350 zł, zakup urządzeń do szybkiego odczytu wstępnego rodzaju towarów 45 000 dolarów amerykańskich (dostępne są również inne urządzenia w cenie 12 000–50 000 euro, do kalkulacji wybrano model optymalny) – 16 szt. w roku 2017, koszty badań laboratoryjnych – przy stosowanym dotychczas progu kontroli oraz procentowym udziale poziomu poboru próbek wyrobów akcyzowych założono 8100 kontroli miesięcznie, co przy jednostkowym koszcie 100 zł wykonania badania laboratoryjnego, w skali roku wyniesie 9 720 000 zł.</p> <p>Koszty budowy systemu monitorującego zostaną poniesione w ramach środków własnych organów KAS. W wyliczeniach skutków finansowych dla budżetu państwa ujęto kwotę 4,5 mln zł dla Straży Granicznej oraz Policji, głównie na wydatki informatyczne. Przewidziano także kwotę ok. 0,2 mln zł na coroczne szkolenie funkcjonariuszy Straży Granicznej. W wyliczeniu skutków finansowych nie uwzględniono kosztów wyposażenia służb w przenośne terminale płatnicze ze względu na możliwość zawarcia z krajowymi bankami korzystnych umów w zakresie bezpłatnego pozyskania takich terminali oraz korzystania z nich na preferencyjnych warunkach, także w zakresie pobieranych prowizji. Odnosząc się do skali potencjalnych prowizji, które służby będą ponosić z tytułu przeprowadzanych transakcji płatniczych należy zaznaczyć, że tego typu operacje nie będą miały charakteru masowego.</p> <p>Planowanie w zakresie wykorzystania kadr przewiduje, że zadania nakładane ustawą będą wykonywane przez Policję i Straż Graniczną oraz Inspekcję Transportu Drogowego, w ramach posiadanych zasobów kadrowych. W przypadku Służby Celno-Skarbowej planowane działania kontrolne przewidują potrzebę skierowania do nowych zadań 1589 funkcjonariuszy Celno-Skarbowych w ramach posiadanych przez tę Służbę zasobów kadrowych.</p> <p>Projekt wpłynie na sądy powszechne w związku z koniecznością rozpoznawania przez nie spraw o wykroczenia wynikające z odmowy przyjęcia mandatu przez kierujących. Jednak na</p>

tym etapie nie jest możliwe oszacowanie liczby spraw, w których wystąpi odmowa przyjęcia mandatu, a w konsekwencji określenie przewidywanej liczby postępowań sądowych. Tym samym nie jest możliwe na obecnym etapie określenie faktycznych kosztów w zakresie działalności sądów powszechnych wynikających z projektowanej regulacji.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki

Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2016 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	16,372	16,372	16,372	16,372	16,372	81,86	163,72
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Wyrównane warunki prowadzenia działalności w zakresie przewozów drogowych, zahamowanie nieuczciwej konkurencji.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Wyrównane warunki prowadzenia działalności w zakresie przewozów drogowych, zahamowanie nieuczciwej konkurencji.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy						
Niemierzalne	Nie dotyczy							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Szacowane skutki dla przedsiębiorstw zaadresowano zgodnie ze strukturą rynku usług transportowych, w której dominują mikro-, małe i średnie przedsiębiorstwa. Nie przewiduje się znaczących skutków finansowych do poniesienia przez podmioty obejmowane regulacją. Zasadniczym obowiązkiem będzie dostosowanie wewnętrznych systemów informatycznych do współpracy z systemami teleinformatycznymi służb kontrolnych. Szacowany koszt rocznej licencji dostosowawczej na jedno stanowisko pracy to ok. 550 zł. Planowane jest powszechne, bezpłatne udostępnienie wymaganych specyfikacji technicznych, które umożliwią automatyczną współpracę na Platformie Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnej (art. 9). Nie uwzględniano kosztów dodatkowego zatrudnienia, zakładając, że zadania będą realizowane przez dotychczasowych pracowników związanych z organizacją przewozów, w tym zwłaszcza niezbędnych zezwoleń i dokumentacji, tj. w ramach posiadanych zasobów kadrowych i stosowanych rozwiązań informatycznych (wprowadzenie danych do rejestru zajmuje do 3 minut). Ponadto zakłada się, że z uwagi na wysoką efektywność produkcyjną systemów informatycznych stosowanych w administracji celno-skarbowej, potencjalne skutki finansowe awarii systemu powodujące ewentualne przestoje w transporcie będą miały charakter sporadyczny i marginalny. Założenie to popiera także teza o oczekiwanej przez wszystkie strony, także organy kontroli, skuteczności prowadzonych procesów.

Z uwagi na zróżnicowany charakter wykrywanych nieprawidłowości i ich zmienną strukturę, niemożliwe jest też precyzyjne oszacowanie przyszłych kosztów przedsiębiorców wynikających z tego tytułu. Dodatkowo należy wskazać, że projektowana regulacja nie wprowadza konieczności zakupu dodatkowych urządzeń telekomunikacyjnych.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronicznej.		<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<p>Komentarz: Ustawa wprowadza rozwiązania wykorzystujące obecne na rynku systemy informatyczne obsługi przewozów posiadane przez przedsiębiorstwa transportowe.</p>		
9. Wpływ na rynek pracy		
<p>Na rynku pracy: – Nastąpi uporządkowanie i podniesienie jakości usług transportowych.</p>		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	<p>Oczekuje się, że wejście w życie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, poprzez możliwość lepszego typowania do kontroli, przyczyni się do uszczelnienia systemu podatkowego w zakresie dochodów budżetu państwa z tytułu podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego. Skumulowany efekt wprowadzenia ustawy w ciągu 10 lat może przynieść ok. 6,5 mld zł dodatkowych dochodów budżetowych z tytułu podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego.</p>	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Ustawa wejdzie w życie z dniem 1 marca 2017 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
<p>Ewaluacja przedmiotowej ustawy zostanie przeprowadzona po roku jej obowiązywania. Jest to również warunkowane potrzebą wykorzystania wniosków przy projektowaniu i budowie systemu track&trace, który ma być wdrożony w 2019 r. przy produkcji i przesyłaniu wyrobów tytoniowych, co wynika z wymogów unijnej Dyrektywy Tytoniowej.</p>		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

RAPORT Z KONSULTACJI

projektu założeń projektu ustawy/ustawy/rozporządzenia o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów

1. Omówienie wyników przeprowadzanych konsultacji publicznych i opiniowania.

Lp.	Jednostka redakcyjna/część projektu założeń projektu ustawy	Podmiot, który przedstawił stanowisko/opinię	Stanowisko/opinia podmiotu	Stanowisko MF
1.	Uwaga ogólna	Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych	Podsumowując należy stwierdzić, iż projekt powinien zostać przede wszystkim uzupełniony o wskazanie kategorii przetwarzanych danych, cele ich udostępniania oraz okres retencji danych. Z uwagi na charakter projektowanego zbioru danych możliwe jest wskazanie danych rejestrowych nadawcy towarów, podmiotu je odbierającego oraz danych kierującego środkiem transportu w zakresie niezbędnym do prowadzenia kontroli. Ministerstwo Finansów ma szerokie doświadczenie w przygotowywaniu takowych przepisów i może dodatkowo skorzystać ze wsparcia Administratora Bezpieczeństwa Informacji powołanego w 2016 r. w resorcie.	Uwzględniono.
2.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Handlu i Dystrybucji	Ustawa nakłada poważne obowiązki biurokratyczne związane z wysłaniem transportu objętego systemem monitorowania wraz z ze zgłoszeniem na 3 godziny przed wysłaniem transportu (ogranicza to możliwości logistyczne firm). Wzrost ilości transportów, w szczególności w okresie pików zakupów (np. święta).	Uwzględniono.
3.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Handlu i Dystrybucji	Czy obowiązek monitorowania ma obejmować również transport w ramach jednego podmiotu/podatnika, czyli np. ruch pomiędzy centrami logistycznymi sieci handlowych a ich sklepami?	Uwzględniono.
4.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Handlu i Dystrybucji	Czy obowiązek będzie dotyczyć transportów kurierskich oraz transportów podatników/sieci handlowych wykonywanych do klientów kupujących produkty czy żywność on-line (realizujących zamówienia on-line)?	Uwzględniono.
5.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Handlu i Dystrybucji	Wydaje się, że kary w wysokości 20 000 zł są nieproporcjonalnie wysokie do skali błędów (ok. 10%) popełnianych w operacjach logistycznych odnośnie właściwego określenia miejsc docelowych transportu, szczególnie w transportach, które obsługują jednym kursem wiele punktów odbioru transportu; czy też błędów w określeniu ilości towaru lub jego rodzaju.	Nie uwzględniono. Kary mają mieć charakter dyscyplinujący i prewencyjny.

6.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Handlu i Dystrybucji	Problemem może być zgodność zgłoszenia w zakresie ilości towarów w sytuacji gdy towar objęty obowiązkiem monitorowania jest dostarczany do kilku miejsc docelowych, zatem zmienia się jego ilość po kolejnych odbiorcach powyżej dopuszczalnych 10%.	Nie uwzględniono. Konieczne jest dokonanie odrębnych zgłoszeń do każdego odbiorcy.
7.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Handlu i Dystrybucji	Wydaje się, że kara w wysokości 45% wartości netto przewożonego towaru jest zbyt restrykcyjna (wartość rynkowa dopuszcza arbitralność w wyznaczeniu wysokości kary). Ponadto nie wiadomo czy określenie wartości dotyczy tylko towaru monitorowanego (problem dotyczy transportu łączonego z towarów monitorowanych i innych w jednym transporcie).	Częściowo uwzględniono. Kara dotyczy przewozu towaru, w stosunku do którego ujawniono nieprawidłowości.
8.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Handlu i Dystrybucji	Nie ma wszystkich przepisów wykonawczych do projektu ustawy.	Uwaga bezprzedmiotowa. Uwagi do projektów aktów wykonawczych można zgłaszać na etapie ich procedowania i konsultowania.
9.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Handlu i Dystrybucji	Jeśli za „rodzaj towaru” ustawodawca rozumie rodzaj określony w PKWiU lub CN, to wnioskując tylko na podstawie działalności 1 firmy, ilość towaru w przesyłce objętego ustawą zawsze przekroczy minimalną wielkość 500 kg lub 500 l.	Uwaga bezprzedmiotowa. Zgodnie z założeniami.
10.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Handlu i Dystrybucji	Potwierdzenie odbioru przesyłki (na razie nie wiadomo, w jaki sposób) będzie nastęcało ogromne trudności ze względu na wielkość minimalną. Część sieci w swoim systemie zamawiania i przyjmowania towaru rzadko operuje jednostkami wagi dla towarów nie zmiennowagowych. Potwierdzenie w kilogramach czegoś zamawianego w sztukach będzie wymagało przeliczania lub wprowadzenia dodatkowych danych lub algorytmów do systemu, co może spowodować znaczne wydłużenie procesu przyjmowania towaru (koszty) lub konieczność modernizacji software (koszty).	Nie uwzględniono. Masa towaru jest jedną z typowych danych wymaganych do przewozu towarów.
11.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Handlu i Dystrybucji	W dostawach realizowanych przez operatorów logistycznych prawie zawsze zdarzy się, że na jednym środku transportu będzie kilka przesyłek zawierających towary (surowce) objęte ustawą, które będą wymagały potwierdzenia odbioru (pracochłonność – koszty).	Częściowo uwzględniono. Stosowne przepisy znajdują się w projektowanym akcie wykonawczym wydawanym na podstawie projektowanej ustawy.
12.	Uwaga ogólna	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce	Nie kwestionując zasadności przygotowania nowych rozwiązań prawnych mających na celu zminimalizowanie nielegalnego i nieopodatkowanego obrotu towarami uznanymi za „wrażliwe”, zdecydowany sprzeciw budzi sposób procedowania nad projektowanymi przepisami. Uwagę zwraca fakt całkowitego pominięcia na poziomie prac rządowych, etapu konsultacji społecznych, a więc etapu postępowania w którym zainteresowane organizacje, w tym przypadku przede wszystkim organizacje zrzeszające przewoźników drogowych, będą mogły przedstawiać swoje stanowisko co do nowych rozwiązań prawnych, którym mają podlegać przedsiębiorstwa transportowe. Niewątpliwie taki tryb prac nad nowymi uregulowaniami pewnością nie sprzyja tworzeniu „dobrego prawa”, a wprost przeciwnie wbrew założeniom projektodawcy może spowodować	Uwaga bezprzedmiotowa. Konsultacje zostały prowadzone.

			z jednej strony zdecydowanie mniejsze korzyści od spodziewanych przez projektodawców, a z drugiej nieprzewidywane, negatywne skutki dla osób wykonujących czynności związane z przewożonym towarem. Ponadto można mieć uzasadnione wątpliwości, czy tworzone w ten sposób prawo, nie pozostaje w sprzeczności z konstytucyjną zasadą państwa prawa, gdyż ustalone przez organy państwowe zasady procedowania nad aktami prawnymi tj. Regulaminem prac Rady Ministrów, zgodnie z którymi przygotowywanie dokumentów rządowych obejmuje m.in. konsultacje publiczne z organizacjami społecznymi.	
13.	Uwaga ogólna	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce	Szybkie tempo prac nad tymi zmianami uniemożliwia rzetelną analizę projektowanych przepisów, a w zasadzie ogranicza się jedynie do zwrócenia uwagi na drakońskie kary jakie przewiduje się wprowadzić za naruszenie określonych obowiązków. W przypadku osób kierujących pojazdami kary pieniężne mogą wynosić od 1.000-20.000 zł, nawet w sytuacji uchybień pewnym obowiązkom przez podmiot wysyłający (nadawcę towaru) i podmiot odbierający (odbiorcę towaru).	Uwzględniono.
14.	Uwaga ogólna	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce	Ponadto przewidywany termin wejścia w życie projektowych przepisów - 1 stycznia 2017 r., skoro projekt jest na etapie prac rządowych, a po ich zakończeniu zostanie skierowany do dalszych prac ustawodawczych w parlamencie, spowoduje że przepisy ustawy wejdą w życie bez odpowiedniego vacatio legis. Sytuacja ta może spowodować, że firmy transportowe nie będą miały odpowiedniego czasu na przygotowanie się do nowych wymogów prawnych, związanych między innymi z koniecznością wyposażenia pojazdu w odpowiednie urządzenie pokładowe czy przeszkolenia kierowców. Odpowiednia informacja powinna zostać przekazana również do podmiotów zagranicznych, którzy także będą podlegać przepisom tej ustawy.	Częściowo uwzględniono. Termin wejścia w życie przesunięto na 1 lutego 2017 r. Uwaga dotycząca lokalizatora bezprzedmiotowa – przepisy w tym zakresie zostały wyłączone.
15.	Uwaga ogólna	Konfederacja Lewiatan	Przewidziane w projekcie ustawy vacatio legis jest zbyt krótkie, w naszej ocenie ustawa powinna wchodzić w życie najwcześniej od 1 stycznia 2018 r.	Częściowo uwzględniono. Termin wejścia w życie przesunięto na 1 lutego 2017 r.
16.	Uwaga ogólna	Konfederacja Lewiatan	W przepisach brakuje definicji „podmiotu kierującego środkiem transportu”.	Uwzględniono.
17.	Uwaga ogólna	Konfederacja Lewiatan	Część obowiązków nałożonych na kierujących pojazdami nie może zostać wykonana przez kierowcę bez nadmiernych trudności (przesłanie zgłoszenia lub jego aktualizacji w trasie), a mimo to nakładane sankcje (kary pieniężne) w żaden sposób nie uwzględniają stopnia wiedzy czy przyczynienia się kierowców do naruszeń.	Uwzględniono.
18.	Uwaga ogólna	Konfederacja Lewiatan	W przepisach brak jest wskazania kto, i w którym momencie ma obowiązek zainstalować lokalizator. Wprowadzenie takiego obowiązku formalnie wobec wszystkich użytkowników pojazdów, jeżeli przemieszczają nimi towary, prowadzi do powstania wątpliwości w tym zakresie.	Uwaga bezprzedmiotowa – przepisy dotyczące lokalizatora zostały wyłączone.
19.	Uwaga ogólna	Konfederacja Lewiatan	Katalog przewozów towarów objętych systemem monitorowania powinien zostać wskazany w ustawie. Jedynie jego doprecyzowanie może się znaleźć w akcie niższego rzędu.	Nie uwzględniono. Wprost z tytułu i przepisów projektowanej ustawy wynika, że wszystkie towary są objęte systemem

				monitorowania. Tego rodzaju konstrukcja wynika z konieczności zapewnienia funkcji ochronnej przez Państwo i podejmowania działań w przypadku zidentyfikowania ryzyka, które wprost oddziałuje na możliwość realizacji legalnej działalności gospodarczej i osiągniętych dochodów budżetowych.
20.	Uwaga ogólna	Konfederacja Lewiatan	Zawarty w rozporządzeniu katalog jest niejasny i został sformułowany poprzez zaprzeczenia (wyjątki) i odniesienia do wyłączeń. Powinien zostać sformułowany w formie pozytywnej - „systemowi monitoringu podlega:...”	Nie uwzględniono. Wprost z tytułu i przepisów projektowanej ustawy wynika, że wszystkie towary są objęte systemem monitorowania. Tego rodzaju konstrukcja wynika z konieczności zapewnienia funkcji ochronnej przez Państwo i podejmowania działań w przypadku zidentyfikowania ryzyka, które wprost oddziałuje na możliwość realizacji legalnej działalności gospodarczej i osiągniętych dochodów budżetowych.
21.	Uwaga ogólna	Konfederacja Lewiatan	Zamiast wprowadzać instytucję decyzji uproszczonej należałoby rozważyć nakładanie na kar na kierujących środkami transportu w drodze mandatów.	Nie uwzględniono. Kara jest karą administracyjną, a nie wykroczeniem.
22.	Uwaga ogólna	Konfederacja Lewiatan	Wprowadzenie szczególnego rodzaju decyzji administracyjnej w ustawie, która nie jest ustawą systemową tak jak k.p.a. lub Ordynacja podatkowa należy ocenić negatywnie ze względu na problem z umiejscowieniem tego rodzaju decyzji w systemie prawa administracyjnego i zasadności wprowadzania nowego rodzaju decyzji na potrzeby konkretnej ustawy.	Nie uwzględniono. Rozwiązanie stosowane jedynie dla potrzeb tej ustawy. Skierowane jest wyłącznie do kierujących środkiem transportu (w tym do obywateli spoza RP).
23.	Uwaga ogólna	Konfederacja Lewiatan	Przepisy projektowanej ustawy nie uwzględniają, iż środek transportu znajdujący się w posiadaniu kierującego może nie należeć do niego lub jego pracodawcy. Zastosowanie określonej w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, egzekucji z ruchomości wobec środka transportu znajdującego się w posiadaniu kierującego pojazdem należy ocenić negatywnie.	Nie uwzględniono. Rozwiązanie analogiczne jak w ustawie o transporcie drogowym.

24.	Uwaga ogólna	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	<p>Dla dalszego prowadzenia projektu monitoringu przewozów szczególne znaczenie mają następujące fundamentalne kwestie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rozstrzygnięcie co będzie przedmiotem monitoringu - ruch pojazdu czy rzeczywiste przemieszczenie nadzorowanego ładunku; • ograniczenie ilości osób i podmiotów zaangażowanych w monitoring poprzez wyłączenie z planowanych regulacji aktywnego udziału kierowcy; • utworzenie pozytywnego, jednoznacznego katalogu ładunków monitorowanych; • przyjęcie szczególnych regulacji dla ładunków łączonych zarówno w fazie załadunku jak i wyładunku; • odstąpienie od zajęcia pojazdu na rzecz niezapłaconych kar i wprowadzenie w projekcie ustawy instytucji zajęcia ładunku na potrzeby zabezpieczenia należności podatkowych lub karnych; <p>oraz mając na uwadze, że większość monitorowanych ładunków związana jest z przewozem towarów niebezpiecznych tworzone regulacje muszą uwzględniać specyfikę tych przewozów oraz bardzo ograniczoną ilość lokalizacji (parkingi) gdzie te transporty mogą być zatrzymywane lub przechowywane.</p>	Uwzględniono.
25.	Uwaga ogólna	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	<p>Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, jako priorytetowe dla całej branży transportowej uznaje wyłączenie aktywnego udziału kierowcy w czynnościach związanych z monitoringiem ładunków i ponowne przeanalizowanie potrzeby oraz wysokości sankcji nakładanych na kierowców w związku z takim przewozem. Wnosimy o uwzględnienie w dalszych pracach nad omawianymi przepisami sugestii zawartych w przedmiotowej opinii, ponieważ tylko w takim przypadku dalsze prace legislacyjne będą zrozumiałe dla kierowców oraz przedsiębiorców transportu drogowego, co jest niezmiernie ważne dla uzyskania pozytywnego efektu wprowadzanych zmian.</p>	Uwzględniono.
26.	Uwaga ogólna	Polska Izba Spedycji i Logistyki	<p>Ustawa dotycząca monitorowania transportu towarów powinna posługiwać się pojęciami i nazewnictwem zgodnym z ustawą prawo przewozowe, Konwencją o Umowie Międzynarodowego Przewozu Towarów (CMR), a ponieważ dotyczy również towarów niebezpiecznych także z Umową ADR. Nie może być sprzeczna z przepisami tych regulacji.</p>	Uwzględniono.
27.	art. 2 pkt 1	Polska Izba Spedycji i Logistyki	<p>Ustawa posługuje się pojęciem „daty zakończenia przewozu towarów”, pod którą należy rozumieć dzień kalendarzowy (00:00-23.59). Jednocześnie zaś w art. 5 ust. 1 i kolejnych ustawa odwołuje się do trybu godzinowego (obowiązek zgłoszenia „nie później niż na 3 godziny przed rozpoczęciem przewozu”). Biorąc pod uwagę stopień zaawansowania technologicznego urządzeń monitorujących zapewne będą one również posługiwać się parametrami godzinowymi. Może to w określonych sytuacjach prowadzić do problemów z oceną materiału dowodowego przy potencjalnym postępowaniu administracyjnym, gdyż nie wiadomo czy znaczenie będzie miała godzina rozpoczęcia/zakończenia czynności, godzina zgłoszenia tego faktu czy też data dzienna.</p>	Uwzględniono.
28.	art. 2 pkt 5	Polska Izba Spedycji i Logistyki	<p>Z definicji tam zawartej wynika, że obowiązek monitorowania związany jest z przemieszczaniem „po drodze publicznej lub po innej drodze ogólnodostępnej”. Zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych drogi ogólnodostępne są jednym z rodzajów dróg publicznych, jest to zatem powtórzenie.</p>	Uwzględniono.

29.	art. 2 pkt 3 i 4	Polska Izba Spedycji i Logistyki	<p>Obie definicje-podmiotu odbierającego i podmiotu wysyłającego- łączy fakt, każdy z nich „ma miejsce zamieszkania lub siedzibę na terytorium kraju (Polski). Analizując te definicje łącznie z przepisami art. 5-7 trzeba wskazać, że transport z miejscem nadania/odbioru w Polsce, organizowany przez podmioty niemające siedziby (definicja z kodeksu cywilnego/kodeksu spółek handlowych) w Polsce, będzie wyłączony z obowiązku monitorowania.</p> <p>Obie definicje winny odwoływać się zatem nie do siedziby (miejsca zamieszkania), ale miejsca faktycznego wykonywania czynności na terenie kraju. W tym zakresie winno się przeprowadzić szerszą analizę zapisów ustawy pod kątem ujednoczenia całej regulacji z terminologią zastosowaną w ustawie Prawo przewozowe oraz Konwencją o międzynarodowym drogowym transporcie towarów (CMR).</p>	Uwzględniono.
30.	art. 2 pkt 7	Polska Izba Spedycji i Logistyki	<p>Obowiązkiem monitorowania objęty jest przewóz wykonywany środkiem transportu, którym z kolei jest pojazd samochodowy lub zespół pojazdów samochodowych w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym. Definicja pojazdu samochodowego (art. 2 pkt 33) obejmuje pojazdy silnikowe z wyłączeniem ciągników rolniczych.</p> <p>Ciągnik rolniczy może być przystosowany do poruszania się z przyczepą (art. 2 pkt 44) i służyć do przemieszczania towarów objętych co do zasady obowiązkiem monitorowania.</p> <p>Ustawa przywołana powyżej nie zawiera definicji „zespołu pojazdów samochodowych”, a więc odwołanie jest wadliwe.</p> <p>Dodatkowo, biorąc pod uwagę, że pojazd samochodowy to pojazd silnikowy, to ciągnik z naczepą (lub samochód ciężarowy z naczepą) nie stanowi „zespołu pojazdów samochodowych”. Konsekwencją jest kolejna wątpliwość, czy ciągnik siodłowy jest objęty obowiązkiem monitoringu czy też nie, skoro pojazd ten nie jest konstrukcyjnie przeznaczony i nie przemieszcza towarów (a wyłącznie służy do ciągnięcia naczepy, która pojazdem samochodowym nie jest).</p>	Uwzględniono.
31.	art. 5 ust. 1 i art. 6 ust. 1	Prokuratoria Generalna SP	<p>W art. 5 ust. 1 i art. 6 ust. 1 projektu ustawy określono wymóg uzyskania przez podmiot wysyłający oraz odbierający towary, numeru referencyjnego zgłoszenia i przekazania go kierującemu środkiem transportu. W myśl art. 14 ust. 1 pkt 1 projektu ustawy, brak tego numeru w trakcie kontroli, skutkuje nałożeniem na środek transportu zamknięć urzędowych lub skierowania środka transportu do wyznaczonego miejsca wskazanego przez kontrolera. Projekt ustawy nie określa jednak sposobu, ani formy przekazania numeru referencyjnego kierującemu pojazdem przez podmiot wysyłający i odbierający. Brak jest również jednoznacznego wskazania sposobu, w jaki numer ten jest uzyskiwany przez podmiot zgłaszający dane do rejestru. Brak jest bowiem informacji normatywnych, czy w przypadku prawidłowego zgłoszenia do rejestru numer ten jest automatycznie generowany i dostępny dla zgłaszającego, który ma obowiązek przekazać go kierującemu środkiem transportu.</p>	Uwzględniono.
32.	art. 5, 6, i 7	Polska Izba Spedycji i Logistyki	<p>Konstrukcja zgłoszeń i obowiązku wskazywania odbiorców oraz miejsc dostawy towarów przewidują idealną sytuację, gdy jeden ładunek trafia w jedno miejsce. Przepisy (oraz system) muszą przewidywać sytuację, gdy w jednym transporcie przewożone jest kilka ładunków - albo na podstawie odrębnych zleceń (listów przewozowych), albo w ramach jednego transportu - ale z kilkoma miejscami załadunkowymi/rozładunkowymi.</p>	Uwzględniono.

			<p>Ponadto zgłaszający musi podać wartość towaru netto. Ta informacja nie musi być mu znana (szczególnie gdy mówimy tu o kierującym pojazdem), ponadto w łańcuchu dostaw wartość ta może ulegać zmianie.</p> <p>Art. 7 ust 1 określa zakres danych podlegających zgłoszeniu przez kierującego pojazdem w przypadku transportu towarów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - z jednego państwa członkowskiego do drugiego państwa członkowskiego, - z państwa członkowskiego do państwa trzeciego, przed rozpoczęciem przewozu na terytorium kraju. <p>Biorąc pod uwagę że Polska jest również krajem członkowskim należałoby uściślić zapisy tej regulacji.</p>	
33.	art. 5, 6, i 7	Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych	<p>W art. 5, 6, i 7 projektu nie wskazano wyczerpująco zakresu danych osobowych danych podmiotu odbierającego, nadawcy towarów oraz kierującego środkiem transportu podawanych w zgłoszeniu przewozu towarów. Zgodnie z zasadą adekwatności ujętą w art. 26 ust. 1 pkt 3 ustawy administrator powinien przetwarzać tylko takiego rodzaju dane i tylko o takiej treści, które są niezbędne ze względu na cel zbierania danych. Relewantność (adekwatność) danych powinna być oceniana najpóźniej w momencie ich zbierania. Zatem administrator ma obowiązek dokonania w tym względzie oceny. Bez wyczerpującego wskazania zakresu danych nie ma możliwości dokonania oceny niezbędności ich przetwarzania. Rolą projektodawcy jest zatem stworzenie zamkniętego katalogu informacji będących danymi osobowymi w przepisach prawa, które mają być podawane przez podmioty zgłaszające i następnie przetwarzane przez administratora danych, którym będzie (zgodnie z art. 4 ust. 2 projektu) minister wł. ds. finansów publicznych oraz podmioty, którym dane mają być udostępniane, określone w art. 12 projektu. Potrzebę uzupełnienia projektu uzasadnia także zasada legalności ujęta w art. 26 ust. 1 pkt 1 ustawy, zgodnie z którą przetwarzanie danych osobowych przez administratora powinno odbywać się z zachowaniem przynajmniej jednej z przesłanek legalności przetwarzania określonych w ustawie. Dla tzw. danych zwykłych są one ujęte w art. 23 ustawy. W obecnym przypadku zastosowanie mieć będzie ust. 1 pkt 2 tego przepisu – przetwarzane jest dopuszczalne, gdy jest to niezbędne dla zrealizowania uprawnienia lub spełnienia obowiązku wynikającego z przepisu prawa. Zasady prawidłowej legislacji wymagają, by przepisy prawa stanowiły regulację wyczerpującą i precyzyjną. W omawianym przypadku, bez wskazania zakresu przetwarzanych danych, celów udostępniania danych oraz okresu ich przechowywania nie można mówić o prawidłowej legislacji. Omawiane przepisy projektu wymagają doprecyzowanie także z uwagi na przepisy rangi wyższej. Zgodnie z art. 51 ust. 5 Konstytucji zasady i tryb gromadzenia oraz udostępniania informacji określa ustawa.</p>	Uwzględniono.
34.	art. 9 pkt 1 i pkt 2	Prokuratura Generalna SP	<p>Upoważnienia do wydania rozporządzeń, przewidziane w art. 9 pkt 1 i pkt 2 projektu ustawy, zawierają wytyczną, którą jest „potrzeba zapewnienia monitorowania przewozu towarów”. Taki sposób zredagowania wytycznych nie określa kierunku, który należy uwzględnić regulując w akcie podstawowym wskazane w upoważnieniu treści normatywne. Tym samym upoważnienia te mają charakter blankietowy.</p>	Uwzględniono.

35.	art. 11	Polska Izba Spedycji i Logistyki	<p>W świetle wątpliwości dotyczących definicji środka transportu (punkt IV) niejasny jest obowiązek który konkretnie pojazd ma zostać wyposażony w lokalizator. Dodatkowo ustawa nie określa charakteru tego obowiązku (jeżeli ma on być odpłatny, to winno to znaleźć wyrażne umocowanie w ustawie). W ust. 5 jest mowa wyłączenie o dostawie i serwisie lokalizatorów. Z ustawy nie wynika na jakiej podstawie (umowa?) przewoźnik będzie korzystał z lokalizatora, jak zostaną uregulowane kwestie związane z odpowiedzialnością za jego niesprawność? Dodatkowym kosztem przewoźnika jest też konieczność zapewnienia kierującym urządzeń (tablet, komputer, telefon) z dostępem do Internetu (także w ramach roamingu).</p> <p>W zakresie ust. 3 pkt 3) przewiduje się wyłączenie lokalizatora z chwilą zakończeniu przewozu na terenie kraju. Przez analogię do ust. 2 pkt 2) chodzi zapewne o opuszczenie terenu RP, ale może to także zostać odczytane jako zakończenie przemieszczenia niezakończone rozładunkiem (np. przyjazd na bazę). Pojęcie to należy doprecyzować.</p> <p>Jak wynika z ust. 4 kierujący środkiem transportu, w przypadku stwierdzenia niesprawności lokalizatora, jest obowiązany do niezwłocznego zatrzymania się na najbliższym parkingu lub zatoce postojowej do czasu usunięcia niesprawności lokalizatora lub przeładunku na środek transportu wyposażony w lokalizator. Biorąc pod uwagę, że obowiązkiem monitorowania objęte są towary „wrażliwe” należałoby zaznaczyć, że zatrzymanie pojazdu winno nastąpić na najbliższym bezpiecznym parkingu. Jeśli bowiem doszłoby do utraty towaru przewoźnik nie uzyska odszkodowania. W przypadku towarów niebezpiecznych zatrzymanie się w na dowolnym najbliższym parkingu stanowiłoby dodatkowo naruszenie przepisów ADR (postój na bezpiecznym parkingu wymagany jest praktycznie w przewozie wszystkich towarów).</p>	Uwaga dotycząca lokalizatora jest bezprzedmiotowa – przepisy w tym zakresie zostały wyłączone.
36.	art. 11 ust. 5 i 6	Prokuratoria Generalna SP	<p>W projektowanych przepisach art. 11 ust. 5 i 6 niejasne są intencje ustawodawcy, co do zasad nabywania oraz podmiotów zapewniających dostawę i serwis lokalizatorów, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 2 projektu ustawy. W art. 11 ust. 5 przewiduje się, iż lokalizator oraz jego serwis dostarcza podmiot wyłoniony w trybie przepisów o zamówieniach publicznych, brak jest jednak regulacji określających zasady nabywania przedmiotowych lokalizatorów przez podmioty zobowiązane do zainstalowania ich w środkach transportu, którymi ma być dokonywany przewóz towarów.</p>	Uwaga bezprzedmiotowa – przepisy dotyczące lokalizatora zostały wyłączone.
37.	art. 12 ust. 2	Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych	<p>W art. 12 ust. 2 projektu wskazano katalog podmiotów, którym dane mogą być udostępniane za zgodą Ministra Finansów. Zastrzeżenia organu ds. ochrony danych osobowych budzi brak wskazania celu udostępnienia, tryb jego dokonywania oraz metody kontroli przez administratora danych właściwego wykorzystania danych przez ujęte w przepisie służby. Wątpliwe jest także w jakiej formie władczego działania ministra wł. ds. finansów publicznych będzie dochodziło do udostępnienia danych ze zbioru. Uwagę zwraca także powtórzenie w katalogu Policji i Straży Granicznej, których funkcjonariusze będą mieli dostęp do danych na podstawie ust. 1 komentowanego przepisu. Niestety projektodawca w uzasadnieniu do projektu nie wskazał żadnych przyczyn dla zaproponowania tak niekompletnej regulacji. W związku z powyższym należy uznać, iż bez dookreślenia zasad udostępniania danych, przetwarzanie może zostać uznane za nieproporcjonalne.</p>	Uwzględniono.

38.	art. 13 ust. 5	Prokuratoria Generalna SP	W myśl art. 13 ust. 5 projektu ustawy „do kontroli przewozu stosuje się uprawnienia kontrolującego określone w przepisach regulujących zakres działania kontrolującego”. Enigmatyczność przywołanej powyżej normy pogłębia dodatkowo brak w treści projektu ustawy przepisów określających uprawnienia kontrolującego w ramach kontroli przewozu. Przepis ten jest więc niezrozumiały.	Nie uwzględniono. Zaproponowany przepis ma na celu uniknięcie powtarzania uprawnień kontrolujących określonych w ustawach pragmatycznych.
39.	art. 14	Polska Izba Spedycji i Logistyki	Regulacja przewiduje możliwość pobrania od kierującego pojazdem kaucji w wysokości 1.000 zł. Nie znajduje ustawowego odzwierciedlenia sytuacja, gdy kierujący takich środków nie będzie posiadał lub posiadał w innej walucie.	Nie uwzględniono. W przypadku odmowy zapłacenia kaucji, kontrolujący ma możliwość podjęcia innych czynności.
40.	art. 14 ust. 2	Prokuratoria Generalna SP	W art. 14 ust. 2 projektu ustawy wątpliwości budzi nałożony na kierującego pojazdem obowiązek „przedstawienia” środka transportu do jednostki organizacyjnej Służby Celnej zlokalizowanej najbliżej miejsca zakończenia przewozu towarów na terytorium kraju w celu ich usunięcia. Wobec braku wiedzy na czym dane przedstawienie miałoby polegać, zauważyć jednocześnie należy, iż zgodnie z ust. 9 przywołanego powyżej przepisu, brak niedopełnienia powyższego obowiązku przez kierującego pojazdem skutkuje brakiem zwrotu pobranej kaucji.	Nie uwzględniono. Projektowane przepisy nie nadają szczególnego znaczenia pojęciu „przedstawienie” innego niż semantyczne, językowe znaczenie.
41.	art. 16	Prokuratoria Generalna SP	Wątpliwości budzić może brak proporcjonalności oraz możliwości miarkowania kary pieniężnej, o której mowa w art. 16 projektu ustawy, w przypadku stwierdzenia, że towar nie odpowiada, co do rodzaju lub ilości wskazanemu zgłoszeniu.	Nie uwzględniono. Art. 18 zakłada, że rozbieżność 10% w ilości lub masie towaru nie uznaje się za nieprawidłowość. Jeśli towar nie odpowiada co do rodzaju towaru zgłoszonego - miarkowanie kary byłoby sprzeczne z założeniem ustawy.
42.	art. 16	Polska Izba Spedycji i Logistyki	W tym przepisie otwiera się katalog kar, które mogą zostać nałożone na uczestników przewozu. W tym konkretnym wypadku jest to 46% wartości netto towaru. Jednocześnie ustawa w żadnym miejscu nie zawiera klauzul zwalniających te podmioty z obowiązku nałożenia kary, gdy nie ponoszą one odpowiedzialności za naruszenie (np. błędne oznakowanie towaru, wprowadzenie w błąd, brak technicznej możliwości zgłoszenia ładunku - awaria systemu). Takie klauzule znajdują się we wszystkich przepisach dotyczących transportu drogowego.	Nie uwzględniono. Wyjaśnianie takich kwestii będzie przedmiotem postępowania dowodowego.
43.	art. 17	Polska Izba Spedycji i Logistyki	Ten i kolejne przepisy odwołują się do pojęcia „kierującego pojazdem”. Nie uregulowano przypadku, gdy pojazdem kieruje załoga (podwójna obsada). Czy kara wymierzana jest wówczas indywidualnie, zbiorowo czy solidarnie? Ponadto sama kara jest rażąco wysoka. Warto odwołać się do uzasadnienia, gdzie autorzy projektu - opisując system portugalski - wskazują na grzywnę „do 3750 Euro”. Polska kara (20.000 zł) to równowartość prawie 5.000 Euro, przy czym trzeba brać pod uwagę różnice w sile nabywczej obu walut i warunkach miejscowych (zarobki itp.). W art. 17 ust. 2 pojawia się konstrukcja odpowiedzialności kierującego za podmiot, z którym nie miał nigdy kontaktu i nie pozostaje z nim w żadnej relacji prawnej i faktycznej (kontrahent	Nie uwzględniono. Z danych z tachografu możliwe jest ustalenie kierującego, który rozpoczął przewóz. Nie uwzględniono. Kara ma mieć charakter dyscyplinujący i prewencyjny. Uwzględniono.

			pracodawcy). Za ich zaniechania odpowiada osoba trzecia (kierujący), który może otrzymać np. fałszywy numer referencyjny (ustawa nie przewiduje możliwości dostępu do danych z rejestru dla jego uczestników, czyli możliwości sprawdzenia treści wpisu dokonanego przez wysyłającego/odbierającego). Relacja ta działa w drugą stronę, gdyż przypadek przewozu towaru w ilości innej niż zadeklarowana (lub innego rodzaju) może wynikać z działalności kierującego pojazdem, na którego podmiot wysyłający/odbierający nie ma wpływu (ani kontroli). Kara w podanym punkcie jest w istocie tożsama z karą nakładaną na podmiot wysyłający/odbierający (art. 16 pkt 1), gdyż w obu punktach penalizowane jest niedokonanie zgłoszenia i wykonywanie przewozu w takiej sytuacji. Identycznie ust. 3 odpowiada art. 16 pkt 2. Także tutaj należy przywołać uwagę o braku przesłanek do zwolnienia z odpowiedzialności.	Wyjaśnianie takich kwestii będzie przedmiotem postępowania dowodowego.
44.	art. 20	Polska Izba Spedycji i Logistyki	Powtarzając zarzut nieadekwatności kary zwrócić trzeba uwagę na kolejny przykład regulacji nieprzewidującej żadnych wyjątków od reguły. Z praktycznego punktu widzenia w transporcie opis np. miejsca załadunku/rozładunku często bywa nieprecyzyjny, zdarzają się pomyłki w danych. Wobec powyższego każdy błąd może kosztować 10.000 zł.	Nie uwzględniono. W projekcie jest „dane adresowe miejsca załadunku”. Dane adresowe wskazano precyzyjnie.
45.	art. 25	Polska Izba Spedycji i Logistyki	Przywołany w tym punkcie tryb „decyzji uproszczonej” sprowadza się do wydania decyzji przy jednoczesnym ograniczeniu praw kontrolowanego. Należy bowiem pamiętać w jakich warunkach jest wydawana decyzja (kontroli drogowej), a w związku z tym dostępności do materiałów. Ponadto kontrolowani mogą być obywatele obcych państw bez znajomości języka polskiego, materiałem zebranych w postępowaniu dokumenty obcojęzyczne (listy przewozowe, faktury itp.). Dochodzi więc do rażącego naruszenia zasady dwuinstancyjności postępowania.	Uwaga bezprzedmiotowa. Od decyzji tej można wnieść odwołanie.
46.	art. 26	Polska Izba Spedycji i Logistyki	Ustawa przewiduje pobranie kary od kierującego w formie gotówkowej lub instrumentu płatniczego. Aktualne są tu także uwagi z punktu VII z zastrzeżeniem, że mówimy o kwotach 20-krotnie wyższych!	Częściowo uwzględniono. Zmniejszono katalog kar dla kierujących i kwoty tych kar.
47.	art. 26 ust. 1 pkt 4	Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych	W projekcie nie określono także czasu, przez który dane przetwarzane przez Ministra Finansów. Koniecznym jest określenie okresu retencji danych, zgodnie z zasadą ograniczenia czasowego ujętą w art. 26 ust. 1 pkt 4 ustawy. Zgodnie z nią administrator ma obowiązek przechowywania danych w postaci umożliwiającej identyfikację osób, których dotyczą, nie dłużej niż to jest niezbędne do osiągnięcia celu przetwarzania. Po osiągnięciu celu (np. upływie wskazanego w przepisach prawa okresu przechowywania danych) dane powinny zostać usunięte, zanonimizowane lub też przekazane podmiotowi uprawnionemu ustawowo do ich przejęcia od administratora (np. przekazane do archiwum państwowego).	Uwzględniono.
48.	art. 30	Polska Izba Spedycji i Logistyki	W sytuacji, w której kara administracyjna nałożona na kierującego środkiem transportu nie zostanie uiszczona przewiduje się możliwość sprzedaży zajętej ciężarówki (towaru) w drodze egzekucji. Zajęcie, może dotknąć praw osób trzecich, nieuczestniczących w przewozie (np. samochód w leasingu), a więc metoda ta będzie albo martwa, albo też stosowana niezgodnie z prawem. W świetle uwag przedstawionych przez firmy zrzeszone w naszej organizacji jesteśmy przeciwni wprowadzaniu zaproponowanych w projekcie ustawy o systemie monitorowania towarów w transporcie drogowym rozwiązań. Dodatkowe koszty działalności, groźba utraty przewożonego	Częściowo uwzględniono. Zwolnienie środka transportu może nastąpić na wniosek, po przyjęciu kaucji w wysokości odpowiadającej przyszłej karze pieniężnej. Dodatkowo, część obowiązków przeniesiono na przewoźników.

			<p>mienia i środka transportu oraz olbrzymie kary przewidziane dla kierowców przewożących towary, nakładane za błędy lub nieuprawnione działania innych podmiotów, za które kierowca de facto nie ponosi winy, są rozwiązaniem niezgodnym z ustawą zasadniczą co przemawia za naszym stanowiskiem. Jesteśmy przekonani, że skierowane przez nas wystąpienie nie jest odosobnione i znajduje potwierdzenie w przesyłanych przez inne organizacje branżowe postulatach.</p>	
--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

2. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt nie wymaga zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji oraz uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

3. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa:

- 1) Philip Morris Polska S.A. – 15.11.2016 r. i 28.11.2016 r.;
- 2) British-American Tobacco Polska Trading Sp. z o.o. – 18.11.2016 r.;
- 3) Imperial Tobacco Polska S.A. – 18.11.2016 r. i 28.11.2016 r.;
- 4) JTI Polska Sp. z o.o. – 21.11.2016 r.;
- 5) Krajowe Stowarzyszenie Przemysłu Tytoniowego – 22.11.2016 r.;
- 6) Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. – 22.11.2016 r.;
- 7) Związek Pracodawców Polski Przemysł Spirytusowy – 05.12.2016 r.



Warszawa, dnia 18 stycznia 2017 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1707.2016. akr/11

dot.: RM-10-6-17 z 17.01.2017 r.

Pani
Jołanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia
o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o systemie monitorowania
drogowego przewozu towarów, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa
Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym projektem pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię:

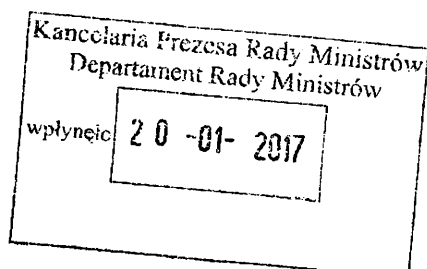
Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

z up. Ministra Spraw Zagranicznych
Kancelaria Stanu
Jołanta Rusiniak
Kancelaria Stanu
Kancelaria Rządu

Do wiadomości:

Pan Mateusz Morawiecki
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Rozwoju i Finansów



20-STY-2017 11:22 Od: 48224555358

ID: DEP. RADY MINISTROW

Lp.	Nazwa podmiotu zainteresowanego pracami nad projektem	Data wpływu zgłoszenia
1.	Philip Morris Polska S.A	15.11.2016 r. i 28.11.2016 r.
2.	British-American Tobacco Polska Trading Sp. z o.o	18.11.2016 r.
3.	Imperial Tobacco Polska S.A.	18.11.2016 r., 28.11.2016 r. i 30.12.2016 r.
4.	JTI Polska Sp. z o.o	21.11.2016 r.
5.	Krajowe Stowarzyszenie Przemysłu Tytoniowego	22.11.2016 r.
6.	Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o	22.11.2016 r.
7.	Związek Pracodawców Polski Przemysł Spirytusowy	05.12.2016 r.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ROZWOJU I FINANSÓW¹⁾

z dnia

w sprawie przesyłania zgłoszeń przewozu towarów

Na podstawie art. 9 ust. 7 ustawy z dnia ... o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób przesyłania, uzupełniania i aktualizacji zgłoszenia oraz sposób uwierzytelniania zarejestrowanego użytkownika Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych;
- 2) sposób postępowania podmiotów wysyłających, podmiotów odbierających i przewoźników w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń;
- 3) organ Krajowej Administracji Skarbowej, do którego jest przesyłane zgłoszenie w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń;
- 4) wzór dokumentu zastępującego zgłoszenie, wraz z objaśnieniami.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa – ustawę z dnia ... o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów;
- 2) dokument zastępujący zgłoszenie – dokument, na podstawie którego dokonywane jest zgłoszenie przewozu określonej ilości towaru tego samego rodzaju towaru przewożonego od jednego nadawcy towaru do jednego odbiorcy towaru, do jednego miejsca dostarczenia towaru, jednym środkiem transportu, w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń, zawierający takie same dane jak zgłoszenie.

§ 3. 1. Przed przesyłaniem, uzupełnieniem i aktualizacją zgłoszenia za pośrednictwem Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych wymagane jest uwierzytelnienie na tej Platformie.

2. Uwierzytelnienie, o którym mowa w ust. 1, polega na podaniu identyfikatora użytkownika i hasła.

¹⁾ Minister Rozwoju i Finansów kieruje działem administracji rządowej – finanse publiczne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 września 2016 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Finansów (Dz. U. poz. 1595).

§ 4. 1. Przed rozpoczęciem przewozu towaru, o którym mowa w art. 2 pkt 9 ustawy, odpowiednio podmiot wysyłający, podmiot odbierający i przewoźnik przesyła zgłoszenie przewozu towaru do rejestru zgłoszeń i uzyskuje numer referencyjny dla tego zgłoszenia.

2. Zgłoszenia przewozu towaru można dokonać:

- 1) na właściwym formularzu, umieszczonym na Platformie Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych i wysłać poprzez tę Platformę albo
- 2) w dokumencie w formacie xml i wysłać przy użyciu poczty elektronicznej na adres puesc@mf.gov.pl, albo
- 3) poprzez interfejs niewizualny (usługa web service).

§ 5. 1. W przypadku dokonywania zgłoszenia przewozu towaru przez podmiot wysyłający, otrzymuje on wraz z numerem referencyjnym trzy elektroniczne klucze zabezpieczające dostęp do zgłoszenia. Jeden klucz zabezpieczający przekazuje przewoźnikowi, drugi podmiotowi odbierającemu, w przypadku gdy miejsce dostarczenia towaru kończy się na terytorium kraju, trzeci pozostawia sobie.

2. W przypadku dokonywania zgłoszenia przewozu towaru przez podmiot odbierający, otrzymuje on wraz z numerem referencyjnym dwa elektroniczne klucze zabezpieczające dostęp do zgłoszenia. Jeden klucz zabezpieczający przekazuje przewoźnikowi, drugi pozostawia sobie.

3. W przypadku dokonywania zgłoszenia przewozu towaru przez przewoźnika, otrzymuje on wraz z numerem referencyjnym elektroniczny klucz zabezpieczający dostęp do zgłoszenia.

4. Elektroniczny klucz zabezpieczający dostęp do zgłoszenia służy do potwierdzania uprawnień odpowiednio podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego i przewoźnika do aktualizacji i uzupełnienia zgłoszenia.

§ 6. Aktualizacji danych zawartych w zgłoszeniu przewozu towarów i uzupełnienia tego zgłoszenia dokonuje się w sposób, o którym mowa w § 4 ust. 2.

§ 7. Osoba dokonująca zgłoszenia przewozu towaru, jego aktualizacji i uzupełnienia w imieniu odpowiednio podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego i przewoźnika każdorazowo dokonując tych czynności oświadcza, że działa w jego imieniu i na jego rzecz.

§ 8. W przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń, organem właściwym do przyjęcia zgłoszenia przewozu towaru jest Dyrektor Izby Administracji Skarbowej w

§ 9. W przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń, informacja o tym fakcie jest niezwłocznie publikowana na Platformie Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych oraz na stronie internetowej ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

§ 10. W przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń odpowiednio podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnik wysyła zgłoszenie przewozu w dokumencie zastępującym zgłoszenie w formacie xml przy użyciu poczty elektronicznej na adres@mf.gov.pl, a następnie otrzymuje potwierdzenie przyjęcia dokumentu wraz z informacją o niedostępności rejestru zgłoszeń. Podmiot wysyłający albo podmiot odbierający przekazuje dokument zastępujący zgłoszenie przewozu oraz potwierdzenie przyjęcia tego dokumentu przewoźnikowi.

§ 11. 1. W przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń i braku możliwości przekazania dokumentu, o którym mowa w § 10, odpowiednio podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnik dokonuje zgłoszenia przewozu na dokumencie zastępującym zgłoszenie, zawierającym dane, o których mowa w art. 5–7 ustawy.

2. Wzór dokumentu zastępującego zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1, stanowi załącznik do rozporządzenia. Wzór jest opublikowany na Platformie Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych oraz na stronie internetowej ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

3. Odpowiednio podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnik wypełnia dokument, o którym mowa w ust. 1, i przesyła do Dyrektora Izby Administracji Skarbowej w przy użyciu poczty elektronicznej na adres@mf.gov.pl, a następnie otrzymuje potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie wraz z informacją o niedostępności rejestru zgłoszeń. Podmiot wysyłający albo podmiot odbierający przekazuje dokument zastępujący zgłoszenie przewozu oraz potwierdzenie przyjęcia tego dokumentu przewoźnikowi.

§ 12. W przypadku przywrócenia dostępności rejestru zgłoszeń, informacja o tym fakcie jest niezwłocznie publikowana na Platformie Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych oraz na stronie internetowej ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

§ 13. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 marca 2017 r.

MINISTER ROZWOJU I FINANSÓW

DOKUMENT ZASTĘPUJĄCY ZGŁOSZENIE

NALEŻY WYPEŁNIĆ DRUKOWANYMI LITERAMI

DANE PODMIOTU WYSYŁAJĄCEGO/NADAWCY TOWARU¹:		1. Id SISC:
2. Imię i nazwisko albo nazwa:		3. Nr NIP/innego identyfikatora:
4. Ulica:	5. Nr budynku/nr lokalu:	6. Miejscowość:
7. Kod pocztowy:	8. Poczta:	9. Kraj:
DANE PODMIOTU ODBIERAJĄCEGO/ODBIORCY TOWARU²:		10. Id SISC:
11. Imię i nazwisko albo nazwa:		12. Nr NIP/innego identyfikatora:
13. Ulica:	14. Nr budynku/nr lokalu:	15. Miejscowość:
16. Kod pocztowy:	17. Poczta:	18. Kraj:
DANE PRZEWOŹNIKA:		19. Id SISC:
20. Imię i nazwisko albo nazwa:		21. Nr NIP/innego identyfikatora:
22. Ulica:	23. Nr budynku/nr lokalu:	24. Miejscowość:
25. Kod pocztowy:	26. Poczta:	27. Kraj:
DANE DOTYCZĄCE TOWARU:		
28. Rodzaj towaru:	29. Pozycja CN:	30. Podkategoria PKWiU:
31. Ilość towaru:	32. Masa netto towaru:	33. Masa brutto towaru:
DATY ROZPOCZĘCIA I ZAKOŃCZENIA PRZEWOZU:		
34. Planowana data rozpoczęcia przewozu:	35. Data rozpoczęcia przewozu:	36. Planowana data zakończenia przewozu:
MIEJSCE ZAŁADUNKU TOWARU:		
37. Ulica:	38. Nr budynku/nr lokalu:	39. Miejscowość:
40. Kod pocztowy:	41. Poczta:	42. Kraj:
MIEJSCE DOSTARCZENIA TOWARU:		
43. Ulica:	44. Nr budynku/nr lokalu:	45. Miejscowość:
46. Kod pocztowy:	47. Poczta:	48. Kraj:
MIEJSCE ROZPOCZĘCIA PRZEWOZU NA TERYTORIUM POLSKI:		MIEJSCE ZAKOŃCZENIA PRZEWOZU NA TERYTORIUM POLSKI:
49. Miejscowość:		51. Miejscowość:
50. Nr drogi:		52. Nr drogi:
ŚRODEK TRANSPORTU:		
53. Nr rejestracyjne:	54. Nr zezwolenia drogowego:	55. Nr dokumentu przewozowego:

OBJAŚNIENIA:

- w **polu 1, 10 i 19** należy wpisać fakultatywnie unikalny, 17-znakowy numer identyfikacyjny nadawany podmiotom i osobom podczas procesu rejestracji (e-klient) na Platformie Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych,
- w **polu 3** należy wpisać numer identyfikacji podatkowej albo numer, za pomocą którego podmiot jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od wartości dodanej albo podatku od towarów i usług; w przypadku przewozu towaru z terytorium jednego państwa członkowskiego na terytorium drugiego państwa członkowskiego albo państwa trzeciego pole 3 jest fakultatywne,
- w **polu 12** należy wpisać numer identyfikacji podatkowej albo numer, za pomocą którego podmiot jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej, w przypadku przewozu towaru z terytorium jednego państwa członkowskiego na terytorium drugiego państwa członkowskiego albo państwa trzeciego pole 12 jest fakultatywne,
- w **polu 21** należy wpisać numer identyfikacji podatkowej przewoźnika albo numer, za pomocą którego jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej,
- w **polu 29** należy wpisać 4-cyfrową pozycję CN,
- w **polu 30** należy wpisać 6-cyfrową podkategorię PKWiU,
- **poła 34–36** należy wypełnić w formacie DD.MM.RRRR,
- **pole 34** należy wypełnić tylko w przypadku przewozu towaru rozpoczynającego się na terytorium kraju,
- **poła 37–42** należy wypełnić tylko w przypadku przewozu towaru rozpoczynającego się na terytorium kraju,
- **poła 43–48** należy wypełnić w przypadku przewozu towaru z terytorium państwa członkowskiego albo z terytorium państwa trzeciego na terytorium kraju albo w przypadku przewozu towaru rozpoczynającego się na terytorium kraju, jeżeli nie wskazano miejsca zakończenia przewozu na terytorium kraju (poła 51–52),
- **poła 49–50** należy wypełnić w przypadku przewozu towaru z terytorium państwa członkowskiego albo z terytorium państwa trzeciego na terytorium kraju albo w przypadku przewozu towaru z terytorium jednego państwa członkowskiego na terytorium drugiego państwa członkowskiego albo państwa trzeciego,
- **poła 51–52** należy wypełnić w przypadku przewozu towaru z terytorium jednego państwa członkowskiego na terytorium drugiego państwa członkowskiego albo państwa trzeciego albo w przypadku przewozu towaru rozpoczynającego się na terytorium kraju, jeżeli nie wskazano miejsca dostarczenia towaru (poła 43–48).

¹ W przypadku przewozu towaru rozpoczynającego się na terytorium kraju należy wpisać dane podmiotu wysyłającego. W przypadku przewozu towaru z terytorium państwa członkowskiego albo z terytorium państwa trzeciego na terytorium kraju albo w przypadku przewozu towaru z terytorium jednego państwa członkowskiego na terytorium drugiego państwa członkowskiego albo państwa trzeciego należy wpisać dane nadawcy towaru.

² W przypadku przewozu towaru z terytorium państwa członkowskiego albo z terytorium państwa trzeciego na terytorium kraju należy wpisać dane podmiotu odbierającego. W przypadku przewozu towaru rozpoczynającego się na terytorium kraju albo w przypadku przewozu towaru z terytorium jednego państwa członkowskiego na terytorium drugiego państwa członkowskiego albo państwa trzeciego należy wpisać dane odbiorcy towaru.

UZASADNIENIE

Projekt niniejszego rozporządzenia jest aktem wykonawczym do art. 9 ust. 7 ustawy z dnia ... o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. ...), zgodnie z którym minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób przesyłania, uzupełniania i aktualizacji zgłoszenia oraz sposób uwierzytelniania zarejestrowanego użytkownika Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych;
- 2) sposób postępowania podmiotów wysyłających, podmiotów odbierających i przewoźników w przypadku niedostępności rejestru;
- 3) organ Krajowej Administracji Skarbowej, do którego jest przesyłane zgłoszenie w przypadku niedostępności rejestru;
- 4) wzór dokumentu zastępującego zgłoszenie wraz z objaśnieniami.

W projektowanym rozporządzeniu wskazane zostały trzy możliwe sposoby dokonywania i wysyłania zgłoszenia przewozu towarów do rejestru oraz aktualizacji i uzupełnienia takiego zgłoszenia. Osoba dokonująca zgłoszenia przewozu towaru, jego aktualizacji i uzupełnienia w imieniu odpowiednio podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego i przewoźnika każdorazowo dokonując tych czynności będzie oświadczał, że działa w jego imieniu i na jego rzecz. Po dokonaniu zgłoszenia zgłaszający otrzymywać będzie numer referencyjny oraz klucze zabezpieczające dostęp do zgłoszenia, które następnie przekazywać będzie, w zależności od sytuacji opisanej w projekcie, odpowiednio przewoźnikowi lub podmiotowi odbierającemu.

W projektowanym rozporządzeniu wskazany został tryb postępowania podmiotów wysyłających, podmiotów odbierających i przewoźników w przypadku niedostępności rejestru. W takim przypadku zgłoszenia przewozu można dokonać dokumentem w formacie xml albo dokumentem zastępującym zgłoszenie przewozu towarów przesyłanym za pośrednictwem poczty elektronicznej do Dyrektora Izby Administracji Skarbowej w Zgłaszający otrzymywać będzie potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie w formacie xml albo według wzoru określonego w niniejszym projekcie rozporządzenia wraz z potwierdzeniem niedostępności rejestru. Podmiot wysyłający albo podmiot odbierający przekaze dokument potwierdzający zgłoszenie przewozu towarów i potwierdzenie przyjęcia tego dokumentu przekaze przewoźnikowi.

Wejście w życie rozporządzenia nastąpi z dniem 1 marca 2017 r. tj. z dniem wejścia w życie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów.

Niniejsze rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych, w związku z czym nie podlega procedurze notyfikacji na zasadach przewidzianych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Materia regulowana przedmiotowym rozporządzeniem nie jest objęta zakresem prawa Unii Europejskiej. Projekt nie wymaga zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji oraz uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów w sprawie przesyłania zgłoszeń przewozu towarów</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Finansów</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Sekretarz Stanu Marian Banaś</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Robert Michalski, Naczelnik Wydziału Organizacji Służby Celnej w Departamencie Służby Celnej Ministerstwa Finansów (22) 694-33-62 robert.michalski2@mf.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 16.01.2017 r.</p> <p>Źródło: Art. 9 ust. 7 ustawy z dnia ... o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz.).</p> <p>Nr 419 w wykazie prac legislacyjnych Ministra Rozwoju i Finansów</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W projekcie określony został sposób przesyłania, uzupełniania i aktualizacji zgłoszenia oraz sposób uwierzytelniania zarejestrowanego użytkownika Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych. W projekcie określony został także sposób postępowania podmiotów wysyłających, podmiotów odbierających i przewoźników w przypadku niedostępności rejestru. Organem Krajowej Administracji Skarbowej, do którego jest przesyłane zgłoszenie w przypadku niedostępności rejestru będzie Dyrektor Izby Administracji Skarbowej w W projekcie określony został również wzór dokumentu zastępującego zgłoszenie.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia, o którym mowa w powołanym przepisie art. 9 ust. 7 ustawy z dnia o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz.). W projektowanym rozporządzeniu wskazane zostały trzy możliwe sposoby dokonywania i wysyłania zgłoszenia przewozu towarów do rejestru oraz aktualizacji i uzupełnienia takiego zgłoszenia.

W projektowanym rozporządzeniu wskazany został tryb postępowania podmiotów wysyłających wraz z objaśnieniami, podmiotów odbierających i przewoźników w przypadku niedostępności rejestru oraz wzór dokumentu zastępującego zgłoszenie tak aby dokumenty zastępujące zgłoszenie były ujednocione.

Przepisy projektowanej ustawy są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Na Węgrzech od 1 stycznia 2015 r. funkcjonuje tzw. Elektroniczny Drogowy System Kontroli Drogowego Przewozu Towarowego (EKAER). W myśl obowiązujących przepisów transporty towarów zakupionych w Unii, dostawy wewnątrzwspólnotowe i pierwsza, podlegająca opodatkowaniu sprzedaż realizowane przez klientów niebędących ich ostatecznymi konsumentami może być realizowana jedynie przez podatników posiadających numer identyfikacyjny EKAER.

System kontroli przewozu towarów wdrożyła także Portugalia. Od 1 lipca 2013 r. wprowadzono nowe zasady transportowe dotyczące obowiązku powiadomienia portugalskiego urzędu podatkowego i celnego (*Autoridade Tributária e Aduaneira* - AT) o wszelkich realizowanych przewozach towarów wraz z dostarczeniem szczegółowej informacji o ich załadunku.

W przypadku Niemiec obowiązek rejestracji przewozu dotyczy tranzytu kawy (palonej, zmielonej lub rozpuszczalnej – bez surowej) sprowadzanej z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej albo państwa trzeciego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Krajowi przedsiębiorcy uprawnieni do przewozu rzeczy w UE, w tym podmioty dokonujące tranzytu przez terytorium RP	29 803 podmiotów	Sprawozdanie GITD za 2015 rok	Obowiązki związane ze zgłoszeniem do rejestru i uzupełnianiem danych; poszerzenie istniejących procedur wewnętrznych przedsiębiorców, zwłaszcza systemowa obsługa dokumentacji przewozów.
Kierujący pojazdami zatrudnieni na terytorium RP przez podmioty powyżej 9 osób	153 000 osób	Estymacja na podstawie danych GUS za lata 2005–2013	Obowiązki związane z posiadaniem numeru referencyjnego.

Podmioty wysyłające, podmioty odbierające	9000 stacji paliw	Dane GUS za lata 2012–2013	Obowiązki związane ze: zgłoszeniem przewozu, uzyskaniem numeru referencyjny dla tego zgłoszenia i przekazanie tego numeru przewoźnikowi, potwierdzeniem odbioru; poszerzenie istniejących procedur wewnętrznych przedsiębiorców, zwłaszcza, systemowa obsługa dokumentacji przewozów.
	47 producentów wyrobów tytoniowych	Rejestr Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi	
	556 podmiotów prowadzących działalność w zakresie wytwarzania i przerobu alkoholu etylowego, w tym 38 skażających alkohol		
	400 producentów kosmetyków	Analiza Rynku. Polski rynek kosmetyczny 2016	
	11 zakładów tłuszczowych	Dane Polskiego Stowarzyszenia Producentów Oleju 2016	

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji (www.rcl.gov.pl).

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Łącznie (0–9)	
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	Wpływ na sektor finansów publicznych przedstawiony został w projekcie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki przedstawione zostały w projekcie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów.

Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu	duże przedsiębiorstwa						

pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2016 r.)	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy.						
Niemierzalne		Nie dotyczy.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
<input type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
Komentarz: Ustawa wprowadza rozwiązania wykorzystujące obecne na rynku systemy informatyczne obsługi przewozów posiadane przez przedsiębiorstwa transportowe								
9. Wpływ na rynek pracy								
Na rynku pracy: -Nastąpi uporządkowanie i podniesienie jakości usług transportowych.								
10. Wpływ na pozostałe obszary								
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:			<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe			<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie		
Omówienie wpływu		Oczekuje się, że wejście w życie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, poprzez możliwość lepszego typowania do kontroli, przyczyni się do uszczelnienia systemu podatkowego w zakresie dochodów budżetu Państwa z tytułu podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego.						
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego								
Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 marca 2017 r.								
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?								
Ewaluacja przedmiotowej ustawy zostanie przeprowadzona po roku jej obowiązywania. Jest to również warunkowane potrzebą wykorzystania wniosków przy projektowaniu i budowie systemu track&trace, który ma być wdrożony w 2019 r. przy produkcji i przesyłaniu wyrobów tytoniowych, co wynika z wymogów unijnej Dyrektywy Tytoniowej.								
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)								
Brak.								

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ROZWOJU I FINANSÓW

z dnia

**w sprawie określenia sposobu dokumentowania oraz wzorów stosowanych dokumentów
z przeprowadzonej kontroli przewozu towarów**

Na podstawie art. 13 ust. 8 ustawy z dnia o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. ...), zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób dokumentowania przeprowadzonej kontroli przewozu towarów;
- 2) wzory dokumentów stosowanych w toku kontroli przewozu towarów.

§ 2. Kontrola przestrzegania przepisów ustawy z dnia o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów przez podmiot wysyłający, podmiot odbierający, przewoźnika lub kierującego środkiem transportu jest realizowana przez umundurowanych funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariuszy Policji, funkcjonariuszy Straży Granicznej, inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, zwanych dalej „kontrolującymi”.

§ 3. Fakt przeprowadzenia kontroli, o której mowa w § 2, kontrolujący potwierdza w rejestrze zgłoszeń, o którym mowa w art. 4 ust. 1 ustawy z dnia ... o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, zwanego dalej „rejestrem”.

§ 4. 1. Pobrania próbki dokonuje się w obecności kierującego środkiem transportu.

2. W przypadku pobrania próbki towaru sporządza się w 3 egzemplarzach protokół pobrania próbki, przy czym:

- 1) pierwszy egzemplarz otrzymuje kierujący;
- 2) drugi egzemplarz pozostaje w dokumentacji z przeprowadzonej kontroli;
- 3) trzeci egzemplarz wraz z próbką towaru jest przekazywany do laboratorium.

3. Wzór protokołu pobrania próbki określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 5. 1. W przypadku skierowania lub usunięcia środka transportu wraz z towarem kontrolujący wydaje pokwitowanie.

2. Pokwitowanie, które jest drukiem ścisłego zarachowania, sporządza się w 2 egzemplarzach, przy czym:

- 1) pierwszy egzemplarz otrzymuje kierujący;
- 2) drugi egzemplarz pozostaje w dokumentacji z przeprowadzonej kontroli.
3. Odbiór pokwitowania kierujący potwierdza podpisem na wszystkich egzemplarzach.
4. Wzór pokwitowania skierowania albo usunięcia środka transportu wraz z towarem określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 6. 1. W przypadku nałożenia zamknięć urzędowych kontrolujący odnotowuje ten fakt w rejestrze i pobiera od kierującego środkiem transportu kaucję.

2. Wzór pokwitowania pobrania kaucji w formie gotówkowej, określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

3. Pokwitowanie, które jest drukiem ścisłego zarachowania, sporządza się w 2 egzemplarzach, przy czym:

- 1) pierwszy egzemplarz otrzymuje kierujący;
- 2) drugi egzemplarz pozostaje w dokumentacji z przeprowadzonej kontroli.
4. Fakt usunięcia zamknięć urzędowych w oddziale celnym urzędu celno-skarbowego zlokalizowanego najbliżej miejsca zakończenia przewozu towaru na terenie kraju zostaje odnotowany w rejestrze.

§ 7. 1. W przypadku:

- 1) stwierdzenia w toku kontroli nieprawidłowości lub na żądanie kontrolowanego,
 - 2) pobrania próbki,
 - 3) nałożenia zamknięcia urzędowego
- kontrolujący sporządza protokół kontroli.

2. Protokół sporządza się w dwóch egzemplarzach, przy czym:

- 1) pierwszy egzemplarz otrzymuje kierujący;
- 2) drugi egzemplarz pozostaje w dokumentacji z przeprowadzonej kontroli.
3. Wzór protokołu kontroli określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 8. 1. W przypadku stwierdzenia konieczności pobrania próbki lub nałożenia zamknięć urzędowych funkcjonariusz Policji, funkcjonariusz Straży Granicznej albo inspektor Inspekcji Transportu Drogowego wzywa do dokonania tych czynności funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej.

2. W przypadku stwierdzenia konieczności skierowania lub usunięcia środka transportu wraz z towarem kontrolujący powiadamia dyrektora izby administracji skarbowej właściwego

ze względu na najbliższe wyznaczone miejsce, które spełnia warunki przechowywania towarów będących przedmiotem przewozu w celu zrealizowania tych czynności.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 marca 2017 r.

**MINISTER
ROZWOJU I FINANSÓW**

**W porozumieniu
MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI
MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Rozwoju i Finansów
z dnia ... (poz. ...)

Liczba

ZAŁĄCZNIK nr 1

PROTOKÓŁ Z POBRANIA PRÓBKII TOWARU

I. Dane organu, osoby, miejsce i czas dokonania poboru próbki towaru

1. Nazwa organu dokonującego poboru próbki:

.....

2. Dane funkcjonariusza dokonującego poboru:

.....

3. Wskazanie miejsca dokonania poboru próbki towaru (data, godzina):

dniar., godz.

4. Dane i adres zamieszkania kierującego, w obecności którego dokonano poboru próbek:

.....
.....

II. Dane dotyczące towaru

1. Nazwa handlowa lub zwyczajowa towaru:

.....
.....

2. Kod CN lub PKWiU:

3. Masa lub ilość towaru:

3. Podstawa prawna dokonania pobrania próbki:

.....

4. Cel pobrania próbki towaru:

.....
.....

5. Liczba pobranej próbki towaru:

6. Sposób zabezpieczenia pobranej próbki towaru:

7. Nr rej. środka transportu:

8. Uwagi:

.....
.....

.....
(data i podpis kontrolującego)

.....
(data i podpis kierującego)

Druk ścisłego zarachowania – Serianr.....

.....
(nazwa organu dokonującego kontroli)

POKWITOWANIE

skierowania albo usunięcia środka transportu* wraz z towarem do wyznaczonego miejsca
środku transportu do wyznaczonego miejsca dla,
(dane kierującego)

w związku z,
(wskazanie okoliczności i podstawy prawnej)

przez,
(dane kontrolującego)

Środek transportu:

Lp.	Marka	Model	Rok prod.	Przebieg (km)	Stan/opis

Naczepa/przyczepa:

Lp.	Marka	Rok prod.	Stan/opis

Towar:

Lp.	Nazwa towar	Kod CN lub PKWiU	Opis towaru	Ilość/masa towaru

.....
(data wystawienia pokwitowania)

.....
(podpis i imienny stempel kontrolującego)

.....
(potwierdzenie odbioru pokwitowania przez kierującego)

Potwierdzenie odbioru środka transportu, towaru*:

.....
(data i podpis funkcjonariusza odbierającego pokwitowanie i wydającego środek przewozowy, towar*)

*- niepotrzebne skreślić

Adnotacje organu dokonującego skierowania lub usunięcia środka transportu/towaru:

.....
.....

POUCZENIE

Towar może zostać zatrzymany do czasu ustalenia podmiotu, który posiada prawo do dysponowania towarem jak właściciel w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2016 r. poz. 710, z późn. zm.) i złożenia zgłoszenia.

W przypadku nieustalenia podmiotu, który posiada prawo do dysponowania towarem jak właściciel, w terminie 60 dni od jego zatrzymania, naczelnik urzędu celno-skarbowego właściwy dla miejsca kontroli występuje do sądu cywilnego z wnioskiem o orzeczenie przepadku towaru na rzecz Skarbu Państwa.

W przypadku towarów łatwo psujących się, 60-dniowy termin ulega skróceniu do 3 dni.

Wydanie towaru lub środka transportu następuje po dopełnieniu obowiązków wynikających z przepisów prawa regulujących drogowy przewóz towarów oraz po okazaniu oryginału pokwitowania i dokonaniu stosownej adnotacji przez organ, który dokonał skierowania lub usunięcia środka transportu lub towaru.

Druk ścisłego zarachowania – Serianr.....

.....
(nazwa organu dokonującego kontroli)

POKWITOWANIE

pobrania kaucji w związku z nałożeniem na środek transportu zamknięć urzędowych w wysokości 1000 zł,

w związku z,
(wskazanie okoliczności i podstawy prawnej)

przez
(dane funkcjonariusza/inspektora*)

Kaucja pobrana:

- w gotówce*:

liczba i rodzaj banknotów/bilonu*:
.....
.....
.....

- za pomocą instrumentu płatniczego*:

nr potwierdzenia:.....

.....
(podpis i imienny stempel funkcjonariusza/
Inspektora*)

.....
(potwierdzenie odbioru pokwitowania przez kierującego)

Potwierdzenie dostarczenia środka transportu do miejsca, o którym mowa w art. 15 ust. 3 ustawy z dnia ... o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów:

.....
(data i podpis funkcjonariusza dokonującego zdjęcia zamknięć urzędowych)

*- niepotrzebne skreślić

POUCZENIE

W przypadku nałożenia zamknięć urzędowych kierujący jest obowiązany przedstawić środek transportu do oddziału celnego urzędu celno-skarbowego zlokalizowanego najbliżej miejsca zakończenia przewozu towaru na terytorium kraju w celu ich usunięcia.

Kaucję pobiera się w formie gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania, lub za pomocą instrumentu płatniczego, jeżeli kontrolujący dysponuje odpowiednim urządzeniem do autoryzacji transakcji płatniczych.

W przypadku pobrania kaucji za pomocą instrumentu płatniczego kierujący ponosi koszty opłat i prowizji związanych z taką formą zapłaty.

Kaucja pobrana:

- 1) w formie gotówkowej podlega zwrotowi na rachunek bankowy wskazany przez kierującego,
- 2) przy pomocy instrumentu płatniczego podlega zwrotowi na rachunek bankowy właściwy dla instrumentu płatniczego

– w terminie 7 dni od dnia usunięcia zamknięć urzędowych.

Kaucja nie podlega zwrotowi, w przypadku niedopełnienia przez kierującego obowiązku, przedstawienia środka transportu do oddziału celnego urzędu celno-skarbowego zlokalizowanego najbliżej miejsca zakończenia przewozu towaru na terytorium kraju w celu usunięcia nałożonych zamknięć urzędowych, w terminie 30 dni od daty kontroli. Kaucja stanowi dochód budżetu państwa.

.....
Nazwa organu przeprowadzającego kontrolę

.....
(miejsowość i data)

PROTOKÓŁ Z KONTROLI

.....
(podstawa prawna)

1. Kontrola została przeprowadzona przez (dane kontrolujących):

Imię i nazwisko	nr upoważnienia
.....
.....

w obecności (dane kierującego):

Imię i nazwisko	rodzaj i nr dokumentu tożsamości
.....

2. Wykonane czynności kontrolne:

.....
.....

3. Miejsce i czas realizacji czynności kontrolnych:

.....

4. Ustalenia:

.....
.....
.....,

w związku z tym*:

- nałożono karę grzywny,
- założono zamknięcia urzędowe,
- skierowano lub usunięto środek transportu do wyznaczonego miejsca,
- pobrano próbki towaru.

5. Dowody:

.....
.....
.....

6. Zgłoszone uwagi:

.....
.....
.....

Podpisy kontrolujących:

.....
.....

Podpis kierującego:

.....

*niepotrzebne skreślić

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia został opracowany w związku z wejściem w życie ustawy z dnia o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów.

Zgodnie z treścią art. 13 ust. 8 ww. ustawy, minister właściwy do spraw finansów publicznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw transportu został upoważniony do określenia, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposobu dokumentowania przeprowadzonej kontroli przewozu towarów, uwzględniając potrzebę zapewnienia sprawności i skuteczności wykonywanych czynności;
- 2) wzorów dokumentów stosowanych w toku kontroli przewozu towarów, uwzględniając potrzebę zapewnienia prawidłowego dokumentowania czynności kontroli oraz jednolitości stosowanej dokumentacji.

Kierując się wskazanymi w delegacji przesłankami minister właściwy do spraw finansów publicznych przygotował projekt rozporządzenia wraz z załącznikami. W załącznikach określone zostały wzory protokołu pobrania próbki towaru, pokwitowania skierowania albo usunięcia środka transportu wraz z towarem, pokwitowania pobrania kaucji w formie gotówkowej oraz protokołu kontroli.

W projektowanym § 1 został określony obszar regulacji, który obejmują postanowienia rozporządzenia. Jednocześnie w § 2 zostali zdefiniowani uczestnicy realizowanych czynności kontrolnych. Przepis ten precyzyjnie określa krąg osób, które są uprawnione do realizacji czynności kontrolnych w zakresie przestrzegania obowiązków wynikających z przepisów ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów.

W projektowanym § 3 wskazany został sposób ewidencjonowania realizacji czynności kontrolnych.

Uszczegółowione zostały w projektowanym § 4 zasady pobrania próbki poprzez wskazanie udziału kierującego i sposobu dokumentowania.

W projektowanym § 5 uregulowany został sposób dokumentowania skierowania lub usunięcia środka transportu wraz z towarem w sytuacjach przewidzianych w ustawie.

W przypadku nałożenia zamknięć urzędowych i dokonania poboru kaucji, fakt ten dokumentowany jest w rejestrze i pokwitowaniu o czym mowa w projektowanym § 6. Jednocześnie w tym samym paragrafie został uregulowany sposób dokumentowania faktu zdjęcia nałożonych zamknięć urzędowych.

W projektowanym § 7 precyzyjnie zostały określone przypadki, w których istnieje obowiązek sporządzenia protokołu kontroli.

Projektowany przepis § 8 wskazuje obowiązek dokonywania przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej poboru próbek lub nakładania zamknięć urzędowych w sytuacji dokonywania kontroli przez funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej albo inspektora Inspekcji Transportu Drogowego. W takiej sytuacji organy te będą wzywać funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej do dokonania tych czynności. Jednocześnie nałożony został obowiązek informowania dyrektora izby administracji skarbowej właściwego ze względu na najbliższe wyznaczone miejsce, które spełnia warunki przechowywania towarów będących przedmiotem przewozu o fakcie skierowania lub usunięcia środka transportu wraz z towarem do takiego miejsca.

Zagadnienia regulowane projektem rozporządzenia nie są objęte prawem Unii Europejskiej. Nie zachodzi konieczność przedkładania projektu rozporządzenia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Przedmiotowy projekt nie zawiera norm technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), w związku z czym nie podlega notyfikacji.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji.

<p>Nazwa projektu (tytuł) – 13 –</p> <p>Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów w sprawie określenia sposobu dokumentowania oraz wzorów stosowanych dokumentów z przeprowadzonej kontroli przewozu towarów</p> <p>Organ odpowiedzialny za opracowanie projektu</p> <p>Minister Rozwoju i Finansów</p> <p>Osoba odpowiedzialna za opracowanie projektu</p> <p>Marian Banaś Sekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Robert Michalski, Naczelnik Wydziału Organizacji Służby Celnej w Departamencie Służby Celnej Ministerstwa Finansów (22) 694-33-62 robert.michalski2@mf.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 16.01.2017 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe – art. 13 ust. 8 projektu ustawy z dnia ...o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów</p> <p>Nr 421 w wykazie prac legislacyjnych Ministra Rozwoju i Finansów w zakresie działów: budżet, finanse publiczne i instytucje finansowe</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie określi sposób dokumentowania w rejestrze przeprowadzonej kontroli przewozu towarów, przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, Policji, Straży Granicznej oraz inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego kontroli drogowego przewozu towarów, a także wzory dokumentów stosowanych w toku kontroli przewozu towarów.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 13 ust. 8 projektu *ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów*. W załącznikach do rozporządzenia określono wzory pokwitowania skierowania lub usunięcia środka transportu wraz z towarem, pobrania kaucji w formie gotówkowej, protokołu pobrania próbki oraz protokołu kontroli.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Na Węgrzech od 1 stycznia 2015 r. funkcjonuje tzw. Elektroniczny Drogowy System Kontroli Drogowego Przewozu Towarowego (EKAER). W myśl obowiązujących przepisów transporty towarów zakupionych w Unii, dostawy wewnątrzspółnotowe i pierwsza, podlegająca opodatkowaniu sprzedaż realizowane przez klientów niebędących ich ostatecznymi konsumentami może być realizowana jedynie przez podatników posiadających numer identyfikacyjny EKAER.

System kontroli przewozu towarów wdrożyła także Portugalia. Od 1 lipca 2013 r. wprowadzono nowe zasady transportowe dotyczące obowiązku powiadomienia portugalskiego urzędu podatkowego i celnego (*Autoridade Tributária e Aduaneira* - AT) o wszelkich realizowanych przewozach towarów wraz z dostarczeniem szczegółowej informacji o ich ładunku.

W przypadku Niemiec obowiązek rejestracji przewozu dotyczy tranzytu kawy (palonej, zmielonej lub rozpuszczalnej – bez surowej) sprowadzanej z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej albo państwa trzeciego.

Podobne rozwiązania w zakresie kontroli przewozu towarów wdrożyła Rumunia.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, Policji, Straży Granicznej, inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego uprawnieni do realizacji czynności kontrolnych w ramach tzw. kontroli drogowych	Podmioty, kierujący kontrolą	Sprawozdanie GITD za 2015 rok	Oddziaływanie bezpośrednie – przygotowanie wzoru pokwitowania, protokołów poboru próbek, kontroli Oddziaływanie pośrednie – posługiwanie się przepisami prawa w trakcie kontroli

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji											
Projekt rozporządzenia nie był przedmiotem konsultacji publicznych. Stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.											
6. Wpływ na sektor finansów publicznych											
(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Łącznie (0–9)
Dochody ogółem	330	1 670	900	810	729	656,1	590,5	531,5	478	431	7 782,2
budżet państwa	330	1 670	900	810	729	656,1	590,5	531,5	478	431	7 782,2
JST											0
pozostałe jednostki (oddzielnie)											0
Wydatki ogółem	15,5	20,4	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	115,4
budżet państwa	15,5	20,4	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	115,4
JST											0
pozostałe jednostki (oddzielnie)											0
Saldo ogółem	314,5	1 649,6	890,1	800,1	719,1	646,2	580,6	521,6	468,1	421,1	7 666,8
budżet państwa	314,5	1 649,6	890,1	800,1	719,1	646,2	580,6	521,6	468,1	421,1	7 666,8
JST											0
pozostałe jednostki (oddzielnie)											0
Źródła finansowania	<p>Projektowane rozwiązania będą miały wpływ na wydatki sektora finansów publicznych głównie w latach 2017–2018 w obszarze przeszkolenia funkcjonariuszy, zakupu dodatkowych radiowozów dla mobilnych jednostek, zakupu przenośnych urządzeń testowych, mobilnych laboratoriów. Dodatkowe zakupy inwestycyjne podzielono na 2 lata, główne obciążenie przenosząc do ustawy budżetowej 2018. Stałą pozycję z tendencją do spadku mogą stanowić koszty wykonywania standardowych badań laboratoryjnych. Potencjalny spadek tych kosztów umożliwią mobilne laboratoria. Ze względu na zakładaną, wysoką stopę zwrotu, począwszy od roku 2018 planuje się ujęcie tych wydatków w kolejnych ustawach budżetowych. Ze względu na finansowanie „zerowego” roku 2017, zgodnie z przepisami art. 50 ust. 1a pkt 4 i 5 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, zaplanowano mechanizm korygujący. Maksymalny limit wydatków z budżetu Państwa przeznaczonych na wykonywanie zadań sektora finansów publicznych wynikających z niniejszej ustawy wynosi w roku: 2017 – 15,5 mln zł, 2018 – 20,4 mln zł, 2019 – 9,9 mln zł, 2020 – 9,9 mln zł, 2021 – 9,9 mln zł, 2022 – 9,9 mln zł, 2023 – 9,9 mln zł, 2024 – 9,9 mln zł, 2025 – 9,9 mln zł, 2026 – 9,9 mln zł. Minister Rozwoju i Finansów, w oparciu o dane o wykorzystaniu przez dysponentów limitu ww. wydatków, będzie wdrażał mechanizmy korygujące: w przypadku gdy wysokość wydatków po pierwszym półroczu danego roku budżetowego wyniesie więcej niż 65% limitu wydatków przewidzianych na dany rok, dysponent środków zmniejszy wysokość środków przeznaczonych na wydatki w drugim półroczu o kwotę stanowiącą różnicę pomiędzy wysokością tego limitu a kwotą przekroczenia wydatków. Natomiast gdy wysokość wydatków w poszczególnych miesiącach jest zgodna z planem finansowym, mechanizmu korygującego nie będzie się stosować.</p> <p>Rejestr stopnia realizacji ww. dochodów będzie prowadzony przez administrację KAS w oparciu o wyodrębniony kod płatności z tego tytułu.</p> <p>Środki na realizację ustawowych zadań winny pochodzić z budżetu części 19 – Budżet, finanse publiczne i instytucje finansowe.</p> <p>Zadania nałożone na Policję oraz Straż Graniczną spowodują w roku 2017 zwiększenie wydatków łącznie o kwotę ok. 4,5 mln zł zaplanowaną na wydatki informatyczne Straży Granicznej (3,5 mln zł) i przystosowanie funkcjonalności SWD Policji (1 mln zł). Powyższe spowoduje konieczność zwiększenia budżetu w 2017 r., w części 42 – Sprawy wewnętrzne o</p>										

	<p>kwotę 4,5 mln zł (3,5 mln zł Straż Graniczna i 1 mln zł Policja). Dodatkowo oszacowane zostały skutki szkoleń funkcjonariuszy Straży Granicznej odnośnie monitorowania przewozu drogowego towarów. Koszt przedmiotowych szkoleń będzie wynosić około 20 000 zł rocznie, co w okresie 10-letnim daje kwotę 0,2 mln zł i zostanie sfinansowany w ramach limitu wydatków ustalonego corocznie dla części 42 – Sprawy wewnętrzne bez konieczności ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu Państwa.</p> <p>Zadania nałożone na Inspekcję Transportu Drogowego powodujące dodatkowe skutki finansowe będą finansowane w ramach limitu ustalonego corocznie wydatków dla części 39 – Transport.</p>
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Przedmiotowa regulacja poprzez wprowadzenie nowych rozwiązań, których celem jest poprawa ściągalskości podatku przyczyni się do wzrostu dochodów do budżetu Państwa i w konsekwencji będzie pozytywnie wpływała na sytuację sektora finansów publicznych. Skutki finansowe zostały opracowane na podstawie danych statystycznych. Skutki uszczelnienia szacuje się w skali pierwszego pełnego roku na kwotę ok. 1,1 mld zł. Do ekstrapolacji na lata 2017–2026 przyjęto, że w obszarach towarów wrażliwych obejmowanych wprowadzaną regulacją wysokość uszczupień w podatku od towarów i usług, podatku akcyzowego i tam gdzie to właściwe opłaty paliwowej wynosi 11 mld zł. Zakładając zwiększenie liczby przeprowadzanych przy pełnej operacyjności Służby Celno-Skarbowej do 60 000 i zwiększenie efektywności kontroli o 10% w stosunku do lat ubiegłych oraz przy założeniu, że przepisy projektowanej ustawy wejdą w roku 2017 – 1 marca, skutki te w roku 2017 wyniosą 330 mln zł. Niższa niż średnia dynamika wzrostu przychodów w ciągu pierwszego roku obowiązywania ustawy wynika z konieczności poniesienia niezbędnych nakładów finansowych (zakupu sprzętu do kontroli) i potrzeby uzyskania pełnej operacyjności Służby Celno-Skarbowej oraz krótszego okresu obowiązywania przepisów ustawy. Szacowany, łączny dodatkowy dochód budżetu państwa w „zerowym” roku wynikający z wprowadzanej regulacji, pod warunkiem uzyskania pełnej gotowości operacyjnej służb kontrolnych w IV kwartale, wyniesie ok. 330 mln zł. W związku ze zmniejszaniem się strefy uszczupień w branżach poddanych kontroli w kolejnych latach szara strefa będzie się zmniejszała o kolejne 10%, co w 2018 rok zwiększy dochody o 1,67 mld zł, zaś w roku 2019 o 900 mln zł z tendencją malejącą do kwoty 431 mln zł.</p> <p>W zakresie wyliczenia kosztów, które poniosą organy KAS: jednostkowy koszt szkoleń z pobierania próbek 350 zł, zakup urządzeń do szybkiego odczytu wstępnego rodzaju towarów 45 000 dolarów amerykańskich (dostępne są również inne urządzenia w cenie 12 000–50 000 euro, do kalkulacji wybrano model optymalny) – 16 szt. w roku 2017, koszty badań laboratoryjnych – przy stosowanym dotychczas progu kontroli oraz procentowym udziale poziomu poboru próbek wyrobów akcyzowych założono 8100 kontroli miesięcznie, co przy jednostkowym koszcie 100 zł wykonania badania laboratoryjnego, w skali roku wyniesie 9 720 000 zł.</p> <p>W wyliczeniach skutków finansowych dla budżetu Państwa ujęto kwotę 4,5 mln zł dla Straży Granicznej oraz Policji, głównie na wydatki informatyczne. Przewidziano także kwotę ok. 0,2 mln zł na coroczne szkolenie funkcjonariuszy Straży Granicznej. W wyliczeniu skutków finansowych nie uwzględniono kosztów wyposażenia służb w przenośne terminale płatnicze ze względu na możliwość zawarcia z krajowymi bankami korzystnych umów w zakresie bezpłatnego pozyskania takich terminali oraz korzystania z nich na preferencyjnych warunkach, także w zakresie pobieranych prowizji. Odnosząc się do skali potencjalnych prowizji, które służby będą ponosić z tytułu przeprowadzanych transakcji płatniczych należy zaznaczyć, że tego typu operacje nie będą miały charakteru masowego.</p> <p>Planowanie w zakresie wykorzystania kadr przewiduje, że zadania nakładane ustawą będą wykonywane przez Policję i Straż Graniczną oraz Inspekcję Transportu Drogowego, w ramach posiadanych zasobów kadrowych. W przypadku Służby-Celno-Skarbowej planowane działania kontrolne przewidują potrzebę skierowania do nowych zadań 1589 funkcjonariuszy Celno-Skarbowych w ramach posiadanych przez Służbę Celną zasobów kadrowych.</p>

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych							

pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2016 r.)	i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Wyrównane warunki prowadzenia działalności w zakresie przewozów drogowych, zahamowanie nieuczciwej konkurencji.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Wyrównane warunki prowadzenia działalności w zakresie przewozów drogowych, zahamowanie nieuczciwej konkurencji.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy.						
Niemierzalne		Nie dotyczy.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Szacowane skutki dla przedsiębiorstw zaadresowano zgodnie ze strukturą rynku usług transportowych, w której dominują mikro-, małe i średnie przedsiębiorstwa. Nie przewiduje się znaczących skutków finansowych do poniesienia przez podmioty obejmowane regulacją. Z uwagi na zróżnicowany charakter wykrywanych nieprawidłowości i ich zmienną strukturę, niemożliwe jest też precyzyjne oszacowanie przyszłych kosztów przedsiębiorców wynikających z tego tytułu.							
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
9. Wpływ na rynek pracy								
Na rynku pracy nastąpi uporządkowanie i podniesienie jakości usług transportowych.								
10. Wpływ na pozostałe obszary								
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:			<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe			<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie		
Omówienie wpływu		Oczekuje się, że wejście w życie rozporządzenia w sprawie kontroli przewozu towarów, przyczyni się do ujednoczenia trybu realizowanych czynności, a w szczególności sposobu i zasad ich dokumentowania.						
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego								
Rozporządzenie wejdzie w życie 1 marca 2017 r.								
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?								
Specyfika projektu uniemożliwia zastosowanie mierników.								
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)								
Brak.								

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ROZWOJU I FINANSÓW¹⁾

z dnia

**w sprawie określenia urzędu skarbowego, na którego rachunek bankowy dokonuje się
wpłaty kaucji**

Na podstawie art. 15 ust. 11 ustawy z dnia ... o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Urzędem skarbowym, na którego rachunek bankowy dokonuje się wpłaty kaucji jest Urząd Skarbowy w

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 marca 2017 r.

MINISTER
ROZWOJU I FINANSÓW

1) Minister Rozwoju i Finansów kieruje działem administracji rządowej – finanse publiczne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 września 2016 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Finansów (Dz. U. poz. 1595).

UZASADNIENIE

Projekt niniejszego rozporządzenia jest aktem wykonawczym do art. 15 ust. 11 ustawy z dnia ... o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. ...), zgodnie z którym minister właściwy do spraw finansów publicznych wyznaczy, w drodze rozporządzenia, urząd skarbowy, na którego rachunek bankowy dokonuje się wpłaty kaucji, uwzględniając przygotowanie organizacyjne i techniczne jednostki.

Ponieważ w wyniku wdrożenia Zintegrowanego systemu poboru należności i rozrachunków z UE i budżetem Zefir2 Urząd Skarbowy w stał się jednostką wyznaczoną do rozliczania należności celnych i podatkowych dokonywanych przez przedsiębiorców/kontrahentów, podatników, agencje celne, osoby fizyczne, jest również przygotowany organizacyjnie i technicznie do przyjmowania wpłat kaucji.

Wejście w życie rozporządzenia nastąpi z dniem 1 marca 2017 r. tj. z dniem wejścia w życie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów.

Niniejsze rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych, w związku z czym nie podlega procedurze notyfikacji na zasadach przewidzianych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Materia regulowana przedmiotowym rozporządzeniem nie jest objęta zakresem prawa Unii Europejskiej. Projekt nie wymaga zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji oraz uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów w sprawie w sprawie określenia urzędu skarbowego, na którego rachunek bankowy dokonuje się wpłaty kaucji.</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Finansów</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Sekretarz Stanu Marian Banaś</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Robert Michalski, Naczelnik Wydziału Organizacji Służby Celnej w Departamencie Służby Celnej Ministerstwa Finansów (22) 694-33-62 robert.michalski2@mf.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 16.01.2017 r.</p> <p>Źródło: Art. 15 ust. 11 ustawy z dnia ... o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. ...).</p> <p>Nr 420 w wykazie prac legislacyjnych dotyczący projektów rozporządzeń Ministra Rozwoju i Finansów</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ustawa z dnia ... o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów wprowadza obowiązek poboru kaucji. Kaucję można pobrać w formie gotówkowej lub za pomocą instrumentu płatniczego i jest ona przechowywana na nieoprocentowanym wyodrębnionym rachunku bankowym wyznaczonego urzędu skarbowego.

Ponieważ w wyniku wdrożenia Zintegrowanego systemu poboru należności i rozrachunków z UE i budżetem Zefir2 Urząd Skarbowy w stał się jednostką wyznaczoną do rozliczania należności celnych i podatkowych dokonywanych przez przedsiębiorców/kontrahentów, podatników, agencje celne, osoby fizyczne, jest również przygotowany organizacyjnie i technicznie do przyjmowania wpłat kaucji.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia, o którym mowa w 15 ust. 11 ustawy z dnia ... o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, zgodnie z którym minister właściwy do spraw finansów publicznych wyznaczy, w drodze rozporządzenia, urząd skarbowy, na którego rachunek bankowy dokonuje się wpłaty kaucji, uwzględniając przygotowanie organizacyjne i techniczne jednostki.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Kontrolujący funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariusze Policji, funkcjonariusze Straży Granicznej, inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego	Wszyscy kontrolujący		Bezpośrednie
Kierujący środkami transportu, przewoźnicy			Pośrednie

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji (www.rcl.gov.pl). Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z

6. Wpływ na sektor finansów publicznych												
(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń			Projektowane rozporządzenie nie będzie powodowało skutków finansowych dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego, a także nie będzie podstawą do ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa zarówno w roku bieżącym, jak i w latach przyszłych.									
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe												
Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian			0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)			
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa		Nie dotyczy.									
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw		Nie dotyczy.									
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe		Nie dotyczy.									
Niemierzalne			Nie dotyczy.									
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń			Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.									
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu												
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy												
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwrotnej tabeli zgodności).						<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy						

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Przedmiotowy projekt nie wywiera wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Przedmiotowy projekt nie wywiera wpływu na sytuację i rozwój regionalny.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 marca 2017 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ze względu na charakter przepisów zawartych w projekcie nie przewiduje się ewaluacji.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ROZWOJU I FINANSÓW¹⁾

z dnia

**w sprawie określenia urzędu skarbowego, na którego rachunek bankowy dokonuje się
wpłaty kary pieniężnej**

Na podstawie art. 27 ust. 3 ustawy z dnia ... o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Urzędem skarbowym, na którego rachunek bankowy dokonuje się wpłaty kary pieniężnej jest Urząd Skarbowy w

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 marca 2017 r.

MINISTER
ROZWOJU I FINANSÓW

1) Minister Rozwoju i Finansów kieruje działem administracji rządowej – finanse publiczne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 września 2016 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Finansów (Dz. U. poz. 1595).

UZASADNIENIE

Projekt niniejszego rozporządzenia jest aktem wykonawczym do art. 27 ust. 3 ustawy z dnia ... o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. ...), zgodnie z którym minister właściwy do spraw finansów publicznych wyznaczy, w drodze rozporządzenia, urząd skarbowy, na którego rachunek bankowy dokonuje się wpłaty kary pieniężnej, uwzględniając przygotowanie organizacyjne i techniczne jednostki.

Ponieważ w wyniku wdrożenia Zintegrowanego systemu poboru należności i rozrachunków z UE i budżetem Zefir2 Urząd Skarbowy w stał się jednostką wyznaczoną do rozliczania należności celnych i podatkowych dokonywanych przez przedsiębiorców/kontrahentów, podatników, agencje celne, osoby fizyczne, jest również przygotowany organizacyjnie i technicznie do przyjmowania wpłat kary pieniężnej.

Wejście w życie rozporządzenia nastąpi z dniem 1 marca 2017 r. tj. z dniem wejścia w życie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów.

Niniejsze rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych, w związku z czym nie podlega procedurze notyfikacji na zasadach przewidzianych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Materia regulowana przedmiotowym rozporządzeniem nie jest objęta zakresem prawa Unii Europejskiej. Projekt nie wymaga zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji oraz uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów w sprawie określenia urzędu skarbowego, na którego rachunek bankowy dokonuje się wpłaty kary pieniężnej.</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Finansów</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Sekretarz Stanu Marian Banaś</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Robert Michalski, Naczelnik Wydziału Organizacji Służby Celnej w Departamencie Służby Celnej Ministerstwa Finansów (22) 694-33-62 robert.michalski2@mf.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 16.01.2017r.</p> <p>Źródło: Art. 27 ust. 3 ustawy z dnia ... o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. ...).</p> <p>Nr 312 w wykazie prac legislacyjnych dotyczący projektów rozporządzeń Ministra Rozwoju i Finansów</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ustawa z dnia ... o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów wprowadza obowiązek poboru kary pieniężnej za naruszenia przepisów ustawy. Karę pieniężną można pobrać w formie gotówkowej lub za pomocą instrumentu płatniczego. Wpłatę kary pieniężnej dokonuje się na rachunek bankowy wyznaczonego urzędu skarbowego.

Ponieważ w wyniku wdrożenia Zintegrowanego systemu poboru należności i rozrachunków z UE i budżetem Zefir2 Urząd Skarbowy w stał się jednostką wyznaczoną do rozliczania należności celnych i podatkowych dokonywanych przez przedsiębiorców/kontrahentów, podatników, agencje celne, osoby fizyczne, jest również przygotowany organizacyjnie i technicznie do przyjmowania wpłat kary pieniężnej.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia, o którym mowa w 27 ust. 3 ustawy z dnia ... o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, zgodnie z którym minister właściwy do spraw finansów publicznych wyznaczy, w drodze rozporządzenia, urząd skarbowy, na którego rachunek bankowy dokonuje się wpłaty kary pieniężnej, uwzględniając przygotowanie organizacyjne i techniczne jednostki.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Kontrolujący funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariusze Policji, funkcjonariusze Straży Granicznej, inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego	Wszyscy kontrolujący		Bezpośrednie
Podmioty wysyłające, podmioty odbierające, przewoźnicy			Pośrednie

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji (www.rcl.gov.pl). Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z

6. Wpływ na sektor finansów publicznych													
(ceny stałe z ... r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projektowane rozporządzenie nie będzie powodowało skutków finansowych dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego, a także nie będzie podstawą do ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa zarówno w roku bieżącym, jak i w latach przyszłych.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy.											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy.											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy.											
Niemierzalne	Nie dotyczy.												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.											

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu	
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:	
9. Wpływ na rynek pracy	
Przedmiotowy projekt nie wywiera wpływu na rynek pracy.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Przedmiotowy projekt nie wywiera wpływu na sytuację i rozwój regionalny.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 marca 2017 r.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Ze względu na charakter przepisów zawartych w projekcie nie przewiduje się ewaluacji.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak.	