

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. 708) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł ustawy otrzymuje brzmienie:

„o systemie monitorowania przewozu towarów”;
- 2) w art. 1:
 - a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) zasady systemu monitorowania przewozu towarów, zwanego dalej „systemem monitorowania przewozu”;
 - b) w pkt 2 skreśla się wyraz „drogowym”;
- 3) w art. 2:
 - a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) kierujący – osobę fizyczną:
 - a) która kieruje pojazdem samochodowym lub zespołem pojazdów składającym 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. 1260 i 1926),
 - b) będącą maszynistą w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 i 2361);”;
 - b) pkt 9–11 otrzymują brzmienie:

„9) przewóz towarów – przemieszczenie towaru na lub przez terytorium kraju środkiem transportu odpowiednio po drodze publicznej albo krajowej sieci kolejowej, z uwzględnieniem postojów wymaganych podczas tego przemieszczania, przeładunku oraz rozładunku;

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, 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, ustawę z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne, ustawę z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami oraz ustawę z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej.

- 10) rodzaj towaru – towar klasyfikowany do jednej pozycji Nomenklatury Scalonej, o której mowa w art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 43, 60, 937 i 2216), zwanej dalej „CN”;
- 11) środek transportu – pojazd:
 - a) 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,
 - b) kolejowy bez napędu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;”
- c) pkt 15 i 16 otrzymują brzmienie:
 - „15) wyznaczone miejsce – miejsce przeznaczone do przechowywania lub strzeżenia środka transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a, wraz z towarem albo towaru, 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 albo określonych ilości różnych rodzajów towaru przewożonych od jednego nadawcy towaru do jednego odbiorcy towaru, do jednego miejsca dostarczenia towaru, jednym środkiem transportu;”;
- 4) w art. 3:
 - a) w ust. 1 wyraz „drogowego” zastępuje się wyrazem „przewozu”,
 - b) w ust. 2:
 - we wprowadzeniu do wyliczenia wyraz „drogowego” zastępuje się wyrazem „przewozu”,
 - pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) towarów objętych pozycjami CN:
 - a) 2207 nieoznaczonych znakami akcyzy,
 - b) 2707,
 - c) 2710,
 - d) 2905,
 - e) 2917,

- f) 3403,
- g) 3811,
- h) 3814 zawierających alkohol etylowy,
- i) 3820 zawierających alkohol etylowy,
- j) 3824,
- k) 3826
 - jeżeli masa brutto przesyłki towarów objętych tymi pozycjami przekracza 500 kg lub jej objętość przekracza 500 litrów;”;
- po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:
 - „3a) produkty lecznicze, środki spożywcze specjalnego przeznaczenia żywieniowego oraz wyroby medyczne, objęte obowiązkiem, o którym mowa w art. 37av ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 2211 oraz z 2018 r. poz. ...);”;
- w pkt 4 wyrazy „pkt 1–3” zastępuje się wyrazami „pkt 1–3a”;
- c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:
 - „2a. Przewóz towarów, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. d i j, podlega systemowi monitorowania przewozu, o ile towary te są wymienione w załączniku nr 1 do ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, bez względu na przeznaczenie.”;
- d) w ust. 4:
 - we wprowadzeniu do wyliczenia wyraz „drogowego” zastępuje się wyrazem „przewozu”;
 - uchyla się pkt 1,
 - w pkt 2:
 - po lit. a dodaje się lit. aa w brzmieniu:
 - „aa) 2707 w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 11 litrów,”;
 - po lit. e dodaje się lit. ea w brzmieniu:
 - „ea) 3814 w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 11 litrów,”;
- e) w ust. 5 wyraz „drogowego” zastępuje się wyrazem „przewozu”;
- f) w ust. 6 we wprowadzeniu do wyliczenia wyraz „drogowego” zastępuje się wyrazem „przewozu”;

- g) w ust. 7:
- we wprowadzeniu do wyliczenia wyraz „drogowego” zastępuje się wyrazem „przewozu”,
 - w pkt 3 skreśla się wyrazy „lub podkategorii PKWiU”,
 - w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 i 7 w brzmieniu:
„6) numer rejestracyjny środka transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a, albo numer pociągu wraz z numerem pojazdu kolejowego bez napędu;
7) datę wystawienia.”,
- h) w ust. 9 w zdaniu pierwszym wyrazy „drogowego przewozu towarów” zastępuje się wyrazem „przewozu”,
- i) w ust. 10:
- we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „drogowego towarów” zastępuje się wyrazem „przewozu”,
 - w pkt 21 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 22 w brzmieniu:
„22) dysponentów lotniczych zespołów ratownictwa medycznego, o których mowa w ustawie z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2195).”,
- j) ust. 11 otrzymuje brzmienie:
- „11. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może określić, w drodze rozporządzenia, towary inne niż wymienione w ust. 2 pkt 1–3a, których przewóz jest objęty systemem monitorowania przewozu, 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.”;
- 5) w art. 4 w ust. 1 skreśla się wyraz „drogowego”;
- 6) w art. 5:
- a) w ust. 2 w pkt 7 skreśla się wyrazy „lub podkategorii PKWiU”,
- b) w ust. 3:
- pkt 7 otrzymuje brzmienie:
„7) dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu, w szczególności rodzaju towaru, pozycji CN, ilości, masy brutto lub objętości towaru;”,

– dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) numer zezwolenia albo pozwolenia uprawniającego do obrotu produktami leczniczymi oraz nazwę organu wydającego.”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) po drodze publicznej uzupełnić zgłoszenie o:
 - a) dane przewoźnika obejmujące:
 - imię i nazwisko albo nazwę,
 - adres zamieszkania albo siedziby,
 - b) numer identyfikacji podatkowej przewoźnika albo numer, za pomocą którego przewoźnik jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej,
 - c) numery rejestracyjne środka transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a,
 - d) datę faktycznego rozpoczęcia przewozu towaru,
 - e) planowaną datę zakończenia przewozu towaru,
 - f) numer zezwolenia, zaświadczenia lub licencji w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 oraz z 2018 r. poz. ...), o ile są wymagane,
 - g) dane adresowe miejsca dostarczenia towaru albo miejsce zakończenia przewozu na terytorium kraju,
 - h) numer dokumentu przewozowego towarzyszącego przewożonemu towarowi;
- 2) po krajowej sieci kolejowej uzupełnić zgłoszenie o:
 - a) dane przewoźnika obejmujące:
 - imię i nazwisko albo nazwę,
 - adres zamieszkania albo siedziby,
 - b) numer identyfikacji podatkowej przewoźnika albo numer, za pomocą którego przewoźnik jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej,
 - c) numer pociągu,
 - d) numer pojazdu kolejowego bez napędu,

- e) datę faktycznego rozpoczęcia przewozu towaru,
- f) planowaną datę zakończenia przewozu towaru,
- g) dane adresowe miejsca dostarczenia towaru albo miejsce zakończenia przewozu na terytorium kraju,
- h) numer dokumentu przewozowego towarzyszącego przewożonemu towarowi.”;

7) w art. 6:

- a) w ust. 2 w pkt 6 skreśla się wyrazy „lub podkategorii PKWiU”,
- b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) po drodze publicznej uzupełnić zgłoszenie o:
 - a) dane przewoźnika obejmujące:
 - imię i nazwisko albo nazwę,
 - adres zamieszkania albo siedziby,
 - b) numer identyfikacji podatkowej przewoźnika albo numer, za pomocą którego przewoźnik jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej,
 - c) numery rejestracyjne środka transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a,
 - d) miejsce i datę rozpoczęcia przewozu towaru na terytorium kraju,
 - e) planowaną datę zakończenia przewozu towaru,
 - f) numer zezwolenia, zaświadczenia lub licencji w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, o ile są wymagane,
 - g) numer dokumentu przewozowego towarzyszącego przewożonemu towarowi;
- 2) po krajowej sieci kolejowej uzupełnić zgłoszenie o:
 - a) dane przewoźnika obejmujące:
 - imię i nazwisko albo nazwę,
 - adres zamieszkania albo siedziby,

- b) numer identyfikacji podatkowej przewoźnika albo numer, za pomocą którego przewoźnik jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej,
 - c) numer pociągu,
 - d) numer pojazdu kolejowego bez napędu,
 - e) miejsce i planowaną datę rozpoczęcia przewozu na terytorium kraju,
 - f) planowaną datę zakończenia przewozu towaru,
 - g) numer dokumentu przewozowego towarzyszącego przewożonemu towarowi.”;
- 8) w art. 7 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Zgłoszenie zawiera w przypadku:
- 1) przewozu po drodze publicznej:
 - a) dane przewoźnika obejmujące:
 - imię i nazwisko albo nazwę,
 - adres zamieszkania albo siedziby,
 - b) 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,
 - c) dane nadawcy towarów obejmujące:
 - imię i nazwisko albo nazwę,
 - adres zamieszkania albo siedziby,
 - d) dane odbiorcy towarów obejmujące:
 - imię i nazwisko albo nazwę,
 - adres zamieszkania albo siedziby,
 - e) miejsce i datę rozpoczęcia przewozu towaru na terytorium kraju,
 - f) miejsce zakończenia przewozu towaru na terytorium kraju,
 - g) planowaną datę zakończenia przewozu towaru na terytorium kraju,
 - h) dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu, w szczególności rodzaju towaru, pozycji CN, ilości, masy brutto lub objętości towaru,
 - i) numer dokumentu przewozowego towarzyszącego przewożonemu towarowi,
 - j) numer zezwolenia, zaświadczenia lub licencji w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, o ile są wymagane,
 - k) numery rejestracyjne środka transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a;

- 2) przewozu po krajowej sieci kolejowej:
 - a) dane przewoźnika obejmujące:
 - imię i nazwisko albo nazwę,
 - adres zamieszkania albo siedziby,
 - b) 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,
 - c) dane nadawcy towarów obejmujące:
 - imię i nazwisko albo nazwę,
 - adres zamieszkania albo siedziby,
 - d) dane odbiorcy towarów obejmujące:
 - imię i nazwisko albo nazwę,
 - adres zamieszkania albo siedziby,
 - e) datę i miejsce rozpoczęcia przewozu towaru na terytorium kraju,
 - f) miejsce zakończenia przewozu towaru na terytorium kraju,
 - g) planowaną datę zakończenia przewozu towaru na terytorium kraju,
 - h) dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu, w szczególności rodzaju towaru, pozycji CN, ilości, masy brutto lub objętości towaru,
 - i) numer dokumentu przewozowego towarzyszącego przewożonemu towarowi,
 - j) numer pociągu,
 - k) numer pojazdu bez napędu.”;

- 9) po art. 7 dodaje się art. 7a–7c w brzmieniu:

„Art. 7a. Ze względu na specyfikę rodzaju przewozu, towarzyszące mu warunki techniczne, specyfikę przewozu danego towaru lub rodzaj transakcji podlegającej zgłoszeniu jednym zgłoszeniem można objąć więcej niż jedną przesyłkę w rozumieniu art. 3 ust. 3 w przypadkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 7.

Art. 7b. 1. W przypadku niektórych przewozów towarów może zostać wyłączony obowiązek przesłania do rejestru zgłoszenia lub obowiązek, o którym mowa w art. 5 ust. 4 i 5, art. 6 ust. 3 i 4 lub art. 8 ust. 1, jeżeli ich realizacja jest szczególnie utrudniona, ze względu na specyfikę rodzaju przewozu, towarzyszące mu warunki techniczne, specyfikę przewozu danego towaru lub rodzaj transakcji podlegającej zgłoszeniu, a przedmiot danego obowiązku można zrealizować w inny sposób lub można od niego

odstąpić ze względu na niskie ryzyko wystąpienia nieprawidłowości wynikające z tego zwolnienia.

2. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może określić, w drodze rozporządzenia, przewóz towarów, który jest wyłączony z obowiązku przesłania do rejestru zgłoszenia lub obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 4 i 5, art. 6 ust. 3 i 4 lub art. 8 ust. 1, lub warunki takiego wyłączenia, uwzględniając stopień obciążenia administracyjnego, skuteczność monitorowania przewozu towarów oraz ryzyko powstania uszczupień w zakresie podatku od towarów i usług lub podatku akcyzowego.

Art. 7c. 1. W przypadku niektórych towarów odpowiednio podmiot wysyłający, podmiot odbierający i przewoźnik są obowiązani do wskazania lub uzupełnienia w zgłoszeniu dodatkowych danych, jeżeli dane te ze względu na specyfikę towaru lub przewozu towaru, lub obrotu tymi towarami są przekazywane do innych organów na podstawie przepisów odrębnych oraz jest to konieczne do zapewnienia skuteczności monitorowania przewozu towarów.

2. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może określić, w drodze rozporządzenia, dodatkowe dane, o których mowa w ust. 1, uwzględniając potrzebę zapewnienia skuteczności monitorowania przewozu towarów, specyfikę towaru, przewozu towarów lub obrotu tymi towarami.”;

10) w art. 9 w ust. 7:

- a) w pkt 1 skreśla się wyraz „drogowego”,
- b) w pkt 2 wyraz „drogowego” zastępuje się wyrazem „przewozu”,
- c) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) przypadki, w których dokonywane jest zgłoszenie obejmujące więcej niż jedną przesyłkę, uwzględniając stopień obciążenia administracyjnego, skuteczność monitorowania przewozu towarów oraz ryzyko powstania uszczupień w zakresie podatku od towarów i usług lub podatku akcyzowego;”;

11) w art. 10 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Przepisu ust. 4 nie stosuje się do kierującego, o którym mowa w art. 2 pkt 2 lit. b.”;

12) w art. 12 w ust. 1 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) Główny Inspektor Farmaceutyczny w zakresie niezbędnym dla realizacji jego ustawowych zadań.”;

13) po art. 12 dodaje się art. 12a w brzmieniu:

„Art. 12a. 1. Jeżeli w wyniku analizy danych w rejestrze stwierdzono, że przewóz towarów wskazany w zgłoszeniu wiąże się ze zwiększonym ryzykiem, odpowiednio podmiot wysyłający, podmiot odbierający lub przewoźnik otrzymują wezwanie przesłane wraz z numerem referencyjnym albo potwierdzeniem aktualizacji danych w rejestrze.

2. Odpowiednio podmiot wysyłający i podmiot odbierający są obowiązani przekazać przewoźnikowi treść wezwania wraz z numerem referencyjnym albo potwierdzeniem aktualizacji danych w rejestrze.

3. W przypadku przewozu towarów po drodze publicznej przewoźnik jest obowiązany przedstawić środek transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a, w dacie zakończenia przewozu towaru, w miejscu dostarczenia towaru lub w oddziale celnym urzędu celno-skarbowego zlokalizowanym najbliżej miejsca zakończenia przewozu na terytorium kraju w celu przeprowadzenia kontroli.

4. W przypadku przewozu towarów po krajowej sieci kolejowej przewoźnik jest obowiązany przedstawić środek transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. b, w dacie zakończenia przewozu towaru, w miejscu wskazanym w zgłoszeniu w celu przeprowadzenia kontroli.

5. Przewoźnik powiadamia telefonicznie organ Krajowej Administracji Skarbowej wskazany w wezwaniu o planowanym dostarczeniu towaru w miejscu, o którym mowa odpowiednio w ust. 3 i 4.”;

14) w art. 13:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku kontroli przewozu produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobów medycznych, objętych obowiązkiem, o którym mowa w art. 37av ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne, wymagających szczególnych warunków przechowywania, można skierować je w celu dokonania oględzin do hurtowni farmaceutycznej prowadzonej przez przedsiębiorcę, z którym Główny Inspektor

Farmaceutyczny zawarł umowę, o której mowa w art. 37ay ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne.”,

- b) w ust. 6 wyraz „drogowego” zastępuje się wyrazem „przewozu”,
- c) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. W przypadku, o którym mowa w art. 12a ust. 4, kontrolę przeprowadza się w miejscu wskazanym w zgłoszeniu, uwzględniając specyfikę przewozów kolejowych w oparciu o rozkład jazdy pociągów, jeżeli zapewnione są wymogi bezpieczeństwa przeprowadzenia kontroli.”;

15) w art. 14 wyrazy „art. 16 ust. 1” zastępuje się wyrazami „art. 16 ust. 1 i 1a”;

16) w art. 15:

- a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku nałożenia zamknięć urzędowych przewoźnik jest obowiązany przedstawić środek transportu organowi Krajowej Administracji Skarbowej wskazanemu w protokole kontroli, w dacie zakończenia przewozu towaru, w miejscu dostarczenia towaru lub miejscu zakończenia przewozu na terytorium kraju w celu usunięcia tych zamknięć. Przewoźnik powiadamia telefonicznie organ Krajowej Administracji Skarbowej wskazany w protokole kontroli właściwy do usunięcia zamknięć urzędowych o dostarczeniu towaru do miejsca dostarczenia towaru lub miejsca zakończenia przewozu na terytorium kraju.”,

- b) w ust. 9 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) w formie gotówkowej podlega zwrotowi na rachunek bankowy przewoźnika wskazany przez przewoźnika albo kierującego,”;

17) w art. 16:

- a) w ust. 1 część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– towar albo środek transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a, wraz z towarem, może zostać zatrzymany.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Jeżeli w trakcie kontroli przewozu produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobów medycznych, objętych obowiązkiem, o którym mowa w art. 37av ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne, ujawniono, że przewóz towarów jest dokonywany:

- 1) bez dokonania Głównemu Inspektorowi Farmaceutycznemu zgłoszenia, o którym mowa w art. 37av ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne,
- 2) przed upływem terminu na zgłoszenie sprzeciwu, określonego w art. 37av ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne,
- 3) wbrew sprzeciwowi, o którym mowa w art. 37av ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne

– towar zatrzymuje się.

1b. W przypadku przewozu towarów po krajowej sieci kolejowej towar może zostać zatrzymany w miejscu dostarczenia towaru na terytorium kraju.”,

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zatrzymany towar albo środek transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a, wraz z towarem, jest kierowany albo usuwany do najbliższego wyznaczonego miejsca, które spełnia warunki przechowywania towarów będących przedmiotem przewozu.”,

d) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku zatrzymania, o którym mowa w ust. 1a, towar albo środek transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a, wraz z towarem, jest kierowany do hurtowni farmaceutycznej prowadzonej przez przedsiębiorcę, z którym Główny Inspektor Farmaceutyczny zawarł umowę, o której mowa w art. 37ay ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne.”,

e) dodaje się ust. 7 i 8 w brzmieniu:

„7. W przypadku, o którym mowa w ust. 1a, kontrolujący przekazuje dokumenty z przeprowadzonej kontroli przewozu towarów Głównemu Inspektorowi Farmaceutycznemu.

8. Do przechowywania i strzeżenia zatrzymanych produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobów

medycznych, objętych obowiązkiem, o którym mowa w art. 37av ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne, oraz ich przepadku, sprzedaży albo zniszczenia stosuje się przepisy rozdziału 2c tej ustawy.”;

18) po art. 16 dodaje się art. 16a w brzmieniu:

„Art. 16a. 1. Jeżeli uprawnienie do zatrzymania środka transportu wraz z towarem lub usunięcia, o którym mowa w art. 16 ust. 2, zbiega się z uprawnieniem do zatrzymania lub usunięcia środka transportu wraz z towarem określonym w przepisach innych ustaw, w pierwszej kolejności stosuje się przepisy ustawy.

2. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości związanych z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych, mającym wpływ na bezpieczeństwo tego przewozu, w pierwszej kolejności stosuje się art. 102 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1834, 1948 i 1954).

3. Przepisu ust. 1 i 2 nie stosuje się w przypadku, o którym mowa w art. 217, art. 228 oraz art. 308 § 1 i 2 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1904 i 2405).”;

19) w art. 17 dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:

„5. W zakresie nieuregulowanym w ustawie do opłat stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2017 r. poz. 201, z późn. zm.²⁾).

6. W przypadku produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobów medycznych, objętych obowiązkiem, o którym mowa w art. 37av ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne, w zakresie opłat za ich przechowywanie i strzeżenie stosuje się przepisy rozdziału 2c tej ustawy.”;

20) art. 19 otrzymuje brzmienie:

„Art. 19. Dyrektor izby administracji skarbowej może powierzyć usuwanie towarów lub środka transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a, wraz z towarem, lub prowadzenie wyznaczonego miejsca innym podmiotom.”;

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 648, 768, 935, 1428, 1537, 2169 i 2491.

21) w art. 20:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Opłatę za usunięcie, strzeżenie i przechowywanie środka transportu lub towarów w wyznaczonym miejscu uiszcza się na rzecz dyrektora izby administracji skarbowej, o którym mowa w art. 17 ust. 3.”,

b) w ust. 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) towar:

a) za usunięcie – 1508 zł,

b) za każdą dobę przechowywania i strzeżenia – 4 zł za 1 m³ albo 0,80 zł za 1 m² powierzchni magazynowej.”,

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Minister właściwy do spraw finansów publicznych, w terminie do dnia 1 grudnia danego roku, ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” maksymalne stawki opłat, o których mowa w ust. 3, z uwzględnieniem zasady określonej w ust. 4, obowiązujące w następnym roku kalendarzowym, zaokrąglając opłaty, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i pkt 2 lit. a, w górę do pełnych złotych, a opłaty, o których mowa w ust. 3 pkt 2 lit. b, w górę do pełnych dziesiątek groszy.”;

22) po art. 20 dodaje się art. 20a w brzmieniu:

„Art. 20a. Do usuwania środka transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a, wraz z towarem, przez funkcjonariuszy i inspektorów, o których mowa w art. 13 ust. 4, w zakresie nieuregulowanym ustawą, stosuje się odpowiednio zasady i warunki określone w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”;

23) w art. 21:

a) w ust. 1 wyraz „netto” zastępuje się wyrazem „brutto”,

b) w ust. 2 wyraz „netto” zastępuje się wyrazem „brutto”,

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku niewykonania obowiązku określonego w art. 12a ust. 2, odpowiednio na podmiot wysyłający albo podmiot odbierający nakłada się karę pieniężną w wysokości 20 000 zł.”,

d) w ust. 3 wyrazy „o której mowa w ust. 1 albo 2” zastępuje się wyrazami „o której mowa w ust. 1–2a”;

24) w art. 22:

a) w ust. 1 w pkt 2 dodaje się przecinek i pkt 3 w brzmieniu:

„3) niewykonania obowiązku, o którym mowa w art. 12a ust. 3 i 4 oraz art. 15 ust. 3”,

b) w ust. 2 wyrazy „5000 zł” zastępuje się wyrazami „10 000 zł”;

25) po art. 22 dodaje się art. 22a w brzmieniu:

„Art. 22a. 1. W przypadku niedostarczenia zgłoszonego towaru do miejsca dostarczenia towaru albo miejsca zakończenia przewozu na terytorium kraju, na przewoźnika nakłada się karę pieniężną w wysokości 100 000 zł, o ile nie ustalono podmiotu, który nabył lub posiada te towary, lub nie ustalono miejsca zakończenia przewozu na terytorium kraju.

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

26) art. 25 otrzymuje brzmienie:

„Art. 25. Jeżeli nie można ustalić wartości brutto 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.”;

27) w art. 26:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Karę pieniężną nakłada się w drodze decyzji.”,

b) w ust. 4 wyraz „określi” zastępuje się wyrazami „może określić”;

28) w art. 28 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kara pieniężna nie może być nałożona, jeżeli od dnia niedopełnienia obowiązku upłynęło 5 lat.”;

29) art. 30 otrzymuje brzmienie:

„Art. 30. 1. W przypadku stwierdzenia w trakcie postępowania podatkowego, kontroli podatkowej albo kontroli celno-skarbowej, o której mowa w art. 54 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. poz. 1947, z późn. zm.³⁾), prowadzonych wobec podmiotu kontrolowanego lub strony

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 2255 oraz z 2017 r. poz. 88, 244, 379, 708, 768, 1086, 1321, 2409 i 2491 oraz z 2018 r. poz. ...

postępowania, naruszeń podlegających zgodnie z ustawą karze pieniężnej, organem właściwym do wymierzenia kary pieniężnej jest naczelnik urzędu celno-skarbowego właściwy ze względu na siedzibę organu, który ujawnił naruszenie.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, gdy naruszenia dotyczą podmiotów, które mają siedzibę na terytorium państwa członkowskiego albo państwa trzeciego, albo nie można ustalić właściwości miejscowej naczelnika urzędu celno-skarbowego do nałożenia kary pieniężnej, organem właściwym do nałożenia kary pieniężnej jest wyznaczony naczelnik urzędu celno-skarbowego.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 2, organ Krajowej Administracji Skarbowej, który ujawnił naruszenie, przekazuje dokumenty związane z ujawnionym naruszeniem naczelnikowi urzędu celno-skarbowego właściwemu do nałożenia kary pieniężnej.

4. Jeżeli w przypadku, o którym mowa w ust. 1, ustalono, że nie doszło do uszczuplenia podatku od towarów i usług lub podatku akcyzowego, nie wszczyna się postępowania w sprawie o nałożenie kary pieniężnej. Przepisu ust. 3 nie stosuje się.

5. Przepisu ust. 4 nie stosuje się do przewoźników.

6. Minister właściwy do spraw finansów publicznych wyznaczy, w drodze rozporządzenia, naczelnika urzędu celno-skarbowego do nałożenia kary pieniężnej, w przypadkach, o których mowa w ust. 2, uwzględniając przygotowanie organizacyjne tego organu do prowadzenia postępowań w sprawach o nałożenie kary pieniężnej.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222) w art. 18 po ust. 2 dodaje się ust. 2a–2k w brzmieniu:

„2a. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie niezbędnym do realizacji ustawowych zadań, o których mowa w ust. 2 pkt 8 i 8a oraz art. 20 pkt 12, może gromadzić i przetwarzać dane dotyczące pojazdów oraz użytkowników dróg publicznych, w tym dane osobowe w rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 922), także bez wiedzy osoby, której dane dotyczą.

2b. Dane osobowe, o których mowa w ust. 2a, gromadzone:

- 1) w celu realizacji zadań, o których mowa w ust. 2 pkt 8, obejmują:
 - a) dane korzystającego z autostrady płatnej:
 - imię i nazwisko,
 - numer PESEL,

- rodzaj, serię i numer dokumentu tożsamości,
 - adres miejsca zamieszkania albo adres do korespondencji,
 - b) obrazy pojazdów, w tym zawierające wizerunek kierującego pojazdem,
 - c) numer rejestracyjny pojazdu;
- 2) w celu realizacji zadań, o których mowa w ust. 2 pkt 8a, obejmują:
- a) dane korzystającego z drogi krajowej:
 - imię i nazwisko,
 - numer identyfikacji podatkowej,
 - rodzaj, serię i numer dokumentu tożsamości,
 - adres miejsca zamieszkania albo adres do korespondencji,
 - b) obrazy pojazdów, w tym zawierające wizerunek kierującego pojazdem,
 - c) numer rejestracyjny pojazdu,
 - d) dane identyfikacyjne urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3 lub art. 16l ust. 1,
 - e) dane umożliwiające określenie miejsca i czasu przemieszczania się pojazdu na sieci dróg krajowych;
- 3) w celu realizacji zadań, o których mowa w art. 20 pkt 12, obejmują:
- a) obrazy pojazdów, w tym zawierające wizerunek kierującego pojazdem,
 - b) numer rejestracyjny pojazdu,
 - c) dane umożliwiające określenie miejsca i czasu przemieszczania się pojazdu na sieci dróg.

2c. Dane osobowe, o których mowa w ust. 2a, przechowuje się przez okres nie dłuższy niż 12 miesięcy, licząc od daty ich uzyskania, chyba że dłuższe przechowywanie jest niezbędne dla zapewnienia prawidłowego wnoszenia opłat elektronicznych przez użytkowników dróg oraz ich rozliczania albo przed upływem tego terminu zostanie wszczęte postępowanie administracyjne, sądowe lub egzekucyjne, lecz nie dłużej niż do prawomocnego zakończenia postępowań. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad dokonuje weryfikacji tych danych, nie rzadziej niż raz na 3 miesiące, usuwając zbędne dane.

2d. Do danych, o których mowa w ust. 2a, nie stosuje się przepisu art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych.

2e. Jeżeli przepisy odrębne nie stanowią inaczej, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad lub osoba przez niego upoważniona, na podstawie pisemnego wniosku, udostępnia nieodpłatnie dane, o których mowa w ust. 2a:

- 1) Policji,
- 2) Inspekcji Transportu Drogowego,
- 3) Żandarmerii Wojskowej,
- 4) Straży Granicznej,
- 5) Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego,
- 6) Agencji Wywiadu,
- 7) Centralnemu Biuru Antykorupcyjnemu,
- 8) Służbie Kontrwywiadu Wojskowego,
- 9) Służbie Wywiadu Wojskowego,
- 10) prokuratorowi,
- 11) sądom,
- 12) Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej, dyrektorowi izby administracji skarbowej, naczelnikowi urzędu celno-skarbowego

– w zakresie niezbędnym do realizacji ich ustawowych zadań.

2f. Wniosek, o którym mowa w ust. 2e, zawiera:

- 1) oznaczenie sprawy;
- 2) okoliczności, z których wynika konieczność pozyskania żądanych danych;
- 3) dane podlegające udostępnieniu.

2g. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może wyrazić zgodę na udostępnienie za pomocą środków komunikacji elektronicznej danych, o których mowa w ust. 2a, podmiotom, o których mowa w ust. 2e pkt 1–4 i 6–12, bez konieczności składania pisemnych wniosków, jeżeli jest to uzasadnione rodzajem lub zakresem wykonywanych zadań.

2h. Udostępnianie danych, o których mowa w ust. 2a, w sposób określony w ust. 2g, następuje po złożeniu przez podmioty, o których mowa w ust. 2e pkt 1–4 i 6–12, wniosku zawierającego:

- 1) określenie zakresu danych podlegających udostępnieniu;
- 2) określenie osób uprawnionych do przetwarzania danych, o których mowa w pkt 1;

- 3) oświadczenie, że podmioty te posiadają:
 - a) urządzenia umożliwiające odnotowanie w systemie, kto, kiedy, w jakim celu oraz jakie dane uzyskał, oraz
 - b) zabezpieczenie techniczne i organizacyjne uniemożliwiające wykorzystanie danych niezgodnie z celem ich uzyskania.

2i. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad udostępnia Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego dane, o których mowa w ust. 2a, w sposób, o którym mowa w ust. 2g, jeżeli jednostka organizacyjna Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego będąca odbiorcą danych złoży oświadczenie, o którym mowa w ust. 2h pkt 3.

2j. Podmioty, o których mowa w ust. 2e, dokonują weryfikacji danych, o których mowa w ust. 2a, uzyskanych zgodnie z ust. 2e i 2g, pod względem ich niezbędności dla realizacji ustawowych zadań danego podmiotu, nie rzadziej niż co 3 miesiące od dnia ich uzyskania, usuwając zbędne dane.

2k. Przepisy ust. 2a–2j stosuje się odpowiednio do podmiotów, o których mowa w art. 13hb ust. 3 i art. 13hd ust. 1.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2017 r. poz. 2067 i 2405) w art. 1 w ust. 4 skreśla się wyraz „drogowego”.

Art. 4. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 1713, z późn. zm.⁴⁾) w art. 96 w § 1ab skreśla się wyraz „drogowego”.

Art. 5. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1907, 1935 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 708 i 1214) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 50 w pkt 4 skreśla się wyraz „drogowego”;
- 2) w art. 51:
 - a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Czynności związane z realizacją zadań określonych w art. 50 pkt 1 i 4 w zakresie określonym w art. 68–75 wykonują inspektorzy Inspekcji, zwani dalej „inspektorami”.”,

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1948 oraz z 2017 r. poz. 708, 962, 966, 1477, 1543, 2400 i 2405.

b) w ust. 6:

– w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) określonych w art. 50 pkt 2–4,”

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wojewódzki inspektor – w pozostałych sprawach oraz w sprawach określonych w art. 50 pkt 4.”;

3) po art. 55 dodaje się art. 55a w brzmieniu:

„Art. 55a. 1. W zakresie zadań, o których mowa w art. 50, Inspekcja Transportu Drogowego może przetwarzać dane osobowe, w tym dane dotyczące skazań, orzeczeń o ukaraniu i mandatów karnych, a także innych orzeczeń wydanych w postępowaniu sądowym lub administracyjnym, bez wiedzy i zgody osoby, której te dane dotyczą.

2. W zakresie zadań, o których mowa w art. 50, Inspekcja Transportu Drogowego może nieodpłatnie uzyskiwać dane ze zbiorów danych, w tym zbiorów danych osobowych, prowadzonych przez organy władzy publicznej oraz państwowe lub samorządowe jednostki organizacyjne.

3. Jeżeli przepisy odrębnych ustaw nie stanowią inaczej, administratorzy zbiorów danych, o których mowa w ust. 2, udostępniają Inspekcji Transportu Drogowego przetwarzane w nich dane na podstawie pisemnego wniosku Głównego Inspektora Transportu Drogowego, wojewódzkiego inspektora lub osoby przez niego upoważnionej.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 3, zawiera:

- 1) oznaczenie sprawy;
- 2) określenie zbioru danych, z którego te dane mają zostać udostępnione;
- 3) wskazanie danych podlegających udostępnieniu.

5. Administratorzy zbiorów danych, o których mowa w ust. 2, mogą zawierać z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego lub wojewódzkim inspektorem pisemną umowę o udostępnianiu jednostkom organizacyjnym Inspekcji Transportu Drogowego informacji zgromadzonych w zbiorach w drodze teletransmisji bez konieczności składania każdorazowo pisemnych wniosków o udostępnienie danych, jeżeli jednostki te spełniają łącznie następujące warunki:

- 1) posiadają urządzenia umożliwiające odnotowanie w systemie, kto, kiedy, w jakim celu oraz jakie dane uzyskał;

- 2) posiadają zabezpieczenia techniczne i organizacyjne uniemożliwiające wykorzystanie danych niezgodnie z celem ich uzyskania;
- 3) specyfika lub zakres wykonywanych przez nie zadań uzasadnia takie udostępnienie.

6. Przepisy ust. 2–5 stosuje się odpowiednio do danych osobowych i innych informacji uzyskiwanych w wyniku wykonywania czynności operacyjno-rozpoznawczych przez uprawnione do tego organy, służby i instytucje państwowe.

7. Podmioty, o których mowa w ust. 6, mogą odmówić przekazania Inspekcji Transportu Drogowego informacji lub ograniczyć ich zakres, jeżeli mogłoby to uniemożliwić wykonywanie ich ustawowych zadań lub spowodować ujawnienie danych o osobie niebędącej ich funkcjonariuszem i udzielającej pomocy tym podmiotom.

8. Inspekcja Transportu Drogowego przetwarza dane osobowe przez okres, w którym są one niezbędne do realizacji jej ustawowych zadań. Inspekcja Transportu Drogowego dokonuje, nie rzadziej niż co 5 lat, weryfikacji potrzeby dalszego przetwarzania tych danych, usuwając zbędne dane.”;

- 4) w art. 82i w ust. 1 w pkt 2 wyrazy „dyrektorzy izb celnych” zastępuje się wyrazami „naczelnicy urzędów celno-skarbowych”;
- 5) w art. 82j w ust. 3 wyrazy „dyrektorom izb celnych” zastępuje się wyrazami „naczelnikom urzędów celno-skarbowych”.

Art. 6. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 2211) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 36z:
 - a) w ust. 2 w pkt 1 wyrazy „o którym mowa w art. 78a ust. 14” zastępuje się wyrazami „o którym mowa w art. 37av ust. 14”,
 - b) w ust. 7 wyrazy „o którym mowa w art. 78a ust. 14” zastępuje się wyrazami „o którym mowa w art. 37av ust. 14”;
- 2) w art. 37at dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Na wezwanie organu zezwalającego i w terminie przez niego wyznaczonym przedsiębiorca jest obowiązany przekazać dokumentację związaną z prowadzoną działalnością. Termin ustala się uwzględniając charakter dowodu, przy czym nie może on być krótszy niż 3 dni.”;

3) po rozdziale 2b dodaje się rozdział 2c w brzmieniu:

„Rozdział 2c

Monitorowanie przewozu produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobów medycznych zagrożonych brakiem dostępności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

Art. 37av. 1. Przedsiębiorca zgłasza Głównemu Inspektorowi Farmaceutycznemu zamiar:

- 1) wywozu poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub
 - 2) zbycia podmiotowi prowadzącemu działalność poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej
- produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobów medycznych, zawartych w wykazie, o którym mowa w ust. 14.

2. Zgłoszenie zamiaru, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) nazwę (firmę) i adres albo siedzibę przedsiębiorcy;
- 2) numer wydanego zezwolenia albo pozwolenia uprawniającego do obrotu produktami leczniczymi;
- 3) numer NIP i REGON;
- 4) dane identyfikujące odpowiednio produkt leczniczy, środek spożywczy specjalnego przeznaczenia żywieniowego, wyrób medyczny, jeżeli dotyczy:
 - a) kod identyfikacyjny EAN lub inny kod odpowiadający kodowi EAN,
 - b) numer serii,
 - c) datę ważności,
 - d) nazwę podmiotu odpowiedzialnego, podmiotu uprawnionego do importu równoległego, nazwę wytwórcy wyrobów medycznych, jego autoryzowanego przedstawiciela, dystrybutora albo importera, albo nazwę podmiotu działającego na rynku spożywczym;
- 5) ilość produktu leczniczego, środka spożywczego specjalnego przeznaczenia żywieniowego oraz wyrobu medycznego podlegającego wywozowi lub zbyciu.

3. Główny Inspektor Farmaceutyczny może wnieść, w drodze decyzji, sprzeciw wobec zamiaru wywozu lub zbycia, o których mowa w ust. 1, w terminie 30 dni od dnia zgłoszenia zamiaru wywozu lub zbycia, biorąc pod uwagę:

- 1) zagrożenie brakiem dostępności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobów medycznych, zawartych w wykazie, o którym mowa w ust. 14;
- 2) znaczenie danego produktu leczniczego, środka spożywczego specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobu medycznego zawartych w wykazie, o którym mowa w ust. 14, dla zdrowia publicznego.

4. Decyzji w sprawie wniesienia sprzeciwu nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

5. Sprzeciw lub uchylenie sprzeciwu podlega publikacji w Biuletynie Informacji Publicznej Głównego Inspektora Farmaceutycznego, a informacja w tym zakresie jest przekazywana Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej oraz właściwym organom celnym. Z chwilą publikacji sprzeciwu lub uchylenia sprzeciwu uznaje się go za skutecznie doręczony.

6. W przypadku wezwania do uzupełnienia zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, bieg terminu na wniesienie sprzeciwu ulega zawieszeniu.

7. Od sprzeciwu, o którym mowa w ust. 3, strona może złożyć wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy. Wniosek wraz z uzasadnieniem składa się do Głównego Inspektora Farmaceutycznego w terminie 7 dni od dnia publikacji sprzeciwu.

8. Informację o wniesieniu sprzeciwu oraz informację o wyniku ponownego rozpoznania sprawy Główny Inspektor Farmaceutyczny zamieszcza w Zintegrowanym Systemie Monitorowania Obrotu Produktami Leczniczymi.

9. Niewniesienie sprzeciwu w terminie, o którym mowa w ust. 3, oznacza możliwość dokonania w terminie 30 dni od dnia jego upływu wywozu lub zbycia poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej produktu leczniczego, środka spożywczego specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobu medycznego.

10. Przedsiębiorca dokonujący wywozu poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobów medycznych, zawartych w wykazie, o którym mowa w ust. 14, w imieniu innego przedsiębiorcy, nie zgłasza zamiaru wywozu, o którym

mowa w ust. 1 pkt 1, jeżeli zamiar wywozu został zgłoszony przez przedsiębiorcę, w imieniu którego dokonuje wywozu, pod warunkiem niezgłoszenia przez Głównego Inspektora Farmaceutycznego sprzeciwu na dokonanie wywozu.

11. O dokonaniu wywozu lub zbycia, o których mowa w ust. 9, przedsiębiorca informuje Głównego Inspektora Farmaceutycznego w terminie 7 dni od dnia dokonania wywozu lub zbycia poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

12. W przypadku wniesienia sprzeciwu przedsiębiorca jest obowiązany do sprzedaży produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobów medycznych wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w ilości określonej w zgłoszeniu zamiaru wywozu lub zbycia podmiotowi prowadzącemu działalność na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w celu realizacji świadczeń opieki zdrowotnej na tym terytorium.

13. Po upływie 30 dni od dnia otrzymania sprzeciwu przedsiębiorca może ponownie zgłosić zamiar, o którym mowa w ust. 1.

14. Minister właściwy do spraw zdrowia, na podstawie informacji przekazywanych przez Głównego Inspektora Farmaceutycznego, gromadzonych w Zintegrowanym Systemie Monitorowania Obrotu Produktami Leczniczymi lub innych informacji dotyczących dostępności do produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobów medycznych, uwzględniając dynamikę obrotu, ogłasza co najmniej raz na 2 miesiące, w drodze obwieszczenia, wykaz produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego oraz wyrobów medycznych zagrożonych brakiem dostępności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

15. Obwieszczenie określone w ust. 14 jest ogłaszane w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw zdrowia.

16. Przedsiębiorca dokonujący zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany przekazać kopię zgłoszenia, o którym mowa w ust. 2, przewoźnikowi, o którym mowa w art. 2 pkt 8 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów (Dz. U. poz. 708 oraz z 2018 r. poz. ...). Kierujący, o którym mowa w art. 2 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów, jest obowiązany okazać kopię zgłoszenia w trakcie kontroli, o której mowa w art. 13 tej ustawy.

17. Do postępowania prowadzonego w zakresie wydania sprzeciwu, o którym mowa w ust. 3, nie stosuje się art. 10, przepisów działu II rozdział 2 i 5 oraz art. 98 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Art. 37aw. Czynność prawna polegająca na zbyciu produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobów medycznych, określonych w obwieszczeniu, o którym mowa w art. 37av ust. 14, z naruszeniem przepisu art. 37av ust. 1 jest nieważna.

Art. 37ax. Wywóz poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobów medycznych, określonych w obwieszczeniu, o którym mowa w art. 37av ust. 14, wymaga zgłoszenia, o którym mowa w art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów.

Art. 37ay. 1. Główny Inspektor Farmaceutyczny zawiera umowę o strzeżenie i przechowywanie towarów zatrzymanych zgodnie z art. 16 ust. 1a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów oraz dla celów dokonywania oględzin towaru, o których mowa w art. 13 ust. 2a tej ustawy, z przedsiębiorcą prowadzącym działalność polegającą na prowadzeniu hurtowni farmaceutycznej.

2. Umowa, o której mowa w ust. 1, może przewidywać zlecenie strzeżenia i przechowywania towarów zatrzymanych zgodnie z art. 16 ust. 1a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów podwykonawcom, pod warunkiem uzyskania uprzedniej zgody Głównego Inspektora Farmaceutycznego wyrażonej na piśmie.

Art. 37az. 1. Za strzeżenie i przechowywanie towarów zatrzymanych zgodnie z art. 16 ust. 1a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów pobiera się opłaty.

2. Za opłaty odpowiada podmiot wysyłający w rozumieniu ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów.

Art. 37aza. 1. Główny Inspektor Farmaceutyczny ustala, w drodze postanowienia, wysokość opłaty za strzeżenie i przechowywanie towarów zatrzymanych zgodnie z art. 16 ust. 1a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów oraz termin i sposób ich uiszczenia.

2. Na postanowienie, o którym mowa w ust. 1, służy zażalenie.

3. Opłata, o której mowa w ust. 1, stanowi dochód budżetu państwa.

Art. 37azb. Egzekucja należności pieniężnych, o których mowa w art. 37az, następuje w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Art. 37azc. 1. Maksymalna wysokość stawki kwotowej opłat, o których mowa w art. 37az, za każdą dobę strzeżenia i przechowywania, wynosi 150 zł za miejsce paletowe w powierzchni magazynowej.

2. Maksymalna stawka kwotowa opłat, o której mowa w ust. 1, obowiązująca w danym roku kalendarzowym, ulega zmianie w stopniu odpowiadającym aktualnym cenom rynkowym usług w zakresie strzeżenia i przechowywania produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobów medycznych, ustalonym przez ministra właściwego do spraw zdrowia na podstawie dostępnych danych rynkowych o kosztach świadczenia usług przechowania przez przedsiębiorców prowadzących działalność polegającą na prowadzeniu hurtowni farmaceutycznych.

3. Minister właściwy do spraw zdrowia ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” maksymalną stawkę kwotową opłat, o której mowa w ust. 1, z uwzględnieniem zasady określonej w ust. 2, obowiązującą w następnym roku kalendarzowym, zaokrąglając ją w górę do pełnych złotych, w terminie do dnia 1 grudnia danego roku.

Art. 37azd. 1. W przypadkach, o których mowa w art. 16 ust. 1a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów, sąd, na wniosek Głównego Inspektora Farmaceutycznego, orzeka:

- 1) przepadek towarów zatrzymanych – jeżeli Główny Inspektor Farmaceutyczny stwierdził na podstawie dokumentów przedstawionych przez podmiot wysyłający w rozumieniu ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów, a w przypadku powzięcia wątpliwości – także na podstawie przeprowadzenia dodatkowego sprawdzenia, że towary te były transportowane i przechowywane zgodnie z wymaganiami Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej lub Dobrej Praktyki Wytwarzania;
- 2) przepadek i zniszczenie towarów zatrzymanych, jeżeli:
 - a) Główny Inspektor Farmaceutyczny stwierdził na podstawie dokumentów przedstawionych przez podmiot wysyłający w rozumieniu ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów, a w przypadku

powzięcia wątpliwości – także na podstawie przeprowadzenia dodatkowego sprawdzenia, że zatrzymane towary były transportowane i przechowywane niezgodnie z wymaganiami Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej lub Dobrej Praktyki Wytwarzania,

- b) nie jest możliwe stwierdzenie przez Głównego Inspektora Farmaceutycznego na podstawie dokumentów przedstawionych przez podmiot wysyłający w rozumieniu ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów, a w przypadku powzięcia wątpliwości – także na podstawie dodatkowego sprawdzenia, że towary były transportowane i przechowywane zgodnie z wymaganiami Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej lub Dobrej Praktyki Wytwarzania.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, podlega rozpoznaniu bezzwłocznie, nie później jednak niż w terminie tygodnia od dnia jego wpływu do sądu. W przypadku skierowania wniosku do rozpatrzenia na rozprawie, należy ją wyznaczyć tak, aby rozprawa mogła odbyć się w terminie miesięcznym od dnia wpływu wniosku.

3. Koszty zniszczenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, ponosi podmiot wysyłający, w rozumieniu ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów.

4. Koszty zniszczenia ustala, w drodze postanowienia, naczelnik urzędu skarbowego w wysokości odpowiadającej rzeczywistym wydatkom poniesionym na to zniszczenie. Przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2017 r. poz. 201, z późn. zm.⁵⁾) stosuje się odpowiednio.

5. Do spraw o przepadek towaru przepisy art. 610¹–610⁴ ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 1822, z późn. zm.⁶⁾) stosuje się odpowiednio.

Art. 37aze. 1. Główny Inspektor Farmaceutyczny niezwłocznie przekazuje prawomocne orzeczenie, o którym mowa w art. 37azd ust. 1, naczelnikowi urzędu skarbowego właściwemu według miejsca przechowywania zatrzymanego towaru – do wykonania.

⁵⁾ Patrz odnośnik nr 2.

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1823, 1860, 1948, 2138, 2199, 2260 i 2261 oraz z 2017 r. poz. 67, 85, 187, 768, 933, 1133, 1136, 1452, 1475, 1596, 1727, 1883, 2180, 2245 i 2491.

2. W przypadkach, o których mowa w art. 37azd ust. 1 pkt 1, naczelnik urzędu skarbowego sprzedaje towary, których termin przydatności albo data ważności nie upłynęły, na rzecz podmiotów uprawnionych do prowadzenia obrotu tymi towarami, z zastrzeżeniem, że nabywcą nie może być ostatni właściciel tych towarów przed orzeczeniem ich przepadku.

3. Do chwili przekazania nabywcy towarów sprzedanych zgodnie z ust. 2, są one przechowywane z uwzględnieniem Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej.

4. Sprzedaż towarów w przypadkach, o których mowa w art. 37azd ust. 1 pkt 1, przez naczelnika urzędu skarbowego nie stanowi obrotu hurtowego.

Art. 37azf. Do zniszczenia produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego i wyrobów medycznych stosuje się odpowiednio przepisy wydane na podstawie art. 179a § 2 ustawy z dnia 10 września 1999 r. – Kodeks karny skarbowy (Dz. U. z 2017 r. poz. 2226).”;

- 4) w art. 42 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje lit. c w brzmieniu:
„c) aktualnej pełnej listy środków transportu, wraz z numerami rejestracyjnymi, wykorzystywanych w zakresie działalności objętej zezwoleniem, z tym że w przypadku rozpoczęcia działalności po uzyskaniu zezwolenia przekazanie listy powinno nastąpić niezwłocznie po dokonaniu pierwszej transakcji nie później niż po upływie 4 miesięcy od uzyskania zezwolenia;”;
- 5) w art. 72 w ust. 8 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
„4) sprzedaż przez naczelników urzędów skarbowych towarów w przypadkach, o których mowa w art. 37azd ust. 1 pkt 1.”;
- 6) w art. 72a w ust. 4:
 - a) wyrazy „o którym mowa w art. 78a ust. 3” zastępuje się wyrazami „o którym mowa w art. 37av ust. 3”,
 - b) wyrazy „o którym mowa w art. 78a ust. 2” zastępuje się wyrazami „o którym mowa w art. 37av ust. 2”;
- 7) w art. 78 w ust. 1:
 - a) w pkt 6c wyrazy „o którym mowa w art. 78a” zastępuje się wyrazami „o którym mowa w art. 37av”,

- b) w pkt 14 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 15 w brzmieniu:
„15) przekazywanie Głównemu Inspektorowi Farmaceutycznemu pełnej aktualnej listy środków transportu, wraz z numerami rejestracyjnymi, wykorzystywanych w zakresie działalności objętej zezwoleniem, z tym że w przypadku rozpoczęcia działalności po uzyskaniu zezwolenia przekazanie listy powinno nastąpić niezwłocznie po dokonaniu pierwszej transakcji nie później niż po upływie 4 miesięcy od uzyskania zezwolenia.”;
- 8) uchyla się art. 78a;
- 9) w art. 81 w ust. 1 w pkt 2:
- a) we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „wbrew przepisom art. 78a” zastępuje się wyrazami „wbrew przepisom art. 37av”;
- b) w lit. b wyrazy „określonego w art. 78a ust. 3” zastępuje się wyrazami „określonego w art. 37av ust. 3”;
- 10) w art. 108 w ust. 4 w pkt 8 wyrazy „o którym mowa w art. 78a ust. 3” zastępuje się wyrazami „o którym mowa w art. 37av ust. 3”;
- 11) w art. 115 w ust. 1 w pkt 12 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 13–15 w brzmieniu:
„13) współpracuje i dokonuje wymiany informacji z organami, o których mowa w art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów, w zakresie wynikającym z tej ustawy;
- 14) podejmuje działania w związku z zatrzymaniem towaru, o którym mowa w art. 16 ust. 1a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów;
- 15) jest organem właściwym w zakresie składania wniosków o orzeczenie przepadku towarów zatrzymanych zgodnie z art. 16 ust. 1a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów.”;
- 12) w art. 127b:
- a) w ust. 1:
- we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „który wbrew przepisom art. 78a” zastępuje się wyrazami „który wbrew przepisom art. 37av”;
 - w pkt 1 w lit. b wyrazy „określonego w art. 78a ust. 3” zastępuje się wyrazami „określonego w art. 37av ust. 3”;

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Karze pieniężnej podlega przedsiębiorca, który wbrew przepisom art. 37at ust. 8 nie przekazał na wezwanie organu zezwalającego określonej w wezwaniu dokumentacji.

1b. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1a, wymierza się w wysokości od 10 000 zł do 50 000 zł, uwzględniając okoliczności, zakres oraz uprzednie naruszenie przepisów ustawy.”,

c) w ust. 2 w pkt 1 wyrazy „określonego w art. 78a ust. 3” zastępuje się wyrazami „określonego w art. 37av ust. 3”.

Art. 7. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2017 r. poz. 978 i 2418) w art. 106 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przepisu ust. 1 pkt 4 nie stosuje się do funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej, Policji, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Więziennej, Służby Celno-Skarbowej i Inspekcji Transportu Drogowego oraz do kierujących pojazdami ochotniczych straży pożarnych.”.

Art. 8. W ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. poz. 1947, z późn. zm.⁷⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2:

a) w ust. 1:

– pkt 16a dodany przez art. 36 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. 708) oznacza się jako pkt 16b,

– w pkt 16b skreśla się wyraz „drogowego”,

– po pkt 18 dodaje się pkt 18a w brzmieniu:

„18a) współdziałanie z innymi organami w zakresie ujawniania naruszeń przepisów dotyczących towarów objętych systemem monitorowania przewozu towarów;”,

b) w ust. 2 w pkt 4 wyrazy „ust. 1 pkt 14–16a” zastępuje się wyrazami „ust. 1 pkt 14–16 i 16b”;

⁷⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 2255 oraz z 2017 r. poz. 88, 244, 379, 708, 768, 1086, 1321, 2409 i 2491.

- 2) w art. 62:
 - a) w ust. 5 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) przewozu towarów, o których mowa w art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów,”,
 - b) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Przepis ust. 8 pkt 1–3 i 6 stosuje się do stałych upoważnień, o których mowa w ust. 5.”;
- 3) w art. 67 po ust. 2a dodaje się ust. 2b w brzmieniu:

„2b. Do decyzji, o której mowa w ust. 2a, stosuje się przepisy działu IV Ordynacji podatkowej, z wyjątkiem art. 165 § 2 i art. 200 § 1.”;
- 4) po art. 89 dodaje się art. 89a w brzmieniu:

„Art. 89a. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może określić, w drodze rozporządzenia, dla wybranych towarów sposób pobierania próbek, uwzględniając metody określone w odpowiednich normach dla tych towarów.”.

Art. 9. Do przewozów towarów rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 10. Do postępowań w sprawie nałożenia kar pieniężnych wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy wydaniem decyzji ostatecznej stosuje się art. 30 ust. 4 zdanie pierwsze ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. W przypadku gdy ustalono, że nie doszło do uszczuplenia podatku od towarów i usług lub podatku akcyzowego, postępowania te umarza się.

Art. 11. Do naruszeń obowiązków, o których mowa w art. 5 ust. 4 i art. 6 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, które miały miejsce przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się art. 22 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 12. Do naruszeń obowiązków, o których mowa w art. 5 ust. 1, art. 6 ust. 1 i w przypadku, o którym mowa w art. 21 ust. 2, ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, które miały miejsce przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się art. 21 ust. 1 i 2 oraz art. 25 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 13. Do postępowań w sprawach, o których mowa w art. 78a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 6, w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych przed

dniem wejścia w życie niniejszej ustawy wydaniem prawomocnej decyzji, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 14. Do dnia ogłoszenia wykazu produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego oraz wyrobów medycznych zagrożonych brakiem dostępności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie art. 37av ust. 14 ustawy zmienianej w art. 6, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, do zgłoszeń, o których mowa w art. 37av ust. 1 ustawy zmienianej w art. 6, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się wykaz ogłoszony na podstawie art. 78a ust. 14 ustawy zmienianej w art. 6, w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 15. Przedsiębiorcy prowadzący działalność w zakresie obrotu hurtowego oraz przedsiębiorcy prowadzący działalność w zakresie wytwarzania i importu produktu leczniczego w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie ustawy przekazują Głównemu Inspektorowi Farmaceutycznemu pełne aktualne listy środków transportu wraz z numerami rejestracyjnymi, wykorzystywanych w zakresie działalności objętej zezwoleniem.

Art. 16. 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 3 ust. 11 i art. 9 ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 3 ust. 11 i art. 9 ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 3 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 13 ust. 8 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 13 ust. 8 ustawy zmienianej w art. 1, jednak nie dłużej niż przez 3 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 17. Przez okres 2 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy do przewozów towarów po krajowej sieci kolejowej nie stosuje się przepisu art. 21 ust. 1–2a, art. 22 ust. 1 i 2, art. 22a oraz art. 24 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 18. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 21 lit. c, który wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2018 r.

UZASADNIENIE

1. CEL WYDANIA PROJEKTOWANEJ USTAWY

Projektowana ustawa zmieniająca ustawę o systemie monitorowania przewozu drogowego towarów ma na celu zapewnienie bardziej skutecznego funkcjonowania i lepszego monitorowania przewozu towarów wskazanych w ustawie.

Ustawą z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. 708), zwaną dalej „ustawą”, wprowadzono jeden z elementów systemu monitorowania drogowego przewozu towarów. Mając na uwadze, że pierwotnym założeniem projektodawcy było stworzenie systemu składającego się z dwóch elementów, tj. rejestru (który wszedł w życie 18 kwietnia 2017 r.) oraz geolokalizacji, podjęto prace nad jego uzupełnieniem o przesyłanie danych geolokalizacyjnych. Zgłoszone uwagi wskazywały m.in. na konieczność objęcia system monitorowania także przewozów kolejowych towarów wskazanych w ustawie oraz dodanie nowego towaru, tj. produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobów medycznych, określonych w obwieszczeniu, o którym mowa w art. 78a ust. 14 ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 2211), zwanych dalej „produktami leczniczymi”. W trakcie konsultacji społecznych zgłoszono także uwagi w zakresie wprowadzenia rozwiązań, które wpłyną bezpośrednio na zmniejszenie obciążeń administracyjnych po stronie przedsiębiorców.

W celu ograniczenia możliwości wykorzystania transportu kolejowego do realizacji nielegalnych przewozów „towarów wrażliwych”, tj. wyrobów wymienionych w ustawie, zasadnym jest wprowadzenie rozwiązań minimalizujących zdefiniowane ryzyko. Stąd potrzeba włączenia do systemu monitorowania także przewozów dokonywanych koleją. Porównując tylko dane w zakresie przewozu wyrobów energetycznych (styczeń/maj) w latach 2016 i 2017, można zauważyć 100% wzrost ilości przewiezionych wyrobów z 368 mln litrów do 652 mln litrów. W ocenie projektodawcy zebrane dotychczas doświadczenia wskazują na potrzebę wprowadzenia kolejnych regulacji dotyczących monitorowania przewozu towarów.

Mając na uwadze różnice przy wykonywaniu przewozów drogowych i kolejowych, w projektowanej regulacji uwzględniono specyfikę przewozu koleją. Na przykład

przepisy ustawy nie przewidują wykonywania kontroli w trakcie przewozu towarów na całej sieci kolejowej, a będzie ona wykonywana np. na bocznicach kolejowych w miejscu dostarczenia lub w kolejowych oddziałach celnych.

Od 2012 r. w Polsce narastał problem z dostępnością do wielu produktów leczniczych dla ludzi. Proceder spowodowany był masową sprzedażą produktów leczniczych przez hurtownie do zagranicznych kontrahentów, co skutkowało brakiem w polskich aptekach specjalistycznych lub nowoczesnych leków, zwłaszcza tych ratujących życie.

W 2015 r. znowelizowano ustawę z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne, zwaną dalej „ustawą Prawo farmaceutyczne”, wprowadzając m.in. przepisy dotyczące zakazu wywozu za granicę leków zagrożonych brakiem dostępności w Polsce (wskazanych w obwieszczeniu Ministra Zdrowia obejmującym wykaz leków zagrożonych brakiem dostępności na terenie Polski). Wraz z początkiem obowiązywania przepisów hurtownie farmaceutyczne składały tysiące wniosków o zgodę na wywóz leków zagrożonych brakiem dostępności. Jednak z upływem czasu liczba ta systematycznie malała, aż do braku jakiegokolwiek aktywności w tym zakresie (w 2017 r. do Głównego Inspektora Farmaceutycznego nie wpłynął żaden wniosek). Żadna zgoda nie została udzielona. Brak zgody Głównego Inspektora Farmaceutycznego na wywóz leków nie spowodował oczywiście, że zapotrzebowanie na te leki w Polsce zostało zaspokojone. Pomimo obowiązywania przepisów zabraniających wywozu leków poza terytorium Polski albo sprzedaży leków podmiotom zagranicznym, choćby działającym na terytorium Polski, problem nie został rozwiązany. Polskie apteki ciągle borykają się z problemem dostępu do innowacyjnych lub zaawansowanych leków. Co więcej z badań rynku przeprowadzonych przez IMS wynika, że w 2016 r. wywóz leków za granicę z Polski wymienionych w obwieszczeniu Ministra Zdrowia osiągnął kwotę 2 mld zł. Obecnie lista leków zagrożonych brakiem dostępności liczy ponad 180 pozycji. Brak zgody na legalny wywóz tych leków za granicę spowodował podjęcie szeregu działań przez hurtownie farmaceutyczne mających na celu nielegalny wywóz/sprzedaż za granicę. Niejednokrotnie są to leki refundowane i bardzo kosztowne. Podjęte działania prowadzone w tym zakresie pozwalają przypuszczać, że oprócz nielegalnego działania w świetle ustawy Prawo farmaceutyczne, obrót lekami deficytowymi organizuje się w taki sposób, by uzyskać dodatkowe korzyści, m.in. w podatku od towarów i usług. Obserwuje się niczym nieuzasadnioną sprzedaż tego samego produktu leczniczego pomiędzy kilkoma

hurtowniami w Polsce (karuzela podatkowa), po czym produkty te zostają sprzedane za granicę lub do podmiotu zagranicznego. Faktu tego nikt nie zgłasza do Głównego Inspektora Farmaceutycznego ani nie odnotowuje we właściwych rejestrach, zarówno w ewidencji wynikającej z Prawa farmaceutycznego, jak i w rejestrach VAT przedstawianych inspekcji farmaceutycznej. Pojedyncze faktury z takich transakcji opiewają często na miliony złotych. Co więcej kilkakrotnie zaobserwowano, że leki lub wyroby medyczne są sprzedawane z kilkuset lub nawet kilkutysięczną procentowo marżą w transakcji na tylko jednym etapie obrotu, stąd planowane działania będą głównie skoncentrowane na walce z patologiami zarówno o charakterze niedozwolonym, polegającymi na bezprawnym wywozie produktów leczniczych poza granicę Polski, jak i wykluczeniu oszustw podatkowych w zakresie podatku od towarów i usług, w tym na unikaniu opodatkowania zysków w kraju ich osiągnięcia (sprzedaż leków na czarnym rynku bez opodatkowania w VAT, PIT lub CIT).

W związku z powyższym niezbędnym jest objęcie systemem monitorowania przewozu produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobów medycznych, określonych w obwieszczeniu, o którym mowa w dotychczas obowiązującym art. 78a ust. 1 ustawy Prawo farmaceutyczne. W tym miejscu należy wyraźnie podkreślić, że w zakresie nowelizacji ustawy Prawo farmaceutyczne dokonano przeniesienia treści art. 78a – wraz ze zmodyfikowanym ust. 1 tego artykułu – do nowo projektowanego art. 37av zlokalizowanego w dodawanym rozdziale 2c pn. „Monitorowanie przewozu produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobów medycznych zagrożonych brakiem dostępności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”. Zmiana ta wynika z konieczności objęcia regulacjami zawartymi w tym przepisie – poza przedsiębiorcami prowadzącymi działalność w zakresie obrotu hurtowego – wszystkich pozostałych uczestników obrotu produktami leczniczymi zagrożonymi brakiem dostępności w Polsce obowiązkiem zgłaszania Głównemu Inspektorowi Farmaceutycznemu zamiaru wywozu tych towarów poza terytorium RP lub zamiaru ich zbycia podmiotowi prowadzącemu działalność poza granicami Polski. Szersze wyjaśnienie motywów transpozycji art. 78a do art. 37av ustawy Prawo farmaceutyczne zawarte jest w części uzasadnienia dotyczącej nowelizacji tej ustawy.

2. PROJEKTOWANE ROZWIĄZANIA

W przygotowanym projekcie ustawy w związku z objęciem systemem monitorowania przewozu nie tylko przemieszczania towarów po drogach publicznych zmieniono tytuł ustawy na „ustawę o systemie monitorowania przewozu towarów”. Konsekwentnie, dalej dotychczasowemu systemowi monitorowania drogowego nadano nową nazwę „system monitorowania przewozu”, co wymagało zmian niektórych przepisów ustawy zawierających w swej treści wyraz, w różnych przypadkach, „drogowy” oraz zastąpienie wyrazów „system monitorowania drogowego” na „system monitorowania przewozu”. Dodatkowo niezbędnym było wprowadzenie zmian w ustawach: z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne, z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami oraz z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej.

1. Jak już wskazano, w związku z objęciem systemem monitorowania przewozu nowego rodzaju transportu, tj. przewozu koleją, nowe brzmienie nadano pkt 2 w art. 2, gdzie zdefiniowano, że kierującym jest osoba fizyczna kierująca pojazdem samochodowym lub zespołem pojazdów oraz maszynista, czyli osoba kierująca pojazdem kolejowym z napędem, w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 i 2361).

Dalej modyfikacji poddano definicje „przewozu towaru” i „środka transportu”, gdzie obecnie przewóz towarów rozumiany będzie jako przewóz po drodze publicznej albo po krajowej sieci kolejowej. W przypadku zaś transportu kolejowego za środek transportu uznano pojazd kolejowy bez napędu (wagon). Konsekwencją wprowadzenia transportu kolejowego do systemu monitorowania przewozu towarów była konieczność dokonania zmian w zakresie danych przekazywanych do zgłoszeń – art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 3 oraz art. 7 ust. 2. Nadto w art. 16 sprecyzowano, że tylko środek transportu drogowego może być zatrzymany. Dodano także ust. 1b, dzięki któremu możliwe będzie zatrzymanie towaru przewożonego transportem kolejowym zasadniczo w miejscu dostarczenia towaru na terytorium kraju. W tym przypadku, odmiennie niż ma to miejsce w transporcie drogowym, środek transportu nie będzie zatrzymywany.

2. W związku ze zgłaszanymi przez przedsiębiorców uwagami, co do znacznego ich obciążenia obowiązkami administracyjnymi i wątpliwościami interpretacyjnymi, zmieniono brzmienie kilku przepisów. Pierwszy z przypadków dotyczy definicji zgłoszenia, które w nowym kształcie pozwalało będzie na przesyłanie jednego zgłoszenia do rejestru w przypadku przewozu różnych towarów (różne pozycje CN) do jednego odbiorcy i do jednego miejsca dostarczenia na jednym środku transportu. Aktualnie zgłoszenie dotyczy określonej ilości tego samego rodzaju towaru przewożonego od jednego nadawcy towaru do jednego odbiorcy towaru, do jednego miejsca dostarczenia towaru, jednym środkiem transportu. W projekcie proponuje się, by w przypadku przewozu od jednego nadawcy towaru do jednego odbiorcy towaru, do jednego miejsca dostarczenia towaru, jednym środkiem transportu zgłoszenie mogło obejmować towary różnego rodzaju, tzn. o różnych czterocyfrowych kodach CN, np. 2710 i 3403, o ile ilość każdego z nich przekracza 500 kg lub 500 l. Po tej zmianie będzie możliwe przesłanie jednego zgłoszenia zamiast wielu zgłoszeń.

Odstąpiono od grupowania towarów zgodnie z Polską Klasyfikacją Wyrobów i Usług, pozostając przy określaniu rodzaju towaru w oparciu o Nomenklaturę Scaloną (CN). W dotychczasowym kształcie ustawy towar jest grupowany do jednej podkategorii PKWiU albo jednej pozycji CN. Szereg wątpliwości przedsiębiorców budzi, jak należy rozumieć ten przepis oraz kiedy stosować klasyfikację zgodną z PKWiU, a kiedy CN. Przychyłając się do postulatów strony społecznej oraz faktu powszechnego wykorzystywania kodów CN w obrocie międzynarodowym i dla wyrobów akcyzowych, w przedłożonym projekcie zrezygnowano ze stosowania klasyfikacji PKWiU. Powyższe implikuje zmianę definicji rodzaju towaru zawartej w art. 2 pkt 10. W konsekwencji w pozostałych przepisach odnoszących się do PKWiU wprowadzono stosowne zmiany redakcyjne. Dlatego też w przyjętych i przedstawionych wyżej założeniach niezbędnym stało się zmodyfikowanie brzmienia art. 3 ust. 2. Zobrazowanie projektowanych zmian przedstawia poniższa tabela.

Tabela nr 1.

Aktualny stan prawny		Stan projektowany CN
PKWiU	CN	
od 19.20.21 do 19.20.28	2207 nieoznaczonych znakami akcyzy	2207 nieoznaczone znakami akcyzy
19.20.29	2707	2707

20.14.74 nieoznaczonych znakami akcyzy	2710	2710
20.14.75	2905	2905
20.59.41 do 20.59.42	2917	2917
20.59.43 zawierających alkohol etylowy	3403	3403
20.59.57	3811	3811
20.59.58	3814 zawierających alkohol etylowy	3814 zawierające alkohol etylowy
38.12.25	3820 zawierających alkohol etylowy	3820 zawierające alkohol etylowy
	3824	3824
	3826	3826

Poniżej przedstawiono tablicę korelacyjną między PKWiU a CN.

Tabela nr 2.

Tablica korelacyjna PKWiU i CN	
PKWiU	CN
od 19.20.21 do 19.20.28	2710
19.20.29	2710
20.14.74 nieoznaczonych znakami akcyzy	2207 nieoznaczonych znakami akcyzy
20.14.75	2207
20.59.41 do 20.59.42	3403, 3811
20.59.43 zawierających alkohol etylowy	3820 zawierających alkohol etylowy
20.59.57	3824
20.59.58	3826
38.12.25	2710

Z uwagi na fakt, że do kodów CN 2905 i 3824 mogą być klasyfikowane zarówno wyroby akcyzowe, jak i inne towary niebędące tymi wyrobami ze względu na przeznaczenie, doprecyzowanie w projektowanym ust. 2a poprzez wskazanie rodzaju towaru spośród tych wymienionych w załączniku nr 1 do ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, przy zastrzeżeniu, że nieważne jest jego przeznaczenie, wpłynie na łatwiejszą interpretację przepisów ustawy w zakresie klasyfikacji towarów podlegających systemowi monitorowania. Jak już wskazano w tabeli nr 1 w związku z rezygnacją z wykorzystania klasyfikacji PKWiU, katalog rodzaju towarów objęty systemem monitorowania jest taki sam jak w nowelizowanej ustawie, z tym że przedłożone rozwiązanie dookreśla niektóre towary usuwając wątpliwości interpretacyjne.

W tym miejscu należy zauważyć, że z brzmienia art. 3 ustawy o podatku akcyzowym wynika, że do celów poboru akcyzy stosuje się klasyfikację w układzie odpowiadającym Nomenklaturze Scalonej (CN) zgodną z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz. Urz. WE L 256 z 07.09.1987, str. 1, z późn. zm.). Co jednak istotne, z woli ustawodawcy, coroczne zmiany w Nomenklaturze Scalonej (CN) (zmiana załącznika I do WTC) nie powodują zmian w opodatkowaniu akcyzą wyrobów akcyzowych, jeżeli nie zostały określone w tej ustawie.

Aktualne brzmienie przepisów ustawy przewiduje, że towary o kodach CN 2707 i 3814 podlegają monitorowaniu także, gdy są przewożone w opakowaniach jednostkowych zasadniczo przeznaczonych do sprzedaży detalicznej. Z uwagi na to, że towary o tych kodach mają charakterystykę produktu podobną do pozostałych i konfekcjonowanych niepodlegających systemowi monitorowania, zasadnym jest zmodyfikowanie art. 3 ust. 4 w pkt 2 poprzez dodanie, że systemowi nie podlegają towary także towary o kodach CN 2707 i 3814 przewożone w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 11 litrów.

Projekt ustawy *o zmianie ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw*, zwanej dalej „ustawą o systemie monitorowania”, przewiduje ponadto poszerzenie katalogu rodzajów towarów, które mają podlegać systemowi monitorowania przewozu, o produkty lecznicze, środki spożywcze specjalnego przeznaczenia żywieniowego oraz wyroby medyczne, zwane dalej „produktami leczniczymi”, które są zagrożone brakiem dostępności na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Należy nadmienić, że zgodnie z art. 37av ust. 14 (dawny art.78a ust. 14) ustawy Prawo farmaceutyczne wykaz takich produktów, środków i wyrobów minister właściwy do spraw zdrowia ogłasza, w drodze obwieszczenia, co najmniej raz na 2 miesiące. W tym celu w art. 3 ust. 2 po pkt 3 ustawy dodaje się nowy pkt 3a wskazujący na tę grupę towarów.

W celach porządkowych w art. 3 ust. 7 wykreślono wyrazy „lub podkategorii PKWiU” oraz rozszerzono katalog informacji o numer rejestracyjny środka transportu albo numer pociągu wraz z numerem pojazdu kolejowego bez napędu i datę wystawienia dokumentu dostawy międzymagazynowej (dokument MM).

Dodatkowo w art. 3 ust. 10 ustawy rozszerzono krąg podmiotów niepodlegający systemowi monitorowania przewozu towarów. W dodawanym pkt 22 wskazano lotniczy zespół ratownictwa medycznego, dla którego przyjęto firmę Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, dalej zwaną „LPR”. Podmiot ten posiada statki powietrzne zasilane paliwem lotniczym dostarczonym do poszczególnych baz LPR własnymi środkami transportu. Biorąc pod uwagę cel regulacji, wielkość obrotu specyficznym paliwem lotniczym oraz nieocenioną rolę, jaką wykonuje LPR, niosąc pomoc medyczną, zasadnym jest wyłączenie tego podmiotu spod przepisów ustawy .

Zmiana w art. 3 ust. 11 ma charakter redakcyjny związany z dodaniem do przepisów ustawy nowych towarów, tj. produktów leczniczych.

Zmiany w art. 5, art. 6 i art. 7 mają charakter dostosowawczy w związku z objęciem przewozu koleją systemem monitorowania. W przypadku kolei niezbędnym będzie dodanie numeru pociągu czy numeru wagonu (tzw. numeru pojazdu kolejowego bez napędu), czy też wskazanie bocznicy kolejowej, gdzie może być przeprowadzona kontrola.

W przypadku dostawy wewnątrzspółnotowej i eksportu produktów leczniczych podmiot wysyłający będzie zobligowany do podania w zgłoszeniu numeru zezwolenia uprawniającego do obrotu tymi towarami albo pozwolenia na import równoległy oraz nazwę organu wydającego to zezwolenie albo pozwolenie (projektowany art. 5 ust. 3 pkt 8).

Mając na uwadze dynamikę zachodzących procesów gospodarczych, uwzględniając potrzebę ograniczenia wpływu wprowadzonych rozwiązań na działalność przedsiębiorców w projektowanych art. 7a–7c zawarto regulacje uelastyczniające system monitorowania. I tak, w art. 7a przyjęto, że w niektórych sytuacjach przy uwzględnieniu specyfiki rodzaju przewozu (drogowy, kolejowy), towarzyszących mu warunków technicznych, specyfiki przewozu danego towaru lub rodzaju transakcji podlegającej zgłoszeniu jednym zgłoszeniem można będzie objąć więcej niż jedną przesyłkę w rozumieniu art. 3 ust. 3 ustawy. Przypadki, gdy będzie można objąć jednym zgłoszeniem kilka przesyłek, będą określone w rozporządzeniu Ministra Rozwoju i Finansów wydanym na podstawie art. 9 ust. 7 ustawy.

Podobna zasada dotyczy najdalej idącego uproszczenia, tj. rozwiązania zawartego w projektowanym art. 7b. W przypadku niektórych przewozów towarów może zostać

wyłączony obowiązek przesłania w ogóle do rejestru zgłoszenia, jeden lub kilka obowiązków, o których mowa w art. 5 ust. 4 i 5, art. 6 ust. 3 i 4 lub art. 8 ust. 1, czyli np. uzupełniania zgłoszenia lub jego aktualizacji, jeżeli ich realizacja jest szczególnie utrudniona, ze względu na specyfikę rodzaju przewozu, towarzyszące mu warunki techniczne, specyfikę przewozu danego towaru lub rodzaj transakcji podlegającej zgłoszeniu, a przedmiot danego obowiązku można zrealizować w inny sposób lub można od niego odstąpić ze względu na niskie ryzyko wystąpienia nieprawidłowości wynikające z tego zwolnienia. Takim przykładem może być zwolnienie z obowiązku potwierdzania odbioru przez podmiot odbierający, np. kapitana statku morskiego, którego armator ma siedzibę na Nassau. W Ministerstwie Finansów na bieżąco są prowadzone różnego rodzaju analizy. W sytuacjach, gdy płynące z tych analiz wnioski będą wskazywać na brak naruszeń bądź niskie ryzyko ich powstawania, wówczas możliwe będzie zwolnienie tych towarów ze wszystkich albo części obowiązków, np. zgłaszania przewozu albo zgłaszania przewozu w ilościach wyższych niż te wskazane w ustawie właśnie w drodze rozporządzenia.

Mając na uwadze, że przedmiotem monitorowania są także towary podlegające reglamentacji i na mocy stosownego rozporządzenia mogą być objęte systemem nowe towary, niezbędnym jest dodanie nowego art. 7c umożliwiającego wskazanie innych danych do zgłoszenia, np. numer koncesji OPZ czy numer zezwolenia na wywóz, niezbędnych dla pełnego monitorowania przewozu towarów. Rozszerzenie katalogu podawanych danych następować będzie w miarę potrzeb, w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych wydanym na podstawie delegacji ustawowej.

Dodanie projektowanego art. 7a implikuje potrzebę zmiany brzmienia art. 9 ust. 7.

W związku z objęciem systemem monitorowania przewozu towarów kolejną w dodawanym do art. 10 ust. 5 wskazano, że odmowa przewozu towarów „wrażliwych” bez numeru zgłoszenia nie ma zastosowania do maszynistów.

Konsekwentnie, w związku z objęciem systemem monitorowania przewozu produktów leczniczych niezbędne jest umożliwienie dostępu do danych gromadzonych i przetwarzanych w rejestrze Głównemu Inspektorowi Farmaceutycznemu, stąd nowy przepis (pkt 3) w art. 12 ust. 1, zgodnie z którym Główny Inspektor Farmaceutyczny

będzie miał dostęp do zgromadzonych w rejestrze danych, w zakresie niezbędnym dla realizacji jego ustawowych zadań.

Po art. 12 dodano art. 12a, na podstawie którego możliwe będzie poinformowanie przewoźnika o konieczności przedstawienia środka transportu do kontroli w określonym miejscu. Jednocześnie zdefiniowano miejsca kontroli rozumiane jako „miejsce dostarczenia towaru” lub „oddział celny urzędu celno-skarbowego zlokalizowany najbliżej miejsca zakończenia przewozu po terytorium kraju”. Tym samym ograniczono możliwość dokonywania zmiany trasy przewozu towaru, w celu przeprowadzenia kontroli, co bez wątpienia wpłynie na płynność realizowanej usługi logistycznej.

Ta kontrola wykorzystywana będzie przez Służbę Celno-Skarbową, jeżeli w wyniku analizy danych stwierdzone zostanie, że przewóz towarów wskazany w zgłoszeniu wiąże się ze zwiększonym ryzykiem. Niedostarczenie środka transportu wraz z towarem do wskazanego miejsca w określonym czasie spowoduje, że na przewoźnika będzie nałożona kara pieniężna w wysokości 20 000 zł, o której mowa w art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy, jako gwarancja wykonania obowiązku powiadomienia o dostarczeniu towaru, w celu przeprowadzenia kontroli. Taka sama kara będzie nakładana na podmiot wysyłający lub podmiot odbierający, gdy nie przekażą one stosownej informacji do przewoźnika. Tego rodzaju rozwiązanie (przewidziane w art. 12a ust. 2) wynika z funkcjonowania rejestru zgłoszeń, bowiem w sytuacji, gdy dyrektywy kontroli są nadawane już w chwili dokonania zgłoszenia odpowiednio przez podmiot wysyłający albo podmiot odbierający, to te podmioty zostaną zawiadomione o zamiarze przeprowadzenia kontroli. Dlatego przy braku przekazania treści tego wezwania przez ww. podmioty przewoźnik obowiązany do dostarczenia towaru do wskazanego miejsca nie miałby możliwości bez odpowiedniej informacji wykonać tego polecenia.

Zmiana projektowana w art. 13 ust. 2a wynika ze specyfiki warunków przewozu pewnej grupy towarów, ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 37av ust. 14 (dawny art. 78a ust. 14) ustawy

Prawo farmaceutyczne. Ta grupa leków wymaga przechowywania i transportu w ściśle określonych niskich temperaturach (tzw. „zimny łańcuch”). Jednocześnie zgodnie z procedurami wynikającymi z ustawy o systemie monitorowania zasadą jest, że kontrola towaru odbywa się w miejscu zatrzymania. Mając na uwadze powyższe, koniecznym stało się, aby w odniesieniu do towarów wymagających szczególnych

warunków przechowywania możliwe było ich skierowanie do miejsca zapewniającego odpowiednie warunki do ich wyładunku i kontroli. Stąd, po ustaleniu, że zatrzymany towar jest towarem z zimnego łańcucha, będzie on kierowany przez przeprowadzających kontrolę, np. funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej albo Policji, do hurtowni prowadzonej przez przedsiębiorcę, z którym Główny Inspektor Farmaceutyczny zawarł umowę o strzeżenie i przechowywanie. Należy podkreślić, że kwestie związane z trybem zawierania i realizacji takich umów będą określone w projektowanym art. 37ay ust. 1 ustawy Prawo farmaceutyczne i ich omówienie zawarte jest w części uzasadnienia dotyczącej nowelizacji tej ustawy.

Mając na uwadze specyfikę przewozu wykonywanego koleją, niezbędnym była także modyfikacja przepisów odnoszących się do kontroli takiego typu przewozu. Dlatego też w art. 13 dodano ust. 6a wskazujący, że w przypadku otrzymania wezwania do przeprowadzenia kontroli w określonym miejscu (podstawa art. 12a ust. 1), kontrolę przeprowadza się w miejscu wskazanym w zgłoszeniu, uwzględniając specyfikę przewozów kolejowych w oparciu o rozkład jazdy pociągów i jeżeli zapewnione są wymogi bezpieczeństwa przeprowadzenia kontroli.

Zmiana brzmienia art. 14 ma charakter dostosowujący.

W art. 15 zmieniono brzmienie ust. 3. W proponowanym rozwiązaniu, w przypadku nałożenia zamknięć urzędowych przewoźnik jest obowiązany przedstawić środek transportu nie w oddziale celnym, ale w dacie zakończenia przewozu towaru, w miejscu dostarczenia towaru, np. na placu magazynowym podmiotu odbierającego albo odbiorcy, a w przypadku tzw. tranzytu w miejscu zakończenia przewozu na terytorium kraju w celu usunięcia tych zamknięć. W tym celu kierujący będzie powiadamiał telefonicznie Służbę Dyżurną właściwego dla usunięcia tych zamknięć urzędowych naczelnika urzędu celno-skarbowego. Stosowne dane kontaktowe wynikać będą z protokołu kontroli. Wprowadzona zmiana wychodzi naprzeciw zgłaszanym uwagom środowisk gospodarczych, bowiem ograniczy koszty wykonywanych usług.

Zmiana w art. 16 ust. 1 ma charakter dostosowujący. W związku z wprowadzeniem monitorowania towarów przewożonych koleją i produktów leczniczych niezbędne jest umożliwienie zatrzymania towaru, gdy ujawnione zostaną nieprawidłowości w przewozie, stąd zmiana w art. 16 poprzez dodanie nowego ust. 1a i 1b.

W projektowanym ust. 1a przyjęto, że jeżeli w trakcie kontroli przewozu produktów leczniczych ujawniono, że przewóz tych towarów jest dokonywany:

- 1) bez dokonania Głównemu Inspektorowi Farmaceutycznemu zgłoszenia, o którym mowa w art. 37av ust. 1 (dawnym art. 78a ust. 1) ustawy Prawo farmaceutyczne;
- 2) przed upływem terminu na zgłoszenie sprzeciwu, określonego w art. 37av ust. 3 (dawnego art. 78a ust. 3) w ww. ustawie,
- 3) wbrew sprzeciwowi, o którym mowa w ww. przepisie

wówczas sam towar będzie zatrzymywany przez kontrolujących, np. funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej albo Policji. W przypadku zaś, gdy podmiot do tego obowiązany nie dokona także zgłoszenia do rejestru, wówczas środek transportu wraz z towarem będzie mógł być zatrzymany.

Odmienne rozwiązanie przewidziano dla przewozu towarów koleją. Wówczas towar będzie mógł być zatrzymany w miejscu dostarczenia towaru na terytorium kraju.

Zmiana ust. 2 w art. 16 ma charakter dostosowujący.

Ze względu na specyfikę obrotu produktami leczniczymi i obowiązującą w ich przewozie Dobrą Praktykę Dystrybucyjną niezbędnym jest dodanie nowego przepisu ust. 2a regulującego postępowanie z zatrzymanymi do kontroli środkami transportu przewożącymi te towary i zatrzymaniem samych produktów leczniczych. Właściwe przechowywanie i przewóz wymagają, by zatrzymane produkty lecznicze były przechowywane w odpowiednich warunkach, stąd środki transportu przewożące produkty lecznicze winny być kierowane do miejsc (hurtowni farmaceutycznych) spełniających wymagania określone w ustawie Prawo farmaceutyczne i z którymi Główny Inspektor Farmaceutyczny podpisał umowę o strzeżenie i przechowywanie produktów leczniczych.

W przypadku zatrzymania drogowego środka transportu przewożącego produkty lecznicze albo zatrzymania samych produktów kontrolujący będą przekazywać dokumenty zgromadzone w trakcie przeprowadzonej kontroli Głównemu Inspektorowi Farmaceutycznemu (art. 16 ust. 7).

Ostatnimi projektowanymi w ustawie przepisami, które wiążą się z ustawą Prawo farmaceutyczne, są dwa przepisy odsyłające. Zgodnie z projektowanym art. 16 ust. 8 w przypadku zatrzymania produktów leczniczych, ich przypadku, sprzedaży, zniszczenia stosowane będą przepisy nowego rozdziału 2c ustawy Prawo

farmaceutyczne. Z kolei na mocy projektowanego art. 17 ust. 6 przepisy rozdziału 2c będą miały również zastosowanie do opłat za strzeżenie i przechowywanie tych produktów.

W projektowanym, nowym art. 16a wprowadzono przepis kolizyjny wskazujący kontrolującym, który z przepisów innych ustaw należy stosować przy ich zbiegu. Za zasadę przyjęto, że w pierwszej kolejności stosuje się przepisy ustawy.

W art. 17 dodano ust. 5, zgodnie z którym w przypadku wydawania postanowienia w sprawie wysokości opłat za skierowanie lub usunięcie, strzeżenie i przechowywanie środka transportu lub towaru postępowanie w tej sprawie prowadzone będzie na podstawie przepisów ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa. Natomiast do opłat za strzeżenie i przechowywanie produktów leczniczych zastosowanie będą miały przepisy nowego rozdziału 2c ustawy Prawo farmaceutyczne zgodnie z ust. 6.

Zmiana brzmienia art. 19 ma charakter dostosowujący. Jednocześnie zrezygnowano z rozwiązania, zgodnie z którym opłaty za strzeżenie i przechowywanie środków transportu lub towarów w miejscu wyznaczonym nie stanowią dochodu budżetu państwa. W związku z powyższym zmianie musi ulec brzmienie art. 20 ust. 1.

Zmiana w art. 20 ust. 3 pkt 2 ma charakter redakcyjny związany ze zmianą brzmienia ust. 5. W nowym brzmieniu ust. 5 zmieniono zasady zaokrąglania kwoty za przechowywanie i strzeżenie z pełnych złotych do pełnych dziesiątek groszy.

Z uwagi na obowiązujące w krajowym systemie prawnym regulacje niezbędnym jest dodanie przepisu regulującego zasady i warunki usuwania środka transportu z drogi publicznej przez funkcjonariuszy Policji czy Straży Granicznej albo inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego. Regulacja ta została zamieszczona w projektowanym art. 20a.

W art. 21 w ust. 1 i 2 dokonano zmiany w zakresie określenia wartości towaru poprzez zmianę wartości „netto” na „brutto”, bowiem przy dodaniu nowego przepisu art. 22a z wysokością kary pieniężnej w nim wskazanej niezbędnym i racjonalnym stało się zrównanie wysokości kar za niedopełnienie innych obowiązków wynikających z pierwotnie przyjętej ustawy. Pozostawienie dotychczasowego brzmienia art. 21 ust. 1 i 2 powodowałoby, że efekt prewencji związany z brakiem zgłoszenia albo niezgodności w zgłoszeniu, z którymi wiąże się nakładanie kar pieniężnych,

oddziaływałby mniej skutecznie w kontekście brzmienia nowego przepisu art. 22a przewidującego wysokość kary pieniężnej w kwocie 100 000 zł.

W projektowanym art. 21 ust. 2a uregulowano wysokość kary pieniężnej nakładanej odpowiednio na podmiot wysyłający albo podmiot odbierający w sytuacji nieprzekazania przewoźnikowi informacji o wezwaniu do przedstawienia towaru we wskazanym przez organ Krajowej Administracji Skarbowej (KAS) miejscu, o którym mowa w art. 12a ust. 3.

W art. 22 zmieniono brzmienie ust. 1 poprzez dodanie pkt 3 celem wskazania, że w sytuacji zaniechania po wezwaniu przewoźnika do dostarczenia środka transportu do określonego miejsca albo nieprzekazania treści wezwania przewoźnikowi odpowiednio przez podmiot wysyłający albo podmiot odbierający, nastąpi nałożenie kary pieniężnej w wysokości 20 000 zł. Ta sama wysokość kary zostanie nałożona na przewoźnika, gdy kierujący nie dostarczy środka transportu z nałożonymi zamknięciami do miejsca dostarczenia towaru albo opuszczenia kraju w celu ich zdjęcia.

Mając na uwadze, że system monitorowania drogowego oparto na samodyscyplinie podmiotów gospodarczych i bez stosownych danych dostarczanych przez wszystkie główne podmioty tego systemu niemożliwe jest wykonywanie czynności monitorowania, stąd niezbędnym było wprowadzenie zmiany w art. 22 ust. 2 i zrównanie wysokości kar pieniężnych.

W związku ze stwierdzeniem przypadków niedostarczenia towarów mimo zgłoszenia dodano nowy art. 22a. Zgodnie z jego brzmieniem w przypadku zadeklarowania w zgłoszeniu przez przewoźnika, że dokonuje on tzw. tranzytu towarów przez terytorium kraju i następnie zmiany miejsca dostarczenia towaru (na terytorium kraju), co czyni dokonane zgłoszenie niezgodne ze stanem faktycznym przy jednoczesnym braku aktualizacji zgłoszenia, także będzie nakładana kara pieniężna na przewoźnika w wysokości 100 000 zł. Projektowane rozwiązanie winno ograniczyć możliwość ukrywania „fikcyjnych” tranzytów poprzez nadanie im cech legalności. Ryzyko związane ze zmianą przeznaczenia towaru (np. oleje smarowe czy olej opałowe na oleje napędowe) jest jednym z istotniejszych ryzyk, które negatywnie oddziałują na podmioty legalnie prowadzące działalność gospodarczą.

W art. 26 ust. 1 porządkująco wprowadzono przepis o tym, że kara pieniężna, niezależnie od podstawy prawnej jej nałożenia, orzekana jest w drodze decyzji. W ust. 4

zmieniono delegację ustawową dla Rady Ministrów do wydania rozporządzenia z obligatoryjnej na fakultatywną. Stosowny akt normatywny będzie mógł być wydany, gdy odpowiednie organy Unii Europejskiej wydadzą akty normatywne zawierające warunki dopuszczalności udzielania pomocy państwa.

Zmiana brzmienia art. 28 ust. 1 ma charakter dostosowujący do nowo regulowanych obowiązków, z którymi wiąże się nałożenie kary pieniężnej.

W art. 30 wskazano, że o właściwości rzeczowej naczelnika urzędu celno-skarbowego jako właściwego do prowadzenia postępowań w zakresie kar pieniężnych decyduje siedziba organu, który ujawnił nieprawidłowość, w sytuacji gdy to ujawnienie nieprawidłowości nastąpiło w trakcie prowadzonego postępowania podatkowego, kontroli podatkowej albo kontroli celno-skarbowej. W ustępie 2 wskazano wyjątek od tej reguły stanowiący, że gdy naruszenia dotyczą podmiotów, które mają siedzibę na terytorium państwa członkowskiego albo państwa trzeciego, albo nie można ustalić właściwości miejscowej naczelnika urzędu celno-skarbowego do nałożenia kary pieniężnej, organem właściwym do jej nałożenia będzie wyznaczony naczelnik urzędu celno-skarbowego.

W projektowanym ust. 3 zawarto przepis o charakterze technicznym wskazujący tryb postępowania ze zgromadzonym przez organ KAS materiałem dowodowym. W tej sytuacji organ ten przekazuje dokumenty związane z ujawnionym naruszeniem właściwemu naczelnikowi urzędu celno-skarbowego.

Novum w przygotowanym projekcie jest brzmienie art. 30 ust. 4. Zgodnie z jego brzmieniem nie wymierza się kar pieniężnych (nie wszczyna się postępowania administracyjnego), gdy nie doszło do uszczupień w zakresie podatku akcyzowego i podatku od towarów i usług czy innych środków publicznych, a nieprawidłowości te nastąpiły w wyniku działań *ex post*, o których mowa w ust. 1. Wprowadzona regulacja stanowi wyjście naprzeciw oczekiwaniom środowisk gospodarczych i ogranicza możliwość nakładania kar pieniężnych związanych z ujawnieniem nieprawidłowości tylko i wyłącznie do sytuacji, w której doszło do uszczupień należności Skarbu Państwa. Ograniczenie możliwości nakładania przedmiotowych kar pieniężnych nie odnosi się do ujawnienia nieprawidłowości w trakcie tzw. kontroli drogowej, tak by ograniczyć możliwość unikania odpowiedzialności w sytuacji świadomego zamiaru dokonania nielegalnego przewozu (bez zgłoszenia) i sanacji tego zaniechania,

w sytuacji ujawnienia nieprawidłowości w trakcie tej kontroli poprzez zadeklarowanie podatków w należnej wysokości za danych okres rozliczeniowy. O ile w przypadku uregulowania należności Skarbu Państwa po zrealizowaniu przewozu towaru (brak kontroli na drodze) można mówić o nieświadomym zaniechaniu nałożonych obowiązków, to w przypadku wykrycia nieprawidłowości w trakcie kontroli drogowej pewności takiej brak (ust. 5).

Przepis projektowanego ust. 6 zawiera upoważnienie ustawowe do wydania przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych rozporządzenia, w którym zostanie wskazany naczelnik urzędu celno-skarbowego właściwy w sprawach kar pieniężnych prowadzonych wobec podmiotów, które mają siedzibę na terytorium państwa członkowskiego albo państwa trzeciego, albo nie można ustalić właściwości miejscowej tego organu KAS.

W art. 2 uregulowano zmiany wprowadzane w art. 18 ustawy o drogach publicznych mające na celu upoważnienie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) do przetwarzania danych osobowych w związku z funkcjonowaniem systemów transportowych na drogach krajowych, a także zapewnienie odpowiednim służbom państwowym dostępu do tych danych na potrzeby realizacji ich obowiązków ustawowych. GDDKiA jest właścicielem elektronicznego systemu poboru opłat viaTOLL, któremu podlegają pojazdy ciężkie, systemu poboru opłat za przejazd autostradą, który dotyczy pojazdów lekkich, oraz systemu wag preselekcyjnych, który ma za zadanie kontrolę, czy drogami krajowymi nie poruszają się pojazdy przeciążone. Przedmiotowe systemy działają w związku z realizacją przez GDDKiA obowiązków ustawowych, do których należy pobór opłaty elektronicznej i opłaty za przejazd autostradą, a także przeciwdziałanie niszczeniu dróg. Są to więc działania podejmowane w interesie publicznym i w takim też celu konieczne jest przetwarzanie przez GDDKiA danych osobowych w związku z funkcjonowaniem wymienionych systemów transportowych na drogach krajowych.

Z technicznego punktu widzenia przedmiotowe systemy składają się z szeregu urządzeń, które umożliwiają przetwarzanie tych samych informacji wejściowych na dane wyjściowe w różnej formie i różnym zakresie, stosownie do potrzeb odbiorców końcowych. Systemy mogą raz zebrane dane wykorzystywać wielokrotnie na potrzeby GDDKiA oraz innych organów, głównie w celu monitorowania przewozu. Znaczna

część danych zbieranych przez ww. systemy jest nie tylko niezbędna do wykonywania zadań ustawowych przez GDDKiA, ale jest również pomocna dla służb nadzorujących przestrzeganie prawa, w tym Służby Celno-Skarbowej, Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Straży Granicznej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, gdyż są przez nie wykorzystywane do realizacji nałożonych na nich zadań ustawowych, w tym prowadzenia postępowań administracyjnych, karnych, wykroczeniowych, karno-skarbowych, a także prac statystycznych. Wraz z rozwojem systemów informatycznych w działalności operacyjnej poszczególnych służb, pojawiają się jednak nowe potrzeby na pozyskiwanie coraz większej liczby różnego rodzaju danych, które następnie są przez te służby wykorzystywane dla coraz efektywniejszego wypełniania swoich zadań, do których zaliczyć należy m.in. nadzór nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego, rozwiązywanie spraw kryminalnych, ochronę granic państwa, nadzór nad realizacją dochodów z podatków. Stąd wynika coraz większa liczba wniosków o umożliwienie automatycznego dostępu do danych GDDKiA dla celów operacyjnych prowadzonych przez funkcjonariuszy ww. służb, dlatego też są one bardzo zainteresowane zacieśnianiem współpracy w tym zakresie. W związku z przyrostem wniosków o przekazanie danych niezbędne jest stworzenie rozwiązania prawnego na szczeblu ustawowym umożliwiającego gromadzenie i przetwarzanie danych przez GDDKiA pozyskiwanych w związku z funkcjonowaniem systemów poboru opłat oraz systemów ważenia pojazdów, a także z informatyzowaniem wymiany informacji pomiędzy systemami transportowymi GDDKiA a właściwymi organami państwa. Zaproponowane zmiany w art. 18 ustawy o drogach publicznych wpłyną na poprawę efektywności działania organów aparatu administracji publicznej, a także na obniżenie kosztów funkcjonowania systemów informatycznych, obsługujących każdą z instytucji współpracujących. Pełny i bieżący dostęp do danych gromadzonych przez GDDKiA, połączony z rozszerzeniem możliwości przechowywania przez niego danych, pozwoli na znaczne rozszerzenie możliwości kontrolnych i analitycznych Służby Celno-Skarbowej i pełne wykorzystanie możliwości, jakie daje ustawa.

Generalnie zasadą jest, że pobór opłat za przejazd autostradą przez GDDKiA nie wymaga podawania żadnych danych osobowych przez użytkownika autostrady, pod warunkiem że uiszczenie opłaty następuje w formie manualnej (w Miejscach Poboru Opłat – MPO). W przedmiotowym zakresie nie przewiduje się zmian i użytkownicy autostrad nie będą legitymowani w MPO (projekt ustawy tego nie przewiduje). Z inną

sytuacją jednak mamy do czynienia w przypadku, gdy użytkownik zdecyduje się na uiszczenie tej opłaty w sposób elektroniczny, co dopuszcza art. 13i ustawy o drogach publicznych. GDDKiA, mając na uwadze komfort użytkowników i zmniejszenie zatorów w MPO, wprowadziła możliwość uiszczania opłat za przejazd autostradą za pośrednictwem urządzenia pokładowego (tzw. viaAUTO). Decyzja o skorzystaniu z tej metody uiszczania opłat jest wprawdzie dobrowolna, ale na autostradach państwowych obserwowany jest wzrost zainteresowania uiszczaniem opłat w sposób elektroniczny przez użytkowników samochodów osobowych. Uiszczenie opłaty w ten sposób wymaga uzyskania od GDDKiA urządzenia viaAUTO. GDDKiA umożliwia użytkownikom dwa tryby uiszczania opłat: przedpłatę i płatność okresową, przy czym warunkiem korzystania z tej ostatniej formy płatności jest ustanowienie stosownego zabezpieczenia. Skorzystanie z omawianej formy płatności jest, co do zasady, uwarunkowane koniecznością zawarcia stosownej umowy przez użytkownika z GDDKiA (chyba że użytkownik wybierze tzw. urządzenie anonimowe). Przedmiotem umowy są w szczególności zasady udostępnienia urządzenia viaAUTO, terminy wnoszenia opłat, a także, w przypadku płatności okresowej, określenie formy zabezpieczenia ustanowionego przez użytkownika. Dane określone w art. 18 ust. 2b pkt 2 lit. a i c ustawy o drogach publicznych są w związku z tym niezbędne dla GDDKiA do prawidłowej realizacji ww. umów, w tym rozliczania dokonanych płatności. Dodatkowo wyjaśnić należy, że użytkownicy korzystający z formy przedpłaty mogą nie uiścić należnej opłaty przed planowanym przejazdem. W takim przypadku, wykorzystując dane użytkownika i pojazdu z ww. umowy, jest możliwe dokonanie identyfikacji takiego użytkownika i skierowanie do niego wezwania do uiszczenia należnej opłaty. Za pośrednictwem urządzenia rejestrującego zamontowanego na MOP generowane jest zdjęcie pojazdu, które stanowi bezpośredni dowód, że dany pojazd i dany użytkownik dokonywał przejazdu autostradą płatną. Dlatego też konieczne jest upoważnienie GDDKiA do przetwarzania danych, o których mowa w art. 18 ust. 2b pkt 2 lit. b ustawy o drogach publicznych. Charakter przedmiotowej informacji, której przetwarzanie jest konieczne dla zabezpieczenia interesu finansowego państwa (dochodzenia należnej opłaty), uzasadnia jej zbieranie bez wiedzy użytkownika autostrady. Co istotne, projekt przewiduje przetwarzanie danych osobowych wyłącznie kierującego pojazdem, wykluczone więc będzie przetwarzanie danych pasażerów.

Mając powyższe na względzie, w art. 18 ustawy o drogach publicznych proponuje się dodanie ust. 2a, który wprowadzi jednoznaczne upoważnienie dla gromadzenia i przetwarzania danych, w tym danych osobowych, przez GDDKiA w zakresie niezbędnym dla zadań ustawowych realizowanych bezpośrednio przez GDDKiA. Zakres gromadzenia i przetwarzania danych ograniczono do tych zadań, w których wykonywanie tych czynności jest rzeczywiście niezbędne. Uzyskane dane będą mogły być wykorzystywane przy wykonywaniu ściśle określonych ustawowych zadań GDDKiA, a także udostępniane odpowiednim upoważnionym organom państwowym.

W projektowanym ust. 2b szczegółowo określono zakres danych osobowych, które będą przetwarzane w związku z koniecznością wykonywania poszczególnych obowiązków ustawowych nałożonych na GDDKiA. W celu realizacji zadań z zakresu przeciwdziałania niszczeniu dróg krajowych przez ich użytkowników przetwarzaniu podlegać będą dane w postaci obrazu pojazdu, jego numeru rejestracyjnego oraz dane umożliwiające określenie miejsca i czasu przemieszczenia się pojazdu na sieci dróg krajowych. Dane te są zbierane przez urządzenia systemu wag preselekcyjnych (m.in. kamery) i mają na celu zidentyfikowanie użytkowników dróg, którzy poruszają się drogami krajowymi pojazdami przeciążonymi, niezgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. W celu realizacji zadania polegającego na poborze opłat za przejazd autostradą przetwarzane będą dane konieczne do wystawiania wezwań do zapłaty, w sytuacji gdy użytkownik autostrady nie uiszcza opłaty za przejazd w Miejscu Poboru Opłat. W celu realizacji zadania polegającego na poborze opłaty elektronicznej konieczne jest przetwarzanie przez GDDKiA danych osobowych w związku z umowami zawieranymi z użytkownikami korzystającymi z dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się tę opłatę. Dane zebrane w tym zakresie są konieczne do prawidłowej identyfikacji użytkownika w ramach realizowanego procesu pobierania opłaty elektronicznej. Dane te umożliwiają również weryfikację tożsamości użytkownika podczas dokonywania wszelkich czynności w ramach umowy z GDDKiA (modyfikacja konta, doładowanie konta, zamknięcie umowy, dopisanie pojazdu do konta), a także są niezbędne do zapewnienia prawidłowości procesów związanych z naliczaniem opłaty elektronicznej (w tym weryfikacji, czy opłata została naliczona w należytej wysokości). Oprócz tego gromadzone i przetwarzane są dane tych użytkowników, którzy zostali zidentyfikowani jako osoby naruszające obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej.

W ust. 2c ustawy ustalono okres, przez który mogą być przechowywane dane osobowe, o których mowa w ust. 2a. Co do zasady termin ten będzie wynosić nie dłużej niż 12 miesięcy. Wyjątkiem będą sytuacje, w których dane osobowe są niezbędne do prowadzenia postępowania administracyjnego, sądowego lub egzekucyjnego, przy czym nie dłużej niż do prawomocnego zakończenia postępowań albo dla zapewnienia prawidłowego wnoszenia opłat elektronicznych przez użytkowników dróg oraz ich rozliczania. Należy podkreślić, że zadanie GDDKiA polegające na poborze opłaty elektronicznej ma charakter ciągły, więc nie jest możliwe określenie terminu przetwarzania przez ten organ danych osobowych użytkowników dróg zarejestrowanych w elektronicznym systemie poboru opłat. Rozliczanie opłat elektronicznych jest wymagane na mocy art. 40a ust. 5 pkt 1 ustawy o drogach publicznych i odbywa się zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 27 sierpnia 2015 r. w sprawie wnoszenia i rozliczania opłat elektronicznych (Dz. U. poz. 1406). Dopóki użytkownik dróg posiada ważną umowę z GDDKiA dotyczącą korzystania z dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, dopóty konieczne jest przetwarzanie ww. danych osobowych. W przypadku natomiast, gdyby z jakichkolwiek powodów użytkownik rozwiązał powyższą umowę, GDDKiA będzie co do zasady obowiązany usunąć dane osobowe tego użytkownika (chyba, że ich przetwarzanie będzie konieczne do prowadzenia postępowania administracyjnego, sądowego lub egzekucyjnego). Powyższe wynika bezpośrednio z brzmienia projektowanego art. 18 ust. 2a ustawy o drogach publicznych, zgodnie z którym GDDKiA posiada uprawnienie do przetwarzania danych osobowych w celu realizacji zadania polegającego na opłacie elektronicznej wyłącznie w zakresie niezbędnym do jego realizacji.

Zgodnie z projektowanym ust. 2d do danych osobowych gromadzonych i przetwarzanych przez GDDKiA nie będzie miał zastosowania art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych. Przepis ten nakłada na administratora danych obowiązek poinformowania danej osoby o zbieraniu dotyczących jej danych osobowych. Obowiązek ten należy wyłączyć, ponieważ zadania, dla których realizacji niezbędne jest gromadzenie i przetwarzanie danych osobowych przez GDDKiA, obejmują pobór danin publicznych (opłat za przejazd) oraz przeciwdziałanie niszczeniu dróg, a więc zadania, które są realizowane w ważnym ogólnym interesie publicznym, w tym interesie finansowym. Środki z opłat trafiają do Krajowego

Funduszu Drogowego, z którego realizowane są inwestycje na drogach krajowych. Budowa dróg krajowych jest niewątpliwie zadaniem realizowanym w interesie publicznym, ponieważ ma istotny wpływ na bezpieczne przemieszczanie się obywateli po terytorium kraju. Podobnie istotne jest zadanie polegające na przeciwdziałaniu niszczeniu dróg, które ma na celu zapobieżenie poruszaniu się drogami krajowymi pojazdów przeciążonych, które nie tylko niszczą nawierzchnię dróg (co oznacza konieczność wydatkowania środków publicznych na remonty dróg), lecz również bezpośrednio zagrażają bezpieczeństwu ruchu. Wyłączenie obowiązku informowania ma na celu umożliwienie GDDKiA skutecznego wykonywania jej zadań ustawowych. Brak takiego wyłączenia mógłby prowadzić do nadużyć ze strony użytkowników dróg, którzy na podstawie informacji uzyskanych od GDDKiA byłiby w stanie zawczasu uniknąć kontroli prowadzonych przez zarządcę drogi, co niweczyłoby cele, dla których funkcjonują systemy poboru opłat za przejazd oraz system wag preselekcyjnych.

W ust. 2e wskazano zamknięty katalog służb i innych podmiotów, które będą miały dostęp do danych gromadzonych przez GDDKiA w zakresie niezbędnym do realizacji przez nie ustawowych zadań. W powyższym katalogu wymieniono służby i inne podmioty, które wykonują zadania istotne z punktu widzenia interesu publicznego, takie jak ochrona bezpieczeństwa państwa, ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego, ochrona ważnego interesu finansowego RP lub UE. Podkreślić w tym miejscu należy, że proponowane przepisy nie nakładają na GDDKiA obowiązku gromadzenia i przetwarzania danych, które nie są lub nie mogą być pozyskiwane w związku z wykonywaniem zadań ustawowych przez ten organ. Wymaga podkreślenia, że rozwiązania zaproponowane w ust. 2e będą miały zastosowanie wyłącznie w przypadku, gdy odrębne przepisy, regulujące funkcjonowanie właściwych organów państwa, nie określają w inny sposób pozyskiwania przez nie danych. Intencją projektodawców nie jest bowiem w przedmiotowym zakresie wprowadzenie dodatkowych utrudnień dla podmiotów, które już pozyskują dane od GDDKiA w trybie pisemnym. Powinno więc to się odbywać na dotychczas obowiązujących zasadach uregulowanych w przepisach odrębnych. W ust. 2f określono przy tym, jakie elementy składowe powinien zawierać pisemny wniosek o udostępnienie danych.

W projektowanych ust. 2g–2i uregulowano tryb udostępniania danych znajdujących się w posiadaniu GDDKiA ze względu na potrzebę zabezpieczenia bezpieczeństwa narodowego i obronności, bezpieczeństwa publicznego, prowadzonych czynności

dochodzeniowo-śledczych i prokuratorskich w sprawach karnych oraz ważnego interesu ekonomicznego i finansowego państwa, za pomocą środków komunikacji elektronicznej. Zaproponowane rozwiązanie ma na celu przede wszystkim usprawnienie wymiany danych poprzez umożliwienie ich przekazywania w trybie automatycznym. W tym przypadku zastosowano więc inną konstrukcję niż w zakresie udostępniania tych danych w trybie pisemnym. Zasadą więc będzie, że udostępnianie danych w trybie automatycznym będzie następować zgodnie z wprowadzaniem art. 18 ust. 2g–2i, a nie przepisami właściwych ustaw regulujących funkcjonowanie poszczególnych organów, służb i innych instytucji państwowych. Jako, że poszczególne ustawy ustrojowe w różny sposób regulują kwestię dostępu ww. podmiotów do danych za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej albo w ogóle nie przewidują tego typu rozwiązań, zasadnym jest wprowadzenie przepisu umożliwiającego niedyskryminacyjny dostęp wszystkim podmiotom wymienionym w projektowanym art. 18 ust. 2c, za pomocą środków komunikacji elektronicznej, na takich samych zasadach. W celu uzyskania danych w trybie automatycznym właściwe organy muszą spełniać dodatkowe warunki, które zostały wymienione w ust. 2h. Zasadą będzie pozyskiwanie danych za pomocą środków komunikacji elektronicznej wyłącznie w przypadku uzyskania stosownej zgody GDDKiA. Odrębne rozwiązanie przewidziano w projektowanym ust. 2i dla Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego (ABW), ponieważ zgodnie z zasadą wyrażoną w art. 34 ust. 2a ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2017 r. poz. 1920 i 2405) na administratorach zbiorów danych ciąży obowiązek udostępniania danych w trybie automatycznym Szefowi ABW.

W celu zapewnienia, że podmioty, które uzyskały dane od GDDKiA, nie przechowują ich przez czas dłuższy niż jest to niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań, wprowadzono w ust. 2j zasadę, zgodnie z którą rzeczono podmioty dokonują weryfikacji danych, nie rzadziej niż co 3 miesiące od dnia ich uzyskania, usuwając zbędne dane.

Przepisem ust. 2k umożliwia elastyczne wdrożenie pozostałych rozwiązań w przypadku wyboru innego podmiotu odpowiedzialnego za system poboru opłat elektronicznych, o których mowa w art. 13hb i art. 13hd ustawy o drogach publicznych.

W ustawie o transporcie drogowym wprowadza się nowy art. 55a, który przewiduje uregulowanie kwestii gromadzenia i przetwarzania danych osobowych przez Inspekcję Transportu Drogowego (ITD) w zakresie niezbędnym do realizacji jej zadań ustawowych. Ze względu na zadania ustawowe ITD konieczne jest zapewnienie, że organ ten będzie mógł przetwarzać niektóre, tzw. dane wrażliwe. Do danych tych, zgodnie z art. 27 ust. 1 ustawy o ochronie danych osobowych, zalicza się m.in. dane dotyczące mandatów karnych, a także innych orzeczeń wydanych w postępowaniu sądowym lub administracyjnym. Zgodnie zaś z art. 56 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym inspektorzy ITD mają prawo do nakładania i pobierania kar pieniężnych oraz grzywien w drodze mandatów karnych na podstawie wymienionych tam przepisów ustawowych. W celu prawidłowej realizacji tego uprawnienia konieczna jest możliwość przetwarzania danych o nałożonych mandatach karnych czy wymierzonych karach administracyjnych. Przykładowym przepisem, który uzasadnia ww. przetwarzanie, jest art. 189 § 1 Kpa, dotyczący obligatoryjnego odstąpienia od wymierzenia kary administracyjnej. Bez możliwości przetwarzania danych o poprzednich nałożonych na daną osobę sankcjach, organ administracji publicznej nie będzie w stanie stwierdzić, czy strona zaprzestała naruszania prawa lub czy za to samo zachowanie prawomocną decyzją na stronę została uprzednio nałożona administracyjna kara pieniężna przez inny uprawniony organ administracji publicznej lub strona została prawomocnie ukarana za wykroczenie lub wykroczenie skarbowe, lub prawomocnie skazana za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe. Zastrzec należy, jeszcze raz, że są to jedyne dane „wrażliwe”, spośród tych wymienionych w art. 27 ust. 1 ustawy o ochronie danych osobowych, które będą przetwarzane przez GITD. Pozostałe dane nie są bowiem niezbędne do realizacji ustawowych zadań Inspekcji Transportu Drogowego. Proponuje się również zastąpienie w art. 82i ust. 1 pkt 2 oraz w art. 82j ust. 3 wyrazów „dyrektor izb celnych” na „naczelnik urzędu celno-skarbowego”.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw w art. 6 wprowadza zmiany w ustawie Prawo farmaceutyczne.

Pierwsza ze zmian – zmiana art. 36z ust. 2 pkt 1 jest konsekwencją transpozycji art. 78a do art. 37av, która jest omówiona w dalszej części uzasadnienia. Kolejną zmianą jest wprowadzenie w art. 37at ustawy Prawo farmaceutyczne dla przedsiębiorcy obowiązku przekazywania, na wezwanie organu zezwalającego, dokumentacji związanej z prowadzoną działalnością objętą zezwoleniem, w terminie określonym w wezwaniu,

nie krótszym niż 3 dni. Lokalizacja tego obowiązku w tym artykule przesądza o tym, że obowiązek ten będzie odnosił się do wszystkich rodzajów działalności gospodarczej, która reglamentowana jest w przepisach ustawy Prawo farmaceutyczne, i pozwoli na monitorowanie, jaka była droga i warunki (np. mapa temperatury) przemieszczania produktów leczniczych (tzw. *tracking*) i czy towary te nadają się do ponownego wprowadzenia do obrotu.

Kolejną zmianą jest wprowadzenie w ustawie Prawo farmaceutyczne całego nowego bloku przepisów zawartych w projektowanym rozdziale 2c pt. „Monitorowanie przewozu produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobów medycznych zagrożonych brakiem dostępności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”.

Jedną ze zmian w zakresie nowelizacji ustawy Prawo farmaceutyczne – jak już sygnalizowano na początku uzasadnienia – jest przeniesienie treści dotychczasowego art. 78a do nowo projektowanego art. 37av. Jednocześnie podkreślenia wymaga, że wraz z tą transpozycją zmianie uległo brzmienie ust. 1 tego artykułu poprzez rozszerzenie zakresu podmiotowego na wszystkich przedsiębiorców zamierzających wywieźć lub zbyć za granicę produkty, środki spożywcze specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyroby medyczne zagrożone brakiem dostępności na terytorium RP, których działalność jest reglamentowana przepisami ustawy Prawo farmaceutyczne. Rozszerzenie to ma na celu objęcie swoim zakresem przedsiębiorców, którzy nabywają te deficytowe produkty przeznaczone na polski rynek, a następnie przepakowują w opakowania obcojęzyczne i sprzedają w ramach importu równoległego poza terytorium RP po cenie kilkukrotnie, a niekiedy kilkunastokrotnie wyższej. Przyczyną takiej sprzedaży jest to, że cena tych produktów w Polsce jest niższa niż w innych państwach z uwagi na ceny ustalone wskutek negocjacji refundacyjnych.

Na mocy projektowanego przepisu art. 37aw czynność prawna polegająca na zbyciu towarów określonych w obwieszczeniu, o którym mowa w art. 37av ust. 14, z naruszeniem przepisu art. 37av ust. 1 jest nieważna. Tego rodzaju regulacja wpłynie m.in. na możliwość rozliczenia podatku od towarów i usług. Zgodnie z brzmieniem art. 88 ust. 3a pkt 4 lit. c ustawy o podatku od towarów i usług nie stanowią podstawy do obniżenia podatku należnego oraz zwrotu różnicy podatku lub zwrotu podatku naliczonego faktury i dokumenty celne, w przypadku gdy wystawione faktury, faktury

korygujące lub dokumenty celne potwierdzają czynności, do których mają zastosowanie przepisy art. 58 Kodeksu cywilnego – w części dotyczącej tych czynności.

Dzięki takiemu rozwiązaniu – na gruncie przepisów prawa podatkowego – przedsiębiorca taki nie będzie mógł uzyskać zwrotu podatku od towarów i usług, co będzie dodatkowo oddziaływało zniechęcająco na nieuczciwych przedsiębiorców, którzy dokonują nielegalnego, w rozumieniu ustawy Prawo farmaceutyczne, wywozu za granicę towarów zagrożonych brakiem dostępności w Polsce. W art. 37ax ust. 1 ustanowiona została generalna zasada, zgodnie z którą wywóz poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej szczególnej grupy towarów, jakimi są produkty, środki lub wyroby, które są zagrożone brakiem dostępności w Polsce, może nastąpić wyłącznie po dokonaniu zgłoszenia, o którym mowa w art. 5 ust. 1 ustawy.

W art. 37ay określono tryb i warunki zawierania umów o strzeżenie i przechowywanie zatrzymanych produktów, środków lub wyrobów pomiędzy Głównym Inspektorem Farmaceutycznym (GIF) a przedsiębiorcami zajmującymi się obrotem hurtowym. Projektowane rozwiązania odnoszą się w szczególności do kwestii związanych z określeniem obowiązków stron w zakresie strzeżenia i przechowywania, a także ustanowieniem zakazu zlecania przez przedsiębiorcę takich usług innym podwykonawcom bez pisemnej zgody GIF.

Kolejną grupą przepisów (art. 37az–art. 37azc) rozstrzygnięto kwestie ponoszenia opłat za strzeżenie i przechowywanie, w szczególności sposobu określania ich wysokości, sposobu uiszczania, czy stanowią dochód, oraz delegację dla ministra właściwego do spraw zdrowia dla corocznego ogłaszania, w drodze obwieszczenia, maksymalnej stawki kwotowej za każdą dobę strzeżenia lub przechowywania. Przesądzono również, że egzekucja należności pieniężnych ma następować w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

W projektowanym art. 37azd ust. 1 pkt 1 określa się, że sąd będzie orzekał przepadek w stosunku do zatrzymanych produktów, środków lub wyrobów w przypadku, gdy z ustaleń GIF okaże się, że towary te były przewożone i przechowywane zgodnie z wymogami Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej (DPD) lub Dobrej Praktyki Wytwarzania (DPW). Będzie to oznaczało, że towary te będą mogły być wprowadzone ponownie do obrotu. Natomiast pkt 2 tego ustępu przewiduje, że sąd będzie orzekał przepadek i zniszczenie zatrzymanych produktów, środków lub wyrobów w przypadku, gdy

z ustaleń GIF okaże się, że towary te były przewożone i przechowywane niezgodnie z wymogami DPD lub DPW, albo niemożliwe okaże się ustalenie, że te wymogi były spełnione. W takim przypadku towary te, jako niespełniające stosownych wymagań, nie będą trafiały ponownie na rynek i będą obligatoryjnie podlegały zniszczeniu. Należy dodać, że koszty zniszczenia będzie ponosił podmiot, który dokonywał nielegalnego wywozu.

Nadmienić należy, że obowiązek spełniania wymagań DPD odnosi się również do wyrobów medycznych i środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego z uwagi na to, że produkty te są sprzedawane przez hurtownię farmaceutyczną. Zgodnie z art. 72 ust. 5 ustawy Prawo farmaceutyczne hurtownia może prowadzić obrót takimi produktami i tym samym ma obowiązek spełniania wszystkich wymogów DPD bez względu na to, jakich produktów to dotyczy. Dodatkowo wyroby medyczne i środki spożywcze specjalnego przeznaczenia żywieniowego zawarte w obwieszczeniu Ministra Zdrowia (do których odnosi się projektowana regulacja) mają istotne znaczenie dla zdrowia pacjentów, gdyż są to np. paski do glukometrów lub mleko dla dzieci z alergią i tym samym muszą być przechowywane i transportowane w warunkach wymaganych dla tych produktów, tak aby zachowały swoje właściwości i były bezpieczne dla pacjenta.

W dalszej części projektowanego rozdziału 2c określono postępowanie po orzeczeniu przypadku. Zgodnie z art. 37a^{ze} ust. 1 projektu GIF będzie niezwłocznie przekazywał to orzeczenie naczelnikowi urzędu skarbowego właściwemu ze względu na miejsce przechowywania zatrzymanego towaru – do wykonania. W przypadku produktów, środków lub wyrobów spełniających wymagania DPD lub DPW naczelnik urzędu skarbowego będzie zobowiązany do dokonania ich sprzedaży. W tym miejscu należy podkreślić, że projekt rozstrzyga, że o nabycie tych towarów ubiegać się będą mogły wyłącznie podmioty uprawnione z wyłączeniem podmiotu, wobec którego orzeczony został przypadek.

W projektowanej nowelizacji (art. 78 ust. 1 pkt 15) przewiduje się wprowadzenie obowiązku informowania GIF o środkach transportu wykorzystywanych w zakresie działalności objętej zezwoleniem na prowadzenie hurtowni farmaceutycznej oraz wytwarzanie lub import produktu leczniczego. Obecnie przedsiębiorcy ci w ramach zapewnienia systemu jakości mogą wykorzystywać wyłącznie środki transportu

spełniające szczególne wymagania w zakresie transportu produktów leczniczych, takie jak np. mapowanie i monitorowanie temperatury. Tym samym, wprowadzenie obowiązku informowania GIF o środkach transportu nałoży na przedsiębiorców nowy obowiązek, który umożliwi uzyskanie przez organ nadzoru wiedzy w zakresie prowadzonego przez przedsiębiorców transportu produktów. Należy dodać, że transport produktów leczniczych jest jednym z elementów zarówno wytwarzania produktów leczniczych, jak i obrotu hurtowego i podlega nadzorowi GIF.

Zmiana w art. 115 polega na dodaniu nowych kompetencji GIF (ust. 1 pkt 13–15). Ostatnim projektowanym rozwiązaniem w ramach nowelizacji ustawy Prawo farmaceutyczne jest dodanie w art. 127b tej ustawy nowych dwóch przepisów ust. 1a i 1b. Przewidują one wprowadzenie sankcji – skorelowanej z projektowanym art. 37a ust. 8 – dla przedsiębiorcy, który nie przekazał na wezwanie organu zezwalającego określonej w wezwaniu dokumentacji. W projekcie przyjęto, że kara pieniężna za ten delikt będzie wymierzana w wysokości od 10 000 zł do 50 000 zł, mając jednocześnie na uwadze dyrektywy wymiaru kary określone w tym przepisie.

W art. 7 zmieniono jeden przepis ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2017 r. poz. 978 i 2418). Przedłożona zmiana dotyczy zwolnienia funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej z wymagań w stosunku do kierujących pojazdami uprzywilejowanymi. Funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej wykonują zadania zbliżone do policyjnych. Skoro zatem do funkcjonariuszy innych służb nie stosuje się przepisów ww. ustawy przy kierowaniu pojazdami uprzywilejowanymi, to zasadnym jest dodanie do art. 106 ust. 3 wyrazów „Służby Celno-Skarbowej”.

Kolejna projektowana zmiana ma na celu przede wszystkim wprowadzenie regulacji dostosowawczych do ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. poz. 1947, z późn. zm.) związanych z faktem, że zmieniające ją ustawy: ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz ustawa z dnia 23 marca 2017 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 768) były procedowane w Parlamencie równocześnie i nie istniała możliwość uzgodnienia ich treści. Dotyczy to w szczególności dodania w obu ustawach w art. 2 w ust. 1 pkt 16a. Zgodnie z art. 36 pkt 1 lit. a ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, która weszła w życie 18 kwietnia 2017 r., dodany pkt 16a do zadań KAS wprowadził

wykonywanie zadań wynikających z ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów. Natomiast art. 22 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 23 marca 2017 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, która weszła w życie 27 kwietnia 2017 r., dodany pkt 16a wprowadził do zadań KAS ujawnianie i odzyskiwanie mienia zagrożonego przypadkiem w związku z przestępstwami, o których mowa w pkt 13–16 albo art. 33 § 2 ustawy z dnia 10 września 1999 r. – Kodeks karny skarbowy (Dz. U. z 2016 r. poz. 2137, z późn. zm.).

Z uwagi na powyższe zasadna jest zmiana w art. 2 ust. 1 ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej polegająca na oznaczeniu jako pkt 16b dotychczasowego pkt 16a dodanego przez art. 36 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. 708).

Pozostałe zmiany przepisów mają charakter dostosowujący i przejściowy.

W art. 9 uregulowano sytuację związaną ze stosowaniem przepisów dotychczasowych do rozpoczętych przewozów.

W art. 10 uregulowano istotny dla wszystkich zainteresowanych przepis, zgodnie z którym w przypadku ujawnionych już nieprawidłowości stosowany będzie przepis względniejszy dla podmiotów gospodarczych wynikających z nowego brzmienia art. 30 ust. 4.

Reguła stosowania przepisów względniejszych (tu: dotychczasowych) przy nakładaniu kar pieniężnych została zawarta w art. 11. W przypadkach ujawnienia braku uzupełnienia zgłoszenia przez przewoźnika w okresie od wejścia w życie nowelizowanej ustawy do czasu wejścia w życie ustawy zmieniającej nakładana będzie kara pieniężna w wysokości 5000 zł.

W art. 12 zastosowano identyczną regułę nakazującą przy ustalaniu wysokości nakładanych kar pieniężnych (art. 21 ust. 1 i 2 ustawy) stosowanie wartości netto przewożonego towaru do zdarzeń zaistniałych albo stwierdzonych przed wejściem w życie przepisów zmienianych. Ta sama zasada dotyczy art. 25.

W projektowanych art. 13 i art. 14 zawarto przepisy przejściowe związane ze zmianą dokonaną w ustawie Prawo farmaceutyczne, tak by dotychczasowe przepisy zachowały ważność po wejściu w życie nowelizacji ustawy.

W art. 16 zawarto przepis przejściowy obligujący uczestników realizowanego obrotu produktami leczniczymi do przekazania wykazu wykorzystywanych środków transportu w terminie do 30 dni od dnia wejścia w życie przepisów nowelizowanej ustawy Prawo farmaceutyczne.

Kolejny przepis dotyczy zachowania w mocy przepisów aktu wykonawczego wydanego na podstawie art. 3 ust. 11, art. 9 ust. 7 i art. 13 ust. 8 ustawy przez okres nie dłuższy niż 3 miesiące.

W art. 17 przewidziano 2-miesięczny okres dostosowawczy dla przewoźników kolejowych, na których nie będą nakładane kary pieniężne w przypadku naruszenia przepisów ustawy.

Termin wejścia w życie ustawy o systemie monitorowania został wyznaczony na upływ 14 dni od dnia jej ogłoszenia. Wyjątek stanowi przepis odnoszący się do wydania obwieszczenia, o którym mowa w art. 20 ust. 5 ustawy, w zakresie maksymalnych stawek za usunięcie, strzeżenie i przechowywanie. Ten przepis wejdzie w życie 1 czerwca 2018 r., tak aby do dnia 1 grudnia 2018 r. wydać kolejne obwieszczenie ze stawkami obowiązującymi w 2019 r.

Projekt nie wpływa na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców skierowany jest bowiem w głównej mierze do dużych przewoźników kolejowych i przedsiębiorców prowadzących hurtownie farmaceutyczne.

3. 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, z późn. zm.), dlatego też projekt ustawy nie podlega procedurze notyfikacji.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) 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. Zgłoszenia zainteresowania pracami nad tym projektem w trybie przewidzianym w ustawie o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa zostały udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej.

Nazwa projektu

Projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw

Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące

Ministerstwo Finansów

Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu

Piotr Walczak Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów, Zastępca Szefa Krajowej Administracji Skarbowej

Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu

Edward Komorowski – Zastępca Dyrektora Departamentu Zwalczenia Przystępczości Ekonomicznej w Ministerstwie Finansów
(22) 694-38-50, Edward.Komorowski@mf.gov.pl

Data sporządzenia

15.09.2017 r.

Źródło:

Nr w wykazie prac UD273

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ustawą z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. 708) wprowadzono jeden z elementów systemu monitorowania drogowego przewozu towarów. Pierwotnym założeniem projektodawcy było stworzenie systemu składającego się z dwóch elementów, tj. rejestru, (który wszedł w życie 18 kwietnia 2017 r.) oraz geolokalizacji. W związku z powyższym podjąć należało prace nad jego uzupełnieniem o przesyłanie danych geolokalizacyjnych. W toku tych prac zgłoszono uwagi co do konieczności objęcia systemem monitorowania także przewozów towarów realizowanych koleją. W trakcie prac i konsultacji społecznych zgłoszono uwagi w zakresie rozważenia wprowadzenia rozwiązań, które wpłyną bezpośrednio na zmniejszenie obciążeń administracyjnych po stronie przedsiębiorców.

W celu ograniczenia możliwości wykorzystania transportu kolejowego do realizacji nielegalnych przewozów „towarów wrażliwych” zasadnym jest wprowadzenie rozwiązań minimalizujących zdefiniowane ryzyko. Stąd potrzeba włączenia do systemu monitorowania także przewozów dokonywanych koleją. Porównując tylko dane w zakresie przewozu wyrobów energetycznych (styczeń/maj) w latach 2016 i 2017, można zauważyć 100% wzrost ilości przewiezionych wyrobów z 368 mln litrów do 652 mln litrów.

Wychodząc także naprzeciw oczekiwaniom strony społecznej przy zachowaniu 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 zmieniających uchwalone przepisy. W projektowanej ustawie planuje się m.in. wprowadzenie możliwości wysyłania jednego zgłoszenia dla kilku rodzajów towarów przewożonych do jednego podmiotu odbierającego i jednego miejsca przeznaczenia. Nadto, w celu zmniejszenia kosztów przewozu w projektowanych przepisach planuje się rozszerzenie możliwości wykonywania kontroli w miejscach dostarczenia towaru, co znacznie ułatwi funkcjonowanie systemu.

Od roku 2012 w Polsce narasta problem z dostępnością do wielu produktów leczniczych dla ludzi. Proceder spowodowany był masową sprzedażą produktów leczniczych przez hurtownie do zagranicznych kontrahentów, co skutkowało brakiem specjalistycznych lub nowoczesnych leków zwłaszcza tych ratujących życie w polskich aptekach. W 2015 r. znowelizowano ustawę z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne wprowadzając m.in. przepisy dotyczące zakazu wywozu za granicę leków zagrożonych brakiem dostępności w Polsce. Wraz z początkiem obowiązywania przepisów hurtownie farmaceutyczne składały tysiące wniosków o zgodę na wywóz leków zagrożonych brakiem dostępności. Jednak po upływie czasu liczba ta systematycznie malała, aż do braku jakiegokolwiek aktywności w tym zakresie (w 2017 r. do Generalnego Inspektora Farmaceutycznego nie wpłynął żaden wniosek). Brak zgody Głównego Inspektora Farmaceutycznego na wywóz leków nie spowodował oczywiście, że zapotrzebowanie na te leki w Polsce zostało zaspokojone. Pomimo obowiązywania przepisów zabraniających wywozu leków poza terytorium Polski, albo sprzedaży leków podmiotom zagranicznym, choćby działającym na terytorium Polski problem nie został rozwiązany. Polskie apteki ciągle borykają się z problemem dostępu do innowacyjnych lub zaawansowanych leków. Co więcej z badań rynku przeprowadzonych przez IMS wynika, że w 2016 r. wywóz leków za granicę z Polski wymienionych w obwieszczeniu Ministra Zdrowia osiągnął kwotę 2 mld zł. Obecnie lista leków zagrożonych brakiem dostępności liczy ponad 180 pozycji. Brak zgody na legalny wywóz tych leków za granicę spowodował podjęcie szeregu działań przez hurtownie farmaceutyczne mających na celu nielegalny wywóz/sprzedaż za granicę. Niejednokrotnie są to leki refundowane i bardzo kosztowne. Podjęte działania prowadzone w tym zakresie pozwalają przypuszczać, że oprócz nielegalnego działania w świetle ustawy Prawo farmaceutyczne, obrót lekami deficytowymi organizuje się w taki sposób, by uzyskać dodatkowe korzyści, m.in. w podatku od towarów i usług. Obserwuje się niczym nieuzasadnioną sprzedaż tego samego produktu leczniczego pomiędzy kilkoma hurtowniami w Polsce (karuzela podatkowa), po czym leki zostają sprzedane za granicę lub do podmiotu zagranicznego. Faktu tego

oczywiście nikt nie zgłasza do Głównego Inspektora Farmaceutycznego ani nie odnotowuje we właściwych rejestrach, zarówno ewidencji wynikającej z Prawa farmaceutycznego, jak i rejestrach VAT przedstawianych inspekcji farmaceutycznej. Pojedyncze faktury z takich transakcji opiewają często na miliony złotych. Zaobserwowano, że leki lub wyroby medyczne są sprzedawane z kilkuset lub nawet kilkutyśnię procentowo marżą w transakcji na tylko jednym etapie obrotu, stąd planowane działania będą głównie skoncentrowane na walce z patologiami zarówno o charakterze niedozwolonym, polegającymi na bezprawnym wywozie leków poza granice Polski, jak i wykluczeniu oszustw podatkowych w zakresie podatku od towarów i usług, w tym na unikaniu opodatkowania zysków w kraju ich osiągnięcia (sprzedaż leków na czarnym rynku bez opodatkowania w VAT, PIT lub CIT).

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

Rekomendowanym rozwiązaniem winno być wprowadzenie systemu monitorowania przewozu towarów realizowanych koleją. Na słuszność tego rozwiązania mogą wskazywać dane statystyczne posiadane przez Krajową Administrację Skarbową w zakresie przywozu tylko oleju napędowego na teren kraju w ramach nabyć wewnątrzspółnotowych:

Rok/Miesiąc	Kolej (kg)
2016	367 805 383
1	56 743 476
2	76 308 121
3	89 985 495
4	65 885 482
5	78 882 809
2017	652 479 663
1	90 652 656
2	142 084 033
3	145 198 205
4	149 682 454
5	124 862 315
Suma końcowa	1 020 285 046

Wprowadzone ustawą o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów regulacje wpłynęły na przywóz „towarów wrażliwych” transportem drogowym, co znalazło odzwierciedlenie w poszukiwaniu rozwiązań alternatywnych, m.in. przewozu transportem kolejowym. Rozszerzenie systemu monitorowania przewozu o kolejny rodzaj transportu będzie następnym elementem uszczelniającym system podatkowy.

Do najważniejszych pozostałych rozwiązań zaliczyć należy:

1) odstąpienie od grupowania towarów zgodnie z Polską Klasyfikacją Wyrobów i Usług, pozostając przy określaniu rodzaju towaru w oparciu o Nomenklaturę Scaloną (CN) – pozwoli to na jednoznaczną interpretację przepisów w zakresie towarów nimi objętych przez przedsiębiorców. W przypadku przewozu od jednego nadawcy towaru do jednego odbiorcy towaru, do jednego miejsca dostarczenia towaru, jednym środkiem transportu zgłoszenie winno obejmować towary różnego rodzaju, tzn. o różnych czterocyfrowych kodach CN, np. 2710 i 3403, co spowoduje brak konieczności dokonywania wielu zgłoszeń uznanej przez stronę społeczną jako uciążliwej. Uzasadnia to fakt, że do przedmiotowych kodów CN mogą być klasyfikowane zarówno wyroby akcyzowe, jak i inne towary niebędące tymi wyrobami. Doprecyzowanie poprzez wskazanie rodzaju towaru głównie wg pozycji CN wpłynie na prawidłową interpretację przepisów ustawy w zakresie klasyfikacji towarów podlegających systemowi monitorowania;

2) rozszerzenie katalogu podmiotów niepodlegających systemowi monitorowania drogowego przewozu towarów o dysponentów lotniczych zespołów ratownictwa medycznego, o których mowa w ustawie z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym;

3) wprowadzenie rozwiązania, na podstawie którego możliwe będzie wezwanie przewoźnika ujawnionego w rejestrze do przedstawienia środka transportu wraz z towarem we wskazanym miejscu, w określonym czasie celem przeprowadzenia kontroli. Ten tryb realizacji czynności kontrolnych winien być stosowany tylko i wyłącznie przez Służbę Celno-Skarbową, jeżeli w wyniku analizy danych stwierdzone zostanie, że przewóz towarów wskazany w zgłoszeniu wiąże się ze zwiększonym ryzykiem. Realizacja czynności kontrolnych w stosunku do realizowanego przewozu towarów jest jednym z uprawnień funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej. Mając na uwadze przebieg procesów gospodarczych związanych m.in. z przewozem towarów projektowane rozwiązanie ma na celu ograniczenie uciążliwości realizowanych czynności kontrolnych, które mogą być przeprowadzane w każdym miejscu i czasie, poprzez powiadomienie o zamiarze realizacji czynności kontrolnych w momencie rejestracji przewozu (możliwość prawidłowego zaplanowania czasu pracy kierowcy), wskazanie miejsca dostarczenia bądź rozpoczęcia przewozu na terenie kraju, jako miejsca kontroli (brak konieczności zmiany trasy przewozu, wydłużenia czasu przewozu, realizacji czynności kontrolnych w miejscu załadunku bądź rozładunku towaru). Projektowane rozwiązanie rozszerza katalog miejsc kontroli w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na czas przewozu towarów;

4) wskazanie, że o właściwości rzeczowej naczelnika urzędu celno-skarbowego, jako właściwego do prowadzenia postępowań w zakresie kar pieniężnych, decyduje siedziba organu, który ujawnił nieprawidłowość. Jednocześnie nastąpi wskazanie, że w sytuacji ujawnienia nieprawidłowości w trakcie prowadzonego postępowania podatkowego, kontroli podatkowej albo kontroli celno-skarbowej nie nakłada się kar pieniężnych, w sytuacji gdy nie doszło do uszczupień należności pieniężnych budżetu państwa. Wprowadzona regulacja będzie stanowiła wyjście naprzeciw oczekiwaniom środowisk gospodarczych i ograniczy możliwość nakładania kar pieniężnych ustawy, związanych z ujawnieniem nieprawidłowości, tylko i wyłącznie do sytuacji, w której doszło do uszczupień podatkowych. Ograniczenie możliwości nakładania przedmiotowych kar pieniężnych nie powinno odnosić się do ujawnienia nieprawidłowości w trakcie tzw. kontroli drogowej.

W związku z dużą liczbą wniosków (386 wniosków latach 2015–2017) o przekazanie danych, należy stworzyć rozwiązania prawne na poziomie ustawowym umożliwiające przetwarzanie przez GDDKiA danych pozyskiwanych z funkcjonującego systemu poboru opłat oraz inteligentnych systemów transportowych, a także z informatyzowanie wymiany informacji pomiędzy systemami transportowymi GDDKiA a właściwymi organami, służbami i instytucjami państwowymi. Zaproponowane zmiany ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych wpłyną także na poprawę efektywności działania innych organów administracji publicznej, a także na obniżenie kosztów funkcjonowania systemów informatycznych, obsługujących każdą z instytucji współpracujących.

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 realizujący przewóz kolejowy towarów w 2016 r.	22	www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/statystyka-miesieczna/przewozy-towarowe/12159,Przewozy-towarowe-2016.html	Obowiązki związane ze zgłoszeniem do rejestru i uzupełnianiem danych; poszerzenie istniejących procedur wewnętrznych przedsiębiorców, zwłaszcza systemowa obsługa dokumentacji przewozów.
Podmioty wysyłające, podmioty odbierające	brak danych		Obowiązki związane ze zgłoszeniem do rejestru i uzupełnianiem danych; poszerzenie istniejących procedur wewnętrznych przedsiębiorców, zwłaszcza systemowa obsługa dokumentacji przewozów.
Przewoźnicy dokonujący przewozu towarów w tranzyście przez terytorium RP	brak danych		Obowiązki związane ze zgłoszeniem do rejestru i uzupełnianiem danych; poszerzenie istniejących procedur wewnętrznych przedsiębiorców, zwłaszcza systemowa obsługa dokumentacji przewozów. Upraszczanie.
Generalna Dyrekcja Dróg	1		Obowiązki związane

Krajowych i Autostrad			z udostępnianiem danych z systemów.
Inspekcja Transportu Drogowego	1		Obowiązki związane z przetwarzaniem danych.
Przedsiębiorcy prowadzący obrót produktami leczniczymi	880	dane GIF	Obowiązki związane ze zgłoszeniem do rejestru i uzupełnianiem danych; poszerzenie istniejących procedur wewnętrznych przedsiębiorców, zwłaszcza systemowa obsługa dokumentacji przewozów.

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. z 2017 r. poz. 248) 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. W ramach konsultacji publicznych projekt udostępniono w celu zajęcia stanowiska nw. podmiotom:

- 1) Konfederacja Lewiatan;
- 2) Krajowe Stowarzyszenie Przemysłu Tytoniowego;
- 3) Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego;
- 4) Polska Izba Paliw Płynnych;
- 5) Polska Organizacja Handlu i Dystrybucji;
- 6) Polska Izba Spedycji i Logistyki;
- 7) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- 8) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
- 9) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 10) Polski Związek Przemysłu Kosmetycznego;
- 11) Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego;
- 12) Polska Izba Gospodarki Odpadami;
- 13) Polska Izba Przemysłu Chemicznego;
- 14) Stowarzyszenie Producentów Chemii Budowlanej;
- 15) Krajowa Rada Izb Rolniczych;
- 16) Izba Gospodarcza Handlowców Przetwórców Zbóż i Producentów Pasz;
- 17) Polskie Stowarzyszenie Producentów Oleju;
- 18) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 19) Związek Pracodawców Business Center Club.

Zgłoszenia lobbingsowe nadesłały nw. podmioty:

- 1) Baltic Ground Services PL sp. z o.o. – 5 czerwca 2017 r.;
- 2) Polski Związek Producentów Farb i Klejów – 25 maja 2017 r.;
- 3) Imperial Tobacco Polska S.A. – 2 czerwca 2017 r. i 2 sierpnia 2017 r.;
- 4) Polska Izba Przemysłu Chemicznego – 2 czerwca 2017 r.;
- 5) Brenntag Polska sp. z o.o. – 2 czerwca 2017 r.;
- 6) Lotos Asphalt sp. z o.o. – 31 maja 2017 r.;
- 7) Clariant Poland sp. z o.o. – 2 czerwca 2017 r.;
- 8) VOKE sp. z o.o. – 2 czerwca 2017 r.;
- 9) Zakłady Chemiczne ANSER sp. z o.o. – 2 czerwca 2017 r.;
- 10) Michor K. Michalski, S. Stefaniak sp. j. – 2 czerwca 2017 r.;
- 11) Imago M. Domagał, R. Biesaga s.c. – 2 czerwca 2017 r.;
- 12) Trans-Michor sp. z o.o. sp. k. – 2 czerwca 2017 r.;
- 13) Orchem Łódź sp. z o.o. – 2 czerwca 2017 r.;
- 14) PPHU Biegun Paweł – 2 czerwca 2017 r.;
- 15) OFO sp. z o.o. – 2 czerwca 2017 r.;
- 16) Radchem sp. z o.o. sp. k. – 2 czerwca 2017 r.;
- 17) PPHU ANED Export-Import Łukaszewicz Edward – 2 czerwca 2017 r.;
- 18) Dragon Poland sp. z o.o. sp. k. – 2 czerwca 2017 r.;
- 19) PPHU Korchemia Krzeszewski i S-ka sp. j. – 2 czerwca 2017 r.;
- 20) ESOLL – sp. z o.o. – 2 czerwca 2017 r.

Konsultacje publiczne prowadzone były od dnia 26 maja do dnia 22 czerwca 2017 r.

W związku z uwzględnieniem uwag dotyczących zagrożeń przy przewozie koleją przeprowadzono konsultacje z przedstawicielami PLK S.A. w ramach tych konsultacji przedstawiono rozwiązania mające na celu jak najmniejsze obciążenie administratora sieci kolejowych planowanymi regulacjami.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2017 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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST											
pozostałe jednostki (oddzielnie)											
Wydatki ogółem	-29,8	-29,35	-30,05	-30,75	-31,55	-32,35	-33,15	-33,95	-34,75	-35,65	-321,35
budżet państwa	-29,8	-29,35	-30,05	-30,75	-31,55	-32,35	-33,15	-33,95	-34,75	-35,65	-321,35
JST											
pozostałe jednostki (oddzielnie)											
Saldo ogółem	-29,8	-29,35	-30,05	-30,75	-31,55	-32,35	-33,15	-33,95	-34,75	-35,65	-321,35
budżet państwa	-29,8	-29,35	-30,05	-30,75	-31,55	-32,35	-33,15	-33,95	-34,75	-35,65	-321,35
JST											
pozostałe jednostki (oddzielnie)											

Źródła finansowania

Na obecnym etapie nie jest możliwe przeprowadzenie estymacji co do wpływu projektowanych rozwiązań na wpływy sektora finansów publicznych jeszcze przed wejściem w życie przepisów ustawy. Projektowane rozwiązania obniżą koszty administracyjne po stronie podmiotów obowiązanych do dokonywania zgłoszeń.

Po stronie wydatków sektora finansów publicznych należy uwzględnić koszty utrzymania i rozwoju rejestru zgłoszeń w zakresie włączania kolejnych grup podmiotów i towarów, uwzględniając ich specyfikę. Szacuje się, że kwota ta oscylować będzie w granicach 1 000 000 zł w 2018 r. oraz 150 000 zł rocznie począwszy od 2019 r., które to kwoty poniesie Krajowa Administracja Skarbowa.

Z uwagi na brak danych o liczbie wpływających wniosków o udostępnienie przez GDDKiA danych z ich systemów nie jest możliwe oszacowanie skutków finansowych.

Projektowana ustawa zobowiązuje Głównego Inspektora Farmaceutycznego do:

- zawierania umów z podmiotami, które będą przechowywały produkty lecznicze zatrzymane w ramach systemu monitorowania przewozu towarów, co wymaga wsparcia prawnego (1/5 etatu);
- nadzorowania miejsc, które będą przechowywały produkty lecznicze zatrzymane w ramach systemu monitorowania przewozu towarów, co wymaga zatrudnienia farmaceuty (1/2 etatu);
- współpracy z organami KAS w zakresie ujawnionego przewozu produktów leczniczych, co wymaga zatrudnienia osób wykwalifikowanych w zakresie analizy informacji (1/2 etatu);
- skierowania inspektorów na miejsce zatrzymania pojazdu, w którym ujawniono przewóz deficytowych produktów leczniczych, w celu sprawdzenia, czy doszło do naruszenia przepisów, co wymaga zatrudnienia po jednym farmaceucie na województwo (16 etatów), tak aby zapewnić szybką weryfikację stanu sprawy;
- weryfikacji dokumentów dotyczących warunków przechowywania i transportu produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego oraz wyrobów medycznych, w stosunku do których zachodzi uzasadnione prawdopodobieństwo wystąpienia naruszeń przepisów ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów, co wymaga wsparcia

ze strony osób biegłych w zakresie analizy danych (1/2 etatu);

- przeprowadzania oceny fizycznej zatrzymanych produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego oraz wyrobów medycznych, które przewożono z naruszeniem przepisów projektowanej ustawy, w celu umożliwienia ich powrotu na rynek lub przesądzenia, że nadają się one wyłącznie do utylizacji, co wymaga zatrudnienia wysoko wyspecjalizowanych farmaceutów (2 etaty);
- wnioskowanie o orzeczenie przypadku zatrzymanych produktów leczniczych leków, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego oraz wyrobów medycznych przewożonych z naruszeniem przepisów projektowanej ustawy na rzecz Skarbu Państwa oraz reprezentowanie GIF w tym zakresie podczas postępowania sądowego, prowadzenie postępowań w zakresie wyegzekwowania od podmiotu wysyłającego oraz przewoźnika opłat za usunięcie, strzeżenie oraz przechowanie środka transportu i towaru, co wymaga zatrudnienia radców prawnych (1 i 4/5 etatu).

Jednocześnie, do obsługi bieżącej dokumentów związanych z prowadzeniem nowych zadań w Głównym Inspektoracie Farmaceutycznym, jak też do prowadzenia spraw kadrowo-księgowych niezbędne będzie zatrudnienie nowych osób (3 etaty).

Mając na uwadze nowe zadania nałożone na Głównego Inspektora Farmaceutycznego, konieczne będzie zapewnienie dodatkowych etatów w Głównym Inspektoracie Farmaceutycznym, w celu realizowania ww. zadań. Wynikające stąd koszty zatrudnienia 24 osoby wyniosłyby w roku 2018 ok. 3 862 tys. zł rocznie. Wzrost kosztów osobowych w kolejnych latach wynika z danych zawartych w dokumencie pt. „Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw”.

Dodatkowo należy mieć na względzie konieczność zapewnienia środków finansowych na pokrycie opłat za przechowywanie i strzeżenie zatrzymanych produktów leczniczych w wyznaczonych hurtowniach farmaceutycznych w wysokości 24 948 tys. zł w roku 2018. Powyższe wydatki ustalono następująco:

Z posiadanych danych wynika, że:

I. Zimny łańcuch – założenie: od 2200 zł do 3200 zł za 1 miejsce paletowe za 1 miesiąc:

- 1 TIR mieści 33 miejsca paletowe: $33 \times 3200 \text{ zł} = 105\,600 \text{ zł}$ za 1 miesiąc,
- 1 TIR w skali 1 roku: $105\,600 \text{ zł} \times 12 \text{ m-cy} = 1\,267\,200 \text{ zł}$,
- 15 TIR-ów w skali 1 roku: 19 008 000 zł,

II. Zwykłe warunki – założenie: 1000 zł za 1 miejsce paletowe za 1 miesiąc:

- 1 TIR mieści 33 miejsca paletowe: $33 \times 1000 \text{ zł} = 33\,000 \text{ zł}$ za 1 miesiąc,
- 1 TIR w skali 1 roku: $33\,000 \text{ zł} \times 12 \text{ m-cy} = 396\,000 \text{ zł}$,
- 15 TIR-ów w skali 1 roku: 5 940 000 zł.

Określone tu koszty uwzględniają wynagrodzenie wraz z pochodnymi wynagrodzenia. Środki finansowe zwiększające wydatki na ten cel przewidziane będą w budżecie w części 46 – Zdrowie na 2018 r. i lata następne.

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 2017 r.)	duże przedsiębiorstwa	0,726	0,726	0,726	0,726	0,726	0,726	7,26
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
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	<p>Szacowane skutki dla przedsiębiorstw zaadresowano zgodnie ze strukturą rynku, w której funkcjonują duże przedsiębiorstwa. Nie przewiduje się dodatkowych skutków finansowych do poniesienia przez podmioty obejmowane regulacją. W zakresie projektowanej regulacji związanej z objęciem systemem monitorowania przewozu towarów z wykorzystaniem kolei obowiązkiem będzie dostosowanie wewnętrznych systemów informatycznych do współpracy z systemami teleinformatycznymi służb kontrolnych. Szacowany koszt miesięcznej licencji dostosowawczej na jedno stanowisko pracy w oparciu o dane z rynku (oferty internetowe) to ok. 550 zł. Zakładając, że w dużych podmiotach będzie funkcjonowało do 5 stanowisk to niezbędne będzie zakupienie tylu licencji. Koszty te poniosą tylko podmioty włączane do systemu w związku z objęciem systemem monitorowania nowego typu przewozu. Jest to 22 przewoźników kolejowych, dla których roczny koszt użytkowania licencji to ok. 33 000 zł. Dla dotychczasowych podmiotów dokonujących zgłoszeń w transporcie drogowym nie nastąpi żadna zmiana.</p> <p>Zakłada się, że hurtownie farmaceutyczne będą sporadycznie dokonywać zgłoszeń przewozu produktów leczniczych, wobec tego wystarczającym będzie dla nich dostęp do dedykowanego formularza zgłoszenia, który będzie opublikowany bezpłatnie w Internecie na Platformie Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych.</p>
--	--

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 elektroniczacji.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

W związku z wdrożeniem przepisów projektowanej ustawy przewoźnicy kolejowi będą obowiązani do elektronicznego uzupełniania zgłoszeń przewozu z podaniem np. nr wagonu czy numeru pociągu. Będą to identyczne zadania, jakie obecnie wykonują na mocy przepisów ustawy przewoźnicy drogowi.

Do najważniejszych rozwiązań zdejmujących obciążenia z przedsiębiorców należy zaliczyć:

- 1) możliwość przesyłania zgłoszenia przewozu dla kilku różnych rodzajów towaru;
- 2) rezygnacja z klasyfikowania towarów na podstawie PKWiU;
- 3) możliwość zwolnienia z obowiązku przesyłania zgłoszeń lub potwierdzania odbioru dla niektórych towarów.

9. Wpływ na rynek pracy

Na rynku pracy nastąpi uporządkowanie i podniesienie jakości usług transportowych.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Oczekuje się, że wejście w życie ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw, 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

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 21 lit. c, który wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2018 r.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Zmniejszenie luki podatkowej o 10% w kolejnym pełnym roku funkcjonowania regulacji mierzone corocznie od 2020 r.
Źródła danych – raporty Komisji Europejskiej.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

RAPORT Z KONSULTACJI

projektu ~~założeń projektu ustawy/ustawy/rozporządzenia~~ zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw

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.	art. 1 pkt 15	Polska Organizacja Handlu i Dystrybucji	Art. 1 pkt 15 projektu (str. 8) błędne odesłanie w projektowanej zmianie art. 32 ust 1 ustawy jest odniesienie do art. 3 ust. 5 zamiast do art. 3 ust. 7.	Uwzględniono.
2.	art. 1 pkt 10	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce	ZMPD od momentu rozpoczęcia prac nad ustawą o monitorowaniu drogowego przewozu towarów, wyrażało negatywne stanowisko do projektowanej regulacji w zakresie dotyczącym nałożenia na przewoźnika drogowego dodatkowych obowiązków związanych ze zgłoszeniem przewozu towarów akcyzowych i wyposażeniem środka transportu drogowego w lokalizator (urządzenie zawierające system satelitarnego pozycjonowania i system łączności ruchomej GSM/GPRS). Przypominamy również, że powyższe przepisy dotyczą również przewoźników zagranicznych wykonujących przewozy do /z lub w tranzycie przez Polskę. Dostosowanie się tych podmiotów do tak wysokich wymagań będzie nastarczało dodatkowych trudnień, wprowadzi zakłócenia w transporcie, podniesie koszty jak również w odpowiedzi na działania polskich władz, nasi przewoźnicy mogą oczekiwać podobnych restrykcji w stosunku do nich w innych państwach, wprowadzanych na zasadzie wzajemności. Konsekwentnie uważaliśmy i nadal uważamy, że obowiązek uzyskiwania nr referencyjnego, dokonywania zmian w zgłoszeniu, czy też zakupu lokalizatora powinien należeć tylko i wyłącznie do podmiotu wysyłającego lub podmiotu	Uwzględniono częściowo. Kierujący, przewoźnik jak i organ wskazany w protokole będą powiadomieni wyprzedająco o miejscu i terminie przedstawienia środka transportu w celu zdjęcia zamknięć urzędowych.

			<p>odbierającego, a nie do obowiązków przewoźnika drogowego lub kierowcy. Tym bardziej nieuzasadnionym jest by sankcje związane za niektóre naruszenia obowiązków przez nadawcę lub odbiorcę towarów ponosił kierowca czy przewoźnik drogowy. Dlatego też podtrzymujemy negatywne stanowisko do obecnych rozwiązań prawnych, jaki i projektowanych zmian tych przepisów. Uznajemy, że wysokości kar pieniężnych, które mogą być nałożone na przewoźnika i kierowcę są bardzo znaczne, a co więcej przewiduje się jeszcze ich podniesienie - o 100% - w przypadku nieuzupełnienia zgłoszenia. Za niedopuszczalną należy uznać sytuację, w której za nieprawidłowości związane z towarem, w tym niezgodność przesyłki z opisem w zgłoszeniu przewozu, odpowiedzialność ponosił przewoźnik, a w szczególności kosztów usunięcia, strzeżenia i przechowywania środka transportu oraz towarów czy nałożenia zamknięć urzędowych.</p> <p>W tym kontekście, niezrozumiała jest zmiana zawarta w art. 15 ust 3 ustawy. Kierujący ma powiadomić telefonicznie organ KAS o zakończeniu przewozu lub zakończeniu przewozu na terenie kraju i dokonać tego skutecznie, inaczej bowiem grodzi kara za niedopełnienie obowiązku wynikającego z ustawy. Ponownie przypominamy, że powyższe przepisy dotyczą również przewoźników zagranicznych, których kierowcy w większości przypadków nie władają językiem polskim, co może poważnie utrudnić wywiązanie się z obowiązku powiadomienia organu. Dodatkowo zwracamy uwagę, że każda godzina pracy kierowcy jest ściśle określona (czas jazdy, przerwy, odpoczynek, inna pracy, dyspozycyjność) szczegółowo rozliczana i nie może przekroczyć określonych granic czasowych. Oczekiwanie kierowcy na przedstawicieli organu KAS, o których z góry nie będzie powiadomiony, może powodować poważne zakłócenia w jego organizacji czasu pracy, szczególnie w tych przypadkach, gdy przewóz towaru odbywać się będzie jedynie w tranzycie przez nasz kraj.</p>	
3.	art. 1 pkt 8	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce	Za niedopuszczalną uważamy również zmianę nr 8, tj. projektu zapisu art. 12a. wezwanie przewoźnika za pośrednictwem Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych do stawienia się w odpowiednim czasie do kontroli. Po pierwsze w czasie trwania przewozu, po dokonaniu odpowiedniej aktualizacji danych lub dokonania zgłoszenia w przypadku przewozu	Uwzględniono częściowo. Zrezygnowano z wykorzystania Platformy PUESC i dodano miejsce kontroli jako miejsce zakończenia

			<p>tranzytowego przewoźnik nie jest obowiązany do monitorowania PUESC. Nie widzimy zatem możliwości skutecznego podjęcia takiej informacji przez przewoźnika (po raz kolejny przypominamy, że również przewoźnika zagranicznego) a po drugie po raz kolejny próby przerzucenia odpowiedzialność za obrót materiałami wrażliwymi na przewoźnika, jeżeli organ w wyniku analizy danych uzna, że przewóz towaru jest obciążony ryzykiem powinien kontroli dokonać u nadawcy bądź odbiorcy, ewentualnie w najbliższym urzędzie celnym przy wjeździe do kraju, jeśli transport odbywa się w tranzycie.</p>	<p>przewozu. Kierujący w momencie rozpoczęcia przewozu będzie wiedział o obowiązku przedstawienia środka transportu do kontroli.</p>
4.	art. 1 pkt 8	Konfederacja Lewiatan	<p>2. Art. 12a określa jako kanał komunikacji z przewoźnikiem platformę PUESC za pośrednictwem, której przesłane może zostać wezwanie przewoźnika do przedstawienia środka transportu wraz z towarem we wskazanym terminie i miejscu. Niewykonanie przez przewoźnika tego obowiązku podlegać będzie sankcji w postaci kary pieniężnej w wysokości 20 000 zł. Jednocześnie przewoźnik nie ma obowiązku cyklicznego logowania się do platformy PUESC celem monitorowanie przesłania ewentualnego wezwania przez organy celno-skarbowe. W praktyce obrotu przewoźnicy logują się na platformę PUESC doraźnie, jedynie w sytuacji konieczności dokonania zgłoszenia SENT, jego uzupełnienia lub aktualizacji. W efekcie możliwe jest wystąpienie sytuacji gdy przewoźnik nie dysponując informacją na temat przesłanego przez organ wezwania uchybi obowiązkowi z niego wynikającemu.</p>	<p>Uwzględniono częściowo. Zrezygnowano z wykorzystania Platformy PUESC i dodano miejsce kontroli jako miejsce zakończenia przewozu. Kierujący w momencie rozpoczęcia przewozu będzie wiedział o obowiązku przedstawienia środka transportu do kontroli.</p>
5.	art. 3	Konfederacja Lewiatan	<p>3. Art. 3 projektu stanowi, że ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 11 lit. a, który wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia. Art. 1 pkt 11 lit. a „w art. 22: w ust. 1 w pkt 2 dodaje się przecinek i pkt 3 w brzmieniu: 3) niewykonania obowiązku, o którym mowa w art. 12a i art. 15 ust 3“ Tymczasem w uzasadnieniu do projektu ustawy na stronie 10 uzasadnienia wskazano że: „Zgodnie z regulacją § 1 ust. 1 uchwały Nr 20 Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednoczenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych (M.P. poz. 205), termin wejścia ustawy w życie został wyznaczony na upływ 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy. Ponieważ w art. 22</p>	<p>Uwzględniono.</p>

			<p>ust. 2a przewidziano karę pieniężną w wysokości 10 000 zł za nieprzekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych zasadnym jest by przepis ten wszedł w życie w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów ustawy. W ten sposób wszyscy przewoźnicy i kierujący będą mogli się przygotować do przesyłania danych."</p> <p>Treść uzasadnienia wskazuje na wydłużenie vacatio legis dla przepisu art. 22 ust. 2a wprowadzanego na podstawie art. 1 pkt 11 lit. c projektu nowelizacji ustawy, a nie art. 22 ust. 1 pkt 3 wprowadzanego do ustawy na podstawie art. 1 pkt 11 lit. a projektu ustawy nowelizującej.</p>	
6.	art. 1 pkt 11 lit. b	Konfederacja Lewiatan	<p>4. Nie widzimy uzasadnienia dla wprowadzania kolejnych oraz podnoszenia już obowiązujących kar dla firm transportowych, m.in. dla podniesienia sankcji w postaci kary pieniężnej nakładanej na przewoźnika za brak uzupełnienia zgłoszenia SENT z 5 000 zł do 10 000zł.</p>	<p>Nieuwzględniono. Analiza zgłoszeń do rejestru SENT od 18 kwietnia br. wskazuje, że ok. 10% zgłoszeń nie jest uzupełniania przez przewoźników. Jak widać 5000 zł kara pieniężna nie dyscyplinuje przewoźników, stąd zasadnym jest podwyższenie kary do identycznej odnoszącej się do aktualizacji zgłoszenia.</p>
7.	art. 1 pkt 2 lit. a	Konfederacja Lewiatan	<p>5. Postulujemy doprecyzowanie, że w kategorii CN 2710 i 3826 obowiązek monitorowania dotyczy wyłącznie wyrobów akcyzowych. Pozwoli to na wyłączenie z obowiązków monitorowania bardzo wielu mieszanin chemicznych wykorzystywanych do produkcji kosmetyków, które klasyfikowane są odpowiednio do kodów CN: 2710 i 3826. W grupach tych znalazło się bowiem wiele surowców kosmetycznych w sposób niezamierzony objętych obowiązkiem monitorowania przewozu.</p> <p>Proponujemy brzmienie art. 3 ust. 2 pkt. 1:</p> <p>c) 2710 będących wyrobami akcyzowymi</p> <p>k) 3826 będących wyrobami akcyzowymi</p>	<p>Nieuwzględniono. Mając na uwadze doświadczenia z próbami klasyfikowania towarów do kodów nieakcyzowych dookreślenie „będących wyrobami akcyzowymi” może spowodować unikanie zgłaszania przewozu, jako niepodlegającego obowiązkowi pływającym z</p>

				ustawy.
8.	art. 1 pkt 2 lit. a	Konfederacja Lewiatan	<p>6. W art. 3 ust. 2 pkt 1, art. 5 ust. 2 pkt 7 oraz odpowiednio ust. 3 pkt 7, w art. 6 ust. 2 pkt 6 i w art. 7 ust. 2 pkt 8 należy dokonać zmiany zapisu z „masy brutto” na „masę netto towaru wraz z masą jego bezpośredniego opakowania”. Wymóg podawania masa brutto towarów stanowi duży problem dla przedsiębiorców, zwykle nie posiadają oni informacji o tym, w jaki pojemnik towar zostanie zapakowany. Przykładowo zamawiając 750 kg gliceryny może zostać ona zapakowana w beczki po 250 kg surowca, natomiast masa takiej beczki to już ok. 27 kg. Z kolei beczki mogą zostać zapakowane na jedną paletę lub każda z nich na oddzielną paletę. W każdym z przypadków masa brutto będzie inna. Ponadto, często w transporcie na jedną paletę ładowanych jest kilka towarów o różnych kodach CN. Zgodnie z interpretacją uzyskaną od przedstawicieli Ministerstwa Finansów „masa brutto” obejmuje wagę palety, co rodzi problem z jej uwzględnieniem w opisanym powyżej przypadku. Z drugiej strony w celu określenia obciążenia samochodu masa opakowań jest istotna, dlatego dostawcy operują najczęściej masą surowca + opakowania bezpośredniego, zaś masa palet lub innych opakowań transportowych liczona jest odrębnie.</p> <p>Proponujemy następującą treść fragmentu art. 3 ust. 2 pkt 1 odnoszącego się do postulowanej zmiany:</p> <p>„...jeżeli masa netto przesyłki towaru wraz z masą jego bezpośredniego opakowania, dla towarów objętych tymi pozycjami przekracza 500 kg.”</p> <p>Brzmienie pozostałych wymienionych art. powinno zostać zmienione zgodnie ze zmianą brzmienia art. 3 ust. 2 pkt 1.</p>	Nieuwzględniono. Masa brutto to waga towaru wraz z opakowaniem.
9.	art. 1 pkt 2 lit. a	Konfederacja Lewiatan	<p>7. Wnosimy o rezygnację z wymogu podawania objętości towaru w art. 3 ust. 2 pkt 1, art. 5 ust. 2 pkt 7 oraz odpowiednio ust. 3 pkt 7, w art. 6 ust. 2 pkt 6 i w art. 7 ust. 2 pkt 8. Stosowanie wagi towaru i jego objętości nastęrcza trudności w interpretacji, którym parametrem powinno się posługiwać. W celach transportowych objętość towarów przeliczana jest na wartości wyrażone w kilogramach. Dodatkowym argumentem jest fakt, że masa i objętość tego samego towaru są różne, a wartości te mają kluczowe znaczenie</p>	Nieuwzględniono. W zależności od rodzaju towaru jego objętość jest elementem opisującym i ma zastosowanie przy dokonywaniu jego opisu w zakresie ilości.

			<p>dla zastosowania wyłączenia obowiązku monitorowania dla przesyłek o wartościach poniżej 500 kg i 500 litrów. W zależności od warunków otoczenia objętość towaru może się istotnie zmieniać. Trudności z tym związane będą dokuczliwe nie tylko dla przedsiębiorców, ale również dla organów kontroli. Proponujemy brzmienie fragmentu art. 3 ust. 2 pkt 1 odnoszącego się do postulowanej zmiany:</p> <p>„...jeżeli masa netto przesyłki towaru wraz z masą jego bezpośredniego opakowania, dla towarów objętych tymi pozycjami przekracza 500 kg.”</p> <p>Brzmienie pozostałych wskazanych art. powinno zostać zmienione zgodnie ze zmianą brzmienia art. 3 ust. 2 pkt 1.</p>	
10.	art. 1 pkt 1 lit. f	Konfederacja Lewiatan	<p>8. Postulujemy wprowadzenie możliwości dokonywania zgłoszeń zbiorczych, zawierających kilka kodów CN. Przez przesyłkę, rozumie się określoną ilość towarów tego samego rodzaju przewożonych od jednego nadawcy towaru do jednego odbiorcy towaru, do jednego miejsca dostarczenia towaru, jednym środkiem transportu. W rzeczywistości często od jednego dostawcy do jednego odbiorcy transportowanych jest kilka surowców jednocześnie o różnych kodach CN. System SENT pozwala na tylko jedno zgłoszenie dla jednej taryfy CN, co przy różnorodności produktów dostarczanych do jednego klienta jednym samochodem powoduje konieczność uzyskania wielu numerów SENT dla jednego transportu. Konieczne jest dostosowanie systemu tak, aby w takich sytuacjach można było wprowadzać zgłoszenie zbiorcze. Umożliwienie zgłoszenia transportu do jednego odbiorcy, które zawierać będzie kilka kodów CN towarów będzie znacznym ułatwieniem dla przedsiębiorców oraz nie spowoduje podwyższenia kosztów tych surowców. Należy mieć na uwadze, że wyższy koszt surowców automatycznie przekłada się na wyższy koszt produktów gotowych.</p>	Uwzględniono.
11.	art. 1 pkt 14	Konfederacja Lewiatan	<p>9. Zmiany wymaga projektowany art. 30, którego celem jest odstąpienie od nałożenia kary jeśli pomyłka, która miała miejsce nie generuje skutków od strony podatkowej.</p> <p>Proponujemy zmianę z: „jeżeli doszło do” na: „jeśli wykazano”.</p> <p>W obecnym brzmieniu zapis jest niejasny, a intencja, która z niego wynika trudna do odczytania. Proponujemy zmianę brzmienia na:</p> <p>„Art. 30. W przypadku stwierdzenia w trakcie postępowania podatkowego,</p>	Uwzględniono.

			<i>kontroli podatkowej albo kontroli celno-skarbowej o której mowa w art. 54 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. poz. 1947, z późn. zm.l)), 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 siedzibę organu, który ujawnił naruszenie, jeśli wykazano uszczuplenia podatku akcyzowego lub podatku od towarów i usług."</i>	
12.	Uwaga ogólna	Konfederacja Lewiatan	10. Postulujemy wydłużenie ważności kluczy SENT z 10 do 15 dni dla łączonego transportu towarów. Zgodnie z obecnym kształtem ustawy, numer referencyjny jest ważny przez 10 dni od dnia jego nadania. Niestety przewidziany czas jest zbyt krótki przy dostawach wewnątrzspółnotowych z dalej położonych krajów Europy, w przypadku zamówień zbiorowych, których skompletowanie wymaga czasu, a także w przypadku transportów intermodalnych. Okres ważności dla numeru referencyjnego w takich przypadkach powinien wynosić co najmniej 15 dni. Wydłużony czas potrzebny jest na poinformowanie odbiorcy, jego rejestracji w SENT oraz przekazanie kierowcy tych danych na dokumentach transportowych, co następuje wraz z wydaniem towaru.	Nieuwzględniono. Analiza danych wskazuje, że wyznaczony ustawowo termin ważności nr referencyjnego jest wystarczający na rozpoczęcie i zakończenie przewozu na i przez terytorium kraju.
13.	Uwaga ogólna	Konfederacja Lewiatan	11. Należy wydłużyć czas na potwierdzenie odbioru przesyłki. W przypadku dostawy towarów podmiot odbierający ma obowiązek uzupełnić zgłoszenie o informację o odbiorze towaru, nie później niż w dniu roboczym następującym po dniu dostarczenia towaru. Jest to zbyt krótki termin na realizację powyższego przepisu - zwłaszcza w przypadku dla firm, w których transporty realizowane są na bieżąco i są jednym z najbardziej koniecznych elementów funkcjonowania niezakłóconego obrotu towarami.	Nieuwzględniono. Analiza danych wskazuje, że wyznaczony ustawowo termin potwierdzenia dostarczenia towaru jest wystarczający na dokonanie tej czynności.
14.	Uwaga ogólna	Konfederacja Lewiatan	12. Doprecyzowania wymaga postępowanie w przypadku „nieostępności rejestru". Nie jest jasne w jaki sposób należy przekazać kierowcy w innym kraju dokument zastępujący zgłoszenie?	Nieuwzględniono. Zgodnie z przyjętą interpretacją każda forma przekazania dokumentu zastępującego zgłoszenie jest właściwa.

15.	art. 1 pkt 1 lit. a	Konfederacja Lewiatan	13. W obecnym brzmieniu definicji "działalności gospodarczej" pominięto podmioty zagraniczne, których niniejsza ustawa również obejmuje. Nie wydaje się być zasadne doprecyzowanie definicji działalności gospodarczej o przynależność do ewidencji i rejestrów krajowych w momencie gdy przepisy dotyczą wszystkich przedsiębiorców dokonujących przewozu przez teren Polski bez względu na kraj ich pochodzenia. Proponujemy zrezygnować z projektowanego art. 2 pkt 1a.	Uwzględniono. Przepis usunięto.
16.	art. 1 pkt 4 lit. e art. 1 pkt 5 lit. c	Konfederacja Lewiatan	14. W art 5 ust. 5 oraz art 6 ust. 4 proponuje się dodanie wymogu podania ilości odebranego towaru. Przepis ten budzi wątpliwości związane z interpretacją ilości towaru. Czy ilość ta oznacza masę brutto towaru? Przepis ten może być interpretowany w odmienny sposób przez wysyłającego i odbierającego towar, przez co mogą pojawić się w systemie zgłoszenia niezgodności, które będą wynikiem różnic interpretacyjnych zapisów ustawy, a nie faktycznych niezgodności towaru.	Nieuwzględniono. Dokonując odbioru towaru jego ilość powinna być zgodna z dokumentami. Każda dostawa podlega sprawdzeniu przez odbiorcę, więc podanie tych danych nie jest zjawiskiem nadzwyczajnym.
17.	art. 1 pkt 15	Konfederacja Lewiatan	17. W art. 1 pkt 15 (str. 8) jest błąd - w projektowanej zmianie art. 32 ust. 1 ustawy wskazano odniesienie do art. 3 ust. 5 zamiast do art. 3 ust. 7.	Uwzględniono.
18.	Uwaga ogólna	Konfederacja Lewiatan	18. W projekcie nie przewidziano zmian w zakresie przepisów, które powodują ryzyko ograniczenia prawa własności osób trzecich, nieobjętych bezpośrednio regulacjami ustawy, w szczególności właścicieli i leasingodawców środków transportu wykorzystywanych w działalności gospodarczej przewoźników i podmiotów wysyłających lub odbierających towary. Kwestia zwrotu właścicielowi (niebędącego przewoźnikiem ani podmiotem obowiązującym do złożenia zgłoszenia) zatrzymanego środka transportu powinna zostać wyraźnie uregulowana w ustawie. Zgodnie z ustawą, 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	Nieuwzględniono.

		<p>potwierdzający przesunięcie międzymagazynowe wystawiony przez nadawcę towarów</p> <p>- <u>środek transportu</u> lub towar <u>może zostać zatrzymany</u>, a w dalszej kolejności skierowany albo usunięty do najbliższego wyznaczonego miejsca, które spełnia warunki przechowywania towarów będących przedmiotem przewozu.</p> <p>W związku z usunięciem, strzeżeniem i przechowywaniem środka transportu w wyznaczonym miejscu, przewoźnik i podmiot obowiązany do złożenia zgłoszenia (podmiot wysyłający lub odbierający towary), zobowiązani są uiścić opłaty. <u>Zwrot środka transportu z wyznaczonego miejsca nastąpi dopiero po uiszczeniu tych opłat</u>, co do zasady przez podmioty, wobec których wydano postanowienie.</p> <p>Zważywszy, że przewoźnicy, jak i podmioty wysyłające lub odbierające towary, często nie posiadają własnej floty i w prowadzonej działalności korzystają ze środków transportu udostępnionych przez ich właścicieli lub leasingodawców, należy odpowiednio uregulować sposób zabezpieczenia interesów Skarbu Państwa i ww. osób trzecich w takich właśnie sytuacjach. W przypadku środka transportu niestanowiącego własności przewoźnika lub podmiotu wysyłającego czy odbierającego towary, nie jest uzasadnione jego zatrzymywanie, usuwanie i przechowywanie, zwłaszcza do momentu, w którym podmioty te zdecydują się uiścić nałożone na nie w drodze postanowienia opłaty. Co więcej, o ile wskazane może być zatrzymanie towarów, to już strzeżenie i przechowywanie takiego środka transportu nie idzie w parze z celem ustawy i może naruszać prawa osób trzecich (tj. właścicieli i leasingodawców środków transportu).</p> <p>W tym zakresie należy mieć na uwadze, że przepis art. 18 ustawy dotyczy jedynie „zwrotu” środka transportu - w domyśle zwrotu temu, komu go wcześniej zabrano (tj. przewoźnikowi lub podmiotowi wysyłającemu albo odbierającemu towary). W związku z tym, że ustawodawca słusznie nie uzależnił „wydania środka transportu” (np. właścicielowi) od spełnienia takich samych warunków, nie powinno budzić wątpliwości, że ostatecznie prawa właściciela środka transportu nie zostaną naruszone. Niemniej stoimy na stanowisku, że kwestia ta powinna zostać jednoznacznie uregulowana w ustawie, np. poprzez nadanie przepisowi następującego brzmienia:</p>	
--	--	--	--

		<p>Art. 18. ustawy</p> <p>1. Zwrot:</p> <p>1) środka transportu z wyznaczonego miejsca następuje po uiszczeniu opłat dotyczących środka transportu ustalonych w postanowieniu, o którym mowa w art. 17 ust. 3;</p> <p>2) towaru z wyznaczonego miejsca następuje po uiszczeniu opłat dotyczących towaru ustalonych w postanowieniu, o którym mowa w art. 17 ust. 3, z wyjątkiem art. 31.</p> <p>2. Wydanie środka transportu właścicielowi, który nie jest przewoźnikiem ani podmiotem obowiązany do złożenia zgłoszenia odpowiadającym za uiszczenie opłat za usunięcie, strzeżenie i przechowywanie środka transportu lub towaru w wyznaczonym miejscu, nastąpi bezzwłocznie po udokumentowaniu prawa własności środka transportu przez właściciela.</p> <p>Wprowadzenie do ustawy takiego uregulowania jest szczególnie istotne w powiązaniu z treścią art. 31 ust. 4 ustawy, który (w odniesieniu do przewoźników mających siedzibę w niektórych państwach) po upływie określonego czasu pozwala organom podatkowym na przeprowadzenie egzekucji z ruchomości w celu zaspokojenia powstałych wierzytelności. Zgodnie z tym przepisem, „ 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.5)) dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości”.</p> <p>O ile zatem w odniesieniu do przewoźników zagranicznych egzekucja z ruchomości będzie możliwa po upływie określonego czasu, nie jest jasne, co miałyby się stać ze środkiem transportu wykorzystywanym przez krajowe podmioty w sytuacji, w której odmówią one uiszczenia opłat lub będą z tym zwlekać. Jako że na gruncie omawianej ustawy nie można ostatecznie wykluczyć prób zastosowania cytowanego przepisu w odniesieniu do wszystkich niezwróconych, z uwagi na brak terminowego uregulowania należności, środków transportu, postulujemy jednoznaczne uregulowanie zakresu jego zastosowania, np. poprzez nadanie przepisowi następującego</p>	
--	--	--	--

			brzmienia: Art. 31 ust. 4 ustawy W przypadku nieuiszczenia przez przewoźnika, o którym mowa w ust. 1 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.	
19.	art. 1 pkt 2 lit. a	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	Brak spójności pozycji CN z podkategoriami PKWiU. Usunięcie podkategorii PKWiU - zgodnie z projektem ustawy.	Uwzględniono
20.	art. 1 pkt 2 lit. a	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	Masa brutto przesyłki. Doprecyzowanie przepisu poprzez zdefiniowanie "masy brutto przesyłki" w katalogu definicji ujętych w art. 2 ustawy: 1) masa brutto uwzględnia masę netto towaru wraz opakowaniem jednostkowym (np.: beczka, zbiornik), bez palety i innych opakowań transportowych); 2) dla cystern masa brutto = masa netto towaru. Należy zauważyć, że przy przesyłkach drobnicowych na paletach np.: 52 palety różnego towaru o tym samym kodzie taryfy celnej oraz różnej wadze surowców, w zależności od temperatury zewnętrznej, waga przesyłki może znacznie przekraczać akceptowalne 10%. Propozycja: waga brutto uwzględnia opakowanie jednostkowe, nie uwzględnienia natomiast wagi opakowania transportowego np.: palety.	Nieuwzględniono. Masa brutto to waga towaru wraz z opakowaniem.
21.	art. 1 pkt 2 lit. a	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	Rozbieżność pomiędzy wielkościami jednostek miary wskazanymi w ustawie mającymi wpływ na wyłączenie lub objęcie systemem monitorowania drogowego przewozu towarów np. masa brutto przesyłki 480 l = ok. 510 kg. Doprecyzowanie przepisów oraz rozwiązań systemu teleinformatycznego SENT np. poprzez automatyczne, przybliżone przeliczanie jednostek miary, w zależności od stosowanej w wymianie handlowej jednostki miary. Propozycja: wskazanie jednej obowiązującej jednostki miary masy przesyłki w kilogramach (odstąpienie od wskazywania objętości w litrach).	Nieuwzględniono. W zależności od rodzaju towaru jego objętość jest elementem opisującym i ma zastosowanie przy dokonywaniu jego opisu w zakresie ilości.

			Uzasadnienie: waga w kilogramach jest obowiązkowo wskazywana w dokumentach transportowych jako warunek niezbędny do prawidłowego obciążenia środka transportu (prawidłowe obciążenie na oś i dopuszczalna ładowność środka transportu).	
22.	art. 1 pkt 2 lit. a	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	Wątpliwości co do zastosowania w przepisie ustawy masy brutto przesyłki jako wielkości obejmującej lub wyłączającej przewóz towarów podlegających systemowi monitorowania. Redefinicja przepisu. Propozycja: zastosowanie masy netto przesyłki jako wielkości obejmującej lub wyłączającej przewóz towarów podlegających systemowi monitorowania w celu ułatwienia wypełnienia ustawowego obowiązku w zakresie objęcia przesyłki monitorowaniem np.: 1) dla towarów przewożonych w opakowaniach (beczka, zbiornik) w wymianie handlowej stosuje się masę netto towarów i w takiej wielkości przyjmuje się towar w ewidencji magazynowej oraz uwzględnia w dokumentacji handlowej; 2) dla cystern masa netto = masa brutto - bez znaczenia dla założeń ustawy.	Nieuwzględniono, bowiem kwestia masy brutto, ilości i objętości oraz wagi nie budzi wątpliwości interpretacyjnych.
23.	Uwaga ogólna	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	Ustalanie i klasyfikacja towarów budzących wątpliwości do pozycji CN. Wskazanie organu/instytucji kompetentnego do wydawania wiążących decyzji w sprawie kodu CN dla potrzeb monitorowania drogowego przewozu towarów.	Nieuwzględniono. Obowiązkiem podmiotu obowiązanego jest dokonanie prawidłowej klasyfikacji towaru, m.in. dla potrzeb ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów.
24.	art. 1 pkt 2	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	Pozycje CN 2905 oraz CN 3824. Doprecyzowanie przepisu o wyłączenie z ustawy pozycji nieobjętych akcyzą - zgodnie z projektem ustawy.	Uwzględniono.
25.	Uwaga ogólna	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu	Zlewki alkoholowe stanowiące pozostałość z procesu produkcyjnego przy produkcji kosmetyków, przekazywane do recyklingu/ utylizacji - bez sprzedaży w rozumieniu przepisów ustawy o VAT.	Nieuwzględniono. Zgodnie z zasadami ogólnymi.

		Kosmetycznego i Detergentowego	Wyłączenie z ustawy - zlewki nie stanowią dostawy towarów w rozumieniu ustawy o VAT. Klasyfikacja tego rodzaju towarów może być każdorazowo rozbieżna i nie jest możliwa do zaklasyfikowania z dokładnością co do kodu CN.	
26.	art. 1 pkt 1 lit. f	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	Zgłoszenie SENT - 1 pozycja CN dla 1 przesyłki. Rozszerzenie jednego zgłoszenia SENT do większej liczby pozycji dla jednej przesyłki np. na jednym środku transportu przewożone są dwa lub więcej towary sklasyfikowane do różnych kodów CN, co wiąże się z koniecznością kilkukrotnego zgłoszenia przewozu w rejestrze zgłoszeń i koniecznością przekazywania kilku numerów referencyjnych do przesyłki jednym środkiem transportu, od jednego dostawcy, w tym samym czasie.	Uwzględniono.
27.	Uwaga ogólna	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	Wewnątrzwspólnotowa dostawa towarów i eksport towarów - wymagane jest zgłoszenie do rejestru SENT jako otwierające i zamykające proces. Doprecyzowanie przepisu w zakresie wyłączającym lub obejmującym konieczność uzupełniania zgłoszenia przez przewoźnika lub braku takiego obowiązku - art. 5 ust. 4 odnosi się tylko do ust. 1 i pozostawia ust. 3 bez obowiązku uzupełnienia zgłoszenia przez przewoźnika.	Nieuwzględniono, bowiem kwestia przepis nie budzi wątpliwości interpretacyjnych.
28.	Uwaga ogólna	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	Rozpoznawanie dostawy jako WDT od kontrahenta z UE na podstawie przepisów ustawy o VAT (brak obowiązku rejestracji dla celów VAT w Polsce przez kontrahenta z UE) w przypadku przewozów towarów podlegających systemowi monitorowania rozpoczynających się na terytorium kraju, tj. z magazynu krajowego. Wskazanie właściwego trybu postępowania w odniesieniu do systemu monitorowania drogowego przewozu towarów tj.: tryb zgodny z art. 5, czy też art. 6 ustawy.	Nieuwzględniono, bowiem kwestia przepis nie budzi wątpliwości interpretacyjnych.
29.	Uwaga ogólna	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	Potwierdzenie odbioru dostawy w rejestrze SENT przez podmiot odbierający w sytuacji braku uzupełnienia zgłoszenia przez przewoźnika np. w przypadku nieprzekazania numeru referencyjnego przewoźnikowi przez kontrahenta z UE, który organizuje transport i nie ma obowiązku ujawniania danych kontaktowych swojego przewoźnika. Wskazanie właściwego trybu postępowania, mając na uwadze, że podmiot odbierający wywiązuje się z ustawowego obowiązku przekazania numeru przewoźnikowi za pośrednictwem swojego kontrahenta z państwa członkowskiego UE, natomiast nie ma wpływu na komunikację pomiędzy	Nieuwzględniono. Zgodnie z przepisami ustawy każdy z uczestników przewozu odpowiada za swoje zaniechania. Odstąpienie od sankcji wobec przewoźnika spowodowałoby, że prewencyjny charakter

			kontrahentem, a jego przewoźnikiem. Propozycja: wskazanie braku konsekwencji za niewypełnienie obowiązku poprzez uzupełnienie zgłoszenia przez przewoźnika.	przepisów utraciłby na znaczeniu.
30.	Uwaga ogólna	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	Termin ważności numeru referencyjnego zgłoszenia - 10 dni. 1) Propozycja: przedłużenie terminu ważności numeru do 14 dni w przypadku przewozu towaru z terytorium państwa członkowskiego (komunikat 210). Uzasadnienie: dla przesyłek drobnicowych kompletowanych w różnych krajach UE i dystrybuowanych do różnych odbiorców w kraju termin 10 dni jest zbyt krótki; 2) Propozycja: wprowadzenie możliwości jednokrotnego przedłużenia terminu ważności istniejącego numeru referencyjnego o kolejne 10 lub 14 dni, bez konieczności przesyłania nowego zgłoszenia i uzyskania nowego numeru referencyjnego, co ma szczególne znaczenia dla przesyłek zbiorowych z różnych krajów UE do różnych odbiorców w Polsce. <u>Uzasadnienie:</u> np.: awaria środka transportu, zdarzenie losowe, kataklizmy itp.	Nieuwzględniono. Analiza danych wskazuje, że wyznaczony ustawowo termin ważności nr referencyjnego jest wystarczający na rozpoczęcie i zakończenie przewozu na i przez terytorium kraju.
31.	Uwaga ogólna	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	Możliwości kontynuowania przewozu na podstawie art. 14 w przypadku niecelowego niedokonania zgłoszenia i przesłania zgłoszenia, a wyjątkiem zdefiniowanym w art. 16 ust. 1. Doprecyzowanie w jakich przypadkach ma zastosowanie art. 16 ust. 1 - art. 14 i art. 16 ust. 1 definiują dokładnie to samo zdarzenie, tj.: ujawnienie niedokonania zgłoszenia. Wskazanie okoliczności, w których ma zastosowanie art. 16 ust. 1, tj.: zatrzymanie środka transportu lub towaru.	Nieuwzględniono. Przepis art. 14 nakłada obowiązek dokonania zgłoszenia po kontroli na drodze w trakcie, której stwierdzono przewóz bez zgłoszenia. Przepis będzie miał zastosowanie, o ile organ nie uruchomi procedury przewidzianej w art. 16.
32.	Uwaga ogólna	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	Zgłaszanie przewozu do rejestru SENT w przypadku gdy odległość pomiędzy miejscem rozpoczęcia przewozu a miejscem zakończenia przewozu nie przekracza 20 km. Propozycja: zwolnienie z obowiązku zgłaszania przewozu do rejestru SENT w przypadku gdy odległość pomiędzy miejscem rozpoczęcia przewozu a miejscem zakończenia przewozu nie przekracza 20 km. Uzasadnienie: dostawy surowców od lokalnych producentów, zlokalizowanych w niewielkiej odległości od fabryki, realizowane są w zależności od potrzeb	Nieuwzględniono. Ustawa przewiduje każdy przewóz towarów „wrażliwych” po drodze publicznej. Obecnie brak przesłanek do zastosowania wnioskowanego rozwiązania.

			produkcyjnych i niejednokrotnie w trybie 24h - podobne rozwiązanie funkcjonuje na Węgrzech.	
33.	Uwaga ogólna	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	Retrospektywne zgłoszenie/korekta zgłoszenia. Uzupełnienie ustawy o retrospektywne zgłoszenie przewozu, z wyłączeniem przypadków możliwości dokonania takiego zgłoszenia w momencie rozpoczęcia kontroli przewozu - analogicznie jak w przypadku zgłoszeń celnych. Wprowadzenie przepisów dotyczących rozładunku, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w dostawie powyżej 10% - analogicznie jak w przypadku zgłoszeń celnych tranzytowych.	Nieuwzględniono. Regułą przyjętą przy projektowaniu ustawy było by towary były zgłaszane przed rozpoczęciem przewozu. Możliwość retro-spektywnego dokonania zgłoszenia wykraczałaby poza podstawowe założenie systemu i stwarzałaby możliwość realizacji przewozu towarów wrażliwych bez konieczności dokonywania jego zgłoszenia. W takiej sytuacji element prewencji straciłby na znaczeniu.
34.	uzasadnienie	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	Pozycje CN objęte systemem monitorowania, w tym kod CN 3824. Uzasadnienie do projektu ustawy: odwołanie do kodu CN 3825.	Uwzględniono.
35.	art. 1 pkt 14	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	Doprecyzowanie zapisu - ograniczenie możliwości nakładania kar wyłącznie do sytuacji, w których doszło do uszczupień w zakresie podatku akcyzowego i VAT. Uzasadnienie do projektu ustawy: „(...) Jednocześnie wskazano, iż w sytuacji ujawnienia nieprawidłowości w trakcie prowadzonego postępowania podatkowego, kontroli podatkowej albo kontroli celno-skarbowej nie wymierza się kar pieniężnych w sytuacji gdy doszło do uszczupień w zakresie podatku	Uwzględniono. Zaproponowano nowe brzmienie art. 30.

			akcyzowego i podatku od towarów i usług. (...)”.	
36.	art. 1 pkt 1 lit. a	Polski Związek Przemysłu Kosmetycznego	<p>1. Rezygnacja z dodanego do art. 2 pkt 1 lit. a stanowiącego o definicji działalności gospodarczej.</p> <p>W obecnym brzmieniu definicji "działalności gospodarczej" pominięto podmioty zagraniczne, których niniejsza ustawa również obejmuje. Nie wydaje się być zasadne doprecyzowanie definicji działalności gospodarczej o przynależność do ewidencji i rejestrów krajowych. Przepisy ustawy dotyczą wszystkich przedsiębiorców dokonujących przewozu przez teren Polski, bez względu na kraj ich pochodzenia.</p>	Uwzględniono.
37.	art. 1 pkt 1 lit. f	Polski Związek Przemysłu Kosmetycznego	<p>2. Doprecyzowanie w art. 2 pkt 16 definicji zgłoszenia.</p> <p>Zaproponowana w projekcie zmiana, zgodnie z informacją uzyskaną od przedstawicieli Ministerstwa, ma na celu umożliwienie dokonania jednego zgłoszenia w systemie SENT dla kilku towarów, o różnych kodach CN, które będą razem transportowane. Jednakże, w obecnym brzmieniu tego punktu takie rozumienie przepisu nie jest jednoznaczne. Prosimy o doprecyzowanie zapisu poprzez wprowadzenie poniższej zmiany lub wyjaśnienie zapisu w obecnym brzmieniu w uzasadnieniu do ustawy, jeśli nasze rozumowanie jest zgodne z intencją Ministerstwa Finansów.</p> <p>Proponujemy następujące brzmienie art. 2 pkt 16:</p> <p>Zgłoszenie – zgłoszenie przewozu towaru do rejestru zgłoszeń określonej ilości tego samego lub różnych rodzajów towaru przewożonego od jednego nadawcy towaru do jednego odbiorcy towaru, do jednego miejsca dostarczenia towaru, jednym środkiem transportu.</p>	Uwzględniono.
38.	Uwaga ogólna	Polski Związek Przemysłu Kosmetycznego	<p>3. Wyłączenie z kategorii CN 2710 oleju parafinowego oraz z kategorii CN 3826 surowców kosmetycznych.</p> <p>W dwóch grupach (CN 2710 i CN 3826) znajduje się wiele surowców kosmetycznych objętych obowiązkiem monitorowania przewozu.</p> <p>Grupa surowców CN 2710 19 85 to olej parafinowy, olej wazelinowy i wiele innych surowców stosowanych w produktach kosmetycznych jako emolienty, czyli składniki natłuszczające skórę. Surowce te jako podstawowe składniki tłuszczowe są często stosowane w wysokich stężeniach i przesyłki zawierające</p>	Nieuwzględniono.

			<p>powyżej 500 kg występują w transporcie bardzo często.</p> <p>W grupie CN 3826 również mogą się znajdować liczne surowce kosmetyczne, w szczególności pochodne olejów roślinnych stosowane w produktach kosmetycznych jako składniki natłuszczające skórę lub emulgatory. W chwili obecnej Związek zidentyfikował dwa takie surowce: o kodzie CN 3826 00 10 - Palmitynian Cetylu oraz PEG-7 Gliceryl Cocoate. Surowce te nie są wykorzystywane jako dodatki do paliw.</p> <p>Proponujemy następujące brzmienie art. 3 ust. 2 pkt 1:</p> <p>c) 2710 z wyłączeniem 2710 19 85</p> <p>k) 3826 z wyłączeniem 3826 00 10</p>	
39.	art. 1 pkt 2 lit. a	Polski Związek Przemysłu Kosmetycznego	<p>4. Dokonanie w art. 3 ust. 2 pkt 1, art. 5 ust. 2 pkt 7 oraz odpowiednio ust. 3 pkt 7, w art. 6 ust. 2 pkt 6 i w art. 7 ust. 2 pkt 8 zmiany zapisu z „masy brutto” na „masę netto towaru wraz z masą jego bezpośredniego opakowania”.</p> <p>Wymóg podawania masy brutto towarów, która oznacza wagę towaru wraz z opakowaniem, stanowi duży problem dla przedsiębiorców, zwykle nie posiadają oni informacji o tym, w jaki pojemnik towar zostanie zapakowany. Przykładowo zamawiając 750 kg gliceryny może zostać ona zapakowana w beczki po 250 kg surowca, natomiast masa takiej beczki to już ok. 27 kg. Z kolei beczki mogą zostać zapakowane na jedną paletę lub każda z nich na oddzielną paletę. W każdym z przypadków waga brutto będzie inna. Ponadto, często w transporcie na jedną paletę ładowanych jest kilka towarów o różnych kodach CN. Zgodnie z interpretacją uzyskaną od przedstawicieli Ministerstwa Finansów „masa brutto” obejmuje wagę palety, co rodzi problem z jej uwzględnieniem w opisanym powyżej przypadku. Proponowana zmiana zapisu jednoznacznie określa, jaki parametr powinien być uwzględniony w zgłoszeniu do systemu i sprawia, że masa towaru nie może być różnie interpretowana przez uczestników łańcuch dostaw. Z dostępnych informacji wynika, że w transporcie, dla określenia obciążenia pojazdu stosowana jest suma masy netto substancji oraz masy bezpośredniego opakowania. Przyjęcie takiej wielkości będzie najłatwiejsze do zastosowania przez uczestników rynku. Proponujemy brzmienie fragmentu art. 3 ust. 2 pkt 1 odnoszącego się do postulowanej zmiany:</p> <p>„...jeżeli masa netto przesyłki towaru wraz z masą jego bezpośredniego</p>	Nieuwzględniono. Masa brutto to waga towaru wraz z opakowaniem.

			opakowania, dla towarów objętych tymi pozycjami przekracza 500 kg.” Brzmienie pozostałych cytowanych art. powinno być zmienione zgodnie ze zmianą brzmienia art. 3 ust. 2 pkt 1. Powyższa dyskusyjna interpretacja „masy brutto” przesyłki może być rozwiązana również poprzez dodanie w art. 2 dodatkowej definicji masy brutto przesyłki, która oznaczałaby masę netto towaru wraz z masą jego bezpośredniego opakowania.	
40.	art. 1 pkt 3 lit. a	Polski Związek Przemysłu Kosmetycznego	5. Rezygnacja w art. 3 ust. 2 pkt 1, art. 5 ust. 2 pkt 7 oraz odpowiednio ust. 3 pkt 7, w art. 6 ust. 2 pkt 6 i w art. 7 ust. 2 pkt 8 z wymogu podawania objętości towaru. Stosowanie w ustawie wagi towaru i jego objętości nastęrcza trudności w interpretacji, którym parametrem powinno się posługiwać. W celach transportowych objętość towarów przeliczana jest na wartości wyrażone w kilogramach. Dodatkowym argumentem jest fakt, że masa i objętość tego samego towaru są różne, a wartości te mają kluczowe znaczenie dla zastosowania wyłączenia obowiązku monitorowania dla przesyłek o wartościach poniżej 500 kg i 500 litrów. Trudności z tym związane będą dokuczliwe nie tylko dla przedsiębiorców, ale również dla organów kontroli. Proponujemy brzmienie fragmentu art. 3 ust. 2 pkt 1) odnoszącego się do postulowanej zmiany: „...jeżeli masa netto przesyłki towaru wraz z masą jego bezpośredniego opakowania, dla towarów objętych tymi pozycjami przekracza 500 kg.” Brzmienie pozostałych cytowanych art. powinno być zmienione zgodnie ze zmianą brzmienia art. 3 ust. 2 pkt 1.	Nieuwzględniono, bowiem kwestia masy brutto, ilości i objętości oraz wagi nie budzi wątpliwości interpretacyjnych..
41.	art. 1 pkt 4 lit. e art. 1 pkt 5 lit. c	Polski Związek Przemysłu Kosmetycznego	6. Rezygnacja ze zmian w brzmieniu art. 5 ust. 5 oraz art 6 ust. 4. W proponowanym brzmieniu dodano wymóg podania ilości odebranego towaru. Zapis ten budzi wątpliwości związane z interpretacją zapisu „ilość towaru”. Czy ilość ta oznacza masę brutto towaru? Zapis ten może być interpretowany w odmienny sposób przez wysyłającego i odbierającego towar, przez co mogą pojawić się w systemie zgłoszenia niezgodności, które będą wynikiem różnic interpretacyjnych zapisów ustawy, a nie faktycznych niezgodności towaru.	Nieuwzględniono. Zapis w rejestrze winien być zgodny z dokumentacją finansowo-księgową. W celu wyeliminowania drobnych rozbieżności w ilości towaru ustawodawca przewidział art. 23 ustawy dający 10% tolerancję.

42. .	art. 1 pkt 14	Polski Związek Przemysłu Kosmetycznego	<p>7. Zmiana brzmienia art. 30, którego celem jest odstąpienie od nałożenia kary jeśli pomyłka, która miała miejsce nie generuje skutków od strony podatkowej. Proponujemy zmianę z: „jeżeli doszło do” na: „jeśli wykazano”</p> <p>W obecnym brzmieniu zapis jest nie jasny, a intencja, która z niego wynika trudna do odczytania.</p> <p>Proponujemy zmianę brzmienia na:</p> <p>„Art. 30. W przypadku stwierdzenia w trakcie postępowania podatkowego, kontroli podatkowej albo kontroli celno-skarbowej, o której mowa w art. 54 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. poz. 1947, z późn. zm.1)), 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 siedzibę organu, który ujawnił naruszenie, jeśli wykazano uszczuplenia podatku akcyzowego lub podatku od towarów i usług.”</p>	Uwzględniono.
43.	Uwaga ogólna	Polski Związek Przemysłu Kosmetycznego	<p>8. Wydłużenie ważności kluczy SENT z 10 do 15 dni lub 10 dni roboczych dla łączonego transportu towarów oraz przesyłek z zagranicy.</p> <p>Zgodnie z obecnym kształtem ustawy, numer referencyjny jest ważny przez 10 dni od dnia jego nadania. Niestety przewidziany czas jest zbyt krótki w następujących sytuacjach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • w przypadku dostaw wewnątrzspółnotowych z dalej położonych krajów Europy, • w przypadku zamówień zbiorowych, których skompletowanie wymaga czasu (np. surowce w jednej przesyłce pochodzą z kilku różnych magazynów, oczekiwanie na dostawę któregoś z surowców może wynosić kilka dni), • w przypadku transportów intermodalnych. <p>Okres ważności dla numeru referencyjnego w przypadku przesyłek zawierających różne towary oraz w przypadku transportów intermodalnych powinien wynosić co najmniej 15 dni lub 10 dni roboczych. Wydłużony czas potrzebny jest na poinformowanie odbiorcy, jego rejestracji w SENT oraz przekazanie kierowcy tych danych na dokumentach transportowych, co następuje wraz z wydaniem towaru.</p>	Nieuwzględniono. Analiza danych wskazuje, że wyznaczony ustawowo termin ważności nr referencyjnego jest wystarczający na rozpoczęcie i zakończenie przewozu na i przez terytorium kraju.

44.	Uwaga ogólna	Polski Związek Przemysłu Kosmetycznego	9. Wydłużenie czasu potwierdzenia odbioru. W przypadku dostawy towarów podmiot odbierający ma obowiązek uzupełnić zgłoszenie o informację o odbiorze towaru, nie później niż w dniu roboczym następującym po dniu dostarczenia towaru. Jest to zbyt krótki termin na realizację powyższego przepisu - zwłaszcza w przypadku dla firm, w których transporty realizowane są na bieżąco i są jednym z najbardziej koniecznych elementów funkcjonowania niezakłóconego obrotu towarami.	Nieuwzględniono. Okres ponad 24 godzin jest wystarczający na sprawdzenie odebranego towaru i potwierdzenie jego zgodności w systemie.
45.	Uwaga ogólna	Polski Związek Przemysłu Kosmetycznego	10. Doprecyzowanie postępowania w przypadku „niedostępność rejestru”. W powyższym obszarze potrzebna jest precyzyjna informacja w jaki sposób należy przekazać kierowcy w innym kraju dokument zastępujący zgłoszenie?	Nieuwzględniono. Zgodnie z przyjętą interpretacją każda forma przekazania dokumentu zastępującego zgłoszenie jest właściwa.
46.	Uwaga ogólna	Polski Związek Przemysłu Kosmetycznego	11. Doprecyzowanie w ustawie wymogu posiadania konta zaawansowanego. Z przepisów ustawy nie wynika jasno, w jakich przypadkach przedsiębiorca zobowiązany jest do posiadania konta zaawansowanego. Pojawiły się też wątpliwości, czy konto podstawowe umożliwia realizację wszystkich zadań w systemie, np. zgłoszenia dostawy z zagranicy. Związek postuluje doprecyzowanie ww. kwestii w ustawie bądź podanie wyjaśnienia w uzasadnieniu. Jednocześnie, zwracamy uwagę, że sprawa zakładania konta zaawansowanego generuje wiele pytań. Przedstawiciele Ministerstwa Finansów rekomendują używanie konta zaawansowanego także w przypadkach, gdy nie jest to wymagane, np. ze względu na zwiększoną funkcjonalność konta zaawansowanego. Dlatego, aby ułatwić przedsiębiorcom korzystanie z systemu SENT, Związek rekomenduje opisanie powyższych kwestii szczegółowo w materiałach informacyjnych dostępnych dla użytkowników systemu na stronach Ministerstwa Finansów.	Nieuwzględniono. Z regulacji podustawowej wynika, że wystarczający dostęp do rejestru daje konto podstawowe.
47.	Uwaga ogólna	Polska Izba Paliw Płynnych	Branża paliwowa, która niezależnie od procesu legislacyjnego dotyczącego monitorowania drogowego przewozu towarów, samodzielnie wyposażyła większość wykorzystywanych środków transportu w urządzenia monitorujące i lokalizujące miała nadzieję, iż poprzez odpowiednie udostępnienie posiadanych informacji istotnie zmniejszy ciężar administracyjny związany z koniecznością dokonywania czasochłonnych zgłoszeń. W szczególności miało to dotyczyć	

		<p>zastąpienia dokonywanych zgłoszeń przez samodzielne pozyskiwanie informacji przez Ministerstwo Finansów poprzez zamontowanie urządzeń geolokalizacyjnych lub uzyskanie dostępny do danych takich systemów już funkcjonujących u przedsiębiorców paliwowych.</p> <p>Niemniej jednak, w treści Projektu nie odnajdujemy żadnych zapisów, które świadczyłyby o zastąpieniu przez nowe urządzenia dotychczasowych obowiązków. Z treści Projektu raczej wynika, iż mają one stanowić dodatkowych mechanizm kontrolny przy pozostawieniu niemal wszystkich dotychczasowych obowiązków. W ocenie naszej Organizacji, skoro Ministerstwo Finansów będzie posiadało wszystkie niezbędne informacje bezpośrednio z urządzeń geolokalizacyjnych, zasadne jest bądź całkowite odstąpienie bądź daleko idące zmniejszenie ilości obowiązków wynikających z dotychczasowych regulacji.</p> <p>Powyższa uwaga ma charakter zasadniczy dla całościowej oceny Projektu - mimo, iż jako Organizacja dostrzegamy również pozytywne aspekty proponowanych zmian, takie jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rezygnacja ze stosowania klasyfikacji PKWiU na rzecz klasyfikacji CN • doprecyzowanie treści dokumentu MM • wyłączenie z zakresu SENT dostaw realizowanych przez stacje paliwowe • umożliwienie zdejmowania zamknięć urzędowych w miejscu zakończenia przewozu towarów. <p>Te ostatnie modyfikacje wychodzą naprzeciw uwagom zgłaszanym przez przedsiębiorców, w tym zrzeszonym w naszej organizacji, wynikającym z pierwszych tygodni stosowania nowych regulacji.</p> <p>Pragniemy również zwrócić uwagę, iż Projekt w dalszym ciągu opiera się na założeniach, które powodują i zapewne będą powodować liczne trudności w stosowaniu systemu SENT w przyszłości, tj. definiuje zarówno poszczególne instytucje SENT (np. podmiot wysyłający i podmiot odbierający) poprzez referencję do czynności opodatkowanych podatkiem VAT (a więc zdarzeń prawnych - transakcji), podczas gdy celem systemu jest monitorowanie fizycznych przemieszczeń towarów.</p> <p>Trudności te widoczne są chociażby w takich aspektach jak ujmowanie w systemie SENT zwrotów i reklamacji towarów (np. o charakterze</p>	<p>Nieuwzględniono. Rejestr a tym samym obowiązek dokonywania zgłoszenia przewozu jest miejscem, w którym następuje powiązanie danych ze zgłoszenia z tylko danymi geolokalizacyjnymi.</p> <p>Nieuwzględniono.</p>
--	--	--	--

			<p>jakościowym), ujmowanie w SENT działalności podmiotów z branży odpadowej (w szczególności trudności na styku stosowania ustawy SENT i regulacji o odpadach, rozumienia pojęcia wytwórcy odpadów, ujmowania w systemie odbiorców i przemieszczeń odpadów itp.) oraz innych czynności irrelevantnych z punktu widzenia VAT, które jednak powinny być ujmowane w systemie SENT (np. przywóz do kraju towarów podlegających SENT z innego kraju UE niespełniający przesłanki nabycia wewnątrzspółnotowego w rozumieniu VAT, czy chociażby codzienne czynności takie jak przejazd cysterną częściową załadowaną do warsztatu w celu naprawy, czy na do firmy czyszczącej itp.). Zdajemy sobie sprawę, iż uściślenie systemu w powyższym zakresie wymagałoby jego istotnej przebudowy, niemniej w naszej ocenie zasadne byłoby przeanalizowanie przez Ministerstwo Finansów korzyści płynących z takich rozwiązań dla jasności stosowania nowych regulacji i dalszego uszczelnienia systemu SENT.</p>	
48.	art. 3	Polska Izba Paliw Płynnych	<p>2. Wejście w życie przepisów usprawniających funkcjonowanie SENT. Projekt wprowadza szereg kluczowych zmian, <i>de facto</i> przebudowując system SENT. Dlatego też wejście w życie większości powyższych zmian powinno być poprzedzone odpowiednim okresem przejściowym dającym możliwość dostosowania się przedsiębiorcom do nowych regulacji - dotyczy to zwłaszcza zapisów w zakresie stosowania lokalizatorów i przekazywania danych geolokalizacyjnych.</p> <p>Jednakże znaczna część z proponowanych zmian o charakterze doprecyzującym takiego okresu przejściowego nie wymaga, a wręcz ich szybkie wejście w życie zwiększyłoby poziom bezpieczeństwa prawnego przedsiębiorców objętych obowiązkami wynikającymi z systemu SENT. Dlatego też w naszej ocenie zasadne byłoby wprowadzenie precyzyjnych regulacji intertemporalnych, które skutkowałyby możliwie szybkim wejściem w życie regulacji usprawniających i doprecyzujących funkcjonowanie systemu SENT.</p>	Uwzględniono. W projekcie przewidziano okresy przejściowe na dostosowanie systemów.
49.	art. 1 pkt 14	Polska Izba Paliw Płynnych	<p>3. Odstąpienie od karalności błędów w zgłoszeniach niepowodujących uszczupień podatkowych.</p> <p>Pragniemy zwrócić uwagę, iż poziom zaawansowania technicznego</p>	Uwzględniono.

			<p>wymaganego od przedsiębiorców podlegających SENT oraz tempo wejścia w życie samej ustawy przełożyło się na liczne trudności praktyczne w samym procesie dokonywania zgłoszeń. W szczególności wprowadzona definicja przesyłki spowodowała, iż przedsiębiorcy nierzadko dokonywać muszą kilkudziesięciu lub nawet kilkuset zgłoszeń dziennie, co z kolei wiąże się z możliwością popełniania niezamierzonych błędów i omyłek (zarówno np. literówek, jak i omyłek przy wprowadzeniu danych liczbowych do systemu - np. tzw. „czeskich błędów”).</p> <p>Mając na uwadze cele ustawy SENT, zdecydowanie zasadne wydaje się wprowadzenie mechanizmu, który w sytuacjach wystąpienia niecelowych błędów i omyłek przy dokonywaniu zgłoszeń, które jednak nie miały na celu ani faktycznie nie skutkowały jakimikolwiek uszczupleniami - skutkowałyby brakiem negatywnych konsekwencji po stronie przedsiębiorców. Doświadczenia ostatnich lat branży paliwowej i chemicznej nakazują daleko idącą ostrożność i sceptycyzm odnośnie rozważenia organów administracji co do nienakładania sankcji na przedsiębiorców w takich sytuacjach (np. doświadczenia tzw. oświadczeń opałowych i zestawień takich oświadczeń). Punktem odniesienia dla takiej zmiany mogłoby być brzmienie art. 89 ust. 16 ustawy o podatku akcyzowym, będące pozytywnym wynikiem wieloletniej dyskusji z Ministerstwem Finansów oraz doświadczeń organów podatkowych w jednym z bardziej wrażliwych sektorów gospodarki.</p> <p>Przykładowo postulowana zmiana mogłaby polegać na uzupełnieniu art. 28 ustawy SENT poprzez dodanie zapisu:</p> <p>„Karę pieniężną nakłada się, o ile w ramach przeprowadzonej kontroli, o której mowa w niniejszej ustawie lub innej kontroli lub postępowania ustalono, iż skutkiem naruszenia przepisów ustawy było powstanie uszczuplenia należności budżetu państwa lub gdy nie ustalono odbiorcy towarów.”</p> <p>lub inne sformułowanie o podobnej treści.</p>	
50.	Uwaga ogólna	Polska Izba Paliw Płynnych	<p>4. Doprecyzowanie rozumienia limitu 10% dla prawidłowości danych dotyczących towaru.</p> <p>Zgodnie z obecnym brzmieniem art. 23 ustawy SENT: Dane dotyczące ilości, masy lub objętości towaru uważa się za prawidłowe, jeżeli stwierdzone rozbieżności w stosunku do ilości, masy lub objętości towaru</p>	Nieuwzględniono. Kwestia sankcji i oceny dowodów to etap postępowania administracyjnego, w którym następuje zebranie

		<p>wskazanego w zgłoszeniu wynoszą nie więcej niż 10%.</p> <p>Powyższe brzmienie przepisu budzi istotne wątpliwości odnośnie rozumienia „momentu” na który należy odnosić ów limit 10%. W szczególności nie jest jasne, czy chodzi o moment:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rozpoczęcia przewozu (np. załadunku); • moment dostawy do podmiotu odbierającego; czy • moment kontroli drogowej. <p>Obrazuje to poniższy przykład. Jeśli dany podmiot załadował 30 tys. litrów, zamierając dostarczyć 25 tys. litrów do pierwszego Klienta (K-1) oraz 5 tys. do drugiego Klienta (K-2), a u pierwszego okazało się, iż do zbiornika zmieściło się jedynie 23 tys. litrów towaru - wówczas K-1 uzna dostawę za prawidłową (wszak 2 tys. litrów to mniej niż 10% z 25 tys. litrów). Niemniej, na odcinku objętym drugim zgłoszeniem SENT, ewentualna kontrola wykaże, iż zamiast 5 tys. litrów przewożone jest aż 7 tys. litrów, podczas gdy 2 tys. stanowić będzie więcej niż 10% różnicy odnoszonej do 5 tys. litrów.</p> <p>Niemniej jednak, w takiej sytuacji zgłoszenie dokonane w odniesieniu do drugiego odcinka realizowanego przewozu nie powinno zostać uznane za nieprawidłowe, pomimo iż faktyczna różnica „na moment kontroli” będzie wyższa niż 10%.</p> <p>W ocenie naszej organizacji, w sytuacji w której z dokumentów związanych z przewozem wynikają okoliczności wystąpienia rozbieżności ilościowych (np. dany odbiorca potwierdził ilość mniejszą niż uprzednio zamówił) - wówczas nie powinno to rzutować na ocenę prawidłowości kolejnych zgłoszeń, o ile ma potwierdzenie w posiadanych przez kierowcę dokumentach.</p> <p>Aby uniknąć powyższych wątpliwości wskazane byłoby doprecyzowanie art. 23 - w naszej ocenie doprecyzowanie to mogłoby mieć następujące brzmienie:</p> <p>Dane dotyczące ilości, masy lub objętości towaru uważa się za prawidłowe, jeżeli stwierdzone rozbieżności w stosunku do ilości, masy lub objętości towaru wskazanego w zgłoszeniu wynoszą nie więcej niż 10% lub jeżeli okoliczności wystąpienia rozbieżności wynikają z dokumentów związanych z przewozem towarów.</p> <p>W sytuacji, w której dany podmiot dokonał zgłoszenia, a następnie z okoliczności na które nie mógł mieć on wpływu ilość ostatecznie odebrana</p>	<p>wszystkich dowodów i ich ocena.</p>
--	--	--	--

			przez danego odbiorcę różniła się od ilości zamówionej - nie powinno to rzutować na ocenę prawidłowości pozostałych zgłoszeń.	
51.	Uwaga ogólna	Polska Izba Paliw Płynnych	<p>5. Zmiana pojęcia „miejsce załadunku” na „miejsce rozpoczęcia przewozu”</p> <p>Istotne rozbieżności interpretacyjne budzi rozumienie pojęcia „danych adresowych miejsca załadunku towaru” w rozumieniu art. 5 ust. 2 pkt 6 ustawy o SENT. Wątpliwości te dotyczą w szczególności sytuacji, w których dane zgłoszenie dokonywane jest bez uprzedniego „fizycznego” załadunku towaru, jak chociażby po dłuższym postoju środka transportu lub w ramach realizowanych tzw. dostaw kaskadowych przy dystrybucji lokalnej towarów.</p> <p>Sformułowanie „miejsce załadunku” sugeruje, iż chodzi o miejsce, w którym doszło do fizycznego umieszczenia towaru na środku transportu, podczas gdy istotną z perspektywy funkcjonowania systemu SENT informacją jest lokalizacja, z której rozpoczyna się przemieszczenie (np. jeśli cysterna z towarem w pierwszej kolejności została przemieszczona z rafinerii do nabywcy - co objęte zostało zgłoszeniem SENT 1, a następnie tenże nabywca dokonuje dalszego przemieszczenia cysterny z towarem w celu jej odsprzedaży, z własnej lokalizacji do lokalizacji jego odbiorcy - SENT 2, wówczas w zgłoszeniu SENT 2 bardziej zasadne byłoby wskazanie, iż przewóz odbywał się na odcinku „lokalizacja pierwszego nabywcy - lokalizacja drugiego nabywcy”, a nie że „historycznie” do załadunku doszło w rafinerii.</p> <p>Dlatego też, aby uniknąć takiej wątpliwości wskazane byłoby doprecyzowanie, iż w zgłoszeniu powinno być wskazywane „miejsce rozpoczęcia przewozu towarów”, a nie „miejsce załadunku”. Zmiana ta powinna dotyczyć art. 5 ust. 2 pkt 6 ustawy SENT.</p>	Nieuwzględniono. Kwestia ta ma charakter wyłącznie interpretacyjny.
52.	Uwaga ogólna	Polska Izba Paliw Płynnych	<p>6. Uwzględnienie specyfiki obrotu produktami naftowymi (reklamacje i odbiory odpadów).</p> <p>Jak wskazano na wstępie, pierwsze tygodnie stosowania systemu SENT uwypukliły sytuacje, w których nowe regulacje zdają się nie przystawać do rzeczywistości prowadzonej działalności gospodarczej. Dla branży paliwowej dotyczy to w szczególności tzw. zwrotów towarów (np. w wyniku reklamacji jakościowej) oraz działalności związanej z odbiorem odpadów naftowych.</p>	Nieuwzględniono. W opisanym przypadku podmiot odbierający wózek z towarami jak właściciel i dokonując reklamacji staje się podmiotem wysyłającym, tym samym zostaje

		<p>W pierwszej kolejności jeśli chodzi o różne sytuacje zwrotów towarów przez kontrahentów. Co do zasady ustawa SENT nakłada inne obowiązki na przedsiębiorców o statusie podmiotów wysyłających (zazwyczaj dostawcy, sprzedawcy towarów podlegających SENT), a inne na podmioty odbierające (zazwyczaj nabywcy towarów podlegających SENT). W szczególności przedsiębiorcy posiadający tylko status podmiotów odbierających w dostawach krajowych nie są (i zgodnie z zapowiedziami MF - nie mają być w przyszłości) zobowiązani do uzyskania tzw. zaawansowanego poziomu dostępu w PUESC, niezbędnego dla dokonywania zgłoszeń przewozów towarów.</p> <p>Powyższe może rodzić pewne trudności praktyczne w sytuacjach tzw. zwrotów towarów (np. gdy podmiot, który odebrał towar, potwierdził odbiór jako podmiot odbierający - następnie po pewnym czasie okazało się, iż chociażby ze względów jakościowych towar będzie zwrócony do dostawcy oraz przemieszczony do lokalizacji dostawcy lub innej lokalizacji wskazanej przez uprzedniego dostawcę). Taka sytuacja powoduje niejasności, który z podmiotów powinien dla przemieszczenia zwrotnego dokonać zgłoszenia jako podmiotów wysyłający. W szczególności, gdyby obowiązki takie miały ciążyć na poprzednim odbiorcy towarów zgłaszającym reklamację, wówczas dokonanie zgłoszenia mogłoby być niewykonalne z praktycznego punktu widzenia - ponieważ większość takich podmiotów nie będzie posiadała zaawansowanego poziomu dostępu do PUESC, a uzyskiwanie takiego dostępu trwać może kilka tygodni lub miesięcy.</p> <p>Dlatego też w ocenie naszej organizacji sytuacja taka wymagałaby doprecyzowania zarówno w treści samych przepisów jak i w architekturze systemu SENT. Punktem odniesienia mógłby być tutaj chociażby mechanizm funkcjonujący obecnie na gruncie podatku akcyzowego - w szczególności § 2 ust. 1 pkt 1 lit. b) rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 22 grudnia 2015 r. w sprawie dokumentu dostawy, warunków i sposobu zwrotu wyrobów akcyzowych objętych zwolnieniem od akcyzy ze względu na ich przeznaczenie oraz środków skażających alkohol etylowy (Dz. U. z 2015 r. poz. 2285, ze zm.), który obowiązki związane ze zwrotem towarów uprzednio dostarczonych ze składu podatkowego w oparciu o dokument dostawy, od podmiotów zużywających do operatorów takich składów podatkowych - nakładają właśnie</p>	<p>zachowana idea systemu monitorowania.</p>
--	--	--	--

			<p>na operatorów składów podatkowych.</p> <p>Innymi słowy, podobnie jak rozp. MF ws. dokumentu dostawy w sytuacji zwrotu wyrobów akcyzowych zwolnionych z akcyzy ze względu na przeznaczenie wiąże z operatorem składu (jako podmiotem profesjonalnie zajmującym się obrotem takimi wyrobami), tak i przepisy i system SENT powinny w takiej sytuacji przewidywać przynajmniej możliwość dokonania zgłoszenia przez „uprzedniego” dostawcę towarów, a więc przez „uprzedni” podmiot wysyłający.</p> <p>Podobne uwagi należy odnieść do całokształtu działalności związanej z gospodarką odpadami chemicznymi i paliwowymi, gdzie to podmioty dokonujące odbiorów odpadów (przy założeniu, iż w dalszym ciągu część z odpadów mogłaby podlegać monitorowaniu SENT) realizują tę działalność jako podmioty profesjonalne, a podmioty od których odpady są odbierane mają status bliższy konsumentowi określonych usług. Również w takiej sytuacji przepisy i sam system SENT powinny przewidywać możliwość dokonywania zgłoszeń przewozów przez odbiorców odpadów, a nie podmioty, od których odpady takie są odbierane.</p>	
53.	Uwaga ogólna	Polska Izba Paliw Płynnych	<p>7. Doprecyzowanie stosowania procedury awaryjnej i niedostępności systemu (zasady przekazywania dokumentów zastępujących zgłoszenie).</p> <p>Do najczęstszych obszarów praktycznych wątpliwości związanych ze stosowaniem nowych regulacji należy również rozumienie obowiązku, aby w przypadku niedostępności rejestru podmiot wysyłający albo podmiot odbierający przekazali przewoźnikowi dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie.</p> <p>O ile przekazanie samego numeru zgłoszenia (gdy system funkcjonuje prawidłowo) nie budzi większych wątpliwości (iż może ono nastąpić w dowolnej formie, np. jako nadruk na innym dokumencie, jako odrębny dokument, mail, SMS itp.), o tyle ze względu na zwizualizowaną formę dokumentu zastępującego zgłoszenie oraz dodatkowo wymóg jego opatrzenia potwierdzeniem przyjęcia - sygnalizowane są wątpliwości odnośnie dokładnego sposobu czyniącego zadość tym obowiązkowi.</p> <p>Wśród spotykanych poglądów pojawiają się i takie, zgodnie z którymi powinno to nastąpić wyłącznie w formie papierowej (ze względu na sformułowanie</p>	Nieuwzględniono. Zgodnie z przyjętą interpretacją każda forma przekazania dokumentu zastępującego zgłoszenie jest właściwa.

			<p>„dokument”). W ocenie naszej Izby takie poglądy są błędne i sama zmiana przepisu nie jest niezbędna dla prawidłowego rozumienia powyższej regulacji, zgodnie z którą każda forma przekazania dokumentu (a więc również mailowa, MMSowa itp.) czyni zadość powyższym obowiązkom.</p> <p>Niemniej, dla uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych w tym zakresie, a zwłaszcza mając na uwadze istotne ryzyka związane np. ze stwierdzeniem w ramach ewentualnej kontroli, że forma elektroniczna przekazania dokumentu miałyby okazać się niewystarczająca – wskazane byłoby doprecyzowanie tej regulacji poprzez dodanie słów „w dowolnej formie”.</p>	
54.	Uwaga ogólna	Polska Izba Paliw Płynnych	<p>8. Doprecyzowanie czasu kontroli bez dokonywania oględzin i poboru próbek.</p> <p>Pragniemy zwrócić uwagę, iż pierwsze kontrole drogowe realizowane w ramach systemu SENT ujawniły incydentalne przypadki niechęci kontrolujących do sporządzania i przekazywania kontrolowanym protokołów kontroli w sytuacjach, w których nie stwierdzono żadnych nieprawidłowości, a kontrolujący odstąpili od dokonywania oględzin oraz pobierania próbek przewożonych towarów.</p> <p>Wówczas protokół dokonanej kontroli (który powinien potwierdzać brak stwierdzonych nieprawidłowości) powinien zostać sporządzony na żądanie kontrolowanego (przewoźnika). Niemniej praktyka pokazuje, iż niechęć kontrolujących do sporządzania takiego protokołu przejawia się w przedłużaniu czasu kontroli ze względu nie nieuzasadniony okres oczekiwania na sporządzenie protokołu (np. kontrolujący „przewidują”, że sporządzenie protokołu zajmie kilka godzin, w związku z czym kontrolowani rezygnują z oczekiwania na jego sporządzenie).</p> <p>Ze względu na powyższe, niepożądane zjawisko, wskazane byłoby określenie maksymalnego czasu trwania kontroli w sytuacji, w której nie stwierdzono żadnych nieprawidłowości ani nie zdecydowano się na dokonanie oględzin ani pobór próbek towarów. W naszej ocenie czas ten nie powinien być dłuższy niż 60 minut.</p>	Nieuwzględniono. Czas kontroli jest uzależniony od okoliczności i co do zasady kontrola winna być zakończona niezwłocznie.
55.	art. 1 pkt 1 lit. f	Polska Izba Paliw Płynnych	<p>9. Rozumienie pojęcia zgłoszenia i rodzaju towaru.</p> <p>Projekt zakłada modyfikację definicji zgłoszenia (art. 2 pkt 16 ustawy SENT) poprzez usunięcie z jej treści referencji do określonego rodzaju towaru. Jak się</p>	Uwzględniono. Zmieniono przepis art. 3 ust. 3.

			<p>wydała propozycja tej modyfikacji wynika z odstąpienia w Projekcie od definiowania rodzaju wyrobu poprzez referencję do klasyfikacji PKWiU.</p> <p>Pragniemy jednak zwrócić uwagę, iż skutkiem takiej zmiany samej definicji zgłoszenia (brak określenia rodzaju towaru) mogą być wątpliwości interpretacyjne związane z obejmowaniem jednym zgłoszeniem SENT towarów z różnych pozycji CN (np. z pozycji CN 2707 oraz CN 2710). W świetle obowiązującej definicji zgłoszenia z art. 2 pkt 16 oraz rozumienia definicji przesyłki z art. 3 ust. 3 ustawy SENT - nie budzi wątpliwości, iż takie towary powinny być ujmowane na odrębnych zgłoszeniach SENT.</p> <p>W naszej ocenie usunięcie z definicji zgłoszenia referencji do rodzaju towaru (choćby rozumianego wyłącznie jako odniesienie do pozycji CN, a już nie PKWiU) może być odczytywane jako wola autorów Projektu, aby jednym zgłoszeniem możliwe było objęcie towarów z różnych pozycji CN. Jeśli taka była intencja autorów Projektu - stosowana zmiana powinna objąć również definicję przesyłki z art. 3 ust. 3 ustawy SENT.</p>	
56.	art. 1 pkt 2 lit. a	Polska Izba Paliw Płynnych	<p>10. Doprecyzowanie pojęcia „masy brutto”.</p> <p>Z doświadczeń pierwszych tygodni funkcjonowania systemu SENT wynika, iż istotne praktyczne trudności powoduje wskazywanie przez podmioty dokonujące zgłoszeń masy brutto przesyłek.</p> <p>Dotyczy to zarówno:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przesyłek tzw. luzem (wątpliwości czy masa brutto towaru w cysternie równa się jego masie netto, czy też należy uwzględnić masę zestawu ciągnika); • przesyłek w opakowaniach (np. czy należy uwzględnić tylko masę opakowań jednostkowych, czy np. również masę palet, na których umieszczane i foliowane są opakowania jednostkowe). <p>W naszej ocenie zasadnym rozwiązaniem legislacyjnym byłoby uzupełnienie katalogu definicji z art. 2 o kolejny punkt definiujący masę brutto, jako masę towarów w opakowaniach jednostkowych (tak by nie obejmowała ona np. wspomnianych palet), a w przypadku przemieszczeń towarów luzem, wskazanie, że masa brutto równa jest masie netto.</p>	Nieuwzględniono, bowiem kwestia masy brutto, ilości i objętości oraz wagi nie budzi wątpliwości interpretacyjnych.

57.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	1. Dotychczasowe obserwacje potwierdzają, że w zależności od rodzaju towaru podlegającemu monitoringowi oraz podstawy obowiązku dokonania zgłoszenia (dostawa, import, WNT, WDT, tranzyt, itp.) zakres obowiązków związanych ze zgłoszeniem wymaga pewnych modyfikacji. Jednocześnie wszystkie regulacje w tym zakresie, w sposób jednolity ustanowione zostały na poziomie ustawowym, przy ustaleniu stosunkowo wąskiego zakresu delegacji do określenia na poziomie przepisów wykonawczych. Postulujemy pozostawienie na poziomie ustawy wyłącznie uregulowań o zakresie podstawowym, natomiast przeniesienie do rozporządzenia regulacji kwestii szczegółowych (sposób dokonywania zgłoszenia, zakres danych w poszczególnych przypadkach, tryb postępowania poszczególnych podmiotów w zależności od rodzaju transakcji i wykonywanego przewozu, itp.).	Uwzględniono częściowo. Do projektu dodano przepisy dotyczące zwolnień towarów w drodze rozporządzenia, czy rozszerzające delegację ustawową dla zgłoszeń.
58.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	2. Ustawa przewiduje możliwość rozszerzenia, w drodze rozporządzenia, towarów objętych systemem monitorowania drogowego wraz ze wskazaniem masy, ilości, objętości lub wartości tych towarów, oraz określenia przypadków, w których ich przewóz nie podlega temu systemowi, uwzględniając konieczność przeciwdziałania uszczupleniom w zakresie podatku od towarów i usług lub podatku akcyzowego. Sugerujemy wprowadzenie delegacji (analogicznej jak w art. 3 ust. 11) dającej możliwość wyłączenia określonych przypadków z monitorowania w drodze rozporządzenia, przy zachowaniu mechanizmu z art. 3 ust. 9 ustawy i wskazaniu, że uzależnione by to było od wyników analizy ryzyka wystąpienia naruszeń przepisów prawa podatkowego w zakresie podatku od towarów i usług lub podatku akcyzowego, związanego z przewozem towarów. Zasadność istnienia takiej delegacji najdobitniej wykazał przypadek wątpliwości co do objęcia systemem sprzedaży 500 l paliwa na stacji do zbiornika zewnętrznego i propozycja zawarta w tym zakresie w art. 1 pkt 2 lit. d projektu nowelizacji.	Uwzględniono.
59.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	3. Uregulowanie w ustawie podstaw do tzw. zgłoszenia SENT zbiorczego, określonego w § 7 rozporządzenia w sprawie zgłoszeń przewozu towarów i sposobu postępowania w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń. W ustawie określone zostałyby zasadnicze elementy regulacji, szczegóły natomiast określiłoby rozporządzenie. Chodzi o właściwe określenie warunków dla podmiotu wysyłającego (na roboczo określony jako „zaufany podmiot	Uwzględniono częściowo.

			<p>wysyłający") w takim przypadku, w którym ze względu na: rodzaj działalności, sposób i możliwości kontroli wobec niego, zakres możliwej weryfikacji wystawianych przez niego dokumentów, ryzyko uszczerpień należności publicznoprawnych jest znikome. Konieczne byłoby:</p> <p>a) określenie wymagań dla takiego podmiotu (do rozważenia, poprzez odesłanie do innych regulacji określających wiarygodność lub stworzenie odrębnego trybu potwierdzania, np. certyfikacja analogicznie jak w przypadku zewnętrznego systemu lokalizacji po stworzeniu innych mechanizmów weryfikacji, jak np. weryfikacja dokumentów wydania, dostęp do systemów logistycznych podmiotu wysyłającego, itp.). Proponowana na roboczo modyfikacja obecnej regulacji:</p> <p>„Podmiot wysyłający, w przypadku dokonywania jednym środkiem transportu przewozu towarów będących przedmiotem co najmniej 2 dostaw 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.) towarów objętych pozycją CN 2710 następujących bezpośrednio po dostawie ze składu podatkowego lub z bazy paliw, której właściciel lub podmiot korzystający z niej na podstawie innego stosunku prawnego, jest podmiotem prowadzącym składy podatkowe o łącznej pojemności nie mniejszej niż 300 tysięcy ton"</p> <p>b) określenie podstaw i warunków zgłoszenia,</p> <p>c) określenie ułatwień - przewóz na jednym zgłoszeniu danej ilości produktu, możliwość określania trasy w trakcie przewozu, ilość zmieniana w wyniku poszczególnych odbiorów, możliwość powrotu z resztą niesprzedanego towaru, itp.</p>	
60.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	<p>4. Dopuszczenie wprost w ustawie możliwości wystawiania zgłoszenia SENT „na siebie”, czyli umożliwienie wystawiania zgłoszenia, w którym podmiot wysyłający i odbierający są tożsame.</p> <p>Możliwość taka została dopuszczona zgodnie z pkt 4.21 wyjaśnień FAQ na stronie SENT, natomiast nie wynika ona z ustawy. Wprowadzenie takiego rozwiązania umożliwiłoby postępowanie w „niestandardowych” scenariuszach (pozostałości w cysternie, przejazd do serwisu, w celu zważenia, zwroty, reklamacje, przewóz towarów używanych do wykonania usługi, itp.), dając jednocześnie pełną wiedzę służbom kontrolnym na temat realizowanych</p>	Niewzględiono.

			przewozów. Rozwiązanie takie wychodziłoby również naprzeciw wątpliwościom związanym z posługiwaniem się dokumentem MM, jednocześnie zaś zapobiegałoby potencjalnym nadużywaniem tych dokumentów.	
61.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	5. Z punktu widzenia branży zasadne jest rozważenie i przeprowadzenie analiz zasadności rozszerzenia monitorowania przewozu również na przewóz kolejowy. Byłby to element uszczelniający system przy jednoczesnym zrównaniu wobec prawa obowiązków różnych przewoźników. Z krótkich obserwacji funkcjonowania systemu monitorowania drogowego przewozu towarów zdaje się wynikać zwiększenie ilości transportów paliw dokonywanych drogą kolejową. Stanowisko takie przedstawiane było przez POPiHN na różnych spotkaniach i konferencjach omawiających skutki nowych regulacji z punktu widzenia przeciwdziałania szarej strefie.	Uwzględniono. Wprowadzono do projektu stosowne przepisy.
62.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	6. Postulujemy wyłączenie obowiązku rejestracji na PUESC odbiorców paliwa żeglugowego i olejów na statki oraz potwierdzania odbioru tych produktów. Ze względu na swoją specyfikę, dostawy paliwa żeglugowego w polskich portach morskich mają charakter dostaw wykonywanych na terenie kraju. Nie są to ani dostawy eksportowe, ani wewnątrzspółnotowe, o których mowa w art. 5 ust. 3 ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów. W związku z tym dotychczasowe regulacje systemu SENT przewidują konieczność rejestracji na PUESC oraz potwierdzania odbioru w SENT paliw żeglugowych przez ich odbiorców. Wykonanie tych obowiązków przez odbiorców paliwa żeglugowego stanowi duży problem techniczny, gdyż często nabywcami paliw żeglugowych są zagraniczne podmioty realizujące spotowe transakcje. System obrotu paliwami żeglugowymi i produktami olejowymi z zastosowaniem zwolnienia z podatku akcyzowego jest w chwili obecnej szczegółowo uregulowany przez przepisy akcyzowe i przepisy ustawy o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa państwa i zakłóceń na rynku naftowym. Dostawa tego paliwa jest dokumentowana wynikającymi z ustawy akcyzowej dokumentami dostawy. Jednakże, ustawodawca wprowadził w regulacjach akcyzowych szereg preferencji dla podmiotów zagranicznych dokonujących nabyć paliw żeglugowych z	Uwzględniono częściowo. Z obowiązku potwierdzania dostarczenia wyłączono dostawy dla statków powietrznych i żeglugi.

		<p>zastosowaniem zwolnienia z podatku akcyzowego. Zagraniczni przedsiębiorcy nabywający paliwa żeglugowego są zwolnieni z obowiązku rejestracji dla celów akcyzy i prowadzą uproszczoną ewidencję nabywanego paliwa żeglugowego. Preferencje dla obrotu paliwem żeglugowym powinny zostać wprowadzone również w ustawie o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów. Z uwagi na specyfikę dostaw paliwa żeglugowego, należy w przypadku paliwa żeglugowego:</p> <p>a) zrezygnować z obowiązku przekazania numeru referencyjnego podmiotowi odbierającemu (art. 5 ust. 1 zdanie drugie)</p> <p>b) zrezygnować z obowiązku potwierdzania odbioru paliwa żeglugowego dostarczanego na podstawie dokumentu dostawy (art. 5 ust. 5).</p> <p>Dzięki temu rozwiązaniu odbiorcy paliwa żeglugowego nie będą musieli się rejestrować na PUESC. Powyższe rozwiązanie nie powinno ograniczać się wyłącznie do dostaw dokonywanych na rzecz podmiotów zagranicznych, ale powinno objąć wszystkie dostawy paliwa żeglugowego, w tym dostawy paliwa żeglugowego na rzecz podmiotów krajowych (wskazać należy, że odbiorcy krajowi mogą zamówić paliwa żeglugowe w dowolnym porcie, co powoduje, że wprowadzanie dodatkowych dla nich obowiązków może skutkować zaopatrywaniem się przez nich w innych portach UE ze szkodą dla polskiego budżetu). Wprowadzenie tego rozwiązania nie będzie powodowało ryzyka powstania nieprawidłowości, gdyż przemieszczenie paliwa w dalszym ciągu byłoby zgłaszane w elektronicznym systemie SENT przez podmiot wysyłający, a przewoźnik byłby zobowiązany do aktualizacji zgłoszenia o dane związane z przewozem. Dzięki temu będzie możliwa kontrola paliwa żeglugowego w trakcie przemieszczenia, gdyż organy kontroli będą mogły weryfikować prawidłowość wypełniania obowiązków wynikających z pakietu przewozowego przez podmiot wysyłający i przewoźnika. Dodatkowo dodać należy, że paliwo żeglugowe przemieszczane z zastosowaniem zwolnienia z podatku akcyzowego byłoby przemieszczane na podstawie dokumentu dostawy.</p> <p>Analogiczne rozwiązanie, z uwagi na podobne problemy praktyczne, proponujemy dla paliwa lotniczego dostarczanego do tzw. skrzydła samolotu. Z uwagi na specyfikę obrotu, proponujemy zwolnienie z obowiązków potwierdzania odbioru paliwa lotniczego, przemieszczanego do magazynów</p>	
--	--	--	--

			zagranicznych podmiotów zużywających oraz do sił zbrojnych NATO i sił zbrojnych USA i do ich wykonawców kontraktowych, na podstawie zawartych umów międzynarodowych, bez względu na zastosowaną procedurą akcyzową. Przemieszczenie tych rodzajów paliwa w dalszym ciągu byłoby zgłaszane w elektronicznym systemie SENT przez podmiot wysyłający, a przewoźnik aktualizowałby zgłoszenie o dane związane z przewozem. Dzięki temu możliwa byłaby jego kontrola w trakcie przemieszczenia. Organy kontroli mogłyby bowiem weryfikować prawidłowość wypełniania obowiązków wynikających z pakietu przewozowego przez podmiot wysyłający i przewoźnika.	
63.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	8. Uwzględniając dotychczasowe doświadczenia za konieczne uznajemy doprecyzowanie oraz uproszczenie regulacji dotyczących trybu awaryjnego. Dotychczasowe przypadki wykorzystania tego trybu wykazały, że najczęściej problemów (z racji kanału i sposobu przesyłania danych w komunikacji mailowej) sprawia oczekiwanie na otrzymanie mailowego potwierdzenia wysłania dokumentu zastępującego zgłoszenie. Proponujemy rezygnację z tego wymogu i dopuszczenie możliwości przekazania przewoźnikowi (kierowcy) numeru zlecenia (który pozwoli odnaleźć kontrolującym dokument zastępujący zgłoszenie na skrzynce awaryjnej) i rezygnację z potwierdzania wysłania. Służby kontrolujące będą miały dostęp do potwierdzenia zgłoszenia przy jednoczesnym usprawnieniu procesów wydania u podmiotów wysyłających. Przejściowym usprawnieniem z poziomu samego systemu, jest wysyłanie potwierdzenia zgłoszenia zastępczego na wszystkie adresy mailowe zawarte w zgłoszeniu wraz z przesłanymi załącznikami (dokumentem zastępującym zgłoszenie), co usprawni proces przekazywania informacji podmiotów obowiązanych. Postulujemy również określenie wyraźnego „miejsca” na stronie www SENT gdzie umieszczany będzie komunikat o niedostępności systemu.	Nieuwzględniono. W przypadku awarii systemu jedyną możliwością weryfikacji spełnienia nałożonych obowiązków jest „okazanie” przez kierującego dokumentu potwierdzającego złożenie zgłoszenia w trybie awaryjnym.
64.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	9. Uwzględniając praktyczne aspekty funkcjonowania systemu za zasadne uznajemy również wprowadzenie jego mniej istotnych modyfikacji, w szczególności: wprowadzenie funkcjonalności umożliwiającej anulowanie zgłoszenia SENT po uzupełnieniu przez przewoźnika, umożliwienie anulowania zgłoszenia SENT po błędnym zamknięciu przez podmiot odbierający, wprowadzenie tolerancji +/- 1 dzień na datę rozpoczęcia przewozu zgłoszoną przez przewoźnika, wprowadzenie dodatkowych mechanizmów	Nieuwzględniono. Każde rozszczelnienie systemu poprzez umożliwienie anulowania wpisów prowadzi do braku możliwości wykonywania skutecznej kontroli.

			przeciwdziałających zamknięciu zgłoszenia przed uzupełnieniem danych przez przewoźnika lub dostarczeniem towaru (choćby w postaci dodatkowych komunikatów).	
65.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	10. Proponujemy ponowną analizę w zakresie określenia pojemności opakowań jednostkowych niepodlegających zgłoszeniu. Celowe wydaje się ujednoczenie określonych dziś różnych pojemności i odniesienie jej do pojemności produktów realnie używanych w handlu detalicznym (zarówno profesjonalnym, jak i konsumenckim), np. 21 l.	Nieuwzględniono. Określając pojemność opakowań jednostkowa uwagę zwrócono na ofertę handlową, która jest dedykowana indywidualnemu, detalicznemu odbiorcy. Zasada ta obowiązuje w przypadku każdego towaru „wrażliwego”, który jest przedmiotem regulacji.
66.	art. 1 pkt 1 lit. a	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	1. Art. 1 pkt 1 lit. a projektu wprowadza definicję „działalności gospodarczej”, która zawiera ograniczenie jedynie co do działalności podlegającej wpisowi do CEIDG lub KRS. Oznaczałoby to zatem, że podmioty zagraniczne prowadzące działalność w Polsce (które nie mają obowiązku rejestracji w CEIDG lub KRS) nie prowadzą działalności gospodarczej w rozumieniu ustawy, zatem nie spełniają definicji żadnego z podmiotów obowiązanych (podmiot wysyłający, podmiot odbierający, przewoźnik), co zasadniczo ograniczałoby ilość zgłoszeń podlegających ustawie. Proponujemy modyfikację definicji: „Działalność gospodarcza w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. O podatku od towarów i usług, wykonywana przez podmiot spełniający choćby jeden z poniższych warunków: a) wpis do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej, o której mowa w ustawie z 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej; b) wpis do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, o którym mowa w ustawie z 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym; c) status podatnika VAT czynnego w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca	Uwzględniono.

			<p>2004 r. o podatku od towarów i usług;</p> <p>d) status podatnika podatku od wartości dodanej na terytorium państwa członkowskiego;</p> <p>e) siedziba na terytorium państwa trzeciego - przy czym podmiot może w tym przypadku wykazać, że nie prowadzi działalności gospodarczej."</p> <p>Powyższe rozwiązanie daje przedsiębiorcom możliwość prostego, zero-jedynkowego stwierdzenia, czy przewóz podlega zgłoszeniu do systemu SENT. Rozwiązanie wyklucza wątpliwości interpretacyjne, jakie pojawiały się dotychczas (np. dotyczące statusu rolników), a tym samym pozytywnie wpływa na spójność systemu. Ponadto propozycja pozwala na weryfikację wszystkich podmiotów występujących na rynku, a więc nie tylko podmiotów krajowych. Baza VIES pozwala bowiem na zweryfikowanie podmiotów z terytorium całej UE. Do rozważenia pozostaje także kwestia wpływu na kwalifikowanie podmiotów jako przedsiębiorców wpisów o zawieszeniu prowadzenia działalności gospodarczej.</p> <p>Jednocześnie mając na uwadze, że zaproponowana definicja obejmuje co do zasady bardzo szeroki krąg podmiotów, co oceniamy pozytywnie, sygnalizujemy potrzebę wprowadzenia katalogu wyłączeń do ww. definicji (czy wyłączeniu powinni podlegać np. rolnicy, jednostki samorządu terytorialnego, zagraniczne podmioty instytucjonalne, jak NATO, siły zbrojne USA i ich wykonawcy kontraktów - co do wymienionych podmiotów publicznych, opowiadamy się za wprowadzeniem takiego zwolnienia).</p>	
67.	art. 1 pkt 2 lit. d	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	<p>2. W nowelizacji pojawił się zapis wyłączający zakupy paliwa na stacjach, doprecyzowano jednak obowiązek posiadania faktury w momencie przewozu. Aktualnie osoby prowadzące działalność gospodarczą mogą otrzymać paragon i zwrócić się o wystawienie faktury w terminie późniejszym. W przypadku klientów flotowych na stacji otrzymują oni dowód wydania - nie ma możliwości wystawienia faktury na stacji (jest jedna zbiorcza faktura za określony okres). Propozycja uzupełnienia zapisu w brzmieniu: „faktura, paragon fiskalny lub dowód zakupu dokumentujący dostawę”.</p>	Uwzględniono.
68.	art. 1 pkt 4 lit. e art. 1 pkt 5	Polska Organizacja Przemysłu	<p>3. Projekt nowelizacji wprowadza obowiązek podawania przez odbiorcę wagi dostarczonego towaru. Dotychczas w potwierdzeniu dostawy nie była wymagana ilość. Z punktu widzenia systemów IT jest to nowe wymaganie</p>	Nieuwzględniono. Zapis w rejestrze winien być zgodny z dokumentacją

	lit. c	i Handlu Naftowego	techniczne i powoduje konieczność zmiany dotychczasowych procesów. Jaki jest cel wprowadzenia tego obowiązku? Czy oznacza to obowiązek zważenia dostawy? Do tej pory w przypadku stałej współpracy często opieraliśmy się na wagach podanych w listach przewozowych. Dokładne i szybkie zważenie jest zresztą możliwe tylko dla towarów dostarczanych luzem. W przypadku towarów opakowanych znamy wagę towaru w opakowaniu i deklarowaną przez dostawcę wagę opakowań. Weryfikacja tych informacji w ciągu jednego dnia jaki jest na zamknięcie zgłoszenia SENT będzie trudna. Czy odbiorca będzie ponosił odpowiedzialność za stwierdzone później różnice pomiędzy deklarowaną w systemie SENT wagą towaru, a wagą rzeczywistą? Postulujemy rezygnację ze zmiany w tym zakresie ewentualnie odniesienie jej tylko do tych przypadków, w których jest to uzasadnione.	finansowo-księgową. W celu wyeliminowania drobnych rozbieżności w ilości towaru ustawodawca przewidział art. 23 ustawy dający 10% tolerancję.
69.	art. 1 pkt 8	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	4. Szerszego uzasadnienia wymaga projektowany art. 12a - brak jest zdefiniowania „zwiększonego ryzyka” oraz na czym miałyby polegać przekazanie wezwania za pośrednictwem PUESC. Regulacja musi uwzględniać czas pracy kierowcy realizującego dany przewóz.	Uwzględniono. Zmieniono i doprecyzowano przepisy.
70.	art. 3	Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”	Poważne wątpliwości budzi pośpiech przy nowelizowaniu ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu drogowego towarów, w tym zaproponowane vacatio legis - 14 dni, zaś dla części przepisów 3 miesiące. Biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia związane z funkcjonowaniem systemu oraz niepewnością prawa wśród przedsiębiorców wywołaną wprowadzeniem tych przepisów, należy w naszej opinii wydłużyć te terminy.	Nieuwzględniono. Dotychczasowe doświadczenia wskazują, że 3 miesięczny okres na wdrożenie jest wystarczający. Planuje się, że wymagane do wdrożenia informacje zostaną udostępnione we wrześniu 2017 r.
71.	art. 1 pkt 8	Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”	c) Art. 12a przewiduje obowiązek przedstawienia pojazdu wraz z towarem we wskazanym miejscu na wezwanie przesłane za pośrednictwem PUESC, jeśli stwierdzone zostanie, że przewóz „wiąże się ze zwiększonym ryzykiem” . Niewykonanie przez przewoźnika tego obowiązku podlegać będzie sankcji w postaci kary pieniężnej w wysokości 20 000 zł. Abstrahując od faktu, że przewoźnik nie jest zobligowany do śledzenia w czasie rzeczywistym	Uwzględniono. Zmieniono i doprecyzowano przepisy.

			komunikatów przesyłanych za pośrednictwem PUESC, wskazać należy, że obowiązek ten stanowi pewnego rodzaju dodatkową sankcją, która spada na przewoźnika w związku z wykonywaną usługą - przerwanie przewozu, zmiana trasy. W praktyce może dojść chociażby do sytuacji, w której w momencie otrzymania informacji o obowiązku stawienia się do kontroli kierowca wykonujący przewóz będzie odbierał obowiązkowy odpoczynek - czy narażając się na sankcję za naruszenie przepisów o czasie pracy powinien kontynuować przewóz aby poddać się kontroli? Ustawa nie precyzuje również czym jest „zwiększone ryzyko”.	
72.	art. 1 pkt 11 lit. b	Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”	d) Negatywnie opiniujemy propozycję zwiększenia sankcji z 5000 zł do 10 000 zł. Założone obecnie sankcje są już i tak niewspółmiernie wysokie, dlatego nie widzimy uzasadnienia dla ich podniesienia. Poważne wątpliwości budzi też wysokość sankcji nakładanej na kierowcę (od 5000 do 7500 zł) za nieprawidłowe działanie lokalizatora, niewłączenie lub wyłączenie lokalizatora.	Nieuwzględniono. Analiza zgłoszeń do rejestru SENT od 18 kwietnia br. wskazuje, że ok. 10% zgłoszeń nie jest uzupełniania przez przewoźników. Jak widać 5000 zł kara pieniężna nie dyscyplinuje przewoźników, stąd zasadnym jest podwyższenie kary do identycznej odnoszącej się do aktualizacji zgłoszenia.
73.	art. 2	Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”	e) Zdecydowany sprzeciw budzi zakres przekazywanych z systemu danych do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Dostrzegamy pozytywne strony wdrożenia na polskiej sieci drogowej inteligentnych systemów transportowych, jednakże budowa KSZR nie uzasadnia w żaden sposób skali przekazywanych danych, w tym danych osobowych dotyczących przewozów wrażliwych do organu, którego podstawowym zadaniem jest zarządzanie siecią dróg. Musimy również pamiętać, że GDDKiA dysponuje aktualnie dużą bazą danych o przewozach drogowych pozyskanych na podstawie zapisów systemu ViaToll.	Nieuwzględniono. Za zasadę należy przyjąć możliwość korzystania z danych, które są pozyskiwane w innych systemach. Przyjęcie innego założenia powodowałoby konieczność budowy dwóch lub większej liczby systemów gromadzących te same

				dane.
74.	Uwaga ogólna	Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”	Pragniemy również ponowić wnioski o modyfikację niektórych przepisów ustawy skierowane do resortu w ostatnich miesiącach, w tym przede wszystkim wyłączenia na wzór węgierski z części obowiązków informacyjnych przewoźników, będących jedynie pośrednikiem w przemieszczeniu towaru będącego przedmiotem transakcji będącej w zasięgu zainteresowania Krajowej Administracji Skarbowej. Szczegółowe uzasadnienie tej propozycji zawiera pismo z dnia 12 maja br. (l.dz. TLP-16-2017/JR).	Nieuwzględniono. Przewóz jest elementem kluczowym w zakresie dokonywanego obrotu handlowego. Z uwagi na liczbę nałożonych obowiązków na przewoźnika, który co do zasady, jest podmiotem profesjonalnym świadczącym usługę przewozu wypełnienie obowiązków nie powinno nastęrczać trudności.
75.	Uwaga ogólna	Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”	Oczekujemy wydłużenia ważności numeru referencyjnego z 10 do 15 dni.	Nieuwzględniono. Analiza danych wskazuje, że wyznaczony ustawowo termin ważności nr referencyjnego jest wystarczający na rozpoczęcie i zakończenie przewozu na i przez terytorium kraju.
76.	Uwaga ogólna	Związek Polskiego Leasingu	W związku z trwającymi pracami nad zmianą ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, pragniemy ponownie zwrócić uwagę na zawarte w ustawie regulacje powodujące ryzyko ograniczenia prawa własności osób trzecich, nieobjętych bezpośrednio regulacjami ustawy, w szczególności właścicieli i leasingodawców środków transportu wykorzystywanych w działalności gospodarczej przewoźników i podmiotów wysyłających lub odbierających towary. W pełni podtrzymujemy także dotychczasowe stanowisko, że kwestia zwrotu właścicielowi (niebędącego przewoźnikiem ani podmiotem obowiązany do złożenia zgłoszenia) zatrzymanego środka	Nieuwzględniono.

		<p>transportu powinna zostać wyraźnie uregulowana w ustawie, w związku z czym postulujemy zmianę ustawy w tym zakresie.</p> <p>Zgodnie z ustawą, jeżeli w trakcie kontroli przewozu towarów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 potwierdzający przesunięcie międzymagazynowe wystawiony przez nadawcę towarów <p>- środek transportu lub towar może zostać zatrzymany, a w dalszej kolejności skierowany albo usunięty do najbliższego wyznaczonego miejsca, które spełnia warunki przechowywania towarów będących przedmiotem przewozu.</p> <p>W związku z usunięciem, strzeżeniem i przechowywaniem środka transportu w wyznaczonym miejscu, przewoźnik i podmiot obowiązany do złożenia zgłoszenia (podmiot wysyłający lub odbierający towary), zobowiązani są uiścić opłaty. Zwrot środka transportu z wyznaczonego miejsca nastąpi dopiero po uiszczeniu tych opłat, co do zasady przez podmioty, wobec których wydano postanowienie.</p> <p>Zważywszy, że przewoźnicy, jak i podmioty wysyłające lub odbierające towary, często nie posiadają własnej floty i w prowadzonej działalności korzystają ze środków transportu udostępnionych przez ich właścicieli lub leasingodawców, należy odpowiednio uregulować sposób zabezpieczenia interesów Skarbu Państwa i ww. osób trzecich w takich właśnie sytuacjach. W przypadku środka transportu niestanowiącego własności przewoźnika lub podmiotu wysyłającego czy odbierającego towary, nie jest uzasadnione jego zatrzymywanie, usuwanie i przechowywanie, zwłaszcza do momentu, w którym podmioty te zdecydują się uiścić nałożone na nie w drodze postanowienia opłaty. Co więcej, o ile wskazane może być zatrzymanie towarów, to już strzeżenie i przechowywanie takiego środka transportu nie idzie w parze z celem ustawy i może naruszać prawa osób trzecich (tj. właścicieli i leasingodawców środków transportu).</p> <p>W tym zakresie należy mieć na uwadze, że przepis art. 18 ustawy dotyczy jedynie „zwrotu” środka transportu - w domyśle zwrotu temu, komu go</p>	
--	--	---	--

		<p>wcześniej zabrano (tj. przewoźnikowi lub podmiotowi wysyłającemu albo odbierającemu towary). W związku z tym, że ustawodawca słusznie nie uzależnił „wydania środka transportu” (np. właścicielowi) od spełnienia takich samych warunków, nie powinno budzić wątpliwości, że ostatecznie prawa właściciela środka transportu nie zostaną naruszone. Niemniej stoimy na stanowisku, że kwestia ta powinna zostać jednoznacznie uregulowana w ustawie, np. poprzez nadanie przepisowi następującego brzmienia:</p> <p>Art. 18. ustawy</p> <p>1. Zwrot:</p> <p>1) środka transportu z wyznaczonego miejsca następuje po uiszczeniu opłat dotyczących środka transportu ustalonych w postanowieniu, o którym mowa w art. 17 ust. 3;</p> <p>2) towaru z wyznaczonego miejsca następuje po uiszczeniu opłat dotyczących towaru ustalonych w postanowieniu, o którym mowa w art. 17 ust. 3, z wyjątkiem art. 31.</p> <p>2. Wydanie środka transportu właścicielowi, który nie jest przewoźnikiem ani podmiotem obowiązany do złożenia zgłoszenia odpowiadającym za uiszczenie opłat za usunięcie, strzeżenie i przechowywanie środka transportu lub towaru w wyznaczonym miejscu, nastąpi bezzwłocznie po udokumentowaniu prawa własności środka transportu przez właściciela. Wprowadzenie do ustawy takiego uregulowania jest szczególnie istotne w powiązaniu z treścią art. 31 ust. 4 ustawy, który (w odniesieniu do przewoźników mających siedzibę w niektórych państwach) po upływie określonego czasu pozwala organom podatkowym na przeprowadzenie egzekucji z ruchomości w celu zaspokojenia powstałych wierzytelności. Zgodnie z tym przepisem, „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.5) dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości”.</p> <p>O ile zatem w odniesieniu do przewoźników zagranicznych egzekucja z ruchomości będzie możliwa po upływie określonego czasu, nie jest jasne, co</p>	
--	--	--	--

			<p>miałoby się stać ze środkiem transportu wykorzystywanym przez krajowe podmioty w sytuacji, w której odmówią one uiszczenia opłat lub będą z tym zwlekać. Jako że na gruncie omawianej ustawy nie można ostatecznie wykluczyć prób zastosowania cytowanego przepisu w odniesieniu do wszystkich niezwróconych, z uwagi na brak terminowego uregulowania należności, środków transportu, postulujemy jednoznaczne uregulowanie zakresu jego zastosowania, np. poprzez nadanie przepisowi następującego brzmienia:</p> <p>Art. 31 ust. 4 ustawy</p> <p>W przypadku nieuiszczenia przez przewoźnika, o którym mowa w ust 1, 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.</p>	
77.	art. 2	Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych	<p>Monitoring dróg odbywa się bardzo często przy użyciu urządzeń rejestrujących obraz. Powyższe ma szczególne znaczenie w obliczu braku ogólnej regulacji ustawowej w tym zakresie.</p> <p>Prowadzone od 2013 r. prace nad projektem założeń do ustawy o monitoringu wizyjnym zostały przerwane wkrótce po zgłoszeniu w toku uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych uwag przez zainteresowane podmioty. Miało to miejsce w drugiej połowie 2014 r. Prace nad ustawą o monitoringu wizyjnym powinny zostać na nowo podjęte i przyśpieszone, aby zagwarantować przestrzeganie praw osób obserwowanych oraz wprowadzić pewność prawną co do zasad działania 2 systemów monitoringu wizyjnego dla ich operatorów. Także Rzecznik Praw Obywatelskich oraz Prezes Naczelnej Izby Kontroli widzą potrzebę jak najszybszego unormowania tego obszaru.</p> <p>W związku z powyższym projektodawca powinien sięgnąć do propozycji Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji i przyjąć rozwiązania przewidujące informowanie osób obserwowanych o objęciu określonego terenu monitoringiem wizyjnym.</p> <p>Projektodawca powinien przeprowadzić analizę niezbędności i ocenę wpływu na prywatność (o których mowa w tzw. ogólnym rozporządzeniu o ochronie</p>	Uwzględniono.

			<p>danych osobowych) prowadzenia przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (dalej także: GDDKiA) obserwacji w proponowanych formach, a nie jedynie konieczność dostępu na szerszą skalę do danych zbieranych przez ten organ, w związku z wykonywaniem jego zadań, przez organy kontroli drogowego przewozu towarów. Ich wyniki powinny być ujęte w uzasadnieniu i ocenie skutków regulacji, tak by wykazać, iż nie ma innych środków, którymi można by osiągnąć cele postawione przed zarządcą dróg. Pod uwagę powinny w tym kontekście zostać wzięte zasady proporcjonalności oraz celowości ujęte w powszechnie obowiązujących przepisach o ochronie danych osobowych. W uzasadnieniu do projektu większą wagę przywiązano do wykorzystywania danych z systemów monitoringu dróg do wzmocnienia zakresu kontroli drogowego przewozu towarów, podczas gdy podstawowymi celami stawianymi przez zarządcą dróg jest utrzymywanie dróg i zapewnianie bezpieczeństwa użytkownikom. Ma to szczególne znaczenie w obliczu treści art. 35 ust. 3 pkt 3 RODO, zgodnie z którym ocena skutków planowanych operacji przetwarzania jest wymagana w przypadku systematycznego monitorowania na dużą skalę miejsc dostępnych publicznie.</p>	
78.	art. 2	Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych	<p>Projektowany ust. 2a art. 18 ustawy o drogach publicznych zakłada wyłączenie obowiązku informacyjnego ujętego w art. 24 ustawy wobec osób monitorowanych. W obliczu proponowanego szerokiego zakresu zbieranych danych osobowych oraz powszechności stosowania tych rozwiązań na drogach publicznych celem jest realizacja obowiązku informacyjnego poprzez stosowanie np. tablic informacyjnych, jak ma to miejsce w przypadku obszarów objętych kontrolą fotoradarową. W tym miejscu należy zwrócić uwagę na przepisy RODO. Zgodnie z treścią art. 23 RODO ograniczenia praw (w tym realizacji obowiązku informacyjnego) mogą być dokonywane przepisami prawa, o ile te przepisy odpowiadają prawom i obowiązkom ujętym w art. 12-22 RODO - jeżeli ograniczenia nie naruszają istoty podstawowych praw i wolności oraz są w demokratycznym państwie prawnym środkiem niezbędnym i proporcjonalnym służącym np.: bezpieczeństwu narodowemu; obronie; bezpieczeństwu publicznemu; ochronie niezależności sądów i postępowania sądowego; ochronie osoby, której dane dotyczą, lub praw i wolności innych osób; egzekucji roszczeń cywilnoprawnych. Podobną normę zawiera także art.</p>	Nieuwzględniono.

			<p>31 ust. 3 Konstytucji RP odwołujący się do ograniczeń w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw koniecznych w demokratycznym państwie. Obecnie w polskim porządku prawnym dopuszczenie przetwarzania danych osobowych bez wiedzy i zgody osoby, której dane dotyczą jest prowadzone przede wszystkim przez służby porządku publicznego oraz służby specjalne. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad nie jest tego typu organem, ani nie wykonuje tego typu zadań.</p> <p>Na marginesie jedynie należy zauważyć, iż w przypadku przetwarzania danych na podstawie przepisu prawa, pozyskiwanie zgody jako podstawy ich pozyskiwania nie jest konieczne. Tym bardziej należy usunąć sformułowanie „bez zgody”, które jest zbędne.</p>	Uwzględniono.
79.	art. 2	Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych	<p>W ust. 2b pkt 1 zaproponowano jeden katalog danych dla realizacji następujących celów GDDKiA opisanych w ustawie o drogach publicznych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) art. 18 ust. 2 pkt 6 - zarządzanie ruchem na drogach krajowych; 2) art. 20 pkt 12 - przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników; 3) art. 20 pkt 15 - dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego. <p>Tymczasem należy mieć na uwadze, iż do wszystkich z wymienionych celów zbędne wydaje się przetwarzanie wizerunków osób poruszających się pojazdem. Mają one charakter analityczny albo prewencyjny. Odstąpienie od przetwarzania wizerunku byłoby zgodne z zasadą adekwatności danych ujętą w art. 26 ust. 1 pkt 3 ustawy, wg której 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. Generalny Inspektor przypomina, iż urządzenia techniczne powinny umożliwiać realizację celów zarządcy drogi bez nadmiernego naruszenia prawa do prywatności osób poruszających się po drogach. Możliwe jest wszakże pozyskiwanie obrazu pojazdu i wymazywanie wizerunków osób nim podróżujących.</p> <p>Niezależnie od powyższego, dla większej przejrzystości możliwym byłoby rozdzielenie zakresów danych dla poszczególnych celów przetwarzania do odrębnych jednostek redakcyjnych.</p>	Uwzględniono.

80.	art. 2	Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych	W ust. 2b pkt 2 zaproponowano katalog danych dla realizacji celu GDDKiA opisanego w ustawie o drogach publicznych w art. 18 ust. 2 pkt 8 - pobieranie opłat za przejazd zgodnie z przepisami o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Obecne brzmienie umożliwiłoby przetwarzanie szerokiego katalogu danych także pasażerów pojazdów. Jest to zbędne z uwagi na fakt, iż tylko kierujący jest obowiązany do ponoszenia opłat. Ww. zasada adekwatności danych ma zastosowanie. Także wyżej poczyniona uwaga dotycząca wizerunku pasażerów ma zastosowanie. Podsumowując, dla celu ścigania osób (kierowców) uchylających się od uiszczania opłat, uzasadnionym może być przetwarzanie imienia i nazwiska, numeru PESEL, oraz adresu miejsca zamieszkania lub adresu do korespondencji kierowcy.	Uwzględniono.
81.	art. 2	Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych	Analogiczne jak powyższe uwagi należy zgłosić do treści ust. 2b pkt 3, w którym zaproponowano katalog danych dla realizacji celu GDDKiA opisanego w ustawie o drogach publicznych w art. 18 ust. 2 pkt 8a - pobieranie opłaty elektronicznej zgodnie z art. 13hb ust. 1.	Uwzględniono.
82.	art. 2	Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych	W ust. 2d projektu wskazano katalog podmiotów, którym Generalna Dyrekcja może udostępniać zebrane dane w cel realizacji ich ustawowych zadań. Wątpliwość Generalnego Inspektora budzi ujęcie wśród nich jednostek organizacyjnych Sił Zbrojnych, Szefa Biura Ochrony Rządu oraz Służby Więziennej. W uzasadnieniu nie wskazano nawet przykładowo zadań tych podmiotów, które uzasadniałyby dostęp do danych Generalnej Dyrekcji. Z punktu widzenia ich zadań dostęp wydaje się zbędny. Jak sugerował w toku nieformalnych konsultacji organ ds. ochrony danych osobowych, Żandarmeria Wojskowa, która realizuje zadania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego mogłaby by mieć możliwość zwracania się do Generalnej Dyrekcji o uzyskanie dostępu w uzasadnionych, jednostkowych przypadkach, w związku z prowadzeniem działań wynikających z przepisów prawa. Zastosowanie ma tutaj ww. zasada adekwatności danych. Dwie pozostałe formacje nie realizują takich zadań i nie powinny mieć dostępu do omawianych danych.	Uwzględniono.
83.	art. 2	Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych	W ust. 2e wskazano zakres informacji, które powinien zawierać wniosek o udostępnienie danych. Generalny Inspektor podtrzymuje swoją uwagę z nieformalnych konsultacji, iż powinien on zostać rozszerzony o oznaczenie postępowania albo sprawy, w związku z którymi dostęp do danych jest	Uwzględniono.

			konieczny. Dobrym przykładem w tym zakresie jest art. 22a ust. 4 ustawy z dnia 9 czerwca 2006 r. o Centralnym Biurze Anty korupcyjnym. (Dz. U. z 2016 r. poz. 1310, z późn. zm.).	
84.	art. 2	Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych	<p>W ust. 2f do 2h projektodawca przewiduje możliwość uzyskiwania dostępu za pomocą środków komunikacji elektronicznej dla podmiotów ujętych w ust. 2d. Zastrzeżenia organu ds. ochrony danych osobowych budzi brak wskazania metod kontroli przez Generalną Dyрекcję (jako administratora danych) właściwego zabezpieczenia przez ujęte w ust. 2d służby przekazywanych danych. Niestety projektodawca w uzasadnieniu do projektu nie wskazał żadnych przyczyn dla zaproponowania tak niekompletnej regulacji. Organ ds. ochrony danych osobowych zauważa, że komentowana regulacja nie zapewnia administratorowi danych jakiegokolwiek kontroli nad tym procesem. Podejmując decyzję (rozstrzygnięcie) o udostępnieniu danych w tym trybie administrator może opierać się jedynie na stosownym oświadczeniu ww. służb, iż posiadają one urządzenia i systemy teleinformatyczne spełniające warunki z ust. 2g pkt 3 projektu. Generalna Dyрекcja nie zapewnia sobie w ten sposób prawa do kontroli prawdziwości i rzetelności takich oświadczeń. Jeszcze dalej idąca jest propozycja przygotowana dla Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, zgodnie z którą służba ta nie będzie musiała wskazywać zakresu danych podlegających udostępnieniu oraz osób uprawnionych do przetwarzania danych.</p> <p>Komentowane regulacje jako niezapewniające - wynikającego z przepisów o ochronie danych osobowych - prawa i obowiązku administratorów danych do kontroli całego procesu przetwarzania zgromadzonych przez nich danych – nie może być zaakceptowana przez Generalnego Inspektora Ochrony Danych Osobowych. Poleganie przede wszystkim na oświadczeniach zainteresowanych uzyskaniem danych służb, iż spełniają wymogi, nie powinno być wystarczające dla administratora danych mającego udostępniać zebrane dla własnych celów dane.</p> <p>Przyjęcie do projektu ustawy rozwiązania w tym zakresie świadczyłoby o poszanowaniu przez organy państwa praw osób, których dane dotyczą ujętych w art. 32 i następnych ustawy. Należy także mieć na uwadze, iż w perspektywie niecałego roku - od 25 maja 2018 r. - zastosowanie będą miały przepisy RODO, dlatego też konieczne wydaje się dostosowanie pod względem zgodności z</p>	Nieuwzględniono. GDDKiA nie ma uprawnień do kontroli innych organów.

			przepisami ww. ogólnego rozporządzenia o ochronie danych - celem uniknięcia kolejnej nowelizacji projektowanych przepisów w niedalekiej przyszłości.	
85.	Uwaga ogólna	Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych	Podkreślenia wymaga potrzeba uzupełnienia projektu o prawidłową regulację zakresów pozyskiwanych danych i ich adekwatności, okresów ich retencji oraz metod udostępniania zainteresowanym podmiotom. Obecne brzmienie propozycji wskazuje, iż zasadniczym celem nie jest doprecyzowanie zasad przetwarzania danych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, a raczej umożliwienie szerokiego dostępu służb porządkowych oraz specjalnych do danych o podróżach użytkowników dróg publicznych. Propozycja powinna zostać szczegółowo oceniona przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa, który kieruje działem administracji rządowej transport oraz sprawuje nadzór nad GDDKiA. Istotna może być także opinia administratora bezpieczeństwa informacji tej instytucji, który zgodnie z art. 36a ust. 2 pkt 1 zapewnia przestrzeganie przepisów o ochronie danych osobowych.	Uwzględniono częściowo. Uzupełniono przepisy
86.	art. 3	Związek Pracodawców Business Centre Club	Już sam fakt wskazania jedynie 14-dniowego terminu na wejście w życie większości zmian i brak przepisów przejściowych stanowią krok wstecz w budowie zaufania przewoźników do właściwych intencji ustawodawcy.	Nieuwzględniono. 14-dniowe <i>vacatio legis</i> ma swoje podstawy w zasadach w zasadach techniki prawodawczej.
87.	art. 1 pkt 11 lit. b	Związek Pracodawców Business Centre Club	Negatywnie należy ocenić wprowadzenie i obostrzenie szeregu kar pieniężnych za często niezawinione działania przedsiębiorców, co uznać należy nie tylko za całkowicie nieuzasadnione ale i niewspółmiernie dolegliwe dla przewoźników. Zwiększenie wymiaru kary pieniężnej z 5000 zł do 10 000 zł w przypadku nieuzupełnienia przez przewoźnika danych zgłoszenia nie ma jakiegokolwiek uzasadnienia. W tym miejscu warto wskazać, że wysokość kar zazwyczaj ma charakter widełek, które to stosuje się w zależności od wagi naruszenia, okoliczności łagodzących czy też obciążających a także wzrostu czynnika PKB. W omawianym przypadku mamy do czynienia z kwotą „sztywną”, niezależną od stopnia zawinienia przedsiębiorcy, w dodatku nakładaną za obowiązki istniejące za ledwie od kilku miesięcy. Nie ma zatem racjonalnego wytłumaczenia, aby na obecnym etapie stosowania	Nieuwzględniono. Analiza zgłoszeń do rejestru SENT od 18 kwietnia br. wskazuje, że ok. 10% zgłoszeń nie jest uzupełniania przez przewoźników. Jak widać 5000 zł kara pieniężna nie dyscyplinuje przewoźników, stąd zasadnym jest podwyższenie kary do identycznej odnoszącej się do aktualizacji zgłoszenia.

			<p>przedmiotowej ustawy podnosić karę pieniężną za uchybienia, które mogą być wynikiem bądź to wdrażania się w nowe prawo bądź zwykłej omyłki pisarskiej czy niedopatrzenia.</p> <p>W tym przypadku zasadne jest nie tylko pozostanie przy kwocie 5000 zł jako kary maksymalnej ale także dodanie kwoty minimalnej i stosowanie tzw. widełek pozwalających na rozróżnianie charakteru i wagi naruszeń przepisów w/w ustawy. To samo winno nastąpić odnośnie pozostałych kar wskazanych w treści przedmiotowej ustawy (kara za niedokonanie zgłoszenia = 20 000 zł, kara nakładana w przypadku niedopełnienia obowiązku przez podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnika = 10 000 zł czy też nowa kara za nieprzekazywanie danych czy też ich manipulacji = 10 000 zł).</p>	
88.		Związek Pracodawców Business Centre Club	<p>Proponuje się również, aby zapis wskazujący na możliwość odstąpienia od kary rozszerzyć o sytuacje niezawinione przez przewoźnika, co pozwoli wyłączyć z karanía sytuacje nadzwyczajne wywołane czynnikami zewnętrznymi bądź wyłączną winą podmiotów trzecich. Dzięki temu wykluczy się kuriozum, w którym to osoba nieświadoma dokonanego naruszenia bądź naruszenia wynikającego z winy osób trzecich będzie odpowiadać w tej samej wysokości i na tych samych zasadach co osoby świadomie naruszających prawo.</p>	Nieuwzględniono. Każdy podmiot odpowiada za swoje czyny i zaniechania.
89.	art. 1 pkt 8	Związek Pracodawców Business Centre Club	<p>Warto wskazać na zastrzeżenia, które pojawiają się przy zapisie obowiązkowego stawiennictwa kierowcy na wezwanie organu i przedstawienia środka transportu wraz z towarem we wskazanym miejscu i czasie celem przeprowadzenia kontroli. Podobnie jak wcześniejsze propozycje zapisów, ta również może skutkować szeregiem obciążeń finansowych przewoźnika związanych choćby ze zmianą trasy, dodatkowymi kosztami paliwa, płatnych dróg i autostrad, czasu pracy kierowcy, terminu wykonania zlecenia, odpowiedzialności za opóźnienia względem kontrahentów itp.</p> <p>Tego rodzaju obowiązek w zakresie kontroli winien spoczywać na służbach drogowych i celnych, którzy przecież mają prawo w każdym czasie i miejscu skontrolować kierowcę i pojazd wraz z towarem. Tym bardziej, iż dzięki systemowi monitorowania można z dużą precyzją określić położenie danego środka transportu.</p>	Nieuwzględniono. W związku z innymi uwagami do projektu, zrezygnowano z wykorzystania Platformy PUESC i dodano miejsce kontroli jako miejsce zakończenia przewozu. Kierujący w momencie rozpoczęcia przewozu będzie wiedział o obowiązku przedstawienia środka transportu do kontroli.

90.	art. 1 pkt 2 lit. a	Pracodawcy RP	<p>Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy w obecnym brzmieniu, w przypadku przewozu towaru rozpoczynającego się na terytorium kraju podmiot wysyłający jest obowiązany, przed rozpoczęciem przewozu towaru przesłać do rejestru 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.</p> <p>Ust. 2. W przypadku dostawy towarów zgłoszenie zawiera m. in.:</p> <p>7) dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu w szczególności rodzaju towaru pozycji CN lub podkategorii PKWiU, ilości, masy brutto lub objętości towaru.</p> <p>Pojawia się zatem pytanie, czy wykreślenie zwrotu „lub podkategorii PKWiU” jest zasadne.</p> <p>Analogicznie jest w ust. 3 tego samego artykułu oraz kilku dalszych zapisach ustawy dotyczących zakresu danych zgłaszanych, które są rejestrowane zarówno przy dostawach zwykłych/krajowych jak i dostawach wewnątrzspółnotowych.</p> <p>Wg mojej opinii użyty w ustawie (a wykreślany w projekcie) zwrot „lub podkategorii PKWiU” w każdym z miejsc ustawy powinien pozostać.</p>	<p>Nieuwzględniono.</p> <p>Odstąpienie od określania towarów, których przewóz podlega obowiązkowi zgłoszenia nastrocza wiele problemów przy stosowaniu przepisów. Przedsiębiorcy, w tym przedsiębiorcy zagraniczni mają kłopoty z grupowaniem do PKWiU.</p>
91.	art. 2	Pracodawcy RP	<p>Art. 18</p> <p>Podobnie jak w projektowanym art. 4 ust. 5 pkt 2 ustawy o systemie monitorowania drogowego, nowo projektowany ustęp 2c o drogach publicznych, wg mojej opinii winien zostać zmieniony w zakresie wydłużenia okresu przechowywania danych.</p>	<p>Nieuwzględniono.</p>
92.	Uwaga ogólna	Pracodawcy RP	<p>Kary dla przewoźników powinny być obligatoryjne bez możliwości ich uchylenia. Jeśli kara nie będzie obligatoryjna i bez możliwości anulowania to przewoźnicy nie będą mieć respektu przed tymi przepisami. Ten zapis nie jest potrzebny, karę wymierza się bowiem w formie decyzji - na etapie postępowania strona ma możliwość wypowiedzenia się i udowodnienia własnych twierdzeń więc prawdopodobieństwo błędnej decyzji zakładam, że jest minimalne. Trzeba zauważyć, iż nawet gdyby takowe były to wówczas można wystąpić o odszkodowanie.</p>	<p>Uwaga bezprzedmiotowa.</p>

93.	Uwaga ogólna		Wprowadzenie oleju rzepakowego (jeden z tzw. wrażliwszych towarów) na grunt przedmiotowej ustawy (zamiast rozporządzenia).	Nieuwzględniono. Minister Rozwoju i Finansów wydał rozporządzenie z dnia 13 czerwca 2017 r. w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego przewozu towarów
-----	-----------------	--	---	--

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

Projekt wymaga przedłożenia Komisji Europejskiej i nie wymaga zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji oraz uzgodnienia z innymi 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) Baltic Ground Services PL sp. z o.o. – 5 czerwca 2017 r.;
- 2) Polski Związek Producentów Farb i Klejów – 25 maja 2017 r.;
- 3) Imperial Tobacco Polska S.A. – 2 czerwca 2017 r.;
- 4) Polska Izba Przemysłu Chemicznego – 2 czerwca 2017 r.;
- 5) Brenntag Polska sp. z o.o. – 2 czerwca 2017 r.;
- 6) Lotos Asfalt sp. z o.o. – 31 maja 2017 r.;
- 7) Clariant Poland sp. z o.o. – 2 czerwca 2017 r.;
- 8) VOKE sp. z o.o. – 2 czerwca 2017 r.;
- 9) Zakłady Chemiczne ANSER sp. z o.o. – 2 czerwca 2017 r.;
- 10) Michor K. Michalski, S. Stefaniak sp. j. – 2 czerwca 2017 r.;
- 11) Imago M. Domagał, R. Biesaga s.c. – 2 czerwca 2017 r.;
- 12) Trans-Michor sp. z o.o. sp. k. – 2 czerwca 2017 r.;
- 13) Orchem Łódź sp. z o.o. – 2 czerwca 2017 r.;
- 14) PPHU Biegun Paweł – 2 czerwca 2017 r.;
- 15) OFO sp. z o.o. – 2 czerwca 2017 r.;
- 16) Radchem sp. z o.o. sp. k. – 2 czerwca 2017 r.;
- 17) PPHU ANED Export-Import Łukaszewicz Edward – 2 czerwca 2017 r.;
- 18) Dragon Poland sp. z o.o. sp. k. – 2 czerwca 2017 r.;

19) PPHU Korchemia Krzeszewski i S-ka sp. j. – 2 czerwca 2017 r.;

20) ESOLL – sp. z o.o. – 2 czerwca 2017 r.



Warszawa, dnia 4 stycznia 2018 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1090.2017. akr/23

dot.: RM-10-139-17 z 03.01.2018 r.

Pani
Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

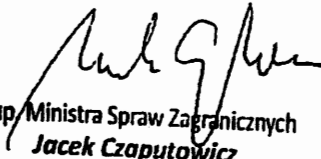
o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię:

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem


z up. Ministra Spraw Zagranicznych
Jacek Czaputowicz
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

Pan Mateusz Morawiecki
Prezes Rady Ministrów
Minister Rozwoju i Finansów

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ROZWOJU I FINANSÓW¹⁾

z dnia

w sprawie zgłoszeń przewozu towarów, sposobu postępowania w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń, wyłączenia z niektórych obowiązków lub warunków takiego wyłączenia oraz określenia dodatkowych danych w zgłoszeniu przewozu towarów

Na podstawie art. 7b ust. 2, art. 7c ust. 2 i art. 9 ust. 7 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów (Dz. U. poz. 708 oraz ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób przesyłania, uzupełniania i aktualizacji zgłoszenia oraz sposób uwierzytelniania zarejestrowanego użytkownika Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych, zwanej dalej „PUESC”;
- 2) sposób postępowania podmiotów wysyłających, podmiotów odbierających i przewoźników w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń;
- 3) przypadki, w których dokonywane jest zgłoszenie obejmujące więcej niż jedną przesyłkę;
- 4) przewóz towarów, który jest wyłączony z obowiązku przesłania do rejestru zgłoszenia lub obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 4 i 5, art. 6 ust. 3 i 4 lub art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów, zwanej dalej „ustawą” lub warunki takiego wyłączenia;
- 5) dodatkowe dane do wskazania lub uzupełnienia w zgłoszeniu;
- 6) organ Krajowej Administracji Skarbowej, do którego jest przesyłane zgłoszenie w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń;
- 7) wzór dokumentu zastępującego zgłoszenie wraz z objaśnieniami.

¹⁾ Minister Rozwoju i Finansów kieruje działem administracji rządowej – finanse publiczne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Finansów (Dz. U. poz. 2331).

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenie „klucz” oznacza elektroniczny kod zabezpieczający dostęp do zgłoszenia służący odpowiednio podmiotowi wysyłającemu, podmiotowi odbierającemu i przewoźnikowi umożliwiającą dokonanie uzupełnienia zgłoszenia lub aktualizacji danych zawartych w zgłoszeniu.

§ 3. Zgłoszenie, uzupełnienie lub aktualizację zgłoszenia przesyła się do rejestru zgłoszeń:

- 1) na formularzu udostępnionym na PUESC albo
- 2) w dokumencie w formacie xml, zgodnym ze specyfikacją techniczną tego dokumentu udostępnioną na PUESC:
 - a) przy użyciu poczty elektronicznej na adres puesc@mf.gov.pl albo
 - b) przy użyciu interfejsu niewizualnego, z wykorzystaniem usług web service dedykowanych do komunikacji z PUESC.

§ 4. 1. Podmiot wysyłający po dokonaniu zgłoszenia otrzymuje wraz z numerem referencyjnym z rejestru zgłoszeń trzy klucze, z których odpowiednio:

- 1) jeden przeznaczony jest dla podmiotu wysyłającego;
- 2) drugi przeznaczony jest dla przewoźnika;
- 3) trzeci przeznaczony jest dla podmiotu odbierającego – w przypadku gdy miejsce dostarczenia towaru znajduje się na terytorium kraju.

2. Podmiot odbierający po dokonaniu zgłoszenia otrzymuje wraz z numerem referencyjnym z rejestru zgłoszeń dwa klucze, z których odpowiednio:

- 1) jeden przeznaczony jest dla podmiotu odbierającego;
- 2) drugi przeznaczony jest dla przewoźnika.

3. Przewoźnik po dokonaniu zgłoszenia otrzymuje wraz z numerem referencyjnym z rejestru zgłoszeń klucz.

§ 5. 1. Uwierzytelnienie zarejestrowanego użytkownika PUESC w celu przesłania, uzupełnienia lub aktualizacji zgłoszenia polega na podaniu identyfikatora użytkownika (login) i hasła.

2. Do przesyłania lub aktualizacji zgłoszenia przez podmiot wysyłający albo podmiot odbierający niezbędna jest rejestracja podmiotu z wykorzystaniem usługi „e-Klient” świadczonej przez Krajową Administrację Skarbową na PUESC.

§ 6. W przypadku gdy zgłoszenia, uzupełnienia lub aktualizacji dokonuje osoba działająca w imieniu odpowiednio podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego albo

przewoźnika, osoba ta, dokonując tych czynności, oświadcza, że działa w imieniu i na rzecz odpowiednio podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego albo przewoźnika.

§ 7. 1. W przypadku przewozu towarów realizowanego środkiem transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a ustawy podmiot wysyłający, który jest jednocześnie przewoźnikiem i dokonuje jednym środkiem transportu przewozu towarów będących przedmiotem co najmniej 2 dostaw, 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.), towarów:

- 1) benzyn silnikowych o kodach CN 2710 11 45 lub 2710 11 49 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- 2) olejów napędowych o kodzie CN 2710 19 41 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- 3) olejów napędowych przeznaczonych do celów opałowych o kodach CN od 2710 19 41 do 2710 19 49, zabarwionych na czerwono i oznaczonych znacznikiem zgodnie z przepisami szczególnymi,
- 4) olejów opałowych o kodach CN od 2710 19 51 do 2710 19 69, z których 30% lub więcej objętościowo destyluje przy 350°C lub których gęstość w temperaturze 15°C jest niższa niż 890 kilogramów/metr sześcienny, zabarwionych na czerwono i oznaczonych znacznikiem zgodnie z przepisami szczególnymi

– może przesłać do rejestru zgłoszeń w sposób zbiorczy zgłoszenie, które zawiera dane, o których mowa w art. 5 ust. 2 i 4 ustawy, dla każdego podmiotu odbierającego i miejsca dostarczenia towaru, oraz łączną ilość, masę brutto lub objętość towaru będącego przedmiotem przewozu.

2. Dane dotyczące ilości, masy lub objętości towaru uważa się za prawidłowe, jeżeli stwierdzone rozbieżności w stosunku do łącznej ilości, masy lub objętości towaru wskazanej w zgłoszeniu przesyłanym w sposób określony w ust. 1 wynoszą nie więcej niż 10% tej ilości, masy lub objętości powiększonej o różnicę pomiędzy ilością, masą lub objętością towaru wskazaną w zgłoszeniu przesyłanym w sposób określony w ust. 1 dla każdego podmiotu odbierającego a ilością, masą lub objętością towaru odebranego przez podmiot odbierający.

§ 8. W przypadku, gdy przewóz towaru jest realizowany środkami transportu, o których mowa w art. 2 pkt 11 lit. b ustawy, od jednego nadawcy towaru do jednego odbiorcy towaru, do jednego miejsca dostarczenia towaru odpowiednio podmiot wysyłający, podmiot odbierający lub przewoźnik może dokonać jednego zgłoszenia.

§ 9. Przewóz towarów będących przedmiotem dostawy w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, dokonanej na stacjach paliw płynnych na terytorium kraju, jest wyłączony z obowiązku przesłania do rejestru zgłoszenia, jeżeli przewóz tych towarów następuje bezpośrednio po dokonaniu tej dostawy i przewożonym towarom towarzyszy faktura dokumentująca tę dostawę bądź inny dokument potwierdzający wydanie towaru w ramach dostawy częściowej fakturowanej okresowo.

§ 10. Przewóz towarów będących przedmiotem dostawy w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, do statków morskich w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz. U. z 2016 r. poz. 66) albo statków powietrznych w rozumieniu ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959, z późn. zm.), jest wyłączony z obowiązku, o którym mowa odpowiednio w art. 5 ust. 5 albo art. 6 ust. 4 ustawy.

§ 11. 1. W przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń polegającej na awarii lub przerwie technicznej rejestru zgłoszeń odpowiednio podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnik, w zakresie zgłaszanych przez siebie danych, dokonuje zgłoszenia, przesyłając dokument zastępujący zgłoszenie na adres awaria.sent@mf.gov.pl, podając w tytule wiadomości, w szczególności:

- 1) numer identyfikacji podatkowej albo numer, za pomocą którego ten podmiot jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej,
 - 2) numer własny tego dokumentu
- oddzielone separatorem „##”.

2. Dokument zastępujący zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1, zawiera odpowiednio dane, o których mowa w art. 5 ust. 2 i 3, art. 6 ust. 2 albo art. 7 ust. 2 ustawy.

3. W przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń polegającej na awarii lub przerwie technicznej rejestru zgłoszeń po dokonaniu zgłoszenia, o którym mowa w § 3:

- 1) przewoźnik uzupełnia zgłoszenie, przesyłając dokument zastępujący zgłoszenie, zawierający numer referencyjny zgłoszenia i dane, o których mowa w art. 5 ust. 4 albo art. 6 ust. 3 ustawy,
- 2) podmiot odbierający uzupełnia zgłoszenie, przesyłając dokument zastępujący zgłoszenie, zawierający numer referencyjny zgłoszenia i dane, o których mowa w art. 5 ust. 5 albo art. 6 ust. 4 ustawy,
- 3) odpowiednio podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnik aktualizuje zgłoszenie, przesyłając dokument zastępujący zgłoszenie zawierający numer referencyjny zgłoszenia i dane wskazane przez niego w zgłoszeniu

– na adres awaria.sent@mf.gov.pl, podając w tytule wiadomości numer referencyjny zgłoszenia, numer identyfikacji podatkowej albo numer, za pomocą którego ten podmiot jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej, oraz numer własny tego dokumentu – oddzielone separatorem „##”.

4. W przypadku gdy dokument zastępujący zgłoszenie przesyła osoba działająca w imieniu odpowiednio podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego albo przewoźnika, przepis § 6 stosuje się odpowiednio.

5. Dokument zastępujący zgłoszenie może zostać przesłany w formacie pdf albo xml zgodnym ze specyfikacją techniczną tego dokumentu udostępnioną na PUESC, jeżeli zawiera dane określone we wzorze, o którym mowa w ust. 6.

6. Wzór dokumentu zastępującego zgłoszenie stanowi załącznik do rozporządzenia.

§ 12. 1. Podmiot wysyłający, który przesyła zgłoszenia w sposób określony w § 3 pkt 2 lit. b przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego funkcjonującego automatycznie bez udziału osób fizycznych, po nieudanych próbach uzyskania numeru referencyjnego, których liczba bądź czas oczekiwania na uzyskanie numeru referencyjnego wynika z rejestru zgłoszeń, może przesłać dokument zastępujący zgłoszenie, który nie zawiera oświadczenia wskazanego w polu 57 wzoru, o którym mowa w § 8 ust. 6.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1:

- 1) podmiot wysyłający przekazuje przewoźnikowi dokument zastępujący zgłoszenie w postaci wizualizacji pliku xml zgodnej ze wzorem, o którym mowa w § 11 ust. 6;
- 2) informacja o potwierdzeniu przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie może być zawarta w dokumencie, o którym mowa w pkt 1.

3. Podmiot wysyłający zapewnia udokumentowanie prób, o których mowa w ust. 1.

4. Podmiot wysyłający przesyła zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1, na adres awaria.sent.ws@mf.gov.pl.

§ 13. Organem właściwym, do którego jest przesyłane zgłoszenie w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń, jest Dyrektor Izby Administracji Skarbowej w Zielonej Górze.

§ 14. Traci moc rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 12 kwietnia 2017 r. w sprawie zgłoszeń przewozu towarów i sposobu postępowania w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń (Dz. U. poz. 787).

§ 15. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ...

MINISTER
ROZWOJU I FINANSÓW

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

Wzór

DOKUMENT ZASTĘPUJĄCY ZGŁOSZENIE

1A. Numer własny dokumentu:		1B. Numer referencyjny:
I. DANE PODMIOTU WYSYŁAJĄCEGO/NADAWCY TOWARU:		2. Id SISC:
3. Imię i nazwisko albo nazwa:		4. NIP/nr innego identyfikatora:
5. Ulica:	6. Nr budynku/nr lokalu:	7. Miejscowość:
8. Kod pocztowy:	9. Poczta:	10. Kraj:
II. DANE PODMIOTU ODBIERAJĄCEGO/ODBIORCY TOWARU:		11. Id SISC:
12. Imię i nazwisko albo nazwa:		13. NIP/nr innego identyfikatora:
14. Ulica:	15. Nr budynku/nr lokalu:	16. Miejscowość:
17. Kod pocztowy:	18. Poczta:	19. Kraj:
III. DANE PRZEWOŹNIKA:		20. Id SISC:
21. Imię i nazwisko albo nazwa:		22. NIP/nr innego identyfikatora:
23. Ulica:	24. Nr budynku/nr lokalu:	25. Miejscowość:
26. Kod pocztowy:	27. Poczta:	28. Kraj:
IV. DANE DOTYCZĄCE TOWARU*:		
29. Rodzaj towaru:		30. Pozycja CN:
31. Ilość towaru:	32. Masa brutto towaru:	33. Objętość towaru:
34. Nr zezwolenia/pozwolenia uprawnającego do obrotu produktami leczniczymi		35. Nazwa organu wydającego zezwozenie/pozwolenie

V. DATY ROZPOCZĘCIA I ZAKOŃCZENIA PRZEWOZU NA TERYTORIUM RP:		
36. Planowana data rozpoczęcia przewozu:	37. Data rozpoczęcia przewozu:	38. Planowana data zakończenia przewozu:
VI. MIEJSCE ZAŁADUNKU TOWARU:		
39. Ulica:	40. Nr budynku/nr lokalu:	41. Miejscowość:
42. Kod pocztowy:	43. Poczta:	44. Kraj:
VII. MIEJSCE DOSTARCZENIA TOWARU:		
45. Ulica:	46. Nr budynku/nr lokalu:	47. Miejscowość:
48. Kod pocztowy:	49. Poczta:	50. Kraj:
VIII. MIEJSCE ROZPOCZĘCIA PRZEWOZU NA TERYTORIUM RP:		IX. MIEJSCE ZAKOŃCZENIA PRZEWOZU NA TERYTORIUM RP:
51. Miejscowość/Przejście graniczne/Nr drogi		52. Miejscowość/Przejście graniczne/Nr drogi
X. ŚRODEK TRANSPORTU DROGOWEGO:		
53. Nr rejestracyjne:	54. Nr zezwolenia drogowego:	55. Nr dokumentu przewozowego:
XI. ŚRODEK TRANSPORTU KOLEJOWEGO:		
56. Nr pociągu:	57. Nr EVN:	58. Nr dokumentu przewozowego:
XI. INFORMACJA O ODBIORZE TOWARU:		
59. Data obioru towaru:	60. Uwagi	
XII. OŚWIADCZENIE		
61. <i>Oświadczam, że posiadam upoważnienie do złożenia/uzupełnienia/aktualizacji zgłoszenia** w imieniu i na rzecz:</i>		
<input type="checkbox"/> <i>podmiotu wysyłającego</i> <input type="checkbox"/> <i>podmiotu odbierającego</i> <input type="checkbox"/> <i>przewoźnika</i> [Dane oświadczającego]		

Wzór

DANE DOTYCZĄCE TOWARU

IV. DANE DOTYCZĄCE TOWARU:		
29. Rodzaj towaru:		30. Pozycja CN:
31. Ilość towaru:	32. Masa brutto towaru:	33. Objętość towaru:
34. Nr zezwolenia/pozwolenia uprawnającego do obrotu produktami leczniczymi		35. Nazwa organu wydającego zezwolenie/pozwolenie
IV. DANE DOTYCZĄCE TOWARU:		
29. Rodzaj towaru:		30. Pozycja CN:
31. Ilość towaru:	32. Masa brutto towaru:	33. Objętość towaru:
34. Nr zezwolenia/pozwolenia uprawnającego do obrotu produktami leczniczymi		35. Nazwa organu wydającego zezwolenie/pozwolenie
IV. DANE DOTYCZĄCE TOWARU:		
29. Rodzaj towaru:		30. Pozycja CN:
31. Ilość towaru:	32. Masa brutto towaru:	33. Objętość towaru:
34. Nr zezwolenia/pozwolenia uprawnającego do obrotu produktami leczniczymi		35. Nazwa organu wydającego zezwolenie/pozwolenie
IV. DANE DOTYCZĄCE TOWARU:		
29. Rodzaj towaru:		30. Pozycja CN:
31. Ilość towaru:	32. Masa brutto towaru:	33. Objętość towaru:
34. Nr zezwolenia/pozwolenia uprawnającego do obrotu produktami leczniczymi		35. Nazwa organu wydającego zezwolenie/pozwolenie

OBJAŚNIENIA:

- dokument zastępujący zgłoszenie należy wypełnić drukowanymi literami,
- w **części I** należy wpisać:
 - 1) dane podmiotu wysyłającego – w przypadku przewozu towaru rozpoczynającego się na terytorium kraju (dostawy towarów, wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów albo eksportu 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) dane nadawcy towaru – 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,
- w **części II** należy wpisać:
 - 1) dane podmiotu odbierającego w przypadku dostawy towarów w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług albo w przypadku przewozu towaru z terytorium państwa członkowskiego albo z terytorium państwa trzeciego na terytorium kraju,
 - 2) dane odbiorcy towaru w przypadku wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów albo eksportu towarów w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług albo w przypadku przewozu towaru z terytorium jednego państwa członkowskiego na terytorium drugiego państwa członkowskiego albo państwa trzeciego;
- w **części IV** w przypadku potrzeby zgłoszenia różnych rodzajów towaru należy wypełnić załącznik A;
- w **części X** należy wpisać dane dotyczące środka transportu przemieszczającego się po drodze publicznej;
- w **części XI** należy wpisać dane dotyczące środka transportu przemieszczającego się po krajowej sieci kolejowej;
- w **polu 1A** należy wpisać własny unikatowy numer dokumentu nadany przez podmiot, który dokonuje, uzupełnia i aktualizuje zgłoszenie przewozu towaru,
- w **polu 1B** należy wpisać numer referencyjny zgłoszenia, jeżeli został nadany dla tego zgłoszenia będącego przedmiotem uzupełnienia lub aktualizacji,
- w **polu 2, 11 i 20** 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 4** należy wpisać numer identyfikacji podatkowej albo numer, za pomocą którego podmiot wysyłający jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej,
- w **polu 13** należy wpisać numer identyfikacji podatkowej podmiotu odbierającego albo numer, za pomocą którego podmiot odbierający albo odbiorca towaru jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej,
- w **polu 22** 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 30** należy wpisać 4-cyfrową pozycję CN, w tym przypadku pola 31 się nie wypełnia,
- **pole 36** należy wypełnić tylko w przypadku przewozu towaru rozpoczynającego się na terytorium RP,
- **pola 36–38 i 59** należy wypełnić w formacie DD.MM.RRRR,
- **pole 38** należy wpisać 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 wywozu towaru z terytorium kraju,
- **pola 39–44** należy wypełnić tylko w przypadku przewozu towaru rozpoczynającego się na terytorium RP,
- **pola 45–50** należy wypełnić, w przypadku gdy miejsce dostarczenia towaru znajduje się na terytorium RP,
- **pole 51** należy wypełnić w przypadku wjazdu na terytorium RP,
- **pola 52** należy wypełnić w przypadku wyjazdu z terytorium RP,
- w **polu 55** należy wpisać 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, z późn. zm.), o ile są wymagane,
- w **polu 57** należy wpisać europejski numer pojazdu kolejowego bez napędu (EVN),
- w **polu 61** – ** niepotrzebne skreślić, właściwe zaznaczyć.

UZASADNIENIE

Projekt niniejszego rozporządzenia jest aktem wykonawczym do art. 7b ust. 2, art. 7c ust. 2 i art. 9 ust. 7 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. 708), zmienianej projektem ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw (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, zwanej dalej „PUESC”;
- 2) sposób postępowania podmiotów wysyłających, podmiotów odbierających i przewoźników w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń;
- 3) przypadki, w których dokonywane jest zgłoszenie obejmujące więcej niż jedną przesyłkę;
- 4) przewóz towarów, który jest wyłączony z obowiązku przesłania do rejestru zgłoszenia lub obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 4 i 5, art. 6 ust. 3 i 4 lub art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów, zwanej dalej „ustawą” lub warunki takiego wyłączenia;
- 5) dodatkowe dane do wskazania lub uzupełnienia w zgłoszeniu;
- 6) organ Krajowej Administracji Skarbowej, do którego jest przesyłane zgłoszenie w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń;
- 7) wzór dokumentu zastępującego zgłoszenie wraz z objaśnieniami.

W projektowanym rozporządzeniu wskazane zostały sposoby dokonywania i wysyłania zgłoszenia przewozu towarów do rejestru zgłoszeń oraz uzupełnienia i aktualizacji takiego zgłoszenia. Do przesyłania, uzupełnienia lub aktualizacji zgłoszenia niezbędna jest rejestracja podmiotu na PUESC i uwierzytelnienie użytkownika poprzez podanie identyfikatora użytkownika (login) i hasła. Do przesyłania lub aktualizacji zgłoszenia przez podmiot wysyłający albo podmiot odbierający dodatkowo wymagana jest rejestracja podmiotu z wykorzystaniem usługi „e-Klient”, świadczoną przez Krajową Administrację Skarbową. Osoba dokonująca zgłoszenia przewozu towaru, jego uzupełnienia i aktualizacji w imieniu odpowiednio podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego i przewoźnika każdorazowo dokonując tych czynności będzie oświadczać, 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, odpowiednio przewoźnikowi lub podmiotowi odbierającemu.

Postulaty podmiotów gospodarczych dotyczące funkcjonowania rynku towarów w postaci benzyn silnikowych oraz olejów napędowych i opałowych wyszczególnione w § 7 wskazują na specyficzne dla tej branży rozwiązania biznesowe. Jak wskazuje strona społeczna specyfiką sprzedaży tych produktów, czyli szeroko rozumianych paliw i olejów opałowych, poza stacjami paliw jest znaczna częstotliwość dostaw dla wielu drobnych odbiorców. Wychodząc zatem na przeciw zgłaszanym postulatom przyjęto w projektowanym § 7 możliwość dokonywania zgłoszenia w sposób zbiorczy, co uprości i ograniczy liczbę przesyłanych zgłoszeń. Zaproponowany sposób dokonywania zgłoszenia zawiera wszystkie elementy przewidziane w przepisach ustawy i jednocześnie nie wpłynie na sposób realizacji działalności gospodarczej przez obowiązane do dokonania zgłoszenia podmioty gospodarcze. Jednocześnie proponowane w tym przepisie rozwiązanie ograniczy obowiązki informacyjne oraz przyczyni się do usprawnienia czynności kontrolnych pod kątem stosowania art. 23 ustawy, w przypadku zgłoszenia w sposób zbiorczy.

W § 8 przewidziana została możliwość dokonywania jednego zgłoszenia w przypadku, gdy przewóz towaru jest realizowany środkami transportu kolejowego, od jednego nadawcy towaru do jednego odbiorcy towaru, do jednego miejsca dostarczenia towaru.

W projekcie zaproponowane zostało aby przewóz towarów będących przedmiotem dostawy w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, dokonanej na stacjach paliw płynnych na terytorium kraju, był wyłączony z obowiązku przesłania do rejestru zgłoszenia, gdy przewóz tych towarów następuje bezpośrednio po dokonaniu tej dostawy i przewożonym towarom towarzyszy faktura dokumentująca tę dostawę bądź inny dokument potwierdzający wydanie towaru w ramach dostawy częściowej fakturowanej okresowo.

Natomiast w § 10 projektu przewidziano, że przewóz towarów będących przedmiotem dostawy w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, do statków morskich w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz. U. z 2016 r. poz. 66) albo statków powietrznych w rozumieniu ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959, z późn. zm.), był wyłączony z obowiązku

uzupełniania zgłoszenia o odbiorze towaru, o którym mowa odpowiednio w art. 5 ust. 5 albo art. 6 ust. 4 ustawy.

W § 11 zaproponowano przepis dotyczący wysyłania dokumentu zastępującego zgłoszenie w sytuacji, gdy zgłoszenia wysyłane są w trybie podstawowym za pomocą interfejsu niewizualnego, z wykorzystaniem usług web service dedykowanych do komunikacji z PEUSC w postaci plików xml. Automatyczny i masowy sposób dokonywania zgłoszeń winien skutkować określeniem pewnych odrębności w zakresie ich wysyłania w trybie awaryjnym, co też znalazło odzwierciedlenie w projektowanym przepisie.

W projektowanym rozporządzeniu wskazany został tryb postępowania podmiotów wysyłających, podmiotów odbierających i przewoźników w przypadku niedostępności rejestru. W takim przypadku zgłoszenia przewozu, jego uzupełnienia i aktualizacji można będzie dokonać poprzez przesłanie na wskazany adres poczty elektronicznej dokumentu zastępującego zgłoszenie, zawierającego wymagane dane. Po przesłaniu ww. dokumentu odpowiednio podmiot wysyłający, podmiot odbierający i przewoźnik otrzymywać będzie potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie wraz z potwierdzeniem niedostępności rejestru zgłoszeń.

Wejście w życie rozporządzenia nastąpi w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Na podstawie art. 1a ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1829, z późn. zm.) niezbędnym jest dokonanie oceny przewidywanego wpływu projektu rozporządzenia na działalność mikro-przedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców. Zgodnie z tym wymogiem szacowane skutki dla przedsiębiorstw zaadresowano zgodnie ze strukturą rynku, 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 systemem teleinformatycznym Krajowej Administracji Skarbowej przez podmioty, które jeszcze takich systemów nie dostosowały. Bezpłatnie udostępniona została wymagana specyfikacja techniczna, która umożliwi automatyczną współpracę na Platformie Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnej. Równolegle udostępniono formularze, za pomocą których można elektronicznie dokonywać zgłoszeń do rejestru. 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). Nadto zakłada się, że z uwagi na wysoką efektywność produkcyjną systemów informatycznych stosowanych przez Krajową Administrację Skarbową, potencjalne skutki finansowe awarii systemu powodujące ew. przestoje w przewozie, będą miały charakter sporadyczny i marginalny. Jednocześnie należy wskazać, że projektowana regulacja nie wprowadza konieczności zakupu dodatkowych urządzeń telekomunikacyjnych.

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. z 2017 r. poz. 248) 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 został udostępniony z chwilą przekazania do uzgodnień międzyresortowych w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów w sprawie zgłoszeń przewozu towarów, sposobu postępowania w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń, wyłączenia z niektórych obowiązków lub warunków takiego wyłączenia oraz określenia dodatkowych danych w zgłoszeniu 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 Piotr Walczak Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Edward Komorowski Zastępca Dyrektora Departamentu Zwalczania Przystępczości Ekonomicznej (22) 694-38-60 edward.komorowski@mf.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 24.10.2017 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe – art. 7b ust. 2, art. 7c ust. 2 i art. 9 ust. 7 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. 708), zmienianej projektem ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).</p> <p>Nr 564 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?

W projekcie określony został sposób przesyłania, uzupełniania i aktualizacji zgłoszenia oraz sposób uwierzytelniania zarejestrowanego użytkownika Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych. Ponadto, określony został także sposób postępowania podmiotów wysyłających, podmiotów odbierających i przewoźników w przypadku niedostępności rejestru, a także przypadki, w których dokonywane jest zgłoszenie obejmujące więcej niż jedną przesyłkę, wyłączenia z niektórych obowiązków lub warunków takiego wyłączenia oraz określenie dodatkowych danych do wskazania lub uzupełnienia w zgłoszeniu. Organem Krajowej Administracji Skarbowej, do którego jest przesyłane zgłoszenie w przypadku niedostępności rejestru jest Dyrektor Izby Administracji Skarbowej w Zielonej Górze. 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 art. 7b ust. 2, art. 7c ust. 2 i art. 9 ust. 7 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, zmienionej ustawą z dnia ... o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

W załączniku do rozporządzenia określono wzór dokumentu zastępującego zgłoszenie wraz z objaśnieniami. Przepisy projektowanego rozporządzenia są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

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
Krajowi przedsiębiorcy uprawnieni do przewozu drogowego towarów w UE, w tym podmioty dokonujące tranzytu przez terytorium RP	brak danych		Obowiązki związane ze zgłoszeniem do rejestru i uzupełnianiem danych; poszerzenie istniejących procedur wewnętrznych przedsiębiorców, zwłaszcza systemowa obsługa dokumentacji przewozów.

Krajowi przedsiębiorcy realizujący przewóz kolejowy towarów w 2016 r.	22	www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analazy/analazy-i-monitoring/statystyka-miesieczna/przewozy-towarowe/12159,Przewozy-towarowe-2016.html	Obowiązki związane ze zgłoszeniem do rejestru i uzupełnianiem danych; poszerzenie istniejących procedur wewnętrznych przedsiębiorców, zwłaszcza systemowa obsługa dokumentacji przewozów.
Podmioty wysyłające, podmioty odbierające	brak danych		Obowiązki związane ze zgłoszeniem do rejestru i uzupełnianiem danych; poszerzenie istniejących procedur wewnętrznych przedsiębiorców, zwłaszcza systemowa obsługa dokumentacji przewozów. upraszczanie
Kierujący pojazdami zatrudnieni na terytorium RP	brak danych		Obowiązki związane z posiadaniem numeru referencyjnego

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

Projekt rozporządzenia, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) 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.) zostanie zamieszczony 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	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

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 wejdzie w życie z dniem ...

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 sposobu dokumentowania przeprowadzonej kontroli przewozu towarów oraz wzorów dokumentów

Na podstawie art. 13 ust. 8 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów (Dz. U. poz. 708 oraz) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

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

§ 2. 1. Przeprowadzenie kontroli drogowego przewozu towarów, dokumentuje się przez:

- 1) zamieszczenie w rejestrze zgłoszeń niezwłocznie po zakończeniu kontroli adnotacji potwierdzającej:
 - a) przeprowadzenie kontroli lub
 - b) pobranie próbki, lub
 - c) zatrzymanie środka transportu lub towaru, lub
 - d) nałożenie zamknięć urzędowych, lub
 - e) usunięcie zamknięć urzędowych, lub
 - f) pobranie kaucji;
- 2) sporządzenie:
 - a) protokołu z kontroli:
 - w przypadku stwierdzenia w toku kontroli nieprawidłowości,
 - na żądanie kontrolowanego,
 - w przypadku nałożenia zamknięć urzędowych,
 - b) protokołu z kontroli i protokołu pobrania próbki towaru – w przypadku pobrania próbki;

¹⁾ Minister Rozwoju i Finansów kieruje działem administracji rządowej – finanse publiczne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Finansów (Dz. U. poz. 2331).

3) sporządzenie protokołu z kontroli i wydanie pokwitowania – w przypadku:

- a) pobrania kaucji w formie gotówkowej,
- b) zatrzymania środka transportu lub towaru.

2. W przypadku niedostępności rejestru, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 adnotację w rejestrze zamieszcza się niezwłocznie po uzyskaniu dostępu do rejestru.

§ 3. 1. Protokół z kontroli środka transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. sporządza się w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, przy czym:

- 1) jeden egzemplarz otrzymuje kierujący, o którym mowa w art. 2 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 9 marca 2017 r.;
- 2) drugi egzemplarz pozostaje w dokumentacji z przeprowadzonej kontroli.

2. Wzór protokołu z kontroli określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Protokół z kontroli środka transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. b ustawy z dnia 9 marca 2017 r. sporządza się w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, przy czym:

- 1) jeden egzemplarz doręcza się przewoźnikowi;
- 2) drugi egzemplarz pozostaje w dokumentacji z przeprowadzonej kontroli.

2. Wzór protokołu z kontroli określa załącznik nr 1a do rozporządzenia.

§ 5. 1. Protokół pobrania próbki towaru przewożonego środkiem transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. sporządza się w trzech jednobrzmiących egzemplarzach, przy czym:

- 1) jeden egzemplarz otrzymuje kierujący, o którym mowa w art. 2 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 9 marca 2017 r.;
- 2) drugi egzemplarz pozostaje w dokumentacji z przeprowadzonej kontroli;
- 3) trzeci egzemplarz wraz z próbką towaru jest przekazywany do laboratorium.

2. Wzór protokołu pobrania próbki towaru określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 6. 1. Protokół pobrania próbki towaru przewożonego środkiem transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. b ustawy z dnia 9 marca 2017 r. sporządza się w trzech jednobrzmiących egzemplarzach, przy czym:

- 1) jeden egzemplarz doręcza się przewoźnikowi;
- 2) drugi egzemplarz pozostaje w dokumentacji z przeprowadzonej kontroli;
- 3) trzeci egzemplarz wraz z próbką towaru jest przekazywany do laboratorium.

2. Wzór protokołu pobrania próbki towaru określa załącznik nr 2a do rozporządzenia.

§ 7. 1. Pokwitowanie pobrania kaucji w formie gotówkowej, będące drukiem ścisłego zarachowania, sporządza się w trzech egzemplarzach, przy czym:

- 1) jeden egzemplarz otrzymuje wpłacający kaucję;
- 2) drugi egzemplarz pozostaje w dokumentacji z przeprowadzonej kontroli;
- 3) trzeci egzemplarz pozostaje w dyspozycji organu, którego kontrolujący pobrał kaucję.

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

§ 8. 1. Pokwitowanie zatrzymania towaru przewożonego środkiem transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a ustawy z dnia 9 marca 2017 r., będące drukiem ścisłego zarachowania, sporządza się w czterech egzemplarzach, przy czym:

- 1) jeden egzemplarz otrzymuje kierujący, o którym mowa w art. 2 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 9 marca 2017 r.;
- 2) drugi egzemplarz załącza się do towaru;
- 3) trzeci egzemplarz pozostaje w dokumentacji z przeprowadzonej kontroli;
- 4) czwarty egzemplarz pozostaje w dyspozycji organu, którego kontrolujący zatrzymał towar.

2. Wzór pokwitowania zatrzymania towaru określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 9. 1. Pokwitowanie zatrzymania towaru przewożonego środkiem transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. b ustawy z dnia 9 marca 2017 r., będące drukiem ścisłego zarachowania, sporządza się w czterech egzemplarzach, przy czym:

- 1) jeden egzemplarz doręcza się przewoźnikowi;
- 2) drugi egzemplarz załącza się do towaru;
- 3) trzeci egzemplarz pozostaje w dokumentacji z przeprowadzonej kontroli;
- 4) czwarty egzemplarz pozostaje w dyspozycji organu, którego kontrolujący zatrzymał towar.

2. Wzór pokwitowania zatrzymania towaru określa załącznik nr 4a do rozporządzenia.

§ 10. 1. Pokwitowanie zatrzymania środka transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a ustawy z dnia 9 marca 2017 r., będące drukiem ścisłego zarachowania, sporządza się w trzech egzemplarzach, przy czym:

- 1) jeden egzemplarz otrzymuje kierujący, o którym mowa w art. 2 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 9 marca 2017 r.;
- 2) drugi egzemplarz załącza się do środka transportu;

- 3) trzeci egzemplarz pozostaje w dokumentacji z przeprowadzonej kontroli;
- 4) czwarty egzemplarz pozostaje w dyspozycji organu, którego kontrolujący zatrzymał środek transportu.

2. Wzór pokwitowania zatrzymania środka transportu określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 11. 1. Potwierdzenie usunięcia zamknięć urzędowych, będące drukiem ścisłego zarachowania, sporządza się w dwóch egzemplarzach, przy czym:

- 1) jeden egzemplarz otrzymuje kierujący;
- 2) drugi egzemplarz pozostaje w dyspozycji organu, który dokonał zwrotu kaucji.

2. Wzór potwierdzenia usunięcia zamknięć urzędowych określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

§ 12. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ...

MINISTER

ROZWOJU I FINANSÓW

W porozumieniu:

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH

I ADMINISTRACJI

MINISTER INFRASTRUKTURY

I BUDOWNICTWA

Wzór

.....
(nazwa organu przeprowadzającego kontrolę) (miejsce i data)

PROTOKÓŁ Z KONTROLI

sporządzony na podstawie art. 13 ust. 7 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów (Dz. U. poz. 708 i)

1. Kontrola została przeprowadzona przez:

imię i nazwisko nr upoważnienia/nr legitymacji służbowej*

.....
.....
2. Dane kierującego środkiem transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a ustawy z dnia 9 marca 2017 r.:

.....
imię i nazwisko rodzaj i nr dok. tożsamości

.....
(państwo, miejsce zamieszkania, kod pocztowy, ulica, nr)

3. Dane środka transportu:

a) pojazd samochodowy:

– nr rejestracyjny:.....

– dane właściciela:

.....
(imię i nazwisko/nazwa, siedziba, państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr)

b) naczepa/przyczepa*:

– nr rejestracyjny:.....

– dane właściciela:

.....
(imię i nazwisko/nazwa, siedziba, państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr)

4. Dane:

– przewoźnika:

.....
(imię i nazwisko/nazwa, siedziba, państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr)

– nadawcy towaru:

.....
(imię i nazwisko/nazwa, siedziba - państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr)

- odbiorcy towaru:

.....

(imię i nazwisko/nazwa, siedziba - państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr)

5. Rodzaj i opis towaru:

.....

(pozycja CN, ilość, masa brutto, objętość, nazwa, itp.)

.....
.....

6. Czynności wykonane w trakcie kontroli:

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

7. Miejsce i czas wykonania czynności kontrolnych:

a) data, godzina i miejsce rozpoczęcia czynności kontrolnych:

.....

b) data, godzina i miejsce zakończenia czynności kontrolnych:

.....

8. Ustalenia:

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

w związku z ustaleniami*:

- nałożono mandat karny – seria i nr

- założono zamknięcia urzędowe – nr

- skierowano/usunięto środek transportu do wyznaczonego miejsca – nr pokwitowania

.....,

- zatrzymano towar – nr pokwitowania

Uwaga!!!

Organ Krajowej Administracji Skarbowej wyznaczony do usunięcia nałożonych zamknięć urzędowych

Nazwa organu :.....

Siedziba organu:.....

nr telefonu:

– pobrano próbkę towaru – protokół pobrania próbki towaru z dnia ;

– pobrano kaucję w formie gotówkowej – nr pokwitowania

.....

– pobrano kaucję za pomocą instrumentu płatniczego – kod autoryzacji transakcji:

.....

9. Dowody:

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

10. Zgłoszone uwagi:

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

11. Adnotacje kontrolującego:

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

Podpisy kontrolującego:

Podpis kierującego:

.....
.....

Potwierdzenie przedstawienia środka transportu w celu usunięcia zamknięć urzędowych w miejscu, o którym mowa w art. 15 ust. 3 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz.708 i ...).

.....

(data i podpis funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej dokonującego usunięcia zamknięć urzędowych)

*niepotrzebne skreślić

Wzór

.....
(nazwa organu przeprowadzającego kontrolę) (miejsce i data)

PROTOKÓŁ Z KONTROLI

sporządzony na podstawie art. 13 ust. 7 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów (Dz. U. poz.708 i ...)

1. Kontrola została przeprowadzona przez:

imię i nazwisko nr upoważnienia/nr legitymacji służbowej*

.....
.....
2. Dane kierującego środkiem transportu, o którym mowa w art.2 pkt 11 lit. b ustawy z dnia 9 marca 2017 r.:

.....
imię i nazwisko rodzaj i nr dok. tożsamości

.....
(państwo, miejsce zamieszkania, kod pocztowy, ulica, nr)

3. Dane środka transportu:

a) numer pociągu:

b) europejski numer pojazdu kolejowego bez napędu (EVN):

.....
4. Dane:

– przewoźnika:

.....
(imię i nazwisko/nazwa, siedziba, państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr)

– nadawcy towaru:

.....
(imię i nazwisko/nazwa, siedziba – państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr)

– odbiorcy towaru:

.....
(imię i nazwisko/nazwa, siedziba – państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr)

5. Rodzaj i opis towaru:

.....
(pozycja CN, ilość, masa brutto, objętość, nazwa, itp.)
.....
.....

6. Czynności wykonane w trakcie kontroli:

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

7. Miejsce i czas wykonania czynności kontrolnych:

a) data, godzina i miejsce rozpoczęcia czynności kontrolnych:

.....

b) data, godzina i miejsce zakończenia czynności kontrolnych:

.....

8. Ustalenia:

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

w związku z ustaleniami*:

- założono zamknięcia urzędowe – nr,

<p>Uwaga!!! Organ Krajowej Administracji Skarbowej wyznaczony do usunięcia nałożonych zamknięć urzędowych: Nazwa organu :..... Siedziba organu:..... nr telefonu:</p>
--

- zatrzymano towar – nr pokwitowania,

- pobrano próbkę towaru – protokół pobrania próbki towaru z dnia,

9. Dowody:

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

10. Zgłoszone uwagi:

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

11. Adnotacje kontrolującego:

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

Podpisy kontrolującego:

.....
.....

Protokół zostanie doręczony :
nazwa przewoźnika , siedziba, państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr

Potwierdzenie przedstawienia środka transportu w celu usunięcia zamknięć urzędowych w miejscu, o którym mowa w art. 15 ust. 3 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. 708 i ...).

.....
(data i podpis funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej
dokonyującego usunięcia zamknięć urzędowych)

*niepotrzebne skreślić

Wzór

PROTOKÓŁ POBRANIA PRÓBKII TOWARU

I. Dane organu przeprowadzającego kontrolę, dane kierującego, miejsce i czas dokonania poboru próbki towaru:

1. Nazwa organu przeprowadzającego kontrolę:

.....

2. Dane funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej dokonującego pobrania próbki towaru:

.....

(imię, nazwisko, st. służbowe, nr upoważnienia/nr legitymacji służbowej*)

3. Dane i adres zamieszkania kierującego, o którym mowa w art. 2 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. w obecności którego dokonano pobrania próbki towaru:

.....

(imię, nazwisko, państwo, adres zamieszkania, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr)

.....

4. Wskazanie miejsca, daty i godziny dokonania pobrania próbki towaru:

..... dnia, godz.

II. Dane dotyczące towaru

1. Nazwa handlowa lub zwyczajowa towaru:

.....

.....

2. Pozycja CN:

.....

3. Masa brutto, objętość lub ilość towaru:

4. Cel pobrania próbki towaru:

.....

.....

5. Liczba pobranych próbek towaru:.....

6. Ilość pobranego towaru:.....

7. Sposób zabezpieczenia pobranej próbki towaru:

.....

8. Nr rejestracyjny środka transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a ustawy z dnia

9 marca 2017 r.:

.....

9. Uwagi:

.....

.....

(data i podpis funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej) (data i podpis kierującego)

*niepotrzebne skreślić

Wzór

PROTOKÓŁ POBRANIA PRÓBKII TOWARU

I. Dane organu przeprowadzającego kontrolę, dane kierującego, miejsce i czas dokonania poboru próbki towaru:

1. Nazwa organu przeprowadzającego kontrolę:

.....

2. Dane funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej dokonującego pobrania próbki towaru:

.....

(imię, nazwisko, st. służbowe, nr upoważnienia/nr legitymacji służbowej*)

3. Dane i adres zamieszkania kierującego, o którym mowa w art. 2 pkt 2 lit. b ustawy z dnia 9 marca 2017 r. w obecności którego dokonano pobrania próbki towaru:

.....

(imię, nazwisko, państwo, adres zamieszkania, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr)

.....

4. Wskazanie miejsca, daty i godziny dokonania pobrania próbki towaru:

..... dnia, godz.

II. Dane dotyczące towaru

1. Nazwa handlowa lub zwyczajowa towaru:

.....

.....

2. Pozycja CN:

.....

3. Masa brutto, objętość lub ilość towaru:

4. Cel pobrania próbki towaru:

.....

.....

5. Liczba pobranych próbek towaru:.....

6. Ilość pobranego towaru:.....

7. Sposób zabezpieczenia pobranej próbki towaru:

.....

8. Dane środka transportu:

a) numer pociągu:

b) europejski numer pojazdu kolejowego bez napędu (EVN):

9. Uwagi:

.....
(data i podpis funkcjonariusza
Służby Celno-Skarbowej)

Protokół zostanie doręczony :
nazwa przewoźnika , siedziba, państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr

*niepotrzebne skreślić

Wzór

Druk ścisłego zarachowania – Serianr.....

.....

(nazwa organu)

POKWITOWANIE

pobrania kaucji w formie gotówkowej

na podstawie art. ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów

.....

(imię, nazwisko, st. służbowy, nr upoważnienia/nr legitymacji służbowej*)

pobrał kaucję*:

– w wysokości 1000 zł (słownie zł: jeden tysiąc 00/100) w związku z nałożeniem na środek transportu zamknięć urzędowych,

– w wysokości zł (słownie zł:),
odpowiadającej wysokości przyszłej kary pieniężnej.

.....

(data i podpis pobierającego kaucję)

.....

(potwierdzenie odbioru pokwitowania)

* niepotrzebne skreślić

Wzór

Druk ścisłego zarachowania – Serianr.....

.....

(nazwa organu przeprowadzającego kontrolę)

POKWITOWANIE

zatrzymania towaru przewożonego środkiem transportu, , o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów (Dz.U. poz.708 i ...)

Na podstawie..... ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów wobec

.....

(dane kierującego: imię, nazwisko, adres zamieszkania, państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr)

przez

(dane kontrolującego: imię, nazwisko, st. służbowy, nr upoważnienia/nr legitymacji służbowej*)

zatrzymano towar:

Lp.	Rodzaj towaru	Pozycja CN	Opis towaru	Ilość/objętość/masa brutto towaru

.....

(data wystawienia pokwitowania)

.....

(czytelny podpis kontrolującego) (potwierdzenie odbioru pokwitowania przez kierującego)

Adnotacje kontrolującego:

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

Potwierdzenie wydania towaru:

(data i podpis osoby odbierającej pokwitowanie i wydającej towar)

Adnotacje:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

*niepotrzebne skreślić

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 2017 r. poz. 1221) 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 ze względu na miejsce kontroli przewozu towarów występuje do sądu cywilnego z wnioskiem o orzeczenie przepadku towaru na rzecz Skarbu Państwa. W przypadku towarów łatwo psujących się termin ten wynosi 3 dni. W przypadku towarów niebezpiecznych w rozumieniu ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1834, z późn. zm.) termin ten może być skrócony odpowiednio do właściwości towaru.

Zwrot towaru następuje po uiszczeniu opłat dotyczących towaru.

Wzór

Druk ścisłego zarachowania – Serianr.....

.....

(nazwa organu przeprowadzającego kontrolę)

POKWITOWANIE

**zatrzymania towaru przewożonego środkiem transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11
lit. b ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów
(Dz. U. poz.708 i ...)**

Na podstawie..... ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie
monitorowania drogowego przewozu towarów
wobec

.....

(dane kierującego: imię, nazwisko, adres zamieszkania, państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr)

przez

(dane kontrolującego: imię, nazwisko, st. służbowy, nr upoważnienia/nr legitymacji służbowej*)

zatrzymano towar:

Lp.	Rodzaj towaru	Pozycja CN	Opis towaru	Ilość/objętość/masa brutto towaru

.....

(data wystawienia pokwitowania)

.....

(czytelny podpis kontrolującego)

Pokwitowanie zostanie doręczone :

nazwa przewoźnika , siedziba, państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr

Adnotacje kontrolującego:

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

Potwierdzenie wydania towaru:

(data i podpis osoby odbierającej pokwitowanie i wydającej towar)

Adnotacje:

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

*niepotrzebne skreślić

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 2017 r. poz. 1221) 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 ze względu na miejsce kontroli przewozu towarów występuje do sądu cywilnego z wnioskiem o orzeczenie przepadku towaru na rzecz Skarbu Państwa. W przypadku towarów łatwo psujących się termin ten wynosi 3 dni. W przypadku towarów niebezpiecznych w rozumieniu ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1834, z późn. zm.) termin ten może być skrócony odpowiednio do właściwości towaru.

Zwrot towaru następuje po uiszczeniu opłat dotyczących towaru.

Wzór

Druk ścisłego zarachowania – Serianr.....

.....
(nazwa organu przeprowadzającego kontrolę)

POKWITOWANIE

zatrzymania środka transportu

Na podstawie..... ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów

wobec

.....
(dane kierującego: imię, nazwisko, adres zamieszkania, państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr)

przez

(dane kontrolującego: imię, nazwisko, st. służbowy, nr upoważnienia/nr legitymacji służbowej*)

zatrzymano środek transportu:

Pojazd samochodowy:

– nr rejestracyjny:

– VIN:

– dane właściciela:

.....
(imię i nazwisko/nazwa, siedziba - państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr)

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

Naczepa/przyczepa*:

– nr rejestracyjny:.....

– VIN:

– dane właściciela:

.....
(nazwa, siedziba - państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr)

Marka	Model	Rok prod.	Stan/opis

.....
(data wystawienia pokwitowania)

.....
(czytelny podpis kontrolującego)

.....
(potwierdzenie odbioru pokwitowania)

Adnotacje kontrolującego dokonującego zatrzymania pojazdu samochodowego/naczepy/przyczepy*:

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

Potwierdzenie wydania pojazdu samochodowego/naczepy/przyczepy*:

.....
(data i podpis osoby odbierającej pokwitowanie
i wydającej pojazdu samochodowego/
naczepy/przyczepy*)

Adnotacje:

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

* niepotrzebne skreślić

POUCZENIE

Zwrot pojazdu samochodowego/naczepy/przyczepy następuje po uiszczeniu opłat.

Wzór

Druk ścisłego zarachowania – Serianr.....

.....

(nazwa organu)

POTWIERDZENIE
usunięcia zamknięć urzędowych

Potwierdzam usunięcie zamknięć urzędowych w miejscu, o którym mowa w art. 15 ust. 3 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. ...):

Pojazd samochodowy*:

– nr rejestracyjny:

– zamknięcie urzędowe -

(nr zamknięć urzędowych)

Naczepa/przyczepa*:

– nr rejestracyjny:

– zamknięcie urzędowe -

(nr zamknięć urzędowych)

Towar*:

– zamknięcie urzędowe -

(nr zamknięć urzędowych)

Dane kierującego:

(imię, nazwisko, adres zamieszkania, państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr)

.....

(data i podpis funkcjonariusza

(potwierdzenie odbioru pokwitowania)

Służby Celno-Skarbowej

dokonyującego usunięcia zamknięć urzędowych)

* niepotrzebne skreślić

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia został opracowany w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz ustawy z dnia o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw.

Zgodnie z 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 określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposobu dokumentowania przeprowadzonej kontroli przewozu towarów, uwzględniając potrzebę zapewnienia sprawnego i skutecznego wykonywania czynności;
- 2) wzory dokumentów stosowanych w toku kontroli przewozu towarów, uwzględniając potrzebę zapewnienia prawidłowego dokumentowania czynności kontroli oraz jednolitości stosowanej dokumentacji.

W załącznikach do rozporządzenia określono wzory protokołu z kontroli, protokołu pobrania próbki towaru, pokwitowania pobrania kaucji w formie gotówkowej, pokwitowania zatrzymania towaru, pokwitowania zatrzymania środka transportu oraz potwierdzenia usunięcia zamknięć urzędowych.

W projektowanym § 1 został określony zakres regulacji, który obejmują postanowienia rozporządzenia.

W § 2 ust.1 pkt 1 wskazano na obowiązek zamieszczania adnotacji o zrealizowanych czynnościach kontrolnych w „rejestrze”, o którym mowa w art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów. Ponadto w pkt 2–3 wskazane zostały sytuacje, w których istnieje obowiązek dokumentowania zrealizowanych czynności przy użyciu określonych wzorów dokumentów.

W paragrafach od § 3 do § 10 określone zostały wzory dokumentów służących do dokumentowania zrealizowanych czynności kontrolnych oraz sposób ich rozdysponowania.

Podstawą prawną sporządzenia „Protokołu z kontroli”, którego wzór określa załącznik nr 1 i 1a do projektowanego rozporządzenia, jest art. 13 ust. 7 ustawy z dnia 9 marca 2017 r., który definiuje przypadki sporządzania protokołów. W treści tego załącznika wskazany został organ Krajowej Administracji Skarbowej wyznaczony do usunięcia nałożonych zamknięć urzędowych. Dla celów informacyjnych wyodrębnione są również przypadki pobrania kaucji

w formie gotówkowej albo za pomocą instrumentu płatniczego, ponieważ pobór kaucji, o której mowa w art. 15 ust. 4 wynika z nałożenia zamknięć urzędowych, zaś pobór kaucji, o której mowa w art. 31 ust. 1 powołanej ustawy wynika ze stwierdzenia nieprawidłowości w toku kontroli.

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. z 2017 r. poz. 248) 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 w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów w sprawie sposobu dokumentowania przeprowadzonej kontroli przewozu towarów oraz wzorów dokumentów</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Finansów</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Piotr Walczak Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Edward Komorowski Zastępca Dyrektora Departamentu Zwalczania Przeszłości Ekonomicznej (22) 694-38-60 edward.komorowski@mf.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 24.10.2017 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe – art. 13 ust. 8 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. 708), zmienianej projektem ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).</p> <p>Nr 563 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 oraz stosowane wzory dokumentów w przypadku kontroli przewozu towarów realizowanego po drodze publicznej lub transportem kolejowym, przeprowadzonej przez funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej, Policji, Straży Granicznej oraz inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego.

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

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 13 ust. 8 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. 708) zmienionej ustawą z dnia ... o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

W załącznikach do rozporządzenia określono wzory protokołu z kontroli, protokołu pobrania próbki towaru, pokwitowania pobrania kaucji w formie gotówkowej, pokwitowania zatrzymania towaru, pokwitowania zatrzymania środka transportu oraz potwierdzenia usunięcia zamknięć urzędowych.

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

Nie są znane przypadki rozwiązań stosowanych w innych krajach.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariusze Policji, funkcjonariusze Straży Granicznej, inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego uprawnieni do realizacji czynności kontrolnych.	Podmioty objęte kontrolą		Oddziaływanie bezpośrednie – przygotowanie wzorów pokwitowań, protokołów i potwierdzeń.

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

Projekt rozporządzenia, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) 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.) zostanie zamieszczony 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											
budżet państwa											
JST											
pozostałe jednostki (oddzielnie)											
Wydatki ogółem											
budżet państwa											
JST											
pozostałe jednostki (oddzielnie)											
Saldo ogółem											
budżet państwa											
JST											
pozostałe jednostki (oddzielnie)											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 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 2016 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 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 elektroniczności.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
9. Wpływ 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	Oczekuje się, że wejście w życie rozporządzenia w sprawie sposobu dokumentowania oraz wzorów dokumentów z przeprowadzonej kontroli przewozu towarów, przyczyni się do ujednoczenia trybu realizowanych czynności, a w szczególności sposobu i zasad ich dokumentowania w zależności od sposobu realizacji przewozu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem ...		
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 wyznaczenia naczelnika urzędu celno-skarbowego do nałożenia kary
pieniężnej w przypadkach, gdy naruszenia dotyczą podmiotów, które mają siedzibę
w innym państwie członkowskim albo państwie trzecim albo nie można ustalić
właściwości miejscowej naczelnika urzędu celno-skarbowego do jej nałożenia**

Na podstawie art. 30 ust. 6 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów (Dz. U. poz. 708 oraz) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wyznacza się Naczelnika Urzędu Celno-Skarbowego w Gorzowie Wielkopolskim do nałożenia kary pieniężnej w przypadkach, gdy naruszenia dotyczą podmiotów, które mają siedzibę w innym państwie członkowskim albo państwie trzecim albo nie można ustalić właściwości miejscowej naczelnika urzędu celno-skarbowego do jej nałożenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem

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 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Finansów (Dz. U. poz. 2331).

UZASADNIENIE

Projekt niniejszego rozporządzenia jest aktem wykonawczym do art. 30 ust. 6 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów (Dz. U. poz. 708 oraz), zgodnie z którym minister właściwy do spraw finansów publicznych wyznaczy, w drodze rozporządzenia, naczelnika urzędu celno-skarbowego właściwego do nałożenia kary pieniężnej w przypadkach, gdy naruszenia dotyczą podmiotów, które mają siedzibę w innym państwie członkowskim albo państwie trzecim albo nie można ustalić właściwości miejscowej naczelnika urzędu celno-skarbowego do nałożenia kary pieniężnej, uwzględniając przygotowanie organizacyjne jednostki.

W związku z powyższym projekt przedmiotowego rozporządzenia w § 1 wyznacza Naczelnika Urzędu Celno-Skarbowego w Gorzowie Wielkopolskim jako właściwego do nakładania kary pieniężnej w przypadkach, gdy naruszenia dotyczą podmiotów, które mają siedzibę w innym państwie członkowskim albo państwie trzecim albo nie można ustalić właściwości miejscowej naczelnika urzędu celno-skarbowego do nałożenia kary pieniężnej. Urząd ten jest przygotowany organizacyjnie do nakładania kary pieniężnej, w przedmiotowych przypadkach.

Wejście w życie rozporządzenia nastąpi z dniem

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. z 2017 r. poz. 248) 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 został udostępniony z chwilą przekazania do uzgodnień międzyresortowych w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów w sprawie wyznaczenia naczelnika urzędu celno-skarbowego do nałożenia kary pieniężnej w przypadkach, gdy naruszenia dotyczą podmiotów, które mają siedzibę w innym państwie członkowskim albo państwie trzecim albo nie można ustalić właściwości miejscowej naczelnika urzędu celno-skarbowego do jej nałożenia</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Finansów</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Piotr Walczak Podsekretarz Stanu, Zastępca Szefa Krajowej Administracji Skarbowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Edward Komorowski Zastępca Dyrektora Zwalczenia Przystępczości Ekonomicznej (22) 694-38-60 edward.komorowski@mf.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 23.10.2017 r.</p> <p>Źródło: Art. 30 ust. 6 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów (Dz. U. poz. 708 oraz)</p> <p>Nr 562 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?

Projekt niniejszego rozporządzenia wyznacza Naczelnika Urzędu Celno-Skarbowego w Gorzowie Wielkopolskim jako organ właściwy do nałożenia kary pieniężnej w przypadkach, gdy naruszenia z ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów dotyczą podmiotów, które mają siedzibę w innym państwie członkowskim albo państwie trzecim albo nie można ustalić właściwości miejscowej naczelnika urzędu celno-skarbowego do nałożenia kary pieniężnej. Urząd ten jest również przygotowany organizacyjnie 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 art. 30 ust. 6 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania przewozu towarów (Dz. U. poz. 708 oraz ...), zgodnie z którym minister właściwy do spraw finansów publicznych wyznaczy, w drodze rozporządzenia, naczelnika urzędu celno-skarbowego właściwego do nałożenia kary pieniężnej w przypadkach, gdy naruszenia dotyczą podmiotów, które mają siedzibę w innym państwie członkowskim albo państwie trzecim albo nie można ustalić właściwości miejscowej naczelnika urzędu celno-skarbowego do nałożenia kary pieniężnej, uwzględniając przygotowanie organizacyjne 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
Urząd Celno-Skarbowy w Gorzowie Wielkopolskim	1	Dane własne	Bezpośrednie; Prowadzenie spraw w sprawie nałożenia kar pieniężnych, o których mowa w ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów.
Kontrolujący funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariusze Policji, funkcjonariusze Straży Granicznej, inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego	Brak danych		Bezpośrednie
Podmioty wysyłające, podmioty odbierające, przewoźnicy mający	Brak danych		Bezpośrednie

siedzibę w innym państwie członkowskim albo państwie trzecim albo nie można ustalić właściwości miejscowej naczelnika urzędu celno-skarbowego do nałożenia kary pieniężnej			
--	--	--	--

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

Projekt rozporządzenia, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbiningowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) został zamieszczony 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	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		
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.		