

STUDIUM PRZYPADKÓW – JAK BĘDZIE FUNKCJONOWAŁ...

SYSTEM MONITOROWANIA DROGOWEGO

 Jakub Ordon

Według założeń pomysłodawców, ustawa o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (SMD) ma zacząć obowiązywać od marca 2017 r., a zapisy dotyczące kar od maja. Obecnie (po uchwaleniu przez Sejm w dniu 10 lutego 2017 r.) projekt trafił na ławy senackie, a następnie będzie czekał na podpis prezydenta.



Ustawa SMD (jako kolejny pakiet regulacji wymierzony w szarą strefę), podejmuje próbę uszczelnienia systemu podatkowego VAT i akcyzy przy przewozach drogowych towarów wrażliwych, m.in. paliw, olejów smarowych, suszu tytoniowego. Ustawa, jako rządowy

projekt monitorowania, gromadzenia i przetwarzania danych o przewozie, oddaje w ręce funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, a także Policji, Straży Granicznej i Inspekcji Transportu Drogowego, dodatkowe narzędzie kontroli.

Przewóz z numerem referencyjnym

Przykładowo inspektorzy transportu drogowego za pośrednictwem rejestru będą mieli wgląd w dokładne informacje na temat ładunku (ilości, masy) nadawcy, odbiorcy, przewoźnika, kierowcy, pojazdów oraz dat i lokalizacji załadunków/wyładunków. Ponadto dane te w zestawieniu z zapisaną w plikach cyfrowych tachografów i kart aktywności pojazdów i kierowców, przyczynią się np. do ograniczenia procederu fałszerstw w zakresie czasu pracy kierowców zawodowych.

W projekcie ustawy złożonym do Senatu, zrezygnowano z planowanego wcześniej systemu lokalizacji pojazdów GPS, stosując mechanizm zgłaszania teleinformatycznego przewozów, na wzór systemów funkcjonujących na terenie Węgier czy Portugalii. W odróżnieniu od zagranicznych (pomijając różnice w celowości), polski system monitorowania ma skupiać się głównie na przewozie

krajowym. System zakłada funkcjonowanie elektronicznego rejestru, do którego nadsyłane będą zgłoszenia, wygeneruje on specjalny numer referencyjny, towarzyszący przesyłce od rozpoczęcia do zakończenia przewozu.

Towary podlegające zgłoszeniu

Wykaz towarów objętych systemem, choć określony w ustawie, zmusza jednak do poszukiwania danej grupy towarów w dwóch innych źródłach, tj. w:

- Rozporządzeniu Rady Ministrów z 4 września 2015 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Wyrobów i Usług (PKWiU).
- Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) 2016/1821 z 6 października 2016 r. zmieniające załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej

i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej.



Inspektorzy transportu drogowego za pośrednictwem rejestru będą mieli wgląd w dokładne informacje na temat ładunku.

Ustawa zakłada również możliwość „dopisania” innych towarów w formie rozporządzenia MF. Taki dokument już istnieje jako

projekt Ministra Rozwoju i Finansów w sprawie przewozu towarów, który nie podlega systemowi monitorowania. W § 2 projektu rozporządzenia wprowadzono np. towary od 1507 do 1517 (zgodnie z Nomenklaturą Scaloną), czyli np. tłuszcze, oleje roślinne (w tym rzepakowy) ich frakcje. Ta „otwarta” lista towarów docelowo ma być efektem wskazań Szefa Krajowej Administracji Skarbowej. Uwzględniając wielkość obrotu lub skalę uszczupień podatkowych Szef KAS będzie przekazywał do MF wnioski, które posłużą do wprowadzania kolejnych zmian w wykazie towarów, właśnie w drodze rozporządzenia.

Analiza przypadków

1. Załadunek w Polsce.

Gdy przewóz towaru rozpoczyna się na terytorium Polski:

- **NADAWCA** – podmiot wysyłający (musi posiadać status użytkownika Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych – PUES-C), przesyła (przed rozpoczęciem przewozu) do rejestru zgłoszenie, w efekcie otrzymuje numer referencyjny przypisany wyłącznie do tego zgłoszenia. Zgłoszenie zawiera planowaną datę rozpoczęcia przewozu, dane nadawcy (imię, nazwisko, nazwa, adres, NIP/KRS), dane odbiorcy (imię, nazwisko, nazwa, adres, NIP/KRS), miejsce załadunku (adres), rodzaj towaru, pozycję CN, podkategorię PKWiU, ilość, masę brutto/netto.
- **NADAWCA** – przekazuje numer referencyjny przewoźnikowi, oraz odbiorcy w przypadku „dostawy towarów” (w rozumieniu ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług).
- **PRZEWOŹNIK** (musi posiadać status użytkownika PUES-C), – uzupełnia zgłoszenie (przed wyjazdem) o dane przewoźnika (imię,

nazwisko, nazwa, adres, NIP/KRS, numer zezwolenia/licencji), numery rejestracyjne środka transportu datę faktycznego rozpoczęcia/zakończenia przewozu, miejsce dostawy (adres), numer dokumentu przewozowego (list krajowy/CMR) i przekazuje numer kierowcy.

- **KIEROWCA** – udostępnia numer referencyjny kontrolującemu (funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, Policja, Straż Graniczna, ITD).
- **ODBIORCA** – (musi posiadać status PUES-C), w przypadku dostawy towarów uzupełnia zgłoszenie o informacje o odbiorze towaru (najpóźniej dzień po odbiorze towaru).

Jeśli przewoźnik nie otrzyma numeru referencyjnego, musi odmówić przyjęcia towaru. Jeśli kierowca nie otrzyma numeru referencyjnego, również musi odmówić przewozu towaru.

2. Przewóz z UE lub z państwa trzeciego do Polski.

Gdy przewóz towaru rozpoczyna się poza Polską:

- **ODBIORCA** – przesyła do rejestru (przed rozpoczęciem przewozu) zgłoszenie, uzyskuje numer referencyjny.
- **ODBIORCA** – przekazuje numer referencyjny przewoźnikowi.
- **PRZEWOŹNIK** – uzupełnia zgłoszenie przed wjazdem na teren Polski.
- **PRZEWOŹNIK** – przekazuje numer referencyjny kierowcy.
- **KIEROWCA** – udostępnia numer referencyjny kontrolującemu (funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, Policja, Straż Graniczna, ITD).
- **ODBIORCA** – uzupełnia zgłoszenie o informacje o odbiorze towaru (najpóźniej dzień po odbiorze towaru).

3. Przewóz z UE do UE lub do państwa trzeciego.

Gdy przewóz towaru rozpoczyna się poza Polską:

- **PRZEWOŹNIK** – przesyła do rejestru (przed rozpoczęciem przewozu) zgłoszenie, uzyskuje numer referencyjny.
- **PRZEWOŹNIK** – przekazuje numer referencyjny kierowcy.

KARY DLA UCZESTNIKÓW PROCESU TRANSPORTOWEGO



Taryfikator 1 – Nadawca lub/i Odbiorca

TREŚĆ NARUSZENIA	CZYNNOŚCI	ODPOWIEDZIALNOŚĆ	KARA PIENIĘŻNA (decyzja administracyjna)
Brak zgłoszenia	Zatrzymanie ¹ środka transportu lub towaru do chwili zgłoszenia i uzyskania numeru referencyjnego	Nadawca lub/i odbiorca	46% wartości ² netto towaru, nie mniej niż 20 000 zł
Towar (rodzaj, masa, ilość) nie odpowiada zgłoszeniu [10% tolerancji]	Zamknięcia celne ³ nałożone na środek transportu lub towar (możliwość)	Nadawca lub/i odbiorca	46% różnicy wartości netto towaru zgłoszonego i towaru rzeczywiście przewożonego, nie mniej niż 20 000 zł
Brak aktualizacji danych w zgłoszeniu	–	Nadawca lub/i odbiorca	10 000 zł

Taryfikator 2 – Kierowca

TREŚĆ NARUSZENIA	CZYNNOŚCI	ODPOWIEDZIALNOŚĆ	KARA PIENIĘŻNA (decyzja administracyjna)
Nieokazanie do kontroli numeru referencyjnego (lub dokumentu zastępczego)	Zatrzymanie środka transportu lub towaru do chwili zgłoszenia i uzyskania numeru referencyjnego	Kierowca	od 5 000 zł do 7 500 zł (mandat lub wniosek do sądu o ukaranie)
Towar (rodzaj, masa, ilość) nie odpowiada zgłoszeniu [10% tolerancji]	Zamknięcia celne nałożone na środek transportu lub towar (możliwość)	Kierowca	1 000 zł ⁴ (kaucja)

Taryfikator 3 – Przewoźnik

TREŚĆ NARUSZENIA	CZYNNOŚCI	ODPOWIEDZIALNOŚĆ	KARA PIENIĘŻNA (decyzja administracyjna)
Brak zgłoszenia	Zatrzymanie środka transportu lub towaru do chwili zgłoszenia i uzyskania numeru referencyjnego	Przewoźnik	20 000 zł
Towar (rodzaj, masa, ilość) nie odpowiada zgłoszeniu [10% tolerancji]	Zamknięcia celne ⁵ nałożone na środek transportu lub towar (możliwość)	Przewoźnik	20 000 zł
Nie uzupełnienie zgłoszenia	–	Przewoźnik	5 000 zł

- Środek transportu wraz z towarem jest kierowany/usuwany do najbliższego wyznaczonego miejsca, które spełnia warunki przechowywania towarów będących przedmiotem przewozu, do czasu ustalenia przez Naczelnika Urzędu C-S prawa do dysponowania towarem i złożenia przez ten podmiot zgłoszenia.
- W przypadku braku możliwości ustalenia wartości netto przyjmuje się średnią wartość rynkową towaru na rynku krajowym, pomniejszoną o należną kwotę podatku od towarów i usług oraz kwotę akcyzy.
- W celu usunięcia zamknięć urzędowych – kierowca przemieszcza pojazd z towarem do oddziału celnego zlokalizowanego najbliżej miejsca zakończenia przewozu na terytorium kraju.
- Kaucja pobierana w formie gotówkowej lub kartą (płatne w czasie kontroli). Kaucja jest zwracana na rachunek bankowy wskazany przez kierującego w terminie 7 dni od dnia usunięcia zamknięć urzędowych. Jeśli kierowca w ciągu 30 dni od dnia kontroli nie przedstawi pojazdu do oddziału celnego zlokalizowanego najbliżej miejsca zakończenia przewozu na terytorium kraju, kaucja stanowi dochód budżetu państwa.
- W celu usunięcia zamknięć urzędowych – kierowca przemieszcza pojazd z towarem do oddziału celnego zlokalizowanego najbliżej miejsca zakończenia przewozu na terytorium kraju.

- KIEROWCA** – udostępnia numer referencyjny kontrolującemu (funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, Policja, Straż Graniczna, ITD).

du Celno-Skarbowego), którzy będą mieli uprawnienia do nakładania kar.

Artykuł zawiera informacje według stanu prawnego z 24 lutego 2017 r.

AUTOR



Kontrola

Kontrola przewozu towarów należeć będzie do zadań Funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej (oraz Policji, SG i ITD – w przypadku ujawnienia naruszenia służby przekazują dokumenty z przeprowadzonej kontroli Naczelnikowi Urzę-



Jakub Ordon

Ekspert OCRK w zakresie ITD i PIP