

Warszawa, 15.11.2016 r.

W ramach udziału w pracach zespołu doradczego Ministra Infrastruktury i Budownictwa, zamieszczamy poniżej swoje uwagi, komentarze do projektu *ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów i rozporządzenia w sprawie przewozu towarów, który nie podlega systemowi monitorowania*.

Uwagi do projektu ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów

1)

Ocena Skutków Regulacji Ustawy w zakresie punktu 3 i odpowiedź na pytanie:

„Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?”
nie obejmuje w swoim zakresie żadnych analogi, czy też podobieństw do projektu Ustawy i Rozporządzenia w obecnym brzmieniu.

Podano przykłady trzech państw:

- Węgry. W zakresie wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów wymagana jest rejestracja (podobnie jak ma to miejsce w Polsce jako NIP UE czy VAT UE).
- Portugalia. Obowiązek powiadomienia urzędu podatkowego i celnego o wszelkich realizowanych przewozach towarów wraz z dostarczeniem szczegółowej informacji o ich ładunku.
- Niemcy. Rejestracja przewozu dotyczy tranzytu kawy.

Polski projekt ustawy związany jest z ponoszeniem wysokich kosztów finansowych przez przedsiębiorców w zakresie:

- obowiązku zakupu oraz wyposażenia pojazdów w urządzenie składające się z systemu łączności ruchomej opartego na standardzie GSMGPRS i pozycjonowania satelitarnego.
- nakładu pracy w zakresie obowiązku przesłania do rejestru zgłoszeń (na 3 godz. przed przewozem) przez podmiot nadający, odbierający lub kierujący środkiem transportu, uzyskania numeru referencyjnego.
- przestojów związanych z wykonywaniem powyższych obowiązków.

2)

Wszystkie działania spowodują wzrost kosztów transportu, czyli zmniejszają konkurencyjność firm przewozowych na rynku, szczególnie międzynarodowym.

Deklarowanie wartości towaru w przypadku jego transportu pomiędzy magazynami, w których będzie składowany, będzie niewykonalna w sytuacji braku dostępu do dokumentów źródłowych.

3)

W zakresie przewozu towarów niebezpiecznych ze względu na Umowę ADR celowym byłoby monitorowanie przewozu towarów dużego/wysokiego ryzyka, które mogą być użyte, niezgodnie ze swoim przeznaczeniem, w zamachach terrorystycznych i spowodować w ten sposób poważne następstwa w postaci licznych ofiar, masowych zniszczeń. Projekt Ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów opracowany przez Ministerstwo Rozwoju i Finansów dotyczy przewozu towarów o określonej wartości finansowej, a nie tych, które stwarzają zagrożenie dla życia, zdrowia i ochrony środowiska celem poprawy bezpieczeństwa ich przewozu.

4)

Brak spójności nazewnictwa ze względu na Umowę ADR i Ustawę o przewozie towarów niebezpiecznych

- brak w projekcie ustawy definicji nadawcy, który przywołany jest w Art.2 pkt. 4 w treści definicji podmiotu wysyłającego a wymieniony w Artykule 5 punkt 2 (zgłoszenie)

- brak w projekcie ustawy definicji odbiorcy, który przywołany jest w Art.2 pkt. 3 w treści definicji podmiotu odbierającego a wymieniony w Artykule 5 punkt 2 (zgłoszenie)
- brak w projekcie ustawy definicji „przewozu” zgodnego z Umową ADR

Definicja „przewozu” zgodnie z ADR obejmuje również krótkotrwałe składowanie towarów niebezpiecznych, występujące między operacjami transportowymi, związane ze zmianą rodzaju lub środka transportu (przeładunek). Ma to zastosowanie pod warunkiem, że mogą być okazane na żądanie dokumenty przewozowe, w których wskazane jest miejsce wydania i miejsce odbioru, oraz pod warunkiem, że sztuki przesyłki i cysterny nie były otwierane w czasie takiego składowania, z wyjątkiem przypadków, gdy były kontrolowane przez właściwe władze.

Gdyby definicja „przewozu” była tożsama z definicją 1.2 Umowy ADR oznaczałoby to, że Ustawa nie ma zastosowania do m.in. przewozu towarów pomiędzy oddziałami dystrybucyjnymi firm logistycznych, czy też magazynami.

- brak jest definicji towaru (w ustawie określa się zasady monitorowania jego przewozu drogowego)
- brak jest definicji kierującego środkiem transportu.

5)

W zakresie postojów pojazdów przewożących towary niebezpieczne Art. 11 pkt 4 należałoby uzupełnić w zapis „najbliższym parkingu dostosowanym do postoju pojazdów przewożących towary niebezpieczne....”

6)

Brak w Ustawie i Rozporządzeniu unormowań prawnych dotyczących „sprzedaży obwoźnej”, tzn. kierowca otrzymuje informację o odbiorcy po wyjeździe z terminala załadunkowego, rozładunki prowadzi u 3 indywidualnych odbiorców. Czy powinien przesłać 3 zgłoszenia (każdy z odbiorców)?

Uwagi do projektu rozporządzenia w sprawie przewozu towarów, który nie podlega systemowi monitorowania.

1)

Brak w Rozporządzeniu informacji czy regulacjami są objęte przewozy towarów ze względu na rodzaj wykonywanych operacji transportowych (na potrzeby własne zgodnie z 1.1.3.1 c) Umowy ADR
Jeżeli również te przewozy są objęte tymi regulacjami to popatrzmy na wyłączenie. Paliwa pozycje od 19.20.21 do 19.20.29.

2)

Rozporządzenie § 1. Punkt 5 litera b)

„jeżeli masa brutto przesyłki przekracza 500 kg lub 500 litrów lub jej wartość przekracza 100 000 zł lub jeżeli jest przewożona środkiem transportu o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony”

Zapis „lub” oznacza, że w przypadku DMC powyżej 3,5 tony przewożąc 2 kanistry z benzyną przewóz podlega monitorowaniu.