

Najważniejsze zmiany wprowadzone ustawą z dnia 10 maja 2018 r. o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1039).

18 kwietnia 2017 r. został uruchomiony system monitorowania drogowego na podstawie przepisów ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów. Tym samym podmioty gospodarcze zostały zobligowane do zgłaszania do rejestru zgłoszeń SENT przewozów towarów tzw. „wrażliwych”, dokonywanych po drogach publicznych. Obowiązek ten dotyczy przewozu paliwa, alkoholu całkowicie skażonego, suszu tytoniowego oraz olejów roślinnych.

Ustawą z dnia 10 maja 2018 r. o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw, zwaną dalej „ustawą zmieniającą”, do systemu monitorowania zostały wprowadzone zmiany, z których najistotniejsze zostały przedstawione niżej. Wejście w życie nowych przepisów – 14 czerwca 2018 r.

Źródło: Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów (Dz. U. poz. 708 oraz z 2018 r. poz. 138, 1000 i 1039).

Wprowadzone zmiany do systemu monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów:

Przewóz towarów dokonywany koleją

Systemem monitorowania są objęte również przewozy towarów dokonywane po krajowej sieci kolejowej. Tym samym na przewóz towarów wymienionych w ustawie niezbędne jest dokonanie zgłoszenia przewozu, jego uzupełnienie, a także aktualizacja. W przypadku przewozu towaru z terytorium jednego państwa członkowskiego na terytorium drugiego państwa członkowskiego albo państwa trzeciego, dokonanie zgłoszenia należy do obowiązków przewoźnika. W zgłoszeniach dotyczących przewozów towarów koleją, przewoźnik jest zobowiązany do wskazania m.in. numeru pociągu oraz numeru pojazdu kolejowego bez napędu, tzn. wagonu. W przypadku towarów przewożonych koleją towar może zostać zatrzymany w miejscu dostarczenia towaru na terytorium RP. Kolejowy środek transportu nie będzie zatrzymywany, w przeciwieństwie do drogowego środka transportu, który wraz z towarem może zostać zatrzymany (art. 2 pkt 9, art. 5 ust. 4 pkt 2, art. 6 ust. 3 pkt 2, art. 7 ust. 2 pkt 2, art. 16 ust. 1b).

Określanie rodzaju towaru tylko w oparciu o CN

Odstąpiono od określania rodzaju towaru zgodnie z Polską Klasyfikacją Wyrobów i Usług (PKWiU), pozostając przy stosowaniu tylko Nomenklatury Scalonej (CN). Rodzaj towaru jest określany na podstawie klasyfikacji do jednej pozycji CN, o której mowa w art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym. Pozwala to na uniknięcie wątpliwości jaką stosować klasyfikację wobec danego towaru (art. 2 pkt 10).

Jedno zgłoszenie na różne towary

W przypadku przewozu od jednego nadawcy towaru do jednego odbiorcy towaru, do jednego miejsca dostarczenia towaru, jednym środkiem transportu zgłoszenie może obejmować różnego rodzaju towary, tzn. o różnych czterocyfrowych kodach CN, np. 2710 i 3403, o ile ilość każdego z nich przekracza 500 kg lub 500 l. Poprzednio w takim przypadku na każdy rodzaj towaru dokonywane było odrębne zgłoszenie (art. 2 pkt 16).

Wywóz leków objęty systemem monitorowania

Systemem monitorowania został objęty wywóz poza terytorium RP produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego oraz wyrobów medycznych, określonych w obwieszczeniu Ministra Zdrowia dotyczącym wykazu tych produktów, które są zagrożone brakiem dostępności na terytorium RP. Dotyczy to w szczególności specjalistycznych lub nowoczesnych leków, zwłaszcza ratujących życie. Jeżeli w trakcie kontroli przewozu leków, objętego systemem monitorowania, zostanie ujawnione, że przewóz tych towarów odbywa się bez dokonania właściwego zgłoszenia Głównemu Inspektorowi Farmaceutycznemu albo przewóz odbywa się przed upływem terminu na zgłoszenie sprzeciwu wobec zamiaru wywozu lub zbycia tych leków albo przewóz

dokonywany jest wbrew temu sprzeciwowi – obligatoryjnie zatrzymuje się towar. Zatrzymany towar albo drogowy środek transportu wraz z towarem jest kierowany do hurtowni farmaceutycznej, z którą Główny Inspektor Farmaceutyczny zawarł umowę o strzeżenie i przechowywanie tych towarów. Natomiast dokumenty z przeprowadzonej kontroli są przekazywane Głównemu Inspektorowi Farmaceutycznemu. Przepisy dotyczące przechowywania i strzeżenia zatrzymanych leków, opłat za te czynności oraz przepadku, sprzedaży albo zniszczenia leków zostały określone w rozdziale 2c ustawy z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne (art. 3 ust. 2 pkt 3a, art. 16 ust. 1a, art. 16 ust. 2a, art. 16 ust. 7-8, art. 17 ust. 6).

Towary z pozycji CN 2905 i 3824 tylko, jeśli są wyrobami akcyzowym

Zostały doprecyzowane dwa rodzaje towarów klasyfikowanych do kodów CN 2905 i 3824. Systemem monitorowania został objęty przewóz towarów z wyżej wskazanych kodów, jeżeli towary te są wymienione w załączniku nr 1 do ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, przy zastrzeżeniu, że nieważne jest przeznaczenie tego towaru. Ułatwi to interpretację przepisów w zakresie towarów, których przewóz należy zgłaszać do rejestru (art. 3 ust. 2a).

Maszynista nie odpowiada za wykroczenie

Przepisy dotyczące obowiązku odmowy rozpoczęcia przewozu towarów w przypadku nieotrzymania numeru referencyjnego, dokumentu zastępującego zgłoszenie wraz z potwierdzeniem jego przyjęcia albo dokumentu przesunięcia międzymagazynowego dotyczą wyłącznie kierujących pojazdami samochodowymi. Tym samym kara grzywny za brak jednego z tych dokumentów będzie wymierzana kierującym samochodami. Maszynista nie odpowiada za to wykroczenie (art. 10 ust. 4, art. 32 ust. 1).

Poinformowanie przewoźnika o kontroli towarów w określonym miejscu

W przypadku stwierdzenia w wyniku analizy danych w rejestrze, że przewóz towarów wskazany w zgłoszeniu wiąże się ze zwiększonym ryzykiem przewidziano możliwość wzywania przewoźnika do przedstawienia środka transportu do kontroli w określonym czasie i miejscu. W przypadku przewozów drogowych będzie to w miejscu dostarczenia towaru lub w oddziale celnym urzędu celno-skarbowego zlokalizowanym najbliżej miejsca zakończenia przewozu na terytorium RP. W przypadku zaś przewozów kolejowych będzie to w miejscu dostarczenia. Przewoźnik winien jest powiadomić organ KAS wskazany w wezwaniu o planowanym dostarczeniu towaru do tego miejsca. Nieprzekazanie przewoźnikowi wezwania przez podmiot wysyłający albo podmiot odbierający skutkuje nałożeniem na ten podmiot wysyłający albo podmiot odbierający kary pieniężnej w wysokości 20 tys. zł. Niedostarczenie przez przewoźnika zgłoszonego towaru do miejsca dostarczenia albo zakończenia przewozu na terytorium RP powoduje, że zostanie na niego nałożona kara pieniężna w wysokości 100 tys. zł (art. 12a, art. 21 ust. 2a, art. 22a).

Usuwanie zamknięć urzędowych

W celu usunięcia zamknięć urzędowych przewoźnik jest obowiązany przedstawić środek transportu organowi KAS wskazanemu w protokole kontroli, w dacie zakończenia przewozu towarów, w miejscu dostarczenia towarów lub zakończenia przewozu na terytorium RP. W tym celu przewoźnik powiadamia telefonicznie ten organ KAS o dostarczeniu towarów do tego miejsca. Niewykonanie tych obowiązków skutkuje nałożeniem na przewoźnika kary pieniężnej w wysokości 20 tys. zł. (art. 15 ust. 3, art. 22 ust. 1 pkt 3).

Wartość brutto towaru podstawą do określenia wysokości kary pieniężnej

W przypadku niedokonania zgłoszenia przewozu towaru przez podmiot wysyłający albo podmiot odbierający, podstawą do określenia wysokości kary pieniężnej nakładanej na te podmioty jest wartość brutto przewożonego towaru (kara jest nakładana w wysokości 46% wartości brutto towaru). Przed zmianą przepisów była to wartość netto (art. 21 ust. 1 i 2).

Zmiana wysokości kary pieniężnej za niezpełnienie zgłoszenia przez przewoźnika

Została podniesiona wysokość kary pieniężnej do 10 tys. zł, nakładanej na przewoźnika za niezpełnienie zgłoszenia, wcześniej dokonanej przez podmiot wysyłający albo podmiot odbierający (art. 22 ust. 2).

Sankcja karna za niedostarczenie zgłoszonego towaru

W przypadku niedostarczenia zgłoszonego towaru do miejsca dostarczenia albo zakończenia przewozu na terytorium RP przez przewoźnika, będzie nakładana na niego kara pieniężna w wysokości 100 tys. zł, o ile nie zostanie ustalony podmiot, który nabył lub posiada ten towar lub nie zostało ustalone miejsca zakończenia przewozu na terytorium RP. Ma to ograniczyć możliwość „fikcyjnych” wywozów towarów, np. w ramach tranzytu przez Polskę (art. 22a).

Niższa kara pieniężna, w przypadku gdy nie doszło do uszczupień podatków

W przypadku gdy towar będzie przewożony ze składu podatkowego oraz podatek akcyzowy i należny podatek od towarów i usług zostały wpłacone przez podmiot wysyłający, a ujawnione nieprawidłowości są wynikiem oczywistego błędu i dotyczą danych innych niż dotyczące towaru (z wyjątkiem numeru rejestracyjnego drogowego środka transportu), na podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnika będzie nakładana kara pieniężna w wysokości 2 tys. zł, zamiast 10 tys. zł (art. 24 ust. 1a).

Brak kary pieniężnej, w przypadku gdy nie doszło do uszczupień podatków

Jeżeli w trakcie postępowania podatkowego, kontroli podatkowej albo kontroli celno-skarbowej zostały stwierdzone naruszenia wynikające z tej ustawy i jednocześnie zostało ustalone, że nie doszło do uszczuplenia podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego, nie wymierza się kar pieniężnych (nie wszczyna się postępowania administracyjnego w sprawie o nałożenie kary pieniężnej). Ograniczenie możliwości nakładania przedmiotowych kar pieniężnych nie odnosi się do ujawnienia nieprawidłowości w trakcie tzw. kontroli drogowej. O ile w przypadku uregulowania należności Skarbu Państwa po zrealizowaniu przewozu towaru (brak kontroli na drodze) można mówić o nieświadomym zaniechaniu nałożonych obowiązków, to w przypadku wykrycia nieprawidłowości w trakcie kontroli drogowej pewności takiej brak. Przepis ten nie dotyczy przewoźników. Przepis jest stosowany z mocą wsteczną także w ramach postępowań administracyjnych (art. 30 ust. 4-5).

Przepisy przejściowe

1. Do przewozów towarów rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej stosuje się przepisy dotychczasowe (art. 10 ustawy zmieniającej).
2. **Stosowanie przepisów względniejszych w przypadku nieprawidłowości w prowadzonym postępowaniu.** Do postępowań w sprawie nałożenia kar pieniężnych wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie ustawy zmieniającej do wydania decyzji ostatecznej stosuje się nowe przepisy zawarte w art. 24 ust. 1a i art. 30 ust. 4 zdanie pierwsze. W przypadku gdy ustalono, że nie doszło do uszczuplenia podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego postępowania te umarza się. (art. 12 ustawy zmieniającej).
3. **Określenie wartości towaru.** Przy ustalaniu wysokości nakładanych kar pieniężnych, o których mowa w art. 21 ust. 1 i 2, dla zdarzeń zaistniałych lub stwierdzonych przed wejściem w życie przepisów ustawy zmieniającej, stosuje się wartość netto przewożonego towaru. (art. 13 ustawy zmieniającej).
4. **Niższa kara pieniężna za brak uzupełnienia zgłoszenia przez przewoźnika.** W przypadku braku uzupełnienia zgłoszenia przez przewoźnika, dla zdarzeń zaistniałych lub stwierdzonych przed wejściem w życie przepisów ustawy zmieniającej, stosuje się dotychczasowe przepisy art. 22 ust. 2, tzn. nakłada się karę pieniężną w wysokości 5000 zł (art. 13a ustawy zmieniającej).
5. **Przepisy wykonawcze.** Rozporządzenia wydane na podstawie art. 3 ust. 11 (towary), art. 9 ust. 7 (zgłoszenie) i art. 13 ust. 8 (dokumentowanie kontroli) zachowują moc przez okres nie dłuższy niż 3 miesiące od dnia wejście w życie ustawy zmieniającej (art. 17 ustawy zmieniającej).
6. **Brak kar dla przewozów kolejowych w okresie przejściowym.** Do dnia 31 lipca 2018 r. do przewozów towarów po krajowej sieci kolejowej, w przypadku naruszenia przepisów, nie będą nakładane kary pieniężne (art. 19 ustawy zmieniającej).
7. **Wejście w życie.** Ustawa zmieniająca wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisu dotyczącego ogłaszania maksymalnych stawek opłat, który wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2018 r.