

Małgorzata Walendzik, Tomasz Kamiński

# System monitorowania drogowego przewozu towarów w Polsce

JEL: R41 DOI: 10.24136/atest.2019.096

Data zgłoszenia: 15.12.2018 Data akceptacji: 08.02.2019

*W artykule omówiono zagadnienia związane z wdrożonym w Polsce systemem monitorowania drogowego przewozu towarów wrażliwych. Ustawa z 9 marca 2017 roku, o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, weszła w życie 18 kwietnia 2017 roku, jednakże dopiero od 1 maja 2017 roku zaczęły obowiązywać sankcje dotyczące nakładania kar finansowych za nieprzestrzeganie przepisów ustawy, co umożliwiło podmiotom uczestniczącym w przewozie towarów zapoznanie się i wdrożenie nowych regulacji. Ustawa wprowadza procedury do walki z nieuczciwymi podmiotami dokonującymi nielegalnego obrotu towarami, bez odprowadzania do budżetu państwa należnych podatków.*

*W ustawie określono zasady systemu śledzenia towarów objętych tym aktem prawnym, jak również odpowiedzialność za naruszenie obowiązków, na każdym etapie funkcjonowania łańcucha dostaw drogowego przewozu towarów, a więc na poziomie podmiotu wysyłającego i odbierającego, przewoźnika i kierującego środkiem transportu.*

*Towar objęty obowiązkowym zgłoszeniem, zarówno w treści ustawy, jak i w uzasadnieniu do projektu ustawy określono mianem „towaru wrażliwego”. Narzędziem służącym do monitorowania przewozu wskazanych towarów jest rejestr zgłoszeń, który jest prowadzony w systemie teleinformatycznym przez szefa Krajowej Administracji Skarbowej. Przewóz towarów wrażliwych objęty jest obowiązkiem zgłoszenia do tego rejestru.*

*Według danych Krajowej Administracji Skarbowej, niemalże 90% przedsiębiorstw transportowych monitoruje swoje pojazdy, jednakże systemy umożliwiające monitorowanie, wykorzystywane są przede wszystkim do planowania tras, zabezpieczenia sprzętu i kontrolowania czasu pracy kierowców.*

**Słowa kluczowe:** transport, zarządzanie.

## Wstęp

Z informacji opublikowanych przez Komisję Europejską w 2017 roku wynika, że w sektorze transportowym w Unii Europejskiej pracuje ponad 11 milionów osób, co stanowi 5% całkowitego zatrudnienia w Unii. Branża transportowa jest jedną z najbardziej dynamicznie rozwijających się gałęzi gospodarki. Transport drogowy ma najwyższy udział w rynku transportowym Unii Europejskiej. To branża, która w znaczący sposób wpływa na społeczeństwo. Obecnie aż 13% całkowitych wydatków gospodarstw domowych w Europie jest związanych z transportem.

Transport drogowy charakteryzuje się wieloma zaletami, z których na szczególną uwagę zasługuje dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa, a rozmieszczenie dróg odznacza się największą spośród wszystkich gałęzi transportu gęstością i spójnością infrastruktury, jak również najkorzystniejszym dostosowaniem sieci dróg do usytuowania produkcji i zamieszkania ludności, a także przystosowaniem środków transportu do przewozu niemalże wszystkich rodzajów ładunków oraz przewozu osób. Zaletą transportu drogowego jest czas przejazdu, a zwłaszcza szybkość eksploatacyjna mająca szczególne znaczenie na krótkich i średnich dystansach. Transport drogowy odznacza się dużą częstotliwościąjazd, jak

również możliwością wyboru różnych, dogodniejszych tras przewozu. Z uwagi na te zalety, jest szczególnie przydatny, kiedy mamy do czynienia z przewozem ładunków wymagających szybkiej dostawy. Ponadto transport drogowy wyróżnia się największymi możliwościami wykonywania przewozów bezpośrednich, czyli prawie nieograniczoną możliwością podstawienia taboru praktycznie w każde miejsce, co wytwarza relację *door to door* bez czasochłonnych operacji pośredniczących (np. przeładunku). W transporcie drogowym brak jest ograniczeń czasowych wynikających m.in. z rozkładów jazdy, stąd też możliwe jest wykonanie przewozu zgodnie z wcześniej zaplanowanym harmonogramem, co ma ścisły wpływ na terminowość wykonania usług.

Rozwój transportu spowodował, że transport drogowy, będący najczęściej wykorzystywaną formą transportu, który niewątpliwie wyróżnia wiele zalet, ma także największy udział w zanieczyszczeniu środowiska, a tym samym stał się jednocześnie jednym z największych zagrożeń cywilizacyjnych. Wykonywanie usług przewozowych transportem drogowym, w przeliczeniu na jedną tonę przewożonych ładunków powoduje największe szkody ekologiczne i społeczne, nie ponosząc przy tym pełnych tzw. kosztów zewnętrznych (kosztów zanieczyszczenia powietrza, zmian klimatycznych, walki z hałasem, zatłoczenia dróg, użytkowania infrastruktury oraz wypadków).

## 1. Cele ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów

Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz.U. poz. 708 oraz z 2018 r. poz. 138) ma na celu wdrożenie systemu, który umożliwi monitorowanie nieuczciwych podmiotów, które nielegalnie handlują m.in. paliwami płynnymi, olejami roślinnymi, alkoholem całkowicie skażonym oraz suszem tytoniowym lub wyłudniają podatek od towarów i usług. Towary objęte ustawą określone zostały jako towary wrażliwe. W myśl ustawy za towary te uznawane są m.in. paliwa silnikowe i ich pochodne, paliwa opałowe, oleje i preparaty smarowe, które mogą być wykorzystane jako dodatki do paliw silnikowych, wyroby zawierające alkohol etylowy (odmrażacze na bazie alkoholu etylowego, rozcieńczalniki i rozpuszczalniki), alkohol etylowy całkowicie skażony oraz susz tytoniowy. Ustawą z dnia 10 maja 2018 r. o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw, obowiązkiem monitorowania przewozu zostały objęte również produkty lecznicze, wyroby medyczne oraz środki spożywcze specjalnego przeznaczenia żywieniowego, które znajdują się w wykazie produktów zagrożonych brakiem dostępności na terytorium Rzeczypospolitej Polskie określonym w obwieszczeniu Ministra Zdrowia. Wykaz obejmuje przede wszystkim specjalistyczne lub nowoczesne leki, a zwłaszcza leki ratujące życie.

Pełną listę towarów wrażliwych zawiera artykuł 3 ustęp 2 ustawy, gdzie przywołano oznaczenia 6-cyfrowych podkategorii PKWiU2 albo 4-cyfrowych pozycji CN3, wraz z dodatkowymi wymogami związanymi z minimalnymi ilościami tych towarów oraz wielkością opakowań, które decydują, czy przesyłka powinna zostać odnotowana w systemie informatycznym. Ponadto Minister Finansów zamieścił na stronie PUESC pełny wykaz towarów objętych systemem monitorowania, ponieważ prawidłowe określenie towarów

podlegających ustawie może sprawiać pewne trudności. Niezależnie od listy towarów wrażliwych wskazanych w ustawie, minister właściwy do spraw finansów publicznych może w drodze rozporządzenia rozszerzyć listę towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego. W myśl znowelizowanej ustawy 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.

Monitorowanie przewozu towarów wrażliwych dokonywane jest za pośrednictwem rejestru zgłoszeń, który prowadzi Szef Krajowej Administracji Skarbowej w systemie teleinformatycznym, a zgłoszeń do rejestru dokonuje się za pośrednictwem Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych. Nowy wzór zgłoszenia pozwala na jedno zgłoszenie na różne towary w przypadku przewozu od jednego nadawcy towaru do jednego odbiorcy towaru i do jednego miejsca dostarczenia towaru, które mają być dostarczone jednym środkiem transportu. Oznacza to, że zgłoszenie może obejmować różnego rodzaju towary, jeżeli ilość każdego z nich przekracza 500 kg lub 500 l. Poszczególnych zgłoszeń do rejestru dokonują: podmiot wysyłający towary, podmiot odbierający towary jak i przewoźnik. Ustawa nakłada na podmioty przewożące tzw. towary „wrażliwe” na i przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, obowiązek dokonania zgłoszenia takiego przewozu do elektronicznego rejestru oraz niezwłocznego aktualizowania danych zawartych w zgłoszeniu. Podmiot odbierający towar obowiązany jest uzupełnić w odpowiednim czasie zgłoszenie o informację dotyczącą odbioru towaru. Obowiązek zgłoszenia do elektronicznego rejestru występuje w sytuacji, gdy masa brutto przesyłki towarów przekracza 500 kg lub jej objętość przekracza 500 litrów. System monitorowania drogowego nie obejmuje przesyłek wybranych materiałów w niewielkich opakowaniach jednostkowych, nawet jeżeli łączna masa lub objętość przesyłki przekroczy wyżej wskazane limity. Zgłoszeniu nie podlega przewóz tych towarów w: przesyłkach pocztowych, objętych procedurą zawieszenia poboru akcyzy z zastosowaniem systemu EMCS, czy produktów, które są przedmiotem obrotu towarowego z państwami trzecimi i są zgłoszone do procedury celnej albo powrotnego wywozu, z wyłączeniem towarów dopuszczonych do obrotu na obszarze celnym Unii Europejskiej.

Należy pamiętać, że przewóz towarów wrażliwych jest procesem trudnym i wypełniając deklarację w zasadzie nie wolno popełnić błędu, z uwagi na jego konsekwencje finansowe. Po dokonaniu zgłoszenia system generuje numer referencyjny, czyli unikatowy identyfikator nadawany zgłoszeniu, który należy przekazać właściwym podmiotom uczestniczącym w procesie przewozu ładunku. Istotne jest, aby rodzaj i ilość przewożonego ładunku były zgodne ze zgłoszoną deklaracją. Dane zgłoszone do rejestru 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%.

Przewóz towarów wrażliwych może nastąpić po otrzymaniu numeru referencyjnego, który ważny jest przez 10 dni od dnia jego nadania. Jeżeli upłynie termin ważności numeru referencyjnego w trakcie realizacji przewozu, dalszy przewóz towaru może być kontynuowany dopiero po przesłaniu przez odpowiedni podmiot nowego zgłoszenia i po uzyskaniu kolejnego, nowego numeru referencyjnego. Jeżeli bark jest dostępu do rejestru, wówczas właściwe podmioty w zakresie swoich właściwości obowiązane są wysłać do organu krajowej Administracji Skarbowej dokument zastępujący zgłoszenie i uzyskać od tego organu potwierdzenie przyjęcia wysłanego dokumentu.

## 2. Obowiązki uczestników procesu przewozów towarów

Ustawa o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów nakłada szereg obowiązków na podmioty biorące udział w procesie przewozu towarów, a głównie na: podmiot wysyłający, przewoźnika i podmiot odbierający oraz odpowiedzialności za ich naruszenie. Zakres ich obowiązków uzależniony jest od tego, z którego miejsca odbywa się wysyłka towaru oraz gdzie następuje jego odbiór (Polska, czy terytorium państwa członkowskiego albo terytorium państwa trzeciego). Podstawowy obowiązek dotyczy konieczności zgłoszenia przewozu towarów, których przewóz wiąże się z wysokim ryzykiem oszustw podatkowych, a poza tym Ustawa przewiduje obowiązki aktualizacji danych w rejestrze, przed przewozem jak i po dostarczeniu towaru. Podmioty uczestniczące w przewozie towarów są obowiązane do przesyłania i uzupełniania zgłoszenia w takim zakresie, w jakim były zobowiązane do ich zgłoszenia. Katalog wymaganych informacji jest każdorazowo sprecyzowany przez ustawodawcę. Każda zmiana stanu faktycznego w zakresie danych zamieszczonych w zgłoszeniu wymaga aktualizacji. Należy do nich zaliczyć między innymi dane identyfikujące podmioty biorące udział w przewozie, miejsce i datę rozpoczęcia przewozu, przewidywany termin i miejsce zakończenia, dane dotyczące przewożonego towaru, numery dokumentów przewozowych i numery rejestracyjne środka transportu.

Dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu zawarte w zgłoszeniu nie podlegają aktualizacji. W przypadku, gdy przewóz towaru nie zostanie rozpoczęty, odpowiednio podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnik obowiązani są dokonać aktualizacji zgłoszenia, podając informację o odstąpieniu od przewozu towaru. Wszelkie uzupełnienia, zmiany i aktualizacje zgłoszenia dokonywane są za pośrednictwem Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych. W świetle obowiązujących przepisów obowiązek zgłoszenia przewozu towarów do rejestru nałożono na podmiot wysyłający, podmiot odbierający i na przewoźnika, natomiast na kim ciąży ten obowiązek zależy od miejsca rozpoczęcia przewozu.

### 2.1. Obowiązki wysyłającego

W przypadku realizacji przewozu wewnątrzpaństwowego, który rozpoczyna się na terytorium kraju, a miejscem docelowym dostawy jest państwo członkowskie UE, podmiot wysyłający ma obowiązek przed rozpoczęciem przewozu towaru:

- przesłać do rejestru zgłoszenie,
- uzyskać numer referencyjny dla tego zgłoszenia,
- przekazać ten numer przewoźnikowi.

W przypadku krajowej realizacji przewozu (np. sprzedaż krajowa), podmiot wysyłający jest obowiązany również przekazać numer referencyjny podmiotowi odbierającemu.

W przypadku dostawy towarów, zgłoszenie dokonywane przez podmiot wysyłający powinno zawierać m.in. następujące dane, które uszczegółowiono w ustawie:

1. planowaną datę rozpoczęcia przewozu;
2. dane podmiotu wysyłającego;
3. dane podmiotu odbierającego;
4. numer identyfikacji podatkowej podmiotu wysyłającego albo numer, za pomocą którego podmiot wysyłający jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej;
5. numer identyfikacji podatkowej podmiotu odbierającego albo numer, za pomocą którego podmiot odbierający jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej;
6. dane adresowe miejsca załadunku towaru;

7. dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu, w szczególności rodzaj towaru, pozycję CN lub podkategorię PKWiU, ilość, masę brutto lub objętość towaru.

W przypadku realizacji wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów albo eksportu towarów zgłoszenie dokonane przez podmiot wysyłający powinno zawierać dane jak wyżej, z tym, że punkt 3 w tym przypadku zawiera dane odbiorcy towaru, a punkt 5 zgodnie z ustawą otrzymał teść: w przypadku wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów numer, za pomocą którego odbiorca towaru jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej.

### 2.2. Obowiązki odbierającego

W przypadku przewozu towaru z państwa członkowskiego UE albo z państwa trzeciego na terytorium kraju (import), podmiot odbierający jest obowiązany przesłać do rejestru, przed rozpoczęciem przewozu na terytorium kraju, zgłoszenie i uzyskać numer referencyjny dla tego zgłoszenia i przekazać numer przewoźnikowi. Podobnie jak w przypadku wysyłającego, zgłoszenie dokonane przez odbierającego powinno zawierać:

1. dane podmiotu odbierającego i numer identyfikacji podatkowej albo numer, za pomocą którego podmiot odbierający jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej
2. dane nadawcy towarów;
3. dane adresowe miejsca dostarczenia towaru;
4. dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu, w szczególności rodzaj towaru, pozycja CN lub podkategoria PKWiU, ilość, masa brutto lub objętość towaru.

Szczegółowy zakres danych, które należy umieścić w zgłoszeniu podano w ustawie o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów.

Po zakończeniu przewozu podmiot odbierający ma obowiązek uzupełnić zgłoszenie o informację o odbiorze towaru, nie później niż w następnym dniu roboczym po dniu dostarczenia towaru.

### 2.3. Obowiązki przewoźnika

Obowiązki nałożone na przewoźnika są ściśle powiązane z obowiązkami wysyłającego oraz odbierającego. Realizacja krajowego przewozu nakłada na podmiot wysyłający obowiązek przesłania zgłoszenia do rejestru jeszcze przed rozpoczęciem przewozu towaru, a wygenerowany numer referencyjny wysyłający musi przekazać przewoźnikowi. W dalszej kolejności, gdy przewoźnik otrzyma numer referencyjny, przed rozpoczęciem przewozu towaru zobowiązany jest uzupełnić zgłoszenie w rejestrze o dane przewoźnika, w tym również dane rejestracyjne środka transportu. Poza wymienionymi informacjami przewoźnik powinien:

- wprowadzić datę faktycznego rozpoczęcia przewozu towaru,
- planowaną datę zakończenia przewozu towaru,
- numer zezwolenia, zaświadczenia lub licencji w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie drogowym, jeżeli są wymagane,
- dane adresowe miejsca dostarczenia towaru albo miejsce zakończenia przewozu,
- numer dokumentu przewozowego towarzyszącego przewożonemu towarowi.

Dopiero po uzupełnieniu zgłoszenia o wymagane informacje przewoźnik może rozpocząć przewóz.

Realizacja międzynarodowego przewozu towarów, którego trasa rozpoczyna się na terytorium jednego państwa członkowskiego UE albo państwa spoza UE, a kończy się na terytorium innego państwa, gdy trasa realizowanego przewozu przebiega przez teren Polski, np. z Niemiec do Łotwy, wszystkie obowiązki leżą po stronie przewoźnika. Przewoźnik obowiązany jest przesłać odpowiednio

uzupełnione zgłoszenia do rejestru, co bardzo istotne, przed rozpoczęciem przewozu na terenie Rzeczypospolitej Polskiej i uzyskać numer referencyjny dla tego zgłoszenia. Po uzyskaniu numeru referencyjnego przewoźnik ma obowiązek przekazać uzyskany numer podmiotowi odbierającemu, który znajduje się na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, w celu potwierdzenia odbioru.

Przewoźnik przyjmując do przewozu towar powinien upewnić się, czy towar podlega systemowi monitorowania drogowego przewozu towarów. Bardzo ważne jest, aby przewoźnik posiadał rozeznanie co do tego, które towary przyjęte do przewozu podlegają zgłoszeniu, z jednoczesnym uwzględnieniem wyłączeń. Jest to bardzo istotne z uwagi na fakt, że przyjmując do przewozu towar, przewoźnik nie otrzymuje jednocześnie od nadawcy numeru referencyjnego. Przyjęcie założeń, że towar nie podlega systemowi monitorowania może powodować nałożenie kary na przewoźnika. Przewoźnik jest obowiązany odmówić przyjęcia do przewozu towarów podlegających zgłoszeniu w przypadku nieotrzymania numeru referencyjnego, dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie albo dokumentu wskazującego na przesunięcie międzymagazynowe.

Po otrzymaniu numeru referencyjnego, przewoźnik obowiązany jest przekazać numer kierującemu przed rozpoczęciem przewozu towaru. Podobnie należy postąpić w przypadku otrzymania dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia tego dokumentu albo dokumentu wskazującego na przesunięcie międzymagazynowe.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami kierujący, w czasie rozpoczęcia przewozu towaru, ma obowiązek posiadać numer referencyjny, a w przypadku awarii systemu po stronie Krajowej Administracji Skarbowej dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia tego dokumentu albo dokument przesunięcia międzymagazynowego. W sytuacji gdy kierujący nie otrzyma numeru referencyjnego albo jednego z powyższych dokumentów, obowiązany jest odmówić rozpoczęcia przewozu towaru.

### 3. Kontrole i sankcje finansowe

Zgodnie z ustawą o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów wrażliwych, do przeprowadzania kontroli uprawnieni są funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, ale podczas wykonywania swoich ustawowych zadań do kontroli upoważnieni są również funkcjonariusze Policji, Straży Granicznej oraz inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego. Kontrola obejmuje m.in. weryfikację danych zawartych w dokumentach okazanych przez kierującego oraz dokonanie oględzin towaru, w tym pobranie próbki towaru. Podczas kontroli sprawdzeniu podlega przestrzeganie obowiązków przede wszystkim w zakresie:

- dokonywania, uzupełniania i aktualizacji zgłoszenia,
- zgodności danych zawartych w zgłoszeniu ze stanem faktycznym,
- posiadania numeru referencyjnego, dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie,
- przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu.

Odpowiedzialność za naruszenie przepisów ustawy ciąży głównie na odbiorcy, nadawcy ładunku oraz na przewoźniku, który realizuje dany transport i na kierującym środkiem transportu. Zakres odpowiedzialności poszczególnych podmiotów uczestniczących w procesie przewozu towaru zależy od tego z którego miejsca odbywa się wysyłka towaru oraz gdzie nastąpi odbiór towaru, czy będzie to Polska, czy terytorium państwa UE, czy też terytorium państwa trzeciego. Główne obowiązki dotyczą konieczności zgłoszenia przewozu towarów, które wiążą się z wysokim ryzykiem

oszustw podatkowych, a także uzupełniania i aktualizacji danych w zgłoszeniu. W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli nieprawidłowości, kara w wysokości 7,5 tys. zł. może być nałożona na kierowcę, a w wysokości 20 tys. zł. na przewoźnika. Natomiast wysokość kary nakładanej na nadawcę oraz odbiorcę towaru uzależniona jest od wartości przewożonego towaru. Przykładowo, w przypadku stwierdzenia, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości towarowi wskazanemu odpowiednio przez podmioty wysyłający lub odbierający, odpowiednio na wysyłającego lub odbierającego nakładana jest kara pieniężna w wysokości 46% różnicy wartości netto towaru zgłoszonego i towaru rzeczywiście przewożonego podlegającego obowiązkowi zgłoszenia, jednak nie mniej niż 20 tysięcy złotych. W przypadku nie wykonania obowiązku zgłoszenia do rejestru towaru wrażliwego, odpowiednio na wysyłającego lub odbierającego nakładana jest kara pieniężna nawet do 46 proc. wartości towaru podlegającego obowiązkowi zgłoszenia, ale nie mniej, niż 20 tys. W szczególnych przypadkach, jeżeli w trakcie kontroli przewozu towarów:

- ujawniono niedokonanie zgłoszenia,
- nie zostanie przedstawiony przez kierującego numer referencyjny dla realizowanego przewozu towaru, dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie,

kontrolujący funkcjonariusze mogą zatrzymać transport do czasu usunięcia nieprawidłowości. W przypadku zatrzymania transportu, za usunięcie, strzeżenie i przechowywanie środka transportu lub towaru pobierana jest opłata. Brak dokonania zgłoszenia przez przewoźnika może spowodować nałożenie kary pieniężnej w wysokości 20 tys. zł, natomiast rozpoczęcia przewozu towaru przez kierującego bez wymaganego numeru referencyjnego lub dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia tego dokumentu, może spowodować nałożenie kary na kierującego w wysokości od 5 tys. do 7,5 tys.

Aby ograniczyć możliwość ukrywania „fikcyjnych” tranzytów w przypadku zadeklarowania w zgłoszeniu przez przewoźnika, że dokonuje on tzw. tranzytu towarów przez terytorium kraju i następnie zmiany miejsca dostarczenia towaru (na terytorium kraju), w przypadku niedostarczenia zgłoszonego towaru do miejsca dostarczenia towaru albo miejsca zakończenia przewozu na terytorium kraju na przewoźnika nakładają się kary pieniężne w wysokości 100 000 zł, o ile nie ustalono podmiotu, który nabył lub posiada te towary, lub nie ustalono miejsca zakończenia przewozu na terytorium kraju.

Jeżeli w trakcie kontroli przewozu towaru zostanie stwierdzone, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości towarowi wskazanemu w zgłoszeniu albo przewóz towarów wiąże się ze zwiększonym ryzykiem, na środek transportu lub towar mogą zostać nałożone zamknięcia urzędowe. W takiej sytuacji istnieje możliwość wzywania przewoźnika do przedstawienia środka transportu do kontroli w określonym czasie i miejscu. Kontrola towaru może odbyć się w miejscu zatrzymania, jednak w odniesieniu do towarów wymagających szczególnych warunków przechowywania możliwe będzie skierowanie ich do miejsca zapewniającego odpowiednie warunki do ich wyładunku i kontroli (w przypadku produktów leczniczych będzie to np. hurtownia farmaceutyczna). Nie przedstawienie w określonym czasie środka transportu wraz z towarem zagrożone jest karą grzywny w wysokości 20 000 złotych.

Jeżeli podczas kontroli przewozu leków (gdy przewóz objęty jest systemem monitorowania), okaże się, 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. Zwrot środka transportu oraz towaru z wyznaczonego miejsca następuje po uiszczeniu opłat.

Za usunięcie, strzeżenie i przechowywanie środka transportu lub towaru w wyznaczonym miejscu pobierane są opłaty które odpowiada solidarnie przewoźnik i podmiot obowiązany do złożenia zgłoszenia. Ustalane są one postanowieniem dyrektora izby administracji skarbowej właściwego dla wyznaczonego miejsca, do którego został skierowany lub usunięty środek transportu wraz z towarem.

W przypadku, gdy w trakcie postępowania podatkowego, kontroli podatkowej albo kontroli celno-skarbowej zostanie ustalone, że w wyniku stwierdzonych naruszeń wynikających z ustawy 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). Wprowadzony zapis ogranicza możliwość nakładania kar pieniężnych związanych z ujawnieniem nieprawidłowości wyłącznie do takiej sytuacji, w której doszło do uszczuplenia należności Skarbu Państwa.

Według informacji opublikowanych przez Ministerstwo Finansów, w 2017 roku zgłoszono ponad 2,3 mln przewozów towarów wrażliwych, a od stycznia 2018 roku do 16 kwietnia 2018 roku liczba zgłoszeń przekroczyła 930 tysięcy.

W 2017 roku, od wejścia w życie ustawy, funkcjonariusze Krajowej Administracji Skarbowej przeprowadzili ponad 262 tys. kontroli i wszczęli 1018 postępowań w sprawie kar pieniężnych nakładanych na przedsiębiorców. Mandatami ukarano 262 kierowców. Natomiast od stycznia do połowy kwietnia 2018 roku przeprowadzono 139,5 tys. kontroli, wszczęto 562 postępowania i wystawiono 136 mandatów.

#### 4. Obowiązek geolokalizacji

Zgodnie z nowelizacją ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów (Dz.U. z 2018 r. poz. 1539) od 1 października 2018 roku każdy pojazd przewożący tzw. towar wrażliwy, musi być wyposażony w system lokalizacji, który w czasie rzeczywistym będzie przekazywać aktualne dane geolokalizacyjne środka transportu na serwery Krajowej Administracji Skarbowej. Trzy miesiące od wejścia w życie zapisów znowelizowanej ustawy, a więc do końca 2018 roku to czas nauki. Do końca roku przewoźnicy i ich kierowcy mają czas, aby nauczyć się, jak prawidłowo przesyłać dane. W tym okresie nie przewiduje się kar za brak geolokalizacji ani za błędy w przysyłaniu danych o lokalizacji przewozu towarów. Od 1 stycznia 2019 roku za niedopełnienie tego obowiązku przewiduje się sankcje w postaci kary pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

By spełnić wymóg ustawowy przewoźnik, w trakcie całej trasy przewozu towaru objętego zgłoszeniem, jest obowiązany zapewnić przekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu objętego tym zgłoszeniem. W tym celu ma obowiązek wyposażać środek transportu w urządzenie, którym może być: - lokalizator, czyli urządzenie (np. tablet, smartphone), na którym zostanie zainstalowane oprogramowanie udostępnione przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, służące do monitorowania trasy przewozu towaru lub - system używany przez przewoźnika gromadzący i przekazujący dane geolokalizacyjne środka transportu, tzw. zewnętrznego systemu lokalizacji (ZSL). Przekazywane dane geolokalizacyjne obejmują: 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 zewnętrznego systemu lokalizacji.

W trakcie przewozu towaru objętego zgłoszeniem przewoźnik ma obowiązki do spełnienia. Na całej trasie realizacji przewozu jest obowiązany zapewnić przekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu objętego tym zgłoszeniem. Dodatkowo, przewoźnik w zgłoszeniu przewozu towaru winien wpisać numer lokalizatora albo numer zewnętrznego systemu lokalizacji. Niedopełnienie tego obowiązku będzie sankcjonowane karą pieniężną w wysokości 10 000 zł.

W trakcie przewozu towaru objętego zgłoszeniem, w przypadku wyposażenia pojazdu w lokalizator kierujący ma obowiązek uruchomić lokalizator przed rozpoczęciem przewozu towaru lub z chwilą wjazdu pojazdu do Polski. Kierowca zobowiązany jest wyłączyć lokalizator po dostarczeniu towaru do miejsca docelowego albo wyjazdu z Polski. Gdy kierowca stwierdzi, że lokalizator lub zewnętrzny system lokalizacji jest niesprawny ponad jedną godzinę ma obowiązek niezwłocznie się zatrzymać na najbliższym parkingu lub innym miejscu umożliwiającym bezpieczne zatrzymanie. Niedopełnienie tego obowiązku grozi karą grzywny w wysokości od 5000 do 7500 złotych.

### Podsumowanie

By ustrzec się przed płaceniem kar należy przestrzegać obowiązujących przepisów w zakresie monitorowania drogowego przewozu towarów. Przede wszystkim należy dokonać zgłoszenia w systemie elektronicznym SENT, a system wygeneruje numer referencyjny, który winien zostać przekazany przewoźnikowi oraz odbiorcy dostawy. W czasie kontroli kierowca powinien posiadać numer zgłoszenia w kabinie pojazdu. Przewoźnik oraz odbiorca towaru zobowiązani są do wypełnienia w systemie informacji o transporcie już po wykonaniu zlecenia. Jednak przede wszystkim rodzaj, a także ilość przewożonego ładunku muszą zgadzać się ze zgłoszoną wcześniej deklaracją. W przypadku, gdy którykolwiek z podmiotów uczestniczących w procesie drogowego przewozu towarów wrażliwych zostanie zmieniony, zmian należy dokonać również w systemie.

### Bibliografia:

1. Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. z 2017 r. poz. 708, z 2018 r. poz. 138, 1000, 1039, 1539).

2. Przewoźnik, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, kwiecień/maj 2017 nr 2.
3. Strona internetowa ZMPD [https://zmpd.pl/aktualnosc.php?akt\\_id=1542](https://zmpd.pl/aktualnosc.php?akt_id=1542).
4. Gazeta Prawna 18.09.2018.

---

### The road transport monitoring system in Poland

The article discusses issues related to the implemented system of monitoring the road transport of sensitive goods. The Act of March 9, 2017, on the road freight transport monitoring system, came into force on April 18, 2017 and introduced procedures to fight dishonest entities involved in illicit trade in goods without paying taxes to the state budget.

The Act specifies the rules of the goods tracking system covered by this legal act, as well as liability for the breach of duties, at every stage of the supply chain of road freight transport, i.e. at the level of the sending and receiving entity, the carrier and the driver of the means of transport.

The goods covered by the obligatory declaration, both in the wording of the Act and in the justification to the draft act, are referred to as "sensitive goods". The registration tool used for monitoring the transport of the indicated goods is a register of notifications, which is kept in the ICT system by the head of the National Tax Administration. The transport of sensitive goods is subject to the obligation to report to this register.

---

**Keywords:** transport, management.

### Autorzy:

mgr **Małgorzata Walendzik** – Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Telematyki Transportu, Pracownia Wdrażania i Eksploatacji Systemów Informatycznych, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa, tel.: +48 22 43-85-186, faks: +48 22 43 85 383, [malgorzata.walendzik@its.waw.pl](mailto:malgorzata.walendzik@its.waw.pl)

dr inż. **Tomasz Kamiński** – Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Telematyki Transportu, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa, tel.: +48 22 43-85-381, faks: +48 22 43 85 383, e-mail: [tomasz.kaminski@its.waw.pl](mailto:tomasz.kaminski@its.waw.pl)