



Warszawa, lutego 2018 r.

**RZECZPOSPOLITA POLSKA**  
**MINISTER FINANSÓW**  
DZP10.K43.2.2018

Pan  
**Marek Kuchciński**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Odpowiadając na interpelację z 16 stycznia 2018 r. nr 18558 Pana Jakuba Kuleszy, Posła na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, dotyczącą ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, zwanej dalej „ustawą”, uprzejmie informuję, że regulacje w niej zawarte są odpowiedzią na zidentyfikowane zagrożenia, jakie wiążą się z dokonywanym obrotem niektórymi rodzajami towarów, w tym paliwami płynnymi.

Systemem monitorowania przewozu objęto, m.in. przewóz paliwa do podmiotów prowadzących działalność gospodarczą, jeżeli masa brutto przesyłki przekracza 500 kg lub jej objętość przekracza 500 litrów. W sytuacji zatankowania samochodu na stacji paliw (do baku pojazdu) - zatankowane paliwo w ogóle nie jest przedmiotem przewozu, tylko zużycia (z każdym przejechanym kilometrem jego ilość ubywa, w celu wytworzenia energii niezbędnej do napędu silnika pojazdu), stąd zdecydowana większość transakcji realizowanych na stacjach paliw w ogóle nie jest związana z ich przewozem w rozumieniu ustawy. Pozostała sprzedaż paliwa na stacjach paliw również nie podlega przepisom o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, co zostało wyrażone w stanowisku Ministerstwa Finansów nr SC5.0723.76.2017 z 12 maja 2017 r., opublikowanym na stronie <https://puesc.gov.pl/web/puesc/faq-sent>.

Odnosząc się do wskazanej niedogodności polegającej na braku możliwości dokonania w zgłoszeniu przewozu korekty, gdy ilość zamówionego paliwa nie pokryje się z ilością paliwa odebranego pragnę zauważyć, że przyjęte rozwiązanie jest zgodne z założeniami ustawy. W art. 8 ustawy wskazane zostało, że dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu zawarte w zgłoszeniu nie podlegają aktualizacji. Zapis ten uniemożliwia nieuczciwym podmiotom manipulowanie danymi dotyczącymi przewożonych towarów i nie przewiduje się zmian w tym zakresie.

Należy przy tym wyjaśnić, że uwzględniając charakterystykę przewożonych towarów czy błędy w pomiarze, w art. 23 ustawy uwzględniono możliwość powstania rozbieżności pomiędzy ilością lub masą brutto lub objętością towaru wskazanego w zgłoszeniu a stanem faktycznym (zasada tolerancji) na poziomie 10%, którą uznaje się za prawidłową i która nie skutkuje wymiarem kary pieniężnej.

Jednocześnie pragnę zauważyć, że w przypadku tzw. sprzedaży obwoźnej (gdy zgłoszenie przemieszczenia z dokładnym podaniem ilości paliwa do poszczególnych klientów przed

rozpoczęciem przewozu nie jest możliwe), nie jest wymagane wypełnienie wszystkich zgłoszeń zanim rozpocznie się przewóz towaru z bazy paliw, lecz można dokonać zgłoszenia przewozu zgodnie z trasą przewozu. Wówczas pierwsze zgłoszenie jest na przejazd z bazy paliw do klienta 1, drugie zgłoszenie (kiedy znana jest już ilość paliwa jaka zmieściła się do zbiornika klienta 1) na przejazd od klienta 1 do klienta 2, itd. W takich zgłoszeniach w polu „uwagi” należy wpisywać, że jest to przewóz w ramach handlu obwoźnego.

Dodatkowo, zgodnie z § 7 ust. 1 rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 12 kwietnia 2017 r. w sprawie zgłoszeń przewozu towarów i sposobu postępowania w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń (Dz. U. poz. 787), podmiot wysyłający, który jest jednocześnie przewoźnikiem i dokonuje jednym środkiem transportu przewozu towarów będących przedmiotem co najmniej 2 dostaw w rozumieniu ustawy o podatku od towarów i usług, towarów następujących bezpośrednio po dostawie ze składu podatkowego objętych pozycją CN 2710 (paliwa silnikowe, paliwa opałowe) może przesłać do rejestru zgłoszenie w sposób zbiorczy.

W kwestii nowelizacji ustawy pod kątem możliwości rozszerzania i ograniczania obowiązków rozporządzeniami uprzejmie wyjaśniam, że w projekcie ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy 2156), wprowadzono możliwość określenia w drodze rozporządzenia przypadków wyłączenia niektórych obowiązków, jeżeli ich realizacja jest szczególnie utrudniona, a przedmiot danego obowiązku można zrealizować w inny sposób lub można od niego odstąpić ze względu na niskie ryzyko wystąpienia nieprawidłowości wynikające z tego zwolnienia.

Odnosząc się natomiast do przywołanego braku definicji „podmiotu prowadzącego działalność gospodarczą” uprzejmie informuję, że w ustawie o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów przyjęto, że podmiot wysyłający czy też podmiot odbierający jest podmiotem prowadzącym działalność gospodarczą w rozumieniu art. 2-2a ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2017 r. z późn. zm.).

Interpelacja wskazuje ponadto na „nadużycia i błędy” po stronie kontrolujących polegające na prowadzeniu kontroli trwających nawet po kilka godzin, typowaniu miejsc do kontroli gdzie istnienie nadużyć jest mało prawdopodobne i porównywaniu niewłaściwych dokumentów podczas kontroli zgłoszenia przewozu towarów.

Trudno odnieść się natomiast do zarzutu długotrwałego prowadzenia kontroli bez wskazania (a tym samym weryfikacji) konkretnych sytuacji. Od wprowadzenia systemu monitorowania, czyli od 18 kwietnia 2017 r. do 31 grudnia 2017 r. zostało zarejestrowanych ponad 2 mln 300 tys. zgłoszeń przewozu towarów tzw. „wrażliwych” oraz przeprowadzono ponad 260 tys. kontroli co stanowi 11,4% dokonanych zgłoszeń i ujawniono ponad 2,7 tys. przypadków nieprawidłowości. W przypadku gdy nie ma wątpliwości odnośnie prawidłowości przewozu towarów kontrola trwa od kilku minut do ok. 0,5 godziny. Czas ten ulega wydłużeniu gdy stwierdzone zostanie naruszenie prawa lub zachodzi podejrzenie, że nastąpiło takie naruszenie.

Wówczas wykonywane w trakcie kontroli czynności np. pobranie próbek, czy założenia zamknięć urzędowych mogą być czasochłonne.

Należy przy tym zauważyć, że kontrolujący który ujawni naruszenie, za które ustawa przewiduje karę pieniężną przekazuje dokumenty z przeprowadzonej kontroli przewozu towarów naczelnikowi urzędu celno-skarbowego właściwemu ze względu na miejsce kontroli przewozu towarów (art. 29 ustawy). W przypadku zatem porównania niewłaściwych dokumentów podczas kontroli zgłoszenia przewozu towarów, nieprawidłowość taka zostałaby zweryfikowana przez naczelnika urzędu celno-skarbowego w postępowaniu administracyjnym w sprawie nałożenia kary pieniężnej.

Na marginesie zauważam przy tym, że kontrola przewozu towarów wykonywana jest nie tylko przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, ale również przez Policję, Straż Graniczną oraz Inspekcję Transportu Drogowego.

Niezależnie od powyższego należy pamiętać, że celem przyjętych regulacji nie jest utrudnianie funkcjonowania przedsiębiorców. Wprowadzone przepisy mają charakter prewencyjny, a podejmowane działania nakierowane są wyłącznie na likwidację „szarej strefy”, która negatywnie wpływa na Państwo, a w szczególności na funkcjonowanie i konkurencyjność innych podmiotów prowadzących działalność gospodarczą zgodną z prawem. Dodam również, że Krajowa Administracja Skarbowa dokłada wszelkich starań, by działać skutecznie i profesjonalnie, zapewniając wszystkim podmiotom wywiązywanie się z obowiązków.

Przedstawiając powyższe wyrażam nadzieję, że niniejsze stanowisko przyczyni się do zrozumienia idei wprowadzonych rozwiązań i ich pozytywnej oceny oraz wyjaśnia powstałe wątpliwości interpretacyjne.

**Z upoważnienia Ministra Finansów**  
**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów**  
podpisano kwalifikowanym  
podpisem elektronicznym  
*insp. Piotr Walczak*