

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów¹⁾

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) w art. 2:

a) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) lokalizator – telekomunikacyjne urządzenie końcowe wykorzystujące technologie pozycjonowania satelitarnego i transmisji danych, na którym zainstalowano oprogramowanie udostępnione przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, służące do monitorowania trasy przewozu towaru;”;

b) po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) numer lokalizatora – indywidualny numer przydzielany podczas instalacji oprogramowania, o którym mowa w pkt 2a;”;

c) po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) numer urządzenia – indywidualny numer urządzenia przekazującego dane geolokalizacyjne środka transportu do zewnętrznego systemu lokalizacji używanego przez przewoźnika;”;

d) po pkt 15 dodaje się pkt 15a w brzmieniu:

„15a) zewnętrzny system lokalizacji – system używany przez przewoźnika gromadzący dane geolokalizacyjne środka transportu przekazywane z zainstalowanego w tym środku transportu urządzenia wykorzystującego technologie pozycjonowania satelitarnego i transmisji danych;”;

¹⁾ Niniejsza ustawa została notyfikowana Komisji Europejskiej w dniu 8 sierpnia 2017 r. pod numerem 2017/372/PL, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednoczenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

- 2) w art. 4:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Środki techniczne służące monitorowaniu przewozu towarów obejmują:
- 1) rejestr zgłoszeń wraz z modułem gromadzącym i przetwarzającym dane geolokalizacyjne, zwany dalej „rejestrem”;
 - 2) lokalizator;
 - 3) zewnętrzny system lokalizacji, który przekazuje do rejestru dane geolokalizacyjne środka transportu.”,
- b) w ust. 4 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
- „1a) geolokalizacyjne przekazywane z lokalizatorów oraz zewnętrznych systemów lokalizacji, obejmujące współrzędne geograficzne dotyczące położenia środka transportu, jego prędkość, datę i godzinę pozyskania tych współrzędnych, azymut środka transportu, błąd przekazywania danych satelitarnych oraz numer lokalizatora albo numer urządzenia;”,
- c) po ust. 4 dodaje się ust. 4a i 4b w brzmieniu:
- „4a. Analizę danych gromadzonych w rejestrze może prowadzić wyznaczona jednostka sektora finansów publicznych.
- 4b. Jednostka sektora finansów publicznych, o której mowa w ust. 4a, przekazuje Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej na bieżąco wyniki analizy danych gromadzonych w rejestrze.”,
- d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:
- „5. Dane, o których mowa w ust. 4:
- 1) pkt 1 i 2 – są przechowywane przez 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym dokonano zgłoszenia;
 - 2) pkt 1a – są przechowywane nie dłużej niż 12 miesięcy, licząc od daty zakończenia przewozu towaru, chyba że przed upływem tego terminu wszczęte zostanie postępowanie administracyjne, w którym dane te są niezbędne; w takim przypadku dane geolokalizacyjne są przechowywane do czasu prawomocnego zakończenia postępowania administracyjnego.”,
- e) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:
- „5a. Szef Krajowej Administracji Skarbowej dokonuje weryfikacji danych, o których mowa w ust. 4 pkt 1a, nie rzadziej niż raz na 3 miesiące, usuwając zbędne dane.”,

f) dodaje się ust. 7–10 w brzmieniu:

„7. Szef Krajowej Administracji Skarbowej udostępnia nieodpłatnie oprogramowanie, o którym mowa w art. 2 pkt 2a.

8. Minister właściwy do spraw finansów publicznych udostępni w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra wymogi techniczne przekazywania danych geolokalizacyjnych środka transportu do rejestru z zewnętrznego systemu lokalizacji i określi sposób przekazywania tych danych.

9. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może, w drodze rozporządzenia, wyznaczyć jednostkę sektora finansów publicznych do dokonywania analizy danych z rejestru i wskazać zakres danych podlegających tej analizie, uwzględniając przygotowanie techniczne wyznaczonej jednostki i jej doświadczenie w analizie danych, w szczególności danych geolokalizacyjnych.

10. W przypadku gdy jednostka sektora finansów publicznych, o której mowa w ust. 9, jest jednostką, która jest nadzorowana przez ministra innego niż minister właściwy do spraw finansów publicznych, rozporządzenie, o którym mowa w ust. 9, wydaje się w porozumieniu z właściwym ministrem.”;

3) w art. 5 w ust. 4 w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) numer lokalizatora albo numer urządzenia.”;

4) w art. 6 w ust. 3 w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) numer lokalizatora albo numer urządzenia.”;

5) w art. 7 w ust. 2 w pkt 11 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 12 w brzmieniu:

„12) numer lokalizatora albo numer urządzenia.”;

6) po art. 10 dodaje się art. 10a–10c w brzmieniu:

„Art. 10a. 1. Przewoźnik, w trakcie całej trasy przewozu towaru objętego zgłoszeniem, jest obowiązany zapewnić przekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu objętego tym zgłoszeniem.

2. Przewoźnik jest obowiązany wyposażyć środek transportu, o którym mowa w ust. 1, w lokalizator.

3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się, jeżeli dane geolokalizacyjne środka transportu są przekazywane do rejestru z zewnętrznego systemu lokalizacji.

Art. 10b. W przypadku gdy środek transportu jest wyposażony w lokalizator, kierujący jest obowiązany:

- 1) włączyć lokalizator:
 - a) przed rozpoczęciem przewozu towaru – w przypadku przewozu towaru, o którym mowa w art. 5 ust. 1, a w przypadku kilku miejsc załadunku na terytorium kraju, z chwilą rozpoczęcia przewozu towaru z pierwszego miejsca załadunku na terytorium kraju,
 - b) z chwilą rozpoczęcia przewozu towaru na terytorium kraju – w przypadku przewozu towaru, o którym mowa w art. 6 ust. 1 i art. 7 ust. 1;
- 2) wyłączyć lokalizator nie wcześniej niż z chwilą:
 - a) dostarczenia towaru do miejsca dostarczenia towaru na terytorium kraju, a w przypadku kilku miejsc dostarczenia towaru na terytorium kraju z chwilą dostarczenia towaru do ostatniego miejsca dostarczenia towaru na terytorium kraju,
 - b) zakończenia przewozu towaru na terytorium kraju.

Art. 10c. 1. W przypadku stwierdzenia trwającej dłużej niż godzinę niesprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji, kierujący jest obowiązany do niezwłocznego zatrzymania się na najbliższym parkingu samochodowym lub w najbliższej zatoce postojowej.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, kierujący środkiem transportu przewożący towary niebezpieczne określone w Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 1119) jest obowiązany zatrzymać środek transportu na najbliższym parkingu samochodowym lub w innym miejscu zapewniającym postój, z uwzględnieniem przepisów działu 8.4 i 8.5 tej umowy.

3. Przewóz towaru może być kontynuowany po:

- 1) przywróceniu sprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji albo
- 2) przeładunku towaru na środek transportu wyposażony w sprawny lokalizator albo którego dane geolokalizacyjne są przekazywane do rejestru z zewnętrznego systemu lokalizacji, albo
- 3) wyposażeniu środka transportu w sprawny lokalizator, albo

- 4) nałożeniu zamknięć urzędowych na środek transportu lub towar albo zarządzeniu konwoju, o którym mowa w art. 67 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. poz. 1947, z późn. zm.²⁾).

4. Rozstrzygnięcie w zakresie, o którym mowa w ust. 3 pkt 4, jest podejmowane przez naczelnika urzędu celno-skarbowego, na terenie którego znajduje się środek transportu, po uzyskaniu informacji od przewoźnika dotyczącej potrzeby kontynuowania przewozu towaru.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 3 pkt 1–3, przepis art. 10b stosuje się odpowiednio.”;

- 7) w art. 13:

a) w ust. 1 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Kontrola obejmuje weryfikację danych zawartych w dokumentach okazanych przez kierującego, dokonanie oględzin towaru, w tym pobranie próbki towaru, oraz weryfikację wskazań lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji.”;

- 8) w art. 14 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Przepis art. 10b pkt 1 i art. 10c ust. 3 pkt 2–4 stosuje się odpowiednio.”;

- 9) w art. 22:

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

„2a. W przypadku niewywiązywania się z obowiązku, o którym mowa w art. 10a ust. 1, na przewoźnika nakłada się karę pieniężną w wysokości 10 000 zł.

2b. Odstępuje się od nałożenia kary pieniężnej za niewykonanie obowiązku, o którym mowa w art. 10a ust. 1, jeżeli jego niedopełnienie wynikało z niedostępności rejestru.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadkach uzasadnionych ważnym interesem przewoźnika lub interesem publicznym, na wniosek przewoźnika lub z urzędu, organ może odstąpić

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 2255 oraz z 2017 r. poz. 88, 244, 379, 708, 768, 1086 i 1321.

od nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1–2a, z uwzględnieniem art. 26 ust. 3.”;

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

„1. Kara pieniężna nie może być nałożona, jeżeli od dnia niedopełnienia obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 1 i 4, art. 6 ust. 1 i 3, art. 7 ust. 1, art. 8 ust. 1 i art. 10a ust. 1, upłynęło 5 lat.”;

11) w art. 31:

a) w ust. 1 wyrazy „w art. 22 ust. 1 albo 2” zastępuje się wyrazami „w art. 22 ust. 1–2a”;

b) w ust. 3 wyrazy „w art. 22 ust. 1 albo 2” zastępuje się wyrazami „w art. 22 ust. 1–2a”;

12) w art. 32 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli:

1) rozpoczęcia przewozu towaru przez kierującego bez numeru referencyjnego, bez dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie albo dokumentu, o którym mowa w art. 3 ust. 7,

2) niedopełnienia obowiązku, o którym mowa w art. 10b,

3) niedopełnienia obowiązku, o którym mowa w art. 10c ust. 1

– kierujący podlega karze grzywny w wysokości od 5000 do 7500 zł.”.

Art. 2. Do przewozu towarów rozpoczętego i niezakończonego do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 9–12, które wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

1. CEL WYDANIA PROJEKTOWANEJ USTAWY

Projektowana ustawa zmieniająca ustawę o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów ma na celu zapewnienie bardziej skutecznego funkcjonowania i lepszego monitorowania przewozu towarów wskazanych w ustawie poprzez wykorzystanie danych geolokalizacyjnych. W ocenie projektodawcy zebrane dotychczas doświadczenia wskazują także na potrzebę wprowadzenia nowych rozwiązań.

2. PROJEKTOWANE ROZWIĄZANIA

Pierwsza zmiana dotyczy wprowadzenia definicji lokalizatora w art. 2 pkt 2a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, zwanej dalej „ustawą”. Zgodnie z proponowanym brzmieniem w art. 2 dodano pkt 2a zawierający pojęcie lokalizatora rozumianego jako telekomunikacyjne urządzenie końcowe wykorzystujące technologie pozycjonowania satelitarne i transmisji danych, na którym zainstalowano oprogramowanie udostępnione nieodpłatnie przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej służące do monitorowania trasy przewozu towaru.

Zamiast danych z lokalizatorów przedsiębiorcy (przewoźnicy) będą mogli korzystać z użytkowanych przez siebie systemów lokalizacji zdefiniowanych dla potrzeb ustawy pod pojęciem „zewnętrzny system lokalizacji”. Ten system to rozwiązanie stosowane powszechnie w transporcie. W nowo projektowanym pkt 15a w art. 2 system ten zdefiniowano jako „system używany przez przewoźnika gromadzący dane geolokalizacyjne środka transportu przekazywane z zainstalowanego w tym środku transportu urządzenia wykorzystującego technologie pozycjonowania satelitarne i transmisji danych”.

W związku z wdrażaniem modułu geolokalizacji niezbędne stało się zdefiniowanie także pojęć „numer lokalizatora” i „numer urządzenia” identyfikujących urządzenia dostarczające dane geolokalizacyjne. Rozróżnienie tych dwóch pojęć jest istotne, jak już wskazano, z uwagi na fakt, że dane geolokalizacyjne w świetle projektowanych przepisów mogą być dostarczane przez lokalizator albo zewnętrzny system lokalizacji używany przez przewoźnika, który składa się z telekomunikacyjnego urządzenia końcowego wykorzystującego technologie pozycjonowania satelitarne i transmisji danych. Numer urządzenia będzie elementem łączącym dane geolokalizacyjne z numerami rejestracyjnymi środka transportu wykorzystywanego do przewozu

towarów. W przypadku udostępnionego oprogramowania z chwilą jego zainstalowania na telekomunikacyjnym urządzeniu końcowym, oprogramowanie to nada indywidualny numer identyfikujący to urządzenie w rejestrze. W przypadku zaś zewnętrznych systemów lokalizacji, stosowane tam urządzenia przesyłające dane geolokalizacyjne posiadają unikalny numer alfanumeryczny. Numer ten będzie identyfikował to urządzenie w rejestrze.

W projektowanym nowym brzmieniu art. 4 wprowadzono nowe środki techniczne służące do monitorowania przewozu towarów, tj. telekomunikacyjne urządzenie końcowe wraz z dedykowaną aplikacją, jak już wskazano, zwane „lokalizatorem”, i zewnętrzny system lokalizacji. Po wprowadzeniu projektowanych przepisów system monitorowania drogowego przewozu towarów składać się będzie z dwóch podstawowych komponentów: teleinformatycznego rejestru prowadzonego przez Szefa KAS oraz telekomunikacyjnego urządzenia końcowego wyposażonego w moduł GPS, GALILEO lub GLONASS z oprzyrządowaniem i oprogramowaniem umożliwiającym bieżące nadzorowanie na mapach trasy przewozu towarów. W rejestrze gromadzone będą dane geolokalizacyjne środka transportu wykonującego przewóz towaru.

W ust. 4 dodano pkt 1a, w którym określono zakres przesyłanych danych geolokalizacyjnych, które obejmować będą współrzędne geograficzne dotyczące położenia środka transportu, jego prędkość, datę i godzinę pozyskania tych współrzędnych, azymut środka transportu, błąd przekazywania danych satelitarnych oraz numer lokalizatora albo numer urządzenia.

Jednocześnie w ust. 5 określono okres przechowywania danych geolokalizacyjnych, który co do zasady wynosić będzie 12 miesięcy. Jednak jeżeli przed upływem wskazanego w tym przepisie terminu zostanie wszczęte postępowanie administracyjne, wówczas dane geolokalizacyjne będą mogły być przechowywane przez dłuższy okres, ale tylko do czasu prawomocnego zakończenia tego postępowania. Po dniu, gdy decyzja nakładająca karę pieniężną stanie się prawomocna (ostateczna w postępowaniu administracyjnym i gdy nie złożono skargi do sądu administracyjnego albo po zakończeniu postępowania sądownoadministracyjnego), dane te będą usuwane zgodnie z przepisem ust. 5a. Dodatkowo nowym przepisem (ust. 5a) nałożono na Szefa Krajowej Administracji Skarbowej obowiązek przeglądu baz danych w celu usunięcia zbędnych danych. Przepis ten określa częstotliwość dokonywania tej czynności, wskazując, że przegląd winien być dokonywany nie rzadziej niż raz na 3 miesiące.

W nowo projektowanych ustępach 4a i 4b wskazano, że analizę danych gromadzonych w rejestrze może prowadzić wyznaczona jednostka sektora finansów publicznych, która przekazywać będzie na bieżąco jej wyniki Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej. Jak wynika z przepisów ustawy przetwarzanie danych zgromadzonych w rejestrze należy do obowiązków Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, jednakże przepisy prawa (zob. art. 31 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych) umożliwiają powierzenie przetwarzania tych danych innym podmiotom. Elastyczne uregulowanie kwestii wyboru podmiotu (jednostka sektora finansów publicznych), któremu może być powierzony przetwarzanie tych danych, wynika z faktu, że ilość tych danych i ich analiza wymaga dużego zaplecza technicznego i doświadczonej kadry analitycznej, stąd w delegacji ustawowej wskazano, że winna to być jednostka organizacyjna przygotowana technicznie i posiadająca doświadczenie w analizie danych, w szczególności danych geolokalizacyjnych. Wyniki tych analiz będą zwrotnie przekazywane do rejestru w celu podejmowania decyzji np. o przeprowadzeniu kontroli.

W ust. 7 zawarto przepis materialny stanowiący, o tym że oprogramowanie służące do zainstalowania na smartfonie czy tablecie będzie udostępniane bezpłatnie przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej.

W celu umożliwienia przesyłania danych geolokalizacyjnych przez przewoźników w ust. 8 Minister Rozwoju i Finansów został zobowiązany do udostępnienia w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Finansów informacji o sposobie i warunkach technicznych przekazywania danych geolokalizacyjnych środka transportu, tak aby zapewnić prawdziwość i kompletność danych gromadzonych w rejestrze oraz konieczność prawidłowego przetwarzania i zabezpieczenia danych rejestrowanych w trakcie przewozu towarów, a także prawidłowość rejestrowania, gromadzenia, odtwarzania, przechowywania, zabezpieczenia i przekazywania tych danych dla potrzeb systemu monitorowania.

W projektowanych ust. 9 i 10 upoważniono ministra właściwego do spraw finansów publicznych do wydania rozporządzenia, w którym może on wyznaczyć każdą posiadającą stosowne kompetencje jednostkę sektora finansów publicznych, w tym przez niego nadzorowaną, do analizy danych z rejestru. W sytuacji gdy wyznaczona jednostka będzie nadzorowana przez innego ministra, wówczas rozporządzenie to będzie wydane w porozumieniu z ministrem nadzorującym jej funkcjonowanie.

W pkt 3–5 zmieniono brzmienie art. 5, art. 6 i art. 7 określających zakres obowiązków podmiotów obowiązanych uczestniczących w przewozie towarów – podmiotu odbierającego, podmiotu wysyłającego oraz przewoźnika – na przewoźnika nałożony został obowiązek uzupełnienia zgłoszenia przewozu towaru o indywidualny numer lokalizatora albo urządzenia GPS.

Projektowany pkt 6 dodaje nowy przepis art. 10a, w którym uregulowano obowiązki przewoźnika związane z zapewnieniem przekazywania do rejestru aktualnych (bieżących i prawidłowych) danych geolokalizacyjnych środka transportu w trakcie całej trasy przewozu na terytorium kraju towarów objętych zgłoszeniami. W tym celu, co do zasady, przyjęto, że środek transportu winien być wyposażony przez przewoźnika w lokalizator. Jednakże przewoźnik może skorzystać z własnych rozwiązań (własnych urządzeń GPS), o ile je posiada, co w dobie dostępności tej usługi jest zjawiskiem powszechnym. Korzystając z jednego albo drugiego urządzenia, przewoźnik będzie obowiązany podać jego numer w zgłoszeniu, co umożliwi jego identyfikację w rejestrze.

Kolejny projektowany przepis art. 10b nakłada na kierującego, w sytuacji gdy środek transportu jest wyposażony w lokalizator, obowiązek właściwego jego używania. Aplikacja zmieniająca elektroniczne urządzenie przenośne w lokalizator, w rozumieniu ustawy, dostępna będzie na stronach internetowych Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Finansów i będzie udostępniona bezpłatnie. Po wgraniu aplikacji do urządzenia będzie ona nadawała indywidualny numer identyfikujący lokalizator w rejestrze. Taki lokalizator, podobnie jak urządzenie pokładowe viaBOX wykorzystywane obecnie w systemie viaTOLL, zamontowany będzie w środku transportu. Obowiązkiem kierującego będzie uruchomienie (włączenie bez możliwości wyłączenia w trakcie realizacji przewozu) lokalizatora przed rozpoczęciem przewozu albo niezwłocznie po wjeździe na terytorium kraju. Na kierującego nałożono również obowiązek wyłączenia lokalizatora po dokonaniu przewozu towarów i dostarczeniu ich do miejsca przeznaczenia albo wyjazdu z terytorium kraju. Niedopełnienie obowiązku włączenia lokalizatora i jego wyłączenie przez kierującego przed dostarczeniem towaru do miejsca przeznaczenia na terytorium kraju albo zakończenia przewozu na terytorium kraju będzie sankcjonowane grzywną przewidzianą w art. 32 ust. 1. W przypadku gdy towary znajdujące się w jednym środku transportu będą miały być dostarczone do kilku miejsc przeznaczenia (jednego lub kilku podmiotów odbierających) na terytorium kraju,

kierujący winien wyłączyć lokalizator dopiero z chwilą dostarczenia towarów do ostatniego miejsca przeznaczenia na terytorium kraju.

W przypadku używania urządzenia przenośnego z udostępnionym przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej oprogramowaniem urządzenie to będzie informowało kierującego przez komunikaty na ekranie o jego nieprawidłowym działaniu i czasie niesprawności. Stwierdzenie innych niesprawności, np. rozładowania się smartfona, będzie obowiązkiem kierującego.

Mając na uwadze istotną rolę danych geolokalizacyjnych w systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, kierujący, w przypadku stwierdzenia niesprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji trwającej dłużej niż jedną godzinę, będzie obowiązany do niezwłocznego zatrzymania się na najbliższym parkingu lub zatoce postojowej (nowy art. 10c). Dalszy przewóz towaru będzie mógł być kontynuowany w zależności od decyzji przewoźnika, który będzie miał do wyboru jedno z alternatywnych poniższych rozwiązań:

- 1) po przywróceniu sprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji albo
- 2) po przeładunku towaru na środek transportu wyposażony w sprawny lokalizator albo którego dane geolokalizacyjne są przekazywane do rejestru z zewnętrznego systemu lokalizacji, albo
- 3) po wyposażeniu środka transportu w nowy lokalizator, albo
- 4) po przekazaniu przez przewoźnika informacji naczelnikowi urzędu celno-skarbowego, na terenie którego stwierdzono trwającą dłużej niż jedną godzinę niesprawność lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji, i:
 - a) nałożeniu zamknięć urzędowych lub
 - b) zarządzeniu konwoju, o którym mowa w art. 67 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. poz. 1947, z późn. zm.).

W przypadku zmiany urządzenia końcowego przekazującego dane geolokalizacyjne związanej z jego uszkodzeniem niezbędna będzie aktualizacja numeru w rejestrze celem jego identyfikacji i powiązania ze zgłoszeniem.

W pkt 7 w związku ze zwiększeniem zakresu przesyłanych danych w art. 13 ust. 1 dodano pkt 4, wskazując, że kontroli podlegać będzie także aktualność przekazywanych danych geolokalizacyjnych środka transportu. W związku z powyższym kontrola obejmować będzie weryfikację danych zawartych w dokumentach okazanych przez

kierującego, dokonanie oględzin towaru, w tym pobranie próbki towaru, oraz weryfikację wskazań lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji.

W dotychczasowym art. 14 dodano zdanie końcowe w brzmieniu „Przepis art. 10b pkt 1 i art. 10c ust. 3 pkt 2–4 stosuje się odpowiednio”, co oznacza, że przewoźnik w celu kontynuowania przewozu jest obowiązany zapewnić przekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu do rejestru w trakcie całej trasy przewozu na terytorium kraju towaru objętego zgłoszeniem z zewnętrznego systemu lokalizacji albo lokalizatora. Tak więc, mając na uwadze, że w sytuacji ujawnienia braku dokonania zgłoszenia kontynuowanie przewozu wymaga zgłoszenia, to w związku z wdrożeniem obowiązku przekazywania także danych geolokalizacyjnych niezbędne będzie włączenie lokalizatora, po wyposażeniu środka transportu w lokalizator, w celu kontynuowania przewozu albo przeładunek towaru na nowy środek wyposażony w sprawny lokalizator albo przekazujący dane z zewnętrznego systemu lokalizacji, albo nałożenie zamknięć urzędowych, albo zarządzenie przez właściwy organ KAS konwoju.

W art. 22 dodano nowe ust. 2a i 2b. W nowym ust. 2a została określona wysokość sankcji za nieprzestrzeganie zasad przewozu towarów przez przewoźnika w zakresie przesyłania danych geolokalizacyjnych. W tym przypadku na przewoźnika nakładana będzie kara pieniężna w wysokości 10 000 zł. Oczywiście organ KAS obowiązany będzie do odstąpienia od nałożenia kary pieniężnej za niewykonanie obowiązku przekazywania danych geolokalizacyjnych, jeżeli jego niedopełnienie będzie wynikało z niedostępności rejestru. W ust. 3 art. 22 dodano odesłanie do przepisu wprowadzającego możliwość nałożenia kary pieniężnej na przewoźnika.

Zmiana przepisów wskazanych w pkt 10 i 11 projektowanego aktu ma charakter redakcyjno-dostosowawczy.

Przepisy ustawy nakładają określone obowiązki na przewoźnika w zakresie dostarczania danych geolokalizacyjnych. To przewoźnik będzie podlegał karze w wysokości 10 000 zł. Jeżeli jednak w trakcie kontroli przewozu towaru stwierdzono nieprawidłowe funkcjonowanie lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji i kierujący kontynuował przewóz albo lokalizator nie został włączony lub wyłączony przez kierującego, zgodnie z przepisami projektowanej nowelizacji, na kierującego może zostać nałożona kara grzywny w wysokości od 5000 zł do 7500 zł.

Rozgraniczenie tych sytuacji jest niezwykle istotne i jednoznacznie wskazuje na odpowiedzialność poszczególnych podmiotów. Dla sprawnego funkcjonowania systemu monitorowania, jak i stosowania narzędzi analizy ryzyka, brak informacji o przemieszczaniu środka transportu, a tym samym o uruchomieniu przewozu towarów nie pozwala na pełne monitorowanie przewozu towarów, jak również na typowanie do kontroli poprzez wskazanie czasu i miejsca kontroli.

W projektowanym art. 2 zawarto przepis intertemporalny. Przyjęto w nim rozwiązanie, zgodnie z którym do przewozów towarów rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie przepisów nowelizowanej ustawy stosowane będą przepisy obowiązujące w dniu rozpoczęcia tego przewozu.

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), ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Dostrzegając jednak mogące zaistnieć problemy z zapewnieniem prawidłowego przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych, w projektowanym art. 3 przepisom ustanawiającym sankcje za niedopełnienie obowiązków ustawowych nakładanych na przewoźnika albo kierującego nadano dłuższe 3-miesięczne *vacatio legis*. W ten sposób wszyscy przewoźnicy i kierujący będą mogli się przygotować do przesyłania danych geolokalizacyjnych.

Odnosząc się do obowiązku wyrażonego w art. 103 pkt 1a ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1829, z późn. zm.) należy wskazać, że projektowane rozwiązania dla mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw nie oznaczają znaczących skutków finansowych do poniesienia przez te podmioty. W sytuacji gdy podmioty te nie będą posiadały własnych systemów lokalizacyjnych zainstalowanych w środkach transportu, będą mogły skorzystać z dedykowanej, nieodpłatnej aplikacji. Będzie ona udostępniona na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Finansów oraz na Platformie Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych. Przedsiębiorcy nieposiadający urządzeń przenośnych wyposażonych w moduł nawigacji satelitarnej będą jednak zobligowani do dokonania zakupu takiego urządzenia. Szacowany koszt zakupu najprostszego smartfonu wyposażonego w tzw. GPS niezbędnego do użycia aplikacji to ok. 300 zł.

3. KONIECZNOŚĆ NOTYFIKACJI USTAWY

Projekt ustawy został notyfikowany zgodnie z dyrektywą 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1) oraz zgodnie z zasadami przewidzianymi 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.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej 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 udostępniono w Biuletynie Informacji Publicznej jako dokument dotyczący prac nad projektem.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwo współpracujące Ministerstwo Finansów</p> <p>Osoba odpowiedzialna za opracowanie projektu Piotr Walczak, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów, Zastępca Szefa Krajowej Administracji Skarbowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Edward Komorowski, Zastępca Dyrektora w Departamencie Zwalczenia Przeszczepczości Ekonomicznej w Ministerstwie Finansów (22) 694-38-50 Edward.Komorowski@mf.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 10.07.2017 r.</p> <p>Źródło:</p> <p>Nr w wykazie prac: UD184</p>
---	--

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. Kompletny system winien być uzupełniony o drugi komponent, tj. o dane geolokalizacyjne, na które składać się mają w szczególności: dane przekazywane z lokalizatorów oraz zewnętrznych systemów lokalizacji w postaci współrzędnych geograficznych dotyczących położenia środka transportu, daty i godziny pozyskania tych współrzędnych oraz numeru lokalizatora albo urządzenia.

W związku z powyższym należy dokonać zmiany ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, która ma celu zapewnienie bardziej skutecznego funkcjonowania i lepszego monitorowania (kontroli) przewozu towarów wskazanych w ustawie bądź wydanym na jej podstawie rozporządzeniu Ministra Rozwoju i Finansów. Aby ten cel osiągnąć wskazane jest, aby przewóz towarów był nie tylko rejestrowany, ale również nadzorowany elektronicznie za pomocą danych z systemów satelitarnych.

W ocenie projektodawcy dane ze zgłoszeń uzupełniane przez wskazania geolokalizacyjne sprawią, że kontrola będzie efektywna. Dopiero porównanie danych zawartych w zgłoszeniu z danymi uzyskiwanymi z geolokalizatora pozwoli na stworzenie kompletnego obrazu przewozu towarów. Istnieje więc konieczność powiązania przepływu dokumentów oraz faktycznego przepływu towaru. Tylko dane z geolokalizacji umożliwią dokonanie takiego powiązania przez kontrolującego. Dodatkowo należy podkreślić znaczenie danych pochodzących z geolokalizacji dla tworzenia map przewozu towarów, tak aby eliminować przewozy dokonywane przez podmioty działające nielegalnie, wykorzystujące określone trasy, przejścia graniczne czy magazyny podmiotów „firm słupów”. Dzięki danym ze zgłoszenia i lokalizatora możliwe będzie również dokonywanie analiz schematów nielegalnych działań podmiotów biorących udział w przewozie towarów.

Planowany obowiązek dostarczania danych geolokalizacyjnych nakłada na podmioty prowadzące działalność gospodarczą dodatkowe obowiązki. Wybór przyjętego rozwiązania nie zwiększa bieżących kosztów funkcjonowania przewoźników. Większość firm transportowych posiada już środki transportu wyposażone w urządzenia dostarczające im wiele danych, w tym te będące przedmiotem przyszłej regulacji.

Jak powyżej wskazano, przedmiotem monitorowania przewozu towarów są towary określane jako „wrażliwe” i należące do grupy najwyższego ryzyka w kraju ze względu na naruszenia przepisów prawa podatkowego oraz negatywny wpływ na konkurencję. W celu utrzymania prawidłowej równowagi między pożądanym minimalizowaniem obciążeń administracyjnych zarówno dla przedsiębiorców, jak i dla organów administracji, a zapewnieniem właściwego stosowania przepisów i zapobieganiem nadużyciom w obszarach wrażliwych, niezbędne jest przyjęcie rozwiązań dostarczających administracji kompletnych danych dla pełniejszego wykonywania jej obowiązków, jak i ograniczenia nadużyć prawa. Ministerstwo Finansów i Krajowa Administracja Skarbowa podejmują działania mające na celu zminimalizowanie nielegalnego, nieopodatkowanego obrotu towarami, który sprzyja rozrostowi szarej strefy i zmniejszeniu wpływu do budżetu państwa podatków i innych danin. Mając na uwadze, że nieewidencjonowany obrót wyrobami akcyzowymi osłabia gospodarkę oraz wywiera negatywny wpływ na jej stabilność i bezpieczeństwo obywateli oraz że obrót tego typu towarami przynosi wysokie zyski, które mogą być wykorzystywane do finansowania innej działalności, w tym działalności przestępczej, zasadnym jest przyjęcie kolejnych rozwiązań ustawowych.

Zebrane dotychczas doświadczenia wskazują na potrzebę zastosowania skutecznej, właściwej i kompleksowej reakcji na szczeblu krajowym w zakresie dostarczania informacji o przewozie określonych grup towarów. Uzupełnienie danych ze zgłoszeń przewozu o informacje geolokalizacyjne sprawi, że te pierwsze będzie można weryfikować na bieżąco (*on line*) w prosty i efektywny sposób.

Podobne rozwiązania dotyczące gromadzenia informacji o przewozach, m.in. rzeczy są z powodzeniem

wykorzystywane przez podmioty gospodarcze w ich bieżącym funkcjonowaniu. Wykorzystując systemy pozycjonowania i zarządzania, wiedzą oni, gdzie dokładnie znajdują się ich środki transportu lub towary oraz jakie trasy pokonały. Dane z tych systemów pomagają zoptymalizować trasy przewozu. Monitorując przemieszczanie środków transportu, przedsiębiorca może na bieżąco podejmować decyzje i kontrolować przebieg przewozu, eliminując pojawiające się niekiedy niepożądane zachowania kierowców. To wszystko potwierdza zasadność przyjęcia nowej regulacji.

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

Rekomendowane jest uzupełnienie systemu monitorowania drogowego przewozu towarów o lokalizatory albo zewnętrzne systemy lokalizacji. W celu jak najmniejszego obciążania przedsiębiorców kosztami wdrożenia planowanych rozwiązań należy przyjąć dychotomiczny podział sposobu przesyłania danych geolokalizacyjnych do systemu drogowego przewozu towarów. Mając na uwadze, że firmy transportowe posiadają dedykowane dla własnych potrzeb zewnętrzne systemy lokalizacji oferowane przez różne podmioty specjalizujące się w dostawie tych wyspecjalizowanych usług, możliwe jest wykorzystanie części z nich i przesyłanie danych do systemu monitorowania przewozu. Te zewnętrzne systemy lokalizacji będą źródłem danych geolokalizacyjnych przekazywanych Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej przez przewoźników. Przesyłanie tych danych z zewnętrznego systemu lokalizacji wymagać będzie spełnienia warunków technicznych, które będą publikowane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Ministerstwa Finansów. W sytuacji gdy środek transportu nie będzie wyposażony w zewnętrzny system lokalizacji, przewoźnik będzie mógł przysyłać dane z lokalizatora. Lokalizator to urządzenie wykorzystujące jeden ze standardów transmisji danych i pozycjonowania satelitarnego wraz ze specjalistycznym, dedykowanym oprogramowaniem. Oprogramowanie to zostanie bezpłatnie udostępnione przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej do użytkowania w systemie monitorowania drogowego na urządzenia typu smartfon, czy tablet z zainstalowanymi najpopularniejszymi systemami operacyjnymi. Każdy lokalizator będzie posiadał indywidualny numer pozwalający go zidentyfikować w systemie i powiązać ze zgłoszeniami z rejestru. Urządzenia te ze względu na ich standardowe przeznaczenie będą musiały być umieszczone w środku transportu przewożącego towary objęte zgłoszeniem przewozu.

Dane geolokalizacyjne przekazywane przez przewoźników będą zasilaly rejestr. Rejestr ten winien być komponentem gromadzącym i przetwarzającym dane geolokalizacyjne w ramach monitorowania drogowego przewozu towarów z lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji. Wszystkie dane dostarczane przez przewoźników dotyczące trasy przewozu towarów będą gromadzone w tym rejestrze i będą poddawane przetworzeniu. To z tego komponentu zasilane będą dane niezbędne do wskazania np. aktualnego miejsca środka transportu w chwili kontroli i przeprowadzania analiz.

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

Przepisy projektowanej ustawy są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

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

Na Węgrzech od 1 stycznia 2015 r. funkcjonuje tzw. Elektroniczny Drogowy System Kontroli Drogowego Przewozu Towarowego (EKAER). W myśl obowiązujących przepisów transporty towarów zakupionych w Unii Europejskiej, dostawy wewnątrzspółnotowe towarów i pierwsza, podlegająca opodatkowaniu sprzedaż, realizowane przez klientów niebędących ich ostatecznymi konsumentami mogą być realizowane jedynie przez podatników posiadających numer identyfikacyjny EKAER. System ten wspiera odpowiednik polskiego systemu poboru opłat, którym jest objęte 6513 km sieci dróg na Węgrzech.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Krajowi przedsiębiorcy uprawnieni do przewozu towarów	90 000	Sprawozdanie GITD i GUS za 2014 rok	Obowiązki związane z wyposażaniem środków transportu w lokalizator albo z przekazywaniem danych do rejestru.

Przewoźnicy dokonujący przewozu towarów w tranzycie przez terytorium RP	brak danych		Obowiązki związane z wyposażaniem środków transportu w lokalizator.
Kierujący pojazdami zatrudnieni na terytorium RP przez podmioty powyżej 9 osób	153 000	Estymacja na podstawie danych GUS za lata 2005-2013	Obowiązki związane z używaniem lokalizatora i jego włączeniem oraz wyłączeniem.

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 n.w. 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 n.w. 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.;
- 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.

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

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	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem	-5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-18,5
budżet państwa	-5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-18,5
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	-5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-18,5
budżet państwa	-5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-18,5
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	<p>Projektowane rozwiązania będą miały wpływ na wydatki sektora finansów publicznych jeszcze przed wejściem w życie przepisów ustawy, tj. w roku 2017. Dostarczenie podmiotom obowiązany bezpłatnej aplikacji i jej utrzymanie będzie kosztem jednorazowym oscylującym w kwocie do 100 000 zł.</p> <p>Minister właściwy do spraw finansów publicznych będzie mógł wyznaczyć jednostkę organizacyjną Krajowej Administracji Skarbowej albo inną jednostkę sektora finansów publicznych do zbierania danych geolokalizacyjnych i ich bieżącej analizy. W tym drugim przypadku rozporządzenie będzie wydawane w porozumieniu z właściwym ministrem. Wykonywanie tych czynności i utrzymanie modułu geolokalizacji wymagało będzie zapewnienia środków w 2018 r. na poziomie 5 mln zł, a w latach następnych corocznie 1,5 mln zł. Środki na realizację zadań będą pochodzić z budżetu części 19 – Budżet, finanse publiczne i instytucje finansowe. Minister Finansów zapewni środki na ten cel w części 19 – Budżet, finanse publiczne i instytucje finansowe.</p>											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Przedmiotowa regulacja uzupełnia wprowadzone rozwiązania, których celem jest poprawa ściągłości podatku, przyczyni się do wzrostu dochodów budżetu państwa i w konsekwencji będzie pozytywnie wpływała na sytuację sektora finansów publicznych. Skutki finansowe zostały przedstawione przy projekcie ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów.</p>											

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

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2017 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0,8	0	0	0	0	0	0,8	
	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
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Szacowane skutki dla przedsiębiorstw zaadresowano zgodnie ze strukturą rynku usług transportowych, w której dominują mikro-, małe i średnie przedsiębiorstwa. Nie przewiduje się znaczących skutków finansowych do poniesienia przez podmioty obejmowane regulacją, w tym mikro-, małe i średnie przedsiębiorstwa. W sytuacji gdy podmiot nie będzie posiadał własnych systemów lokalizacyjnych, będzie mógł skorzystać z dedykowanej aplikacji. Planowane jest powszechne, bezpłatne udostępnienie aplikacji ze strony internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Finansów oraz na Platformie Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych. Przedsiębiorcy nieposiadający urządzeń przenośnych wyposażonych w moduł nawigacji satelitarnej będą zobligowani do dokonania zakupu takiego urządzenia. Szacowany koszt zakupu najprostszego smartfonu wyposażonego w tzw. GPS niezbędnego dla użycia aplikacji to ok. 300 zł. Z uwagi na brak danych nie można oszacować całkowitych kosztów wyposażenia przewoźników w urządzenia przenośne.</p> <p>Zasadniczym obowiązkiem producentów oferujących usługę lokalizacji będzie dostosowanie posiadanych systemów lokalizacji do współpracy z systemami teleinformatycznymi KAS i zakresem przesyłanych danych. Szacuje się, że jednorazowy koszt dostosowania winien oscylować na poziomie 40 000 zł.</p> <p>W celu ograniczenia kosztów przewozu związanych z zakłóceniami przekazywania aktualnych danych lokalizacyjnych wprowadzono rozwiązanie polegające na możliwości zastąpienia niesprawnego lokalizatora lub zewnętrznego systemu lokalizacji innym sprawnym lokalizatorem, środkiem transportu wyposażonym w sprawny lokalizator lub możliwością kontynuacji przewozu po zarządzeniu konwoju lub nałożeniu zamknięć urzędowych.</p>	
<p>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</p>		
<input type="checkbox"/> nie dotyczy		
<p>Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).</p>	<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 checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
<p>Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.</p>	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<p>Komentarz: Wprowadzane rozwiązania wykorzystują obecne na rynku i używane systemy lokalizacji, które nie zwiększają obciążeń administracyjnych w obszarze IT. W przypadku użycia lokalizatora kierujący będzie obowiązany do uruchomienia na czas realizowanego przewozu. Przewoźnicy obowiązani będą do podawania numeru lokalizatora albo urządzenia wykorzystywanego przez zewnętrzny system lokalizacji w zgłoszeniu przewozu.</p>		
<p>9. Wpływ na rynek pracy</p>		
<p>Na rynku pracy nastąpi uporządkowanie i podniesienie jakości usług transportowych.</p>		
<p>10. Wpływ na pozostałe obszary</p>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
<p>Omówienie wpływu</p>	<p>Oczekuje się, że wejście w życie ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, poprzez możliwość lepszego typowania do kontroli, przyczyni się do uszczelnienia systemu podatkowego w zakresie dochodów budżetu państwa z tytułu podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego. Skumulowany efekt wprowadzenia ustawy w ciągu 10 lat może przynieść ok. 6,6 mld zł dodatkowych dochodów budżetowych z tytułu podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego.</p>	

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego
Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 9–12, które wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.
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 ustawy o drogach publicznych

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 7	Polska Organizacja Handlu i Dystrybucji	Art. 10a projektu należy rozważyć określenie, gdzie w zespole pojazdów (ciągnik/naczepa bądź ciężarówka/przyczepa) ma się znajdować lokalizator ze wskazaniem na ciągnik/ciężarówkę.	Niewzględiono. Nie jest istotne umiejscowienie lokalizatora, ważne by dane geolokalizacyjne były prawidłowe i aktualne.
2.	art. 1 pkt 7	Polska Organizacja Handlu i Dystrybucji	Art. 10c projektu największym problemem z punktu widzenia zapewnienia ciągłości dostaw i ciągłości łańcucha jest ze niesprawność lokalizatora powoduje konieczność unieruchomienia pojazdu. W praktyce, może to powodować unieruchomienie środka transportu na całe dni. Okres godzinny wskazany w projektowanym art. 10c powinien być zdecydowanie wydłużony.	Uwzględniono. Zmieniono przepis umożliwiając kontynuację przewozu w przypadku niesprawnego lokalizatora (nowy lokalizator, konwój, zamknięcia urzędowe).
3.	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.
4.	art. 1 pkt 10	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników	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	Uwzględniono częściowo. Kierujący, przewoźnik jak i organ wskazany w protokole będą powiadomieni

	Drogowych w Polsce	<p>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 utrudnień, 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 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 praca,</p>	wyprzedająco o miejscu i terminie przedstawienia środka transportu w celu zdjęcia zamknięć urzędowych.
--	--------------------	---	--

			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.	
5.	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 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 odpowiedzialności 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.	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.
6.	art. 1 pkt 7	Konfederacja Lewiatan	1. Art. 10b ust. 1 pkt 1 nie odnosi się do odbioru przez kierującego towaru z więcej niż jednego miejsca odbioru towaru analogicznie do rozwiązania przewidzianego w art. 10b ust. 2 pkt 1.	Uwzględniono.
7.	art. 1 pkt 8	Konfederacja Lewiatan	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 monitorowania 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.	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.

8.	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.</p> <p>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“</p> <p>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 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>	Uwzględniono.
9.	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>	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.
10.	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 k) 3826 będących wyrobami akcyzowymi</p>	Nieuwzględniono. Mając na uwadze doświadczenia z próbami klasyfikowania towarów do kodów nieakcyzowych dookreślenie „będących wyrobami akcyzowymi” może spowodować unikanie zgłaszania przewozu, jako niepodlegającego obowiązkom płynącym z ustawy.
11.	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>	Nieuwzględniono. Masa brutto to waga towaru wraz z opakowaniem.

			<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>	
12.	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 następczo 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. 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.</p> <p>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>	Niewzględiono. W zależności od rodzaju towaru jego objętość jest elementem opisującym i ma zastosowanie przy dokonywaniu jego opisu w zakresie ilości.
13.	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</p>	Uwzględniono.

			<p>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>	
14.	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><i>„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.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></p>	Uwzględniono.
15.	Uwaga ogólna	Konfederacja Lewiatan	<p>10. Postulujemy wydłużenie ważności kluczy SENT z 10 do 15 dni dla łączonego transportu towarów.</p> <p>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.</p>	Niewzględniono. Analiza danych wskazuje, że wyznaczony ustawowo termin ważności nr referencyjnego jest wystarczający na rozpoczęcie i zakończenie przewozu na i przez terytorium kraju.

16.	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.	Niewzględziono. Analiza danych wskazuje, że wyznaczony ustawowo termin potwierdzenia dostarczenia towaru jest wystarczający na dokonanie tej czynności.
17.	Uwaga ogólna	Konfederacja Lewiatan	12. Doprecyzowania wymaga postępowanie w przypadku „niedostępności rejestru”. Nie jest jasne w jaki sposób należy przekazać kierowcy w innym kraju dokument zastępujący zgłoszenie?	Niewzględziono. Zgodnie z przyjętą interpretacją każda forma przekazania dokumentu zastępującego zgłoszenie jest właściwa.
18.	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.
19.	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.	Niewzględziono. Dokonując odbioru towaru jego ilość powinna być zgodna z dokumentami. Każda dostawa podlega sprawdzeniu przez odbiorcę, więc podanie tych danych nie jest zjawiskiem nadzwyczajnym.
20.	art. 1 pkt 7	Konfederacja Lewiatan	15. Należy doprecyzować gdzie w zespole pojazdów (ciągnik/naczepa bądź ciężarówka przyczepa) ma się znajdować lokalizator ze wskazaniem na ciągnik/ciężarówkę.	Niewzględziono. Nie jest istotne umiejscowienie lokalizatora, ważne by dane

				geolokalizacyjne były prawidłowe i aktualne.
21.	art. 1 pkt 7	Konfederacja Lewiatan	16. Zgodnie z projektem niesprawność lokalizatora powodować będzie konieczność unieruchomienia pojazdu. W praktyce, może to powodować unieruchomienie środka transportu na kilka dni. Okres godzinny wskazany w projektowanym art. 10c powinien zostać zdecydowanie wydłużony.	Uwzględniono. Zmieniono przepis umożliwiając kontynuację przewozu w przypadku niesprawnego lokalizatora (nowy lokalizator, konwój, zamknięcia urzędowe).
22.	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.
23.	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 potwierdzający przesunięcie międzymagazynowe wystawiony przez nadawcę towarów <u>- środek transportu lub towar może zostać zatrzymany</u> , a w dalszej kolejności skierowany albo usunięty do najbliższego wyznaczonego miejsca, które spełnia warunki przechowywania towarów będących przedmiotem przewozu. 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	Nieuwzględniono.

		<p>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 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>	
--	--	---	--

24.	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
25.	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 cystem 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.
26.	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). 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).	Nieuwzględniono. W zależności od rodzaju towaru jego objętość jest elementem opisującym i ma zastosowanie przy dokonywaniu jego opisu w zakresie ilości.
27.	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.	Nieuwzględniono, bowiem kwestia masy brutto, ilości i objętości oraz wagi nie budzi wątpliwości interpretacyjnych.

			<p>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.:</p> <p>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;</p> <p>2) dla cystern masa netto = masa brutto - bez znaczenia dla założeń ustawy.</p>	
28.	Uwaga ogólna	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	<p>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.</p>	<p>Niewzględniono. Obowiązkiem podmiotu obowiązanego jest dokonanie prawidłowej klasyfikacji towaru, m.in. dla potrzeb ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów.</p>
29.	art. 1 pkt 2	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	<p>Pozycje CN 2905 oraz CN 3824. Doprecyzowanie przepisu o wyłączenie z ustawy pozycji nieobjętych akcyzą - zgodnie z projektem ustawy.</p>	<p>Uwzględniono.</p>
30.	Uwaga ogólna	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	<p>Zlewki alkoholowe stanowiące pozostałość z procesu produkcyjnego przy produkcji kosmetyków, przekazywane do recyklingu/ utylizacji - bez sprzedaży w rozumieniu przepisów ustawy o VAT.</p> <p>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.</p>	<p>Niewzględniono. Zgodnie z zasadami ogólnymi.</p>
31.	art. 1 pkt 1 lit. f	Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego	<p>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</p>	<p>Uwzględniono.</p>

			referencyjnych do przesyłki jednym środkiem transportu, od jednego dostawcy, w tym samym czasie.	
32.	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.	Niewzględziono, bowiem kwestia przepis nie budzi wątpliwości interpretacyjnych.
33.	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.	Niewzględziono, bowiem kwestia przepis nie budzi wątpliwości interpretacyjnych.
34.	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 kontrahentem, a jego przewoźnikiem. Propozycja: wskazanie braku konsekwencji za niewypełnienie obowiązku poprzez uzupełnienie zgłoszenia przez przewoźnika.	Niewzględziono. Zgodnie z przepisami ustawy każdy z uczestników przewozu odpowiada za swoje zaniechania. Odstąpienie od sankcji wobec przewoźnika spowodowałoby, że prewencyjny charakter przepisów utraciłby na znaczeniu.
35.	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).	Niewzględziono. Analiza danych wskazuje, że wyznaczony ustawowo termin ważności nr referencyjnego jest wystar-

			<p>Uzasadnienie: dla przesyłek drobnicowych kompletowanych w różnych krajach UE i dystrybuowanych do różnych odbiorców w kraju termin 10 dni jest zbyt krótki;</p> <p>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.</p> <p><u>Uzasadnienie:</u> np.: awaria środka transportu, zdarzenie losowe, kataklizmy itp.</p>	<p>czający na rozpoczęcie i zakończenie przewozu na i przez terytorium kraju.</p>
36.	Uwaga ogólna	<p>Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego</p>	<p>Możliwości kontynuowania przewozu na podstawie art. 14 w przypadku niecelowego niedokonania zgłoszenia i przesłania zgłoszenia, a wyjątkiem zdefiniowanym w art. 16 ust. 1.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p>
37.	Uwaga ogólna	<p>Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego</p>	<p>Zgłaszanie przewozu do rejestru SENT w przypadku gdy odległość pomiędzy miejscem rozpoczęcia przewozu a miejscem zakończenia przewozu nie przekracza 20 km.</p> <p>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.</p> <p>Uzasadnienie: dostawy surowców od lokalnych producentów, zlokalizowanych w niewielkiej odległości od fabryki, realizowane są w zależności od potrzeb produkcyjnych i niejednokrotnie w trybie 24h - podobne rozwiązanie funkcjonuje na Węgrzech.</p>	<p>Nieuwzględniono. Ustawa przewiduje każdy przewóz towarów „wrażliwych” po drodze publicznej. Obecnie brak przesłanek do zastosowania wnioskowanego rozwiązania.</p>
38.	Uwaga ogólna	<p>Polskie Stowarzyszenie Przemysłu</p>	<p>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.</p>	<p>Nieuwzględniono. Regułą przyjętą przy projektowaniu ustawy było by towary były zgłaszane przed</p>

		Kosmetycznego i Detergentowego	Wprowadzenie przepisów dotyczących rozładunku, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w dostawie powyżej 10% - analogicznie jak w przypadku zgłoszeń celnych tranzytowych.	rozpoczęciem przewozu. Możliwość retrospektywnego 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.
39.	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.
40.	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 akcyzowego i podatku od towarów i usług. (...)”.	Uwzględniono. Zaproponowano nowe brzmienie art. 30.
41.	art. 1 pkt 1 lit. a	Polski Związek Przemysłu Kosmetycznego	1. Rezygnacja z dodanego do art. 2 pkt 1 lit. a stanowiącego o definicji działalności gospodarczej. 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	Uwzględniono.

			przedsiębiorców dokonujących przewozu przez teren Polski, bez względu na kraj ich pochodzenia.	
42.	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: 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.
43.	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 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>	Niewzględniono.

			c) 2710 z wyłączeniem 2710 19 85 k) 3826 z wyłączeniem 3826 00 10	
44.	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.</p> <p>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 cytowanych art. powinno być zmienione zgodnie ze zmianą brzmienia art. 3 ust. 2 pkt 1.</p> <p>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.</p>	Niewwzględniono. Masa brutto to waga towaru wraz z opakowaniem.

45.	art. 1 pkt 3 lit. a	Polski Związek Przemysłu Kosmetycznego	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 cytowanych art. powinno być zmienione zgodnie ze zmianą brzmienia art. 3 ust. 2 pkt 1.</p>	Nieuwzględniono, bowiem kwestia masy brutto, ilości i objętości oraz wagi nie budzi wątpliwości interpretacyjnych..
46.	art. 1 pkt 4 lit. e art. 1 pkt 5 lit. c	Polski Związek Przemysłu Kosmetycznego	<p>6. Rezygnacja ze zmian w brzmieniu art. 5 ust. 5 oraz art 6 ust. 4.</p> <p>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.</p>	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.
47. .	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.</p> <p>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>	Uwzględniono.

			„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.”	
48.	Uwaga ogólna	Polski Związek Przemysłu Kosmetycznego	8. Wydłużenie ważności kluczy SENT z 10 do 15 dni lub 10 dni roboczych dla łączonego transportu towarów oraz przesyłek z zagranicy. 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: <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. 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.	Niewzględziono. Analiza danych wskazuje, że wyznaczony ustawowo termin ważności nr referencyjnego jest wystarczający na rozpoczęcie i zakończenie przewozu na i przez terytorium kraju.
49.	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.	Niewzględziono. Okres ponad 24 godzin jest wystarczający na sprawdzenie odebranego towaru i potwierdzenie jego zgodności w systemie.

50.	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.
51.	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 podstawowej wynika, że wystarczający dostęp do rejestru daje konto podstawowe.
52.	Uwaga ogólna	Polska Izba Paliw Płynnych	Branża paliwowa, która niezależnie od procesu legislacyjnego dotyczącego monitorowania drogowego przewozu towarów, samodzielnie wyposażyla 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 zastąpienia dokonywanych zgłoszeń przez samodzielne pozyskiwanie informacji przez Ministerstwo Finansów poprzez zamontowanie urządzeń geolokalizacyjnych lub uzyskanie dostępu do danych takich systemów już funkcjonujących u przedsiębiorców paliwowych. 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	Nieuwzględniono. Rejestr a tym samym obowiązek dokonywania zgłoszenia

		<p>mechanizm kontrolny przy pozostawieniu niemal wszystkich dotychczasowych obowiązków. W ocenie naszej Organizacji, skoro Ministerstwo Finansów będzie posiadało wszystkie niezbędne informacje bezpośrednio z urzędów geolokalizacyjnych, zasadne jest bądź całkowite odstąpienie bądź daleko idące zmniejszenie ilości obowiązków wynikających z dotychczasowych regulacji. 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 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 irrelewantnych 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</p>	<p>przewozu jest miejscem, w którym następuje powiązanie danych ze zgłoszenia z tylko danymi geolokalizacyjnymi.</p> <p>Nieuwzględniono.</p>
--	--	--	--

			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.	
53.	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.
54.	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 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>	Uwzględniono.

			<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 - skutkowałby 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 opałowców i zestawień takich oświadczeń).</p> <p>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>	
55.	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:</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%.</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. 	Niewzględzono. Kwestia sankcji i oceny dowodów to etap postępowania administracyjnego, w którym następuje zebranie wszystkich dowodów i ich ocena.

			<p>Obrazuje to poniższy przykład. Jeśli dany podmiot załadował 30 tys. litrów, zamierzając 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. stanowią 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 przez danego odbiorcę różniła się od ilości zamówionej - nie powinno to rzutować na ocenę prawidłowości pozostałych zgłoszeń.</p>	
56.	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,</p>	Niewzględniomo. Kwestia ta ma charakter wyłącznie interpretacyjny.

			<p>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>	
57.	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> <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)</p>	Nieuwzględniono. W opisanej sytuacji podmiot odbierający wózem jak właściciel i dokonując reklamacji staje się podmiotem wysyłającym, tym samym zostaje zachowana idea systemu monitorowania.

		<p>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 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>	
58.	Uwaga ogólna	Polska Izba Paliw Płynnych	<p>7. Doprecyzowanie stosowania procedury awaryjnej i niedostępności systemu (zasady przekazywania dokumentów zastępujących zgłoszenie). 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. 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 obowiązkom. Wśród spotykanych poglądów pojawiają się i takie, zgodnie z którymi powinno to nastąpić wyłącznie w formie papierowej (ze względu na sformułowanie „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. 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</p>	Niewzględni. Zgodnie z przyjętą interpretacją każda forma przekazania dokumentu zastępującego zgłoszenie jest właściwa.

			miałyby okazać się niewystarczająca – wskazane byłoby doprecyzowanie tej regulacji poprzez dodanie słów „w dowolnej formie”.	
59.	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>	Niewzględziono. Czas kontroli jest uzależniony od okoliczności i co do zasady kontrola winna być zakończona niezwłocznie.
60.	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 wydaje 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</p>	Uwzględniono. Zmieniono przepis art. 3 ust. 3.

			<p>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>	
61.	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>	Niewzględziono, bowiem kwestia masy brutto, ilości i objętości oraz wagi nie budzi wątpliwości interpretacyjnych.
62.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	<p>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</p>	Uwzględniono częściowo. Do projektu dodano przepisy dotyczące zwolnień towarów w drodze rozporządzenia, czy rozszerzające delegację ustawową dla zgłoszeń.

			postępowania poszczególnych podmiotów w zależności od rodzaju transakcji i wykonywanego przewozu, itp.).	
63.	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.
64.	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 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 uszczupień należności publicznoprawnych jest znikome. Konieczne byłoby: 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.	Uwzględniono częściowo.

			<p>weryfikacja dokumentów wydania, dostęp do systemów logistycznych podmiotu wysyłającego, itp.). Proponowana na roboczo modyfikacja obecnej regulacji: „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” b) określenie podstaw i warunków zgłoszenia, 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>	
65.	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. 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 przewozów. Rozwiązanie takie wychodziłoby również naprzeciw wątpliwościom związanym z posługiwaniem się dokumentem MM, jednocześnie zaś zapobiegałoby potencjalnym nadużywaniem tych dokumentów.</p>	Nieuwzględniono.
66.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	<p>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</p>	<p>Uwzględniono. Wprowadzono do projektu stosowne przepisy.</p>

			drogą kolejową. Stanowisko takie przedstawiane było przez POPIHN na różnych spotkaniach i konferencjach omawiających skutki nowych regulacji z punktu widzenia przeciwdziałania szarej strefie.	
67.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	<p>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 wewnątrzwspólnotowe, 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 paliwowego 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 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>	Uwzględniono częściowo. Z obowiązku potwierdzania dostarczenia wyłączono dostawy dla statków powietrznych i żeglugi.

		<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 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.</p>	
--	--	---	--

68.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	Wprowadzenie możliwości zmiany ilości towaru podlegającego zgłoszeniu do momentu rozpoczęcia przewozu. Wydaje się, że ta propozycja - postulowana przez POPIHN w ramach prac nad projektem obowiązującej ustawy - jest możliwa do wprowadzenia, w związku z projektowanym obowiązkiem rejestrowania danych geolokalizacyjnych. Po rozpoczęciu przewozu i włączeniu urządzenia przekazującego dane, system wyłączałby taka możliwość, co powinno wykluczać możliwości nadużyć. Jednocześnie dotychczasowy czas funkcjonowania systemu wykazał konieczność dopuszczenia takiej modyfikacji, bowiem jedyną dziś możliwością jest anulacja pierwotnego zgłoszenia i wystawienie kolejnego	Nieuwzględniono. Z uwagi na przyjęte rozwiązania w przypadku używania własnego systemu lokalizacji informacja o przewozie będzie przesyłana w sposób nieprzerwany.
69.	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.
70.	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 anulowanie zgłoszenia SENT po błędnym zamknięciu przez podmiot odbierający, wprowadzenie tolerancji +/- 1 dzień na datę rozpoczęcia przewozu zgłoszoną	Nieuwzględniono. Każde rozszczelnienie systemu poprzez umożliwienie anulowania wpisów prowadzi do braku

			przez przewoźnika, wprowadzenie dodatkowych mechanizmów przeciwdziałających zamknięciu zgłoszenia przed uzupełnieniem danych przez przewoźnika lub dostarczeniem towaru (choćby w postaci dodatkowych komunikatów).	możliwości wykonywania skutecznej kontroli.
71.	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.	Niewzględniomo. 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.
72.	Uwaga ogólna	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	Zasadnicza część projektu nowelizacji odnosi się do uzupełnienia systemu o element danych geolokalizacyjnych. W zasadzie wszystkie szczegółowe rozwiązania w tym zakresie pozostawione zostały do uregulowania na poziomie rozporządzenia. Przy braku wytycznych odnośnie do wymogów systemu lokalizacji trudno jest nam zweryfikować wymagania z dostawcą naszych systemów GPS, czy będą one spełniały ustawowe wymogi. Postulujemy, aby na kolejnych etapach konsultacji publicznych projektu nowelizacji udostępnić projekty rozporządzeń, o których mowa w projektowanym art. 4 ust. 10 oraz art. 10d ust. 2 ustawy. Przyspieszyłoby to i usprawniło proces konsultacji, dając jednocześnie możliwość przekazania rzetelnej komunikacji zwrotnej z naszej strony. Zgodnie z projektem, zewnętrzny system GPS powinien posiadać certyfikat MF, a warunki certyfikacji powinny być podane w rozporządzeniu. Brakuje jednak informacji na temat kosztów i czasu uzyskania certyfikatu, w OSR nie wspomniano również, jaki wpływ może mieć obowiązek certyfikacji systemów GPS na koszty ich użytkowania (wzrost opłat). Przy projektowanym terminie wejścia w życie ustawy (14 dni) mamy obawy, że przedsiębiorcom zostanie pozostawione zbyt mało czasu na dostosowanie się do nowych	Uwzględniono. Zmieniono zasady wdrażania i informowania o wymogach stosowania urządzeń przekazujących dane geolokalizacyjne.

			obowiązków. Możliwa jest sytuacja, że na moment wejścia w życie przepisów dotyczących zewnętrznych systemów GPS, nie będą one mogły być stosowane ze względu na brak certyfikatu. To spowoduje, że pojazdy będą musiały być i tak (przynajmniej czasowo) wyposażane w lokalizatory, co wprowadzi dodatkowe zamieszanie. Proponujemy, aby dodać przepis przejściowy, zgodnie z którym obowiązki w zakresie przekazywania do rejestru danych geolokalizacyjnych aktualizują się w terminie określonego okresu (uzależnionego od możliwości procesu certyfikacji) od wejścia w życie rozporządzeń wykonawczych, o których mowa w art. 4 ust. 10, art. 10d ust. 2 ustawy.	
73.	art. 1 pkt 1 lit. d	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	2. Projekt wymaga posiadania przez urządzenie zewnętrznego systemu lokalizacji indywidualnego numeru, który ma być podawany w zgłoszeniu przewoźnika. Nie wiemy, czy wszystkie aktualnie używane lokalizatory mają numery indywidualne. Numer urządzenia ma być elementem zgłoszenia dokonywanego przez przewoźnika. Używane przez nas lokalizatory są zabudowane i ukryte w pojeździe w miejscu nieznanym i niedostępnym dla kierowcy. Tym samym, brak będzie do nich dostępu również w ramach kontroli dokonywanej na drodze.	Nieuwzględniono. Elementem kontroli nie będzie weryfikacja indywidualnego numeru urządzenia. Numer ten jest niezbędny do powiązania środka transportu z urządzeniem i prawidłowej prezentacji danych w rejestrze.
74.	art. 1 pkt 7	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	3. Podstawowe wątpliwości projektu budzą kwestie związane z uregulowaniami w zakresie niesprawności lokalizatora. Czy określana jest ona jako rzeczywista awaria urządzenia, czy również jako zanik sygnału GPS,GSM? Awaria sieci GPS lub GSM jest równoznaczna z brakiem przesyłania informacji o lokalizacji, a z praktyki naszego działania wynika, że sytuacje takie nie są jednostkowe. Podkreślić należy, że kierowca pojazdu nie ma możliwości stwierdzenia niesprawności urządzenia. Większość dostawców usług lokalizacji pojazdów nie zapewnia funkcji diagnozowania uszkodzeń lokalizatora, który nie ma żadnego wyjścia informującego kierowcę o defekcie. Wymiana lokalizatora wiąże się z koniecznością rozebrania elementów tapicerki, co zajmuje określony czas (z reguły kilka dni), w trakcie którego pojazd jest wyłączony z eksploatacji. W takim przypadku przewoźnik musi mieć możliwość przynajmniej dokończenia aktualnej trasy.	Nieuwzględniono. W przypadku braku przekazywania aktualnych danych lokalizacyjnych istnieje możliwość kontynuowania przewozu, m.in. poprzez złożenie wniosku o zarządzenie konwoju lub założenie zamknięć urzędowych bez konieczności długotrwałego postoju.

75.	art. 1 pkt 7	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	<p>4. Wskazać również należy, że projektowane regulacje art. 10c nakazujące zatrzymanie się na najbliższym parkingu lub zatoce postojowej w przypadku stwierdzenia trwającej dłużej niż godzinę niesprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji budzą wątpliwości z punktu widzenia zobowiązań wynikających z umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR). Wskazać należy na koszty związane z koniecznością zaparkowania i nadzorowania pojazdu. Parkowanie na publicznych parkingach pojazdów z towarem niebezpiecznym w obecnej sytuacji różnych zagrożeń jest dodatkowym ryzykiem i podlega rygorom działu 1.10 umowy ADR - przepisy dotyczące ochrony towarów niebezpiecznych. Odniesienie do tego działu powinno znaleźć się również w odwołaniu projektowanego przepisu. Przedsiębiorstwa, działające w obszarze logistyki paliw, starają się - ze względów bezpieczeństwa, a także mając na uwadze ryzyko kradzieży - minimalizować zatrzymania pojazdu, które nie są rzeczywiście niezbędne. Zaproponowane w projekcie rozwiązanie będzie sprzyjało nieuprawnionym zatrzymaniom pojazdu przez kierowców. Uwzględnić również należy ograniczenia w zakresie czasu pracy kierowcy i związane z tym restrykcje. Zgodnie z projektem przewóz towaru może być kontynuowany po przywróceniu sprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji albo przeładunku towaru na środek transportu wyposażony w sprawny lokalizator albo którego dane geolokalizacyjne są przekazywane do rejestru z zewnętrznego systemu lokalizacji. Nie jest więc nawet dopuszczalne awaryjne zainstalowanie oprogramowania określonego w art. 10d na urządzeniu posiadanym przez kierowcę. Próba przeładunku (przelewania) paliwa na inny pojazd rodzi zagrożenia w zakresie ochrony środowiska (ryzyko rozlania paliwa) oraz bezpieczeństwa przeciwpożarowego. Nie powinno odbywać się w miejscach nie przeznaczonych do tego typu operacji.</p> <p>Regulacja powyższa, ze względu na wagę i skutki jakie będzie wywoływać wymaga gruntownego przeanalizowania i przerehabilitacji. Proponujemy wprowadzenie procedury awaryjnej (np. umożliwiającej zgłoszenie, że urządzenie uległo awarii). Jeśli awaria nastąpiła w czasie transportu - kierowca, po dokonaniu takiego zgłoszenia, powinien mieć możliwość dojechania do miejsca docelowego zgodnie z dokumentami.</p>	Uwzględniono. W przypadku awarii zewnętrznego systemu lokalizacji możliwe jest wykorzystanie lokalizatora.
-----	--------------	---	--	--

76.	art. 1 pkt 1 lit. a	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	<p>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:</p> <p>„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:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 2004 r. o podatku od towarów i usług; d) status podatnika podatku od wartości dodanej na terytorium państwa członkowskiego; e) siedziba na terytorium państwa trzeciego - przy czym podmiot może w tym przypadku wykazać, że nie prowadzi działalności gospodarczej.” <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> 	Uwzględniono.
-----	---------------------	---	---	---------------

			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).	
77.	art. 1 pkt 2 lit. d	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	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”.	Uwzględniono.
78.	art. 1 pkt 4 lit. e art. 1 pkt 5 lit. c	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	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 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.	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.
79.	art. 1 pkt 8	Polska Organizacja Przemysłu	4. Szerszego uzasadnienia wymaga projektowany art. 12a - brak jest zdefiniowania „zwiększonego ryzyka” oraz na czym miałyby polegać	Uwzględniono. Zmieniono i doprecyzowano przepisy.

		i Handlu Naftowego	przekazanie wezwania za pośrednictwem PUESC. Regulacja musi uwzględniać czas pracy kierowcy realizującego dany przewóz.	
80.	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.	Niewzględziono. Dotychczasowe doświadczenia wskazują, że 3 miesięczny okres na wdrożenie jest wystarczający. Planuje się, że wymagane do wdrożenia informacje zostaną udostępnione we wrześniu 2017 r.
81.	art. 1 pkt 7	Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”	a) w dodawanym art. 10a ust. 1 - nakłada się na przewoźnika obowiązek zapewnienia przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu do rejestru w trakcie całej trasy; Pomimo najszczerzych chęci po stronie przewoźnika zarówno sposób działania lokalizatora, jak również aktualność przekazywanych danych, jest kwestią daleko poza jego możliwościami. W przypadku różnego rodzaju nadajników jakość i możliwość przesyłu danych zależy również od dostępności sieci GSM, która nie jest jednakowa na terenie całego kraju. Przewoźnik nie ma wpływu na działanie sieci GSM, co może przekładać się na precyzyjność przekazywanych danych. Ustawa zaś przewiduje w takim przypadku sankcję w wysokości 10 000 zł, co w naszej opinii jest karą nie tylko zdecydowanie zbyt rygorystyczną, ale również źle zaadresowaną.	Niewzględziono. Wprowadzono obowiązek podejmowania reakcji przez przewoźnika w sytuacji braku przekazywania danych w czasie dłuższym niż 1 godz. jednocześnie wprowadzono rozwiązania, które umożliwiają kontynuację przewozu w przypadku braku możliwości skutecznego przekazywania danych.
82.	art. 1 pkt 7	Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”	b) W dodawanym art. 10c ust. 1 wprowadza się obowiązek zatrzymania pojazdu w przypadku trwającej dłużej niż godzinę niesprawności lokalizatora lub zewnętrznego systemu lokalizacji. Należy w tym miejscu wskazać, że kierujący pojazdem nie zawsze ma świadomość niesprawności bądź błędnego funkcjonowania urządzenia i kontynuuje przewóz. W kontekście tych propozycji, należy wskazać, że na polskich drogach funkcjonują liczne systemy do których dostęp mają organy kontrolne m.in. elektroniczny system opłat drogowych oraz systemy ważenia preselekcyjnego,	Niewzględziono. Wprowadzono obowiązek podejmowania reakcji przez przewoźnika w sytuacji braku przekazywania danych w czasie dłuższym niż 1 godz. jednocześnie wprowadzono rozwiązania,

			które umożliwiają potwierdzenie przejazdu pomimo niesprawności lokalizatora, dlatego powinna być możliwość odstąpienia od nałożenia sankcji, jeśli możliwe będzie potwierdzenie przewozu za pomocą danych dostępnych służbom kontrolnym. Ponadto, tego rodzaju potwierdzenie w przypadku awarii mogą stanowić inne systemy telematyczne, a od 2019 r. również instalowane w nowych pojazdach tzw. inteligentne tachografy wdrażane zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej.	które umożliwiają kontynuację przewozu w przypadku braku możliwości skutecznego przekazywania danych.
83.	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 komunikatów przesyłanych za pośrednictwem PUESC, wskazać należy, że obowiązek ten stanowi pewnego rodzaju dodatkową sankcję, 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”.	Uwzględniono. Zmieniono i doprecyzowano przepisy.
84.	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.	Niewzględniono. 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.
85.	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.
86.	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 nastęcać trudności.
87.	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.
88.	Uwaga ogólna	Polska Izba Spedycji i Logistyki	<p>1) Ustawa w jednoznaczny sposób nie precyzuje, jakiego typu urządzenie będzie musiał posiadać kierowca dokonujący przewozu towarów objętych ustawą-wynika to ewentualnie z uzasadnienia do projektu ustawy nowelizującej. Definicja lokalizatora została opisana w art. 2 ust. 2a projektu nowelizacji, choć należy zwrócić uwagę, że tylko uzasadnienie do projektu ustawy precyzuje, że ustawodawca miał na myśli smartfon lub tablet. Brak także obecnie możliwości ustalenia, jakie będą wymogi dla takiego urządzenia (np. smartfonu), na którym możliwe będzie zainstalowanie oprogramowania, bowiem wymogi te określone zostaną w rozporządzeniu Ministra właściwego do spraw finansów publicznych, o którym mowa w art. 10d projektu. Należy zwrócić uwagę już teraz, że wymogi urządzeń - które zostaną uregulowane w rozporządzeniu - powinny być uniwersalne tj. uwzględniać możliwość wykorzystania urządzeń (np. telefonów komórkowych) wielu typów, tak aby przewoźnicy nie musieli ponosić kosztu związanego z zakupem, np. smartfonów nowej generacji lub określonych marek. Jednocześnie ustawa dość nieprecyzyjnie odnosi się do tego jakie są wymogi dla drugiego rodzaju urządzeń, tj. zewnętrznego systemu lokalizacji, który będzie podlegał akredytacji i audytowi na mocy art. 4 ust. 10 projektu nowelizowanej ustawy.</p> <p>Z przepisów ustawy wynika, że lokalizator, w odróżnieniu od zewnętrznego systemu lokalizacji, nie będzie wymagał akredytacji, jednak naszym zdaniem powinno to zostać doprecyzowane tak, aby nie budziło wątpliwości. Ponadto, w ustawie powinien zostać wprowadzony bardziej jasny i przejrzysty podział pomiędzy kwestiami dotyczącymi lokalizatora i zewnętrznego systemu lokalizacji, bowiem obecne przepisy są niejasne w zakresie tego podziału i mogą powodować wątpliwości interpretacyjne dla przewoźników</p>	<p>Nieuwzględniono.</p> <p>Aplikacja wykorzystywana do celów przekazywania danych geolokalizacyjnych będzie uwzględniać uwarunkowania techniczne i finansowe jej odbiorców. Informacje zostaną zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej.</p>
89.	art. 1 pkt 7	Polska Izba Spedycji i Logistyki	<p>2) Wątpliwości budzi ratio legis projektowanego art. 10c ustawy, który nakłada na przewoźnika obowiązek zatrzymania się na najbliższym parkingu lub w zatoce postojowej w przypadku stwierdzenia niesprawności lokalizatora, do czasu usunięcia niesprawności lokalizatora lub przeładunku na środek transportu wyposażony w lokalizator.</p>	<p>Nieuwzględniono.</p> <p>Wprowadzono obowiązek podejmowania reakcji przez przewoźnika w sytuacji braku przekazywania</p>

			<p>Brak w projekcie nowelizacji ustawy definicji zatoki postojowej, nie ma także odesłań do innych aktów prawnych, które ewentualnie definiują czym jest zatoka postojowa (w tym do rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz.U.2016.124 t.j.).</p> <p>Postulujemy jednak, aby zmienić proponowane brzmienie artykułu 10c ustawy poprzez wprowadzenie zapisu: „do niezwłocznego zatrzymania się na najbliższym parkingu strzeżonym” zamiast: „do niezwłocznego zatrzymania się na najbliższym parkingu lub zatoce postojowej”. Zatrzymywanie się przez kierowców na parkingach strzeżonych uzasadnione jest względami bezpieczeństwa zarówno kierowcy jak i przewożonego towaru, ale też jest zgodne z powszechnie dostępnymi na rynku polisami odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego, które nakazują postój pojazdu co do zasady na parkingach strzeżonych. Projektowane rozwiązanie zakłada zatem naruszanie przez przewoźników postanowień ich polis odpowiedzialności cywilnej (w konsekwencji ubezpieczyciel może odmówić wypłaty odszkodowania, co wyraźnie godzi w interes przewoźnika). Jednocześnie projektowane rozwiązanie umożliwia grupom przestępczym proceder polegający na zakłócaniu, np. sygnału GSM w celu wymuszenia na kierowcy zatrzymania się na jakimkolwiek parkingu lub zatoce postojowej, zgodnie z projektowanym art. 10c ustawy. Taki proceder może pozwalać aranżować grupom przestępczym sytuacje ułatwiające im rabunek przewożonego towaru stawiając w niebezpieczeństwie samego kierowcę, a przewoźnikowi (lub osobie uprawnionej z uwagi na kradzież towaru) może on uniemożliwiać dochodzenie odszkodowania w oparciu o polisę odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego. W naszej ocenie ochrona interesów fiskalnych państwa nie powinna powodować narażenia kierowcy na utratę zdrowia lub nawet życia, a przewoźnika na brak ochrony ubezpieczeniowej i straty.</p>	<p>danych w czasie dłuższym niż 1 godz. jednocześnie wprowadzono rozwiązania, które umożliwiają kontynuację przewozu w przypadku braku możliwości skutecznego przekazywania danych.</p>
90.	art. 3	Polska Izba Spedycji i Logistyki	<p>Ponieważ ustawa nakłada na podmioty dodatkowe obowiązki w zakresie wyposażenia pojazdów w lokalizatory oraz przewiduje surowe kary za niedopełnienie tych obowiązków, prosimy o uwzględnienie dłuższego okresu vacatio legis dla tych przepisów, które wiązać się będą również z dodatkowymi kosztami dla przewoźników.</p>	<p>Nieuwzględniono. Dotychczasowe doświadczenia wskazują, że 3 miesięczny okres na wdrożenie jest</p>

				wystarczający. Planuje się, że wymagane do wdrożenia informacje zostaną udostępnione we wrześniu 2017 r.
91.	Uwaga ogólna	Związek Polskiego Leasingu	<p>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 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>	Niewzględzono.

		<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</p>	
--	--	---	--

			<p>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 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 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>	
92.	Uwaga ogólna	Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych	<p>W art. 1 projektodawca proponuje rozszerzenie systemu kontroli przewozu towarów poprzez wprowadzenie systemu satelitarnego. Z uzasadnienia wynika, że projekt ma na celu zapewnienie bardziej skutecznego funkcjonowania i lepszego monitorowania przewozu niektórych towarów. Należy mieć tutaj na uwadze, iż pierwotny projekt ustawy z dnia 9 listopada 2016 r. przewidywał takie rozwiązania. Jednakże w toku prac legislacyjnych zrezygnowano z procedowania</p>	<p>Niewzględniono. Projekt dotyczący stosowania tzw. GPS z uwagi na uwarunkowania legislacyjne został tylko</p>

			tych przepisów. Projektodawca nie wykazał, w jaki sposób doszedł w ciągu niecałych dwóch miesięcy od wejścia w życie ustawy do wniosku, że obecne rozwiązanie się nie sprawdziło. Projektodawca powinien podzielić się swoimi doświadczeniami, o których mowa na stronie 2 uzasadnienia, które wskazują na potrzebę zastosowania ww. metody kontroli przewozów, co umożliwiłoby Generalnemu Inspektorowi przeprowadzenie oceny zgodności proponowanych rozwiązań z zasadami ochrony danych osobowych, w szczególności ich niezbędności.	wyłączony z pierwotnej ustawy.
93.	art. 1 pkt 3	Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych	W związku z proponowanymi w art. 1 pkt 3 zmianami treści art. 4 oraz planowanym wykorzystaniem aplikacji zmieniającej elektroniczne urządzenie mobilne w lokalizator możliwe jest wypełnianie obowiązku informacyjnego wobec kierowcy prowadzącego przewóz za pośrednictwem tego programu komputerowego. W momencie uruchomienia aplikacji i rozpoczęcia przekazywania danych geolokalizacyjnych użytkownik mógłby otrzymywać komunikat, poprzez którego treść - odpowiadającą wymogom art. 24 ustawy - mogłoby dochodzić do realizacji obowiązku informacyjnego. W tym celu Generalny Inspektor postuluje wprowadzenie zmian do art. 4 ust. 6.	Niewzględniono. W ramach projektowanych rozwiązań przewoźnik będzie mógł skorzystać z 2 rozwiązań. Jedno z nich, zewnętrzny system lokalizacji, nie daje takich możliwości technicznych jak lokalizator wykorzystujący urządzenia przenośne.
94.	art. 1 pkt 3 lit. d	Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych	W art. 1 pkt 3 lit. d projektu zaproponowano, by dane o geolokalizacji były przechowywane nie dłużej niż 12 miesięcy. Uzasadnienie nie zawiera oceny czy wyjaśnienia, dlaczego przyjęto taki okres. Przyjęte sformułowanie normy wskazuje także na możliwość ich usuwania przed upływem 12 miesięcy. Jednakże nie wskazano, w jakich przypadkach może dojść do wcześniejszego usunięcia danych. Projektodawca powinien przyjąć rozwiązanie prowadzące do wcześniejszego usuwania danych zbędnych z punktu widzenia prowadzenia kontroli. Byłoby to zgodne z zasadą ograniczenia czasowego, o której mowa w art. 26 ust. 1 pkt 4 ustawy. Zgodnie z nią administrator ma obowiązek przechowywania danych w postaci umożliwiającej identyfikację osób, których dotyczą, nie dłużej niż to jest niezbędne do osiągnięcia celu przetwarzania. Po osiągnięciu celu (np. upływie wskazanego w przepisach prawa okresu przechowywania danych) dane powinny zostać usunięte, zanonimizowane lub też przekazane podmiotowi uprawnionemu ustawowo do ich przejęcia od administratora (np. przekazane do archiwum państwowego).	Uwzględniono, zmieniono przepis.

95.	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 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.</p> <p>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</p>	Uwzględniono.
-----	--------	--	--	---------------

			jest wymagana w przypadku systematycznego monitorowania na dużą skalę miejsc dostępnych publicznie.	
96.	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. 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>	<p>Nieuwzględniono.</p> <p>Uwzględniono.</p>
97.	art. 2	Generalny Inspektor	<p>W ust. 2b pkt 1 zaproponowano jeden katalog danych dla realizacji następujących celów GDDKiA opisanych w ustawie o drogach publicznych:</p> <p>1) art. 18 ust. 2 pkt 6 - zarządzanie ruchem na drogach krajowych;</p>	Uwzględniono.

		Ochrony Danych Osobowych	<p>2) art. 20 pkt 12 - przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników;</p> <p>3) art. 20 pkt 15 - dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego.</p> <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>	
98.	art. 2	Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych	<p>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.</p>	Uwzględniono.
99.	art. 2	Generalny Inspektor	<p>Analogiczne jak powyższe uwagi należy zgłosić do treści ust. 2b pkt 3, w którym zaproponowano katalog danych dla realizacji celu GDDKiA opisanego w</p>	Uwzględniono.

		Ochrony Danych Osobowych	ustawie o drogach publicznych w art. 18 ust. 2 pkt 8a - pobieranie opłaty elektronicznej zgodnie z art. 13hb ust. 1.	
100.	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.
101.	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 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.).	Uwzględniono.
102.	art. 2	Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych	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 Dyrekcję (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	Nieuwzględniono. GDDKiA nie ma uprawnień do kontroli innych organów.

			<p>(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 Dyrekcja 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 przepisami ww. ogólnego rozporządzenia o ochronie danych - celem uniknięcia kolejnej nowelizacji projektowanych przepisów w niedalekiej przyszłości.</p>	
103.	Uwaga ogólna	Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych	<p>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</p>	Uwzględniono częściowo. Uzupełniono przepisy

			bezpieczeństwa informacji tej instytucji, który zgodnie z art. 36a ust. 2 pkt 1 zapewnia przestrzeganie przepisów o ochronie danych osobowych.	
104.	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.	Niewzględiono. 14-dniowe <i>vacatio legis</i> ma swoje podstawy w zasadach w zasadach techniki prawodawczej.
105.	art. 1 pkt 11 lit. b	Związek Pracodawców Business Centre Club	<p>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 niezupelnienia przez przewoźnika danych zgłoszenia nie ma jakiegokolwiek uzasadnienia.</p> <p>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.</p> <p>W omawianym przypadku mamy do czynienia z kwotą „sztywną”, niezależną od stopnia zawinienia przedsiębiorcy, w dodatku nakładaną za obowiązki istniejące zaledwie od kilku miesięcy.</p> <p>Nie ma zatem racjonalnego wytłumaczenia, aby na obecnym etapie stosowania 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>	Niewzględiono. 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.

106.			<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>	
107.	art. 1 pkt 7	Związek Pracodawców Business Centre Club	<p>To co budzi największe obawy ze strony przewoźników to propozycja nałożenia na nich obowiązku zapewnienia przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu do rejestru w trakcie całej trasy przewozu towaru objętego zgłoszeniem dokonywanego na terytorium kraju.</p> <p>Jak wiadomo, Polska ale i inne kraje nie posiadają na całym obszarze państwa dostępu do sieci GPS/LTE/GSM i innych. Dostęp ten jest również często ograniczany niekorzystnymi czynnikami pogodowymi czy też awarią nadajników dostawców tych usług.</p> <p>Bezpodstawne jest zatem wprowadzenie powyższego obowiązku, a dodatkowo nakładania wysokich kar pieniężnych za jego niewykonanie, bowiem przewoźnik nawet przy zachowaniu najwyższej staranności nie jest w stanie wykluczyć przypadków utraty sygnału GPS bądź awarii sprzętu.</p>	Nieuwzględniono.
108.	art. 1 pkt 7	Związek Pracodawców Business Centre Club	<p>To samo dotyczy niesprawności lokalizatora, która może być wynikiem niezawinionej utraty sygnału, wad urządzenia, winą producenta czy też zdarzeń losowych. Niepokojące wydaje się zatem nie tylko obarczanie przewoźnika karą za tego rodzaju przypadki ale również obowiązek niezwłocznego zatrzymania się celem przywrócenia sprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji bądź przeładunku towaru na inny środek transportu wyposażony w sprawny system monitorowania. Tego rodzaju nakazy rodzą obawy po stronie przewoźników, wygenerowania znacznych obciążeń finansowych powstałych w wyniku np. nałożonych kar umownych za spóźnienia w dostawie towaru, konieczności wypłaty wyższego wynagrodzenia i dodatków dla kierowcy czy też pokrycia kosztów przyjazdu serwisu i naprawy urządzenia bądź całej procedury podstawienia nowego transportu i przeładunku towaru.</p> <p>Powyższe może również doprowadzić do sytuacji, w których kierowcy motywowani chęcią zwiększenia wynagrodzenia i dodatków za postoje, będą</p>	Nieuwzględniono.

			umyślnie doprowadzać do awarii urządzeń znajdujących się w pojazdach. Często też kierowca po prostu może nie mieć świadomości o wystąpieniu takiej awarii.	
109.	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.
110.	art. 1 pkt 1 lit. c	Pracodawcy RP	<p>W art. 4 ust. 4 po pkt 1 dodaje się pkt 1a, który mówi o danych geolokalizacyjnych środka transportu przekazywane z lokalizatora oraz zewnętrznego systemu lokalizacji.</p> <p>Wątpliwości wzbudza jednak dlaczego dane te zgodnie z ust. 5 pkt 2 przechowywane mają być jedynie 12 miesięcy. W mojej ocenie warto byłoby się zastanowić, czy okres ten nie powinien być wydłużony.</p>	Nieuwzględniono. Dane, w tym dane osobowe winny być przechowywane przez okres
111.	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>	Nieuwzględniono. Odstąpienie od określania towarów, których przewóz podlega obowiązkowi zgłoszenia nastęrcza wiele problemów przy stosowaniu przepisów. Przedsiębiorcy, w tym przedsiębiorcy zagraniczni

			<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. Wg mojej opinii użyty w ustawie (a wykreślany w projekcie) zwrot „lub podkategorii PKWiU” w każdym z miejsc ustawy powinien pozostać.</p>	mają kłopoty z grupowaniem do PKWiU.
112.	art. 1 pkt 7	Pracodawcy RP	<p>Nowo projektowany art. 10b w ust. 1 pkt 1 mówi, że kierujący ma obowiązek włączyć lokalizator w przypadku dostaw z terytorium Państwa trzeciego jak i w przypadku dostaw wewnątrzspółnotowych „niezwłocznie po rozpoczęciu przewozu na terytorium kraju”.</p> <p>Wg mojej opinii zwrot ten również należy doprecyzować (zmienić) na następujący: „w momencie rozpoczęcia przewozu na terytorium kraju.</p> <p>W przypadku pozostawienia zwrotu „Niezwłocznie po” projektodawca uniemożliwi (sam sobie) wyciągnięcie ewentualnych konsekwencji w stosunku osób naruszających niniejszy obowiązek, ponieważ kierowcy przewożący towary będą mogli zasłaniać się np. brakiem zasięgu GPS itd.</p>	Uwzględniono.
113.	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>	Niewzględniono.
114.	Uwaga ogólna	Pracodawcy RP	<p>Kary dla przewoźników powinny być obligatoryjne bez możliwości ich uchylecia. 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</p>	Uwaga bezprzedmiotowa.

			zauważyć, iż nawet gdyby takowe były to wówczas można wystąpić o odszkodowanie.	
115.	Uwaga ogólna		Wprowadzenie oleju rzepakowego (jeden z tzw. wrażliwszych towarów) na grunt przedmiotowej ustawy (zamiast rozporządzenia).	Niewwzględniono. 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 lobbingsowej 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.



KPRM



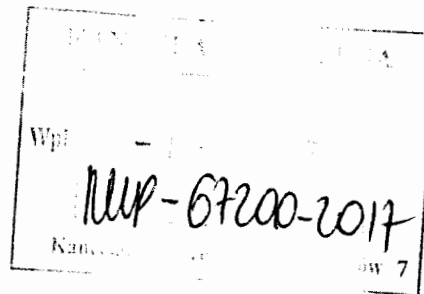
AAA289231

Warszawa, dnia 2 lipca 2017 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.889.2017.ahr/6

dot.: RM-10-96-17 z 26.07.2017 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, 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

2 up. 
Z up. Ministra Spraw Zagranicznych
Bartosz Cichocki
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

Pan Mateusz Morawiecki
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Rozwoju i Finansów