

Warszawa, dnia 13 lutego 2017 r.

R-20170213-006

Pan

Adam Podgórski

Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Kancelaria Sejmu

ul. Wiejska 4/6/8

00-902 Warszawa



W imieniu Krajowej Izby Biegłych Rewidentów uprzejmie dziękuję za przesłanie rządowego projektu ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (pismo z dnia 26 stycznia 2017r., znak: GMS-WP-173-24/17).

Jednocześnie pragnę poinformować, że po przeanalizowaniu przedmiotowego projektu przedstawiamy poniższe stanowisko.

Opiniowany rządowy projekt ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów dotyczy objęcia szczególnym nadzorem przewozów drogowych określonych towarów (tj. paliwa silnikowe i pochodne, oleje smarowe, które mogą być wykorzystane jako dodatki do paliw silnikowych, odmrażacze na bazie alkoholu etylowego, rozcieńczalniki i rozpuszczalniki, alkohol etylowy częściowo i całkowicie skażony oraz susz tytoniowy), prowadzonych na terytorium Polski i ma na celu:

- a) normalizację warunków prowadzenia działalności gospodarczej w obszarach, w których stwierdza się najwięcej nieprawidłowości, dotyczących w szczególności wyłudzenia i niepłacenia podatku od towarów i usług, czy uszczupień w podatku akcyzowym oraz innych, istotnych naruszeń przepisów;

SEKRETARIAT Z-CY SZEF AKS

L. dz. 20.02.2017

KRAJOWA IZBA BIEGLYCH REWIDENTÓW

al. Jana Pawła II 80, 00-175 Warszawa, tel. 22 637 30 81-83, faks 22 637 30 84

Data wpływu e-mail: sekretariat@kibr.org.pl, biuro@kibr.org.pl, <http://www.kibr.org.pl>

- b) skuteczną ochronę interesów rzetelnych podmiotów poprzez eliminację nieuczciwej konkurencji powodującej zakłócenia gospodarcze;
- c) zmniejszenie obciążeń ponoszonych przez uczciwych podatników w wyniku zahamowania procederu wyłudzeń i uszczupień podatkowych.

Narzędziem służącym powyższemu celowi ma być wdrożony systemem monitorowania przewozów drogowych, którym zostaną objęte m.in. paliwa silnikowe i pochodne, oleje smarowe, które mogą być wykorzystane jako dodatki do paliw silnikowych, odmrażacze na bazie alkoholu etylowego, rozcieńczalniki i rozpuszczalniki, alkohol etylowy częściowo i całkowicie skażony oraz susz tytoniowy.

W odniesieniu do projektowanej regulacji zgłosić należy dwie uwagi o charakterze ogólnym. Pierwsze zastrzeżenie dotyczy tego, że w projekcie nie wskazano technik oraz metod pomiaru dla marginesu błędu 10%. W projekcie nie wskazano, w jaki sposób odbywać się będzie kontrola wagi (wielkości, rozmiaru, ilości) przewożonego towaru, jak również jak należy ocenić przypadki, w których zmiany wielkości przewożonego towaru są skutkiem właściwości towaru lub warunków atmosferycznych. Druga uwaga odnosi się do odpowiedzialności organu kontrolującego za błędny pomiar i bezpodstawne zatrzymanie. W przypadku kontroli i pomiaru pojawia się bowiem pytanie, czy, na jakich zasadach oraz w jakim terminie dopuszczalny jest ponowny pomiar oraz kto w takim przypadku odpowiada za błędy w ewentualnym pomiarze, w szczególności, gdy czas kontroli i ponownego pomiaru będzie miał wpływ na zmianę właściwości przewożonego towaru.

Uwagi szczegółowe to:

Lp.	Przepis	Uwagi/proponowane brzmienie przepisu
1	Art. 3 ust. 5 <i>5. Systemowi monitorowania przewozu towarów nie podlega przewóz towarów, który nie jest związany z wykonaniem czynności podlegających opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług, jeżeli przewoźowi towarów towarzyszy dokument potwierdzający przesunięcie międzymagazynowe wystawiony przez nadawcę towarów. Przepisu określonego</i>	W projekcie ustawy nie zawarto definicji legalnej określenia „przesunięcie międzymagazynowe”. Z uwagi na dotkliwe sankcje grożące w przypadku nieprzedłożenia tego dokumentu podczas kontroli (w przypadkach określonych w projekcie ustawy) uważamy za istotne jednoznaczne uregulowanie powyższej definicji.

	w zdaniu pierwszym nie stosuje się do przewozu, o którym mowa w art. 7 ust. 1.	
2	Art. 3 ust. 6 6. Szef Krajowej Administracji Skarbowej prowadzi analizę ryzyka wystąpienia naruszeń przepisów prawa podatkowego w zakresie podatku od towarów i usług lub podatku akcyzowego, związanego z przewozem towarów, dotyczącą zasadności objęcia określonego towaru systemem monitorowania drogowego przewozu towarów, uwzględniając skalę lub częstotliwość obrotu tymi towarami lub skalę uszczupień tych podatków. Szef Krajowej Administracji Skarbowej przekazuje ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych informacje o wynikach przeprowadzonych analiz i wnioskach z nich wynikających.	W projekcie ustawy nie wskazano terminu, częstotliwości oraz szczegółowych zasad związanych z analizą ryzyka wystąpienia naruszeń wskazanych w tym przepisie. Nie określono też terminu oraz częstotliwości przekazywania ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych informacji o wynikach przeprowadzonych analiz i wnioskach z nich wynikających.
3	Art. 5 ust. 2 pkt 2 lit. a 2) dane podmiotu wysyłającego obejmujące: a) imię i nazwisko albo nazwę,	Nie jest jasne, co ustawodawca rozumie pod pojęciem „nazwa” (czy jest to np. firma, pod którą przedsiębiorca prowadzi działalność). Proponujemy jednoznaczne uściślenie tej kwestii (uwaga ta odnosi się także odpowiednio do innych jednostek redakcyjnych projektu ustawy, przywołujących to określenie).
4	Art. 8 ust. 3 3. W przypadku gdy przewóz towaru nie zostanie rozpoczęty, odpowiednio podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnik dokonuje aktualizacji zgłoszenia, podając informację o odstąpieniu od przewozu towaru.	Proponujemy jednoznaczne uregulowanie terminu aktualizacji zgłoszenia.
5	Art. 21 ust. 1 1. W przypadku niewykonania obowiązku określonego w art. 5 ust. 1 albo art. 6 ust. 1, odpowiednio na podmiot wysyłający albo podmiot odbierający nakłada się karę pieniężną w wysokości 46% wartości netto towaru przewożonego podlegającego obowiązkowi zgłoszenia, nie niższej niż 20 000 zł.	Proponuje się uregulowanie, w jaki sposób (i przez kogo) zostanie ustalona wartość netto przewożonego towaru podlegającego zgłoszeniu (np. czy będzie to wartość podawane w dokumencie przewozowym itp.).

6	Art. 21 ust. 2 2. W przypadku stwierdzenia, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości wskazanych przez odpowiednio podmiot wysyłający albo podmiot odbierający w zgłoszeniu, odpowiednio na podmiot wysyłający albo podmiot odbierający nakłada się karę pieniężną w wysokości 46% różnicy wartości netto towaru zgłoszonego i towaru rzeczywiście przewożonego podlegającego obowiązkowi zgłoszenia, nie niższej niż 20 000 zł.	Proponuje się zmianę „różnicy wartości netto towaru zgłoszonego i towaru rzeczywiście przewożonego podlegającego obowiązkowi zgłoszenia” na „różnicy towaru rzeczywiście przewożonego podlegającego obowiązkowi zgłoszenia i wartości netto towaru zgłoszonego”. Obecnie brzmienie przepisu powoduje, że podstawa naliczenia kary pieniężnej będzie przyjmować wartości ujemne (mogą występować przypadki zgłoszenia mniejszej wartości/ilości przewożonych towarów, niż faktycznie przewożonych. Sytuacje odwrotne, tj. zgłoszenie większej wartości/ilości przewożonych towarów, niż faktycznie przewożone w praktyce mogą nie mieć miejsca). 2. W przypadku stwierdzenia, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości wskazanych przez odpowiednio podmiot wysyłający albo podmiot odbierający w zgłoszeniu, odpowiednio na podmiot wysyłający albo podmiot odbierający nakłada się karę pieniężną w wysokości 46% różnicy towaru rzeczywiście przewożonego podlegającego obowiązkowi zgłoszenia i wartości netto towaru zgłoszonego, nie niższej niż 20 000 zł.
7	Art. 23 Dane dotyczące ilości, masy lub objętości towaru uważa się za prawidłowe, jeżeli stwierdzone rozbieżności w stosunku do ilości, masy lub objętości towaru wskazanej w zgłoszeniu wynoszą nie więcej niż 10%.	W ustawie brak wskazania w jakimi metodami pomiaru będą wykazywane rozbieżności masy oraz objętości towarów oraz czy osoby przeprowadzające taki pomiar mają wystarczające kwalifikacje. Prawidłowy obmiar towarów powinien uwzględniać ich cechy jakościowe, właściwości chemiczne, natomiast sprzęt dokonujący pomiaru powinien mieć określone tolerancje wagowe. Ma to szczególne znaczeni jeśli chodzi o ustalone marginesu błędu w pomiarach. W ustawie nie wskazano również, kto będzie ponosił koszty związane z precyzyjnym pomiarem towarów, koszty ponownego zapakowania towarów . Brak również jakiegokolwiek uzasadnienia co do przywołanego w ustawie 10% marginesu błędu. Naszym zdaniem kwestie te powinny być szczegółowo uregulowane w ustawie gdyż mają one bezpośrednie przełożenie na wysokość kar.

8	Art. 32 <i>W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli rozpoczęcia przewozu towaru przez kierującego bez numeru referencyjnego, bez dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie albo dokumentu, o którym mowa w art. 3 ust. 5, kierujący podlega karze grzywny w wysokości od 5000 do 7500 zł.</i>	Ukaranie kierowcy nie wydaje się uzasadnione, ponieważ zazwyczaj pozostaje on w określonym stosunku prawnym z podmiotem wysyłającym. Nałożenie kary powinno zatem następować wobec podmiotu wysyłającego. Nie ma podstaw, aby karać z tego tytułu kierowcę, skoro w art. 5 projektowanej ustawy istotny jest podmiot wysyłający.
9	Art. 37 <i>Z dniem wejścia w życie ustawy tworzy się rejestr zgłoszeń.</i>	Proponujemy dostosowanie przedmiotowego artykułu do zasad poprawnej legislacji (używanie jednakowych określeń do oznaczenia jednakowych pojęć - § 10 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie "Zasad techniki prawodawczej" – t. j. Dz. U. z 2016 r. poz. 283): <i>Z dniem wejścia w życie ustawy tworzy się rejestr, o którym mowa w art. 4 ust. 1.</i>
10	Art. 40. <i>Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 marca 2017 r.</i>	Proponujemy wydłużyć okres wejścia ustawy w życie z uwagi na szczegółowe i obciążające Przewoźników regulacje oraz konieczność ich praktycznego wdrożenia.

2 poniedziałek

PREZES
Krajowej Rady Biegłych Rewide.

Krzysztof Burnos