



Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – DGSA
Biuro: os. Dolnośląskie 315/137; 97 400 Bełchatów; tel.: 603 232 256; fax: 44 789
04 84 www.s-dgsa.pl; KRS: 0000143009 REGON: 356648426 NIP: 6772213779
Konto: ING – Bank Śląski o. Bełchatów 26 1050 1937 1000 0023 0693 0161

Błonie 14.11.2016

Uwagi do projektu ustawy z dnia o systemie monitorowania przewozu drogowego towarów:

Zgodnie z Uzasadnieniem do projektu rozporządzenia:

"Towary wymienione w § 1 pkt 5 lit. a-b, których nie dotyczy zwolnienie z obowiązku monitorowania, **obejmują: paliwa silnikowe i ich pochodne, paliwa opałowe, oleje smarowe i preparaty smarowe, oleje roślinne**, które mogą być wykorzystane jako dodatki do paliw silnikowych, odmrażacze na bazie alkoholu etylowego, rozcieńczalniki i rozpuszczalniki.

- w takim razie co na tej liście robią

20.59.57	Gotowe spoiwa do form odlewniczych lub rdzeni; wyroby chemiczne
20.59.57.0	Gotowe spoiwa do form odlewniczych lub rdzeni; wyroby chemiczne

wylistowane poniżej

„W projektowanych przepisach § 1 pkt 5 i § 2 pkt 1 została określona grupa towarów podlegająca systemowi monitorowania, która obejmuje wyroby o wysokim ryzyku powstawania uszczupień podatkowych i wysokiej wartości transakcji. Wprowadzenie limitu ilościowego oraz kwotowego pozwoli na realizację zasady proporcjonalności przyjętego środka, ponieważ **w opinii prawodawcy nie ma uzasadnienia, aby stosunkowo niewielkie transakcje były obejmowane obowiązkiem monitorowania**. Ustalenie progów ilościowych i wartościowych determinujących objęcie określonych towarów systemem monitorowania jest zasadne przede wszystkim ze względu na szerokie zastosowanie tych wyrobów (m.in. w poligrafii, lakiernictwie, wulkanizacji, w przemyśle kosmetycznym, w produkcji środków chemii gospodarczej, w placówkach medycznych).

Jednocześnie: „Stosownie do regulacji w § 1 pkt 5 lit. a **systemowi monitorowania nie podlega również przewóz towarów objętych Polską Klasyfikacją Wyrobów i Usług, z wyjątkiem towarów objętych:** pozycjami od 10.41.21 do 10.41.60, pozycją 10.42.10, pozycją 10.62.14, pozycjami od 19.20.21 do 19.20.29, pozycją 20.14.22, pozycją 20.14.23, pozycją 20.14.33, pozycją 20.14.34, pozycją 20.14.73, pozycją 20.14.74 nieoznaczonych znakami akcyzy, pozycją 20.14.75, pozycją 20.30.22, pozycją 20.59.41, pozycją 20.59.42, pozycją 20.59.43 zawierających alkohol etylowy, pozycją **20.59.57**, pozycją 20.59.58, pozycją 38.12.25,

– 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. „

???? – czyli zupełnie odwrotnie niż deklarowano.

Zgodnie z oceną regulacji:

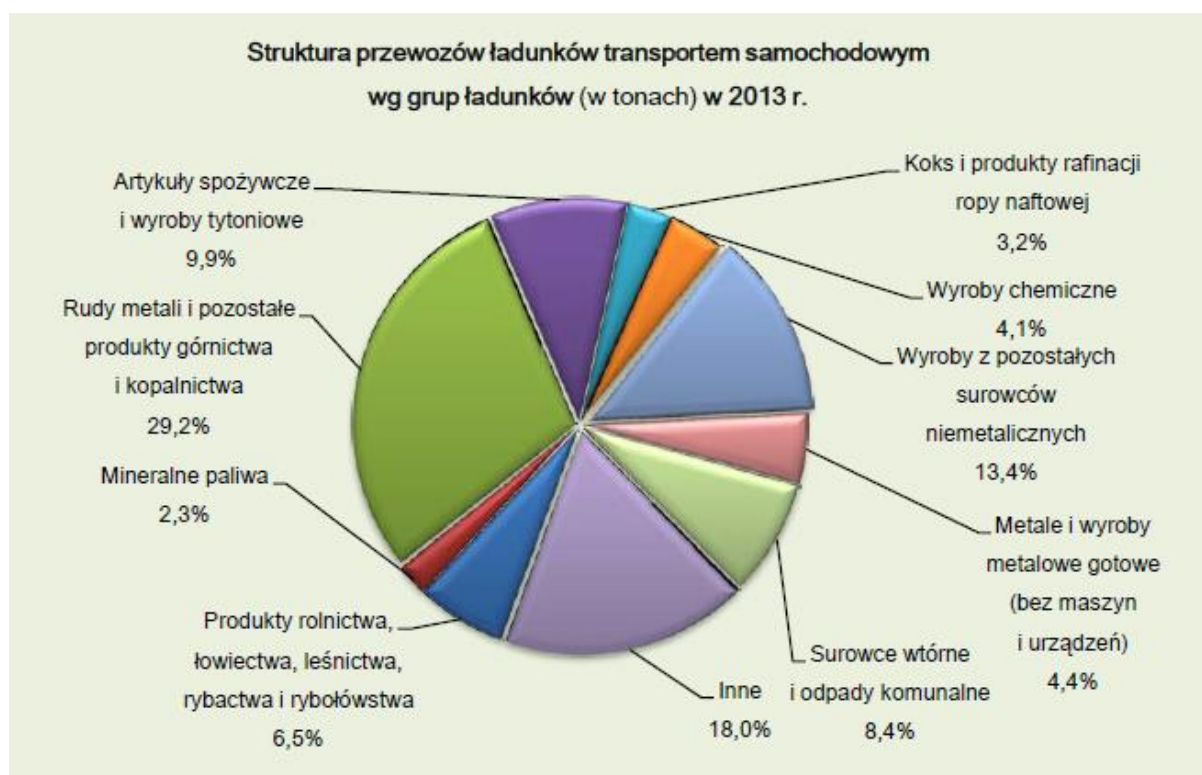
4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Krajowi przedsiębiorcy uprawnieni do przewozu rzeczy w UE, w tym: podmioty wysyłające oraz podmioty dokonujące tranzytu przez terytorium RP	Ok. 29 000 podmiotów	Raport Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników w Polsce za rok 2013	Obowiązki związane ze zgłoszeniem do rejestru i uzupełnianiem danych, zabezpieczenie możliwości lokalizacji przewozów; poszerzenie istniejących procedur wewnętrznych firm: lokalizacja, systemowa obsługa dokumentacji przewozów. Koszt pojedynczego urządzenia GPS z abonamentem miesięcznym 300-500 zł
Kierujący pojazdami zatrudnieni na terytorium RP przez podmioty powyżej 9 osób	153 000 osób	Estymacja na podstawie danych GUS za lata 2005-2013	Obowiązki związane z uzupełnianiem danych, zabezpieczenie możliwości lokalizacji przewozów.
Podmioty odbierające	9000 stacji paliw	Dane GUS za lata 2012-2013	Obowiązki związane z, potwierdzeniem odbioru; zgłoszenia przewozu, uzyskanie numeru referencyjny dla tego zgłoszenia i przekazanie tego numeru kierującemu środkiem transportu w przypadku przewozu towaru spoza terytorium RP; poszerzenie istniejących procedur wewnętrznych
	47 producentów wyrobów tytoniowych	Rejestr Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi	
	556 podmiotów prowadzących działalność w zakresie wytwarzania i przerobu alkoholu etylowego, w tym 28 producentów		

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe								
		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							Nie dotyczy
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	15,15	5,05	10,1				30,3
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							Nie dotyczy
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Wyrównane warunki prowadzenia działalności w zakresie przewozów drogowych, zahamowanie nieuczciwej konkurencji.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Wyrównane warunki prowadzenia działalności w zakresie przewozów drogowych, zahamowanie nieuczciwej konkurencji.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy						
Niemierzalne		Nie dotyczy						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								

Natomiast zgodnie z danymi GUS zamieszczonymi poniżej, regulacja dotyczy :

Liczba ciągników siodłowych w końcu 2013 r. wyniosła 296,2 tys. szt. i była większa o 9,0% niż przed rokiem. Udział ciągników siodłowych w wieku do 5 lat spadł z 28,3% w 2012 r. do 25,0% w 2013 r., natomiast udział pojazdów w wieku 16 lat i więcej wzrósł odpowiednio z 25,4% do 26,4%.

Wielkość przewozów ładunków transportem samochodowym wyrażona w tonokilometrach stanowiła 14,6% w ogólnych przewozach Unii Europejskiej^e, co lokowało Polskę w 2013 r. wśród 28 krajów Unii Europejskiej na drugiej pozycji, za Niemcami, a przed Hiszpanią i Francją. W przewozach międzynarodowych Polska miała 25-procentowy udział i znajdowała się na pierwszej pozycji przed Hiszpanią i Niemcami.



Zgodnie z powyższym regulacja dotyczy co najmniej 20% powyższej struktury, czyli 60 000 pojazdów po 500 zł inwestycji czyli ok. 30 mln wydatkowanych przez firmy przewozowe dla firm sprzedających wymagane urządzenia oraz dodatkowy koszt związany z zatrudnieniem dodatkowych pracowników do obsługi systemu.

W punkcie 7 oceny nie ma skutków, ale chyba tylko z powodu punktu 13:

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)
--

Zgodnie z sygnałami branży paliwowej:

Odnosnie projektu ustawy informujemy (w szczególności art. 5 i iż,:

1. Nie jesteśmy w stanie najpóźniej przed 3 h od rozpoczęcia przewozu zgłosić jego dokonania, otrzymać nr referencyjny i przekazać go kierowcy. Niejednokrotnie dostawy są planowane z 30 min – 1h wyprzedzeniem (dostawy interwencyjne) – otrzymujemy zlecenie i od razu wysyłamy pojazd pod załadunek;

2. Nie jesteśmy w stanie w skuteczny sposób wdrożyć systemu przekazywania uzyskanego numeru referencyjnego przewozu do kierowcy;
3. Codziennie wykonujemy dostaw do około 800 – 1000 miejsc dostaw – zgłaszanie byłoby więc czasochłonne i wymagało zaangażowania dodatkowych osób;
4. Niejednokrotnie w czasie trwania przewozu dokonywane są zmiany miejsc przeznaczenia ładunku (tzw. przekierowania – np. na skutek braku wolnej pojemności zbiorników do przyjęcia zaplanowanej wcześniej ilości paliwa). W takim przypadku musielibyśmy wstrzymać realizację procesu transportowego do czasu dokonania zgłoszenia (nowego) miejsca dostawy i otrzymania numeru referencyjnego;
5. Czasami dochodzi do awarii środków transportu i ich zamiany (przed lub w czasie trwania procesu przewozowego). W takim przypadku dokonanie zgłoszenia i oczekiwanie na nowy nr referencyjny znacząco przedłuży (wstrzyma) realizację procesów transportowych.
6. Przewidziane kary (20.000 zł dla kierowcy) za niezgłoszenie przewozu jest nieadekwatne do naruszenia. Z dużym prawdopodobieństwem – kierowcy będą odmawiać wykonywania przewozu kiedy nie otrzymają numeru referencyjnego przewozu lub „z jakichś powodów” numer zgłoszenia wyda się im „podejrzany” (kiedy np. uzyskają go bardzo szybko).

Reasumując – ustawa (a szczególnie pkt. 5 i 17) bardzo utrudnia działania przewoźnikom paliw płynnych (klasy 2 i 3 ADR) – wiele uregulowań wydłuży (uniemożliwi) wykonywanie dostaw w systemie „just in time” – jak działa wiele stacji paliw, zwiększą się koszty działalności związane z ciągłą administracją (zgłaszaniem) realizowanych przewozów i przekazywaniem kierowcom numerów referencyjnych przewozów.

Uwagi do samego projektu ustawy

1)

Art. 1 pkt 1 - nie istnieje określenie „zasady systemu”, proponuje się użycie określenia „zasady monitorowania”;

2)

W art. 2 pkt 5, w projektowanej definicji przewozu drogowego towarów nie jest określone czy w przypadku towarów niebezpiecznych obejmuje ona krótkotrwałe składowanie z dalszą dedykacją do przewozu, o czym mowa pod 1.2 ADR (jest to istotne, ponieważ jeżeli tak, to obowiązki z projektowanej ustawy zostaną również nałożone na centra dystrybucyjno-logistyczno-magazynowe);

3)

Art. 2 pkt 6 - system nie oznacza „zespołu czynności”;

4)

W art. 2 ustawy brak jest definicji towaru, a cała ustawa określa zasady monitorowania jego przewozu drogowego oraz brak jest definicji kierującego środkiem transportu. Wykładnia tego ostatniego określenia wskazuje na to, że nie jest nim tylko kierowca, bowiem wówczas należałoby użyć określenia „kierujący pojazdem” albo po prostu „kierowca” (zgodnie z ustawą o transporcie drogowym, ustawą - Prawo o ruchu drogowym i ustawą o kierujących pojazdami);

5)

Wykaz towarów objętych systemem monitorowania przewozu drogowego powinien być określony w przepisach ustawy (tak jak w ostatniej nowelizacji ustawy – Prawo energetyczne);

6)

Zgodnie z zasadami działania administracji rządowej, opartymi o ustawowy podział na działy administracji, sprawy dotyczące przewozu drogowego, na poziomie rozporządzenia, powinny być regulowane z udziałem ministra właściwego do spraw transportu, działającego z innymi ministrami przynajmniej w trybie „w porozumieniu”;

7)

Przepisy ustawy dotyczą nie tylko przewozów drogowych, ale całego przemysłu chemicznego oraz branży TSL;

8)

Decyzja uproszczona, nie jest objęta przepisami ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego ani ustawy ordynacja podatkowa i powinna zawierać przynajmniej niezbędne elementy każdej decyzji administracyjnej, a zatem również uzasadnienie prawne;

9)

Z przepisów ustawy nie wynika czy stacje benzynowe oraz terminale przeładunkowe będą podlegały obowiązkowi, o których mowa w ustawie, w tym czy będą obowiązane do dokonywania zgłoszeń w trybie przepisów ustawy;

Uwagi do projektu rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów Publicznych z dnia w sprawie przewozu towarów, który nie podlega systemowi monitorowania:

1)

Rozporządzenie powinno być wydane z udziałem ministra właściwego do spraw transportu, ponieważ dotyczy przedmiotowo zakresu spraw objętych działem administracji „transport”;

2)

Zakres wyłączeń objętych § 1 pkt 5 lit. a i b jest całkowicie niezrozumiały i wydaje się niezgodny z *ratio legis* przepisów rozporządzenia, ponieważ z obecnego brzmienia

niniejszego przepisu wynika, że wyłączeniom podlegają wszystkie towary z PKWiU oraz z NS, jeżeli masa brutto przesyłki przekracza 500 kg, 500 litrów lub 100 000 zł lub jeżeli są przewożone pojazdami powyżej 3,5 t (prawdopodobnie natomiast celem regulacji było odniesienie tych ilości tylko do wyjątków wskazanych w omawianym przepisie).

Ponadto kto i na jakiej podstawie ma weryfikować poprawność nowych zapisów:

- „1) planowaną datę rozpoczęcia przewozu; - odbiorca polski ? od obcego nadawcy
- 2) dane podmiotu wysyłającego; **przewoźnik** ?
- 3) dane odbiorcy towarów; **nadawca nie będący właścicielem?**
- 4) numer identyfikacji podatkowej podmiotu wysyłającego; **kierowca?**
- 5) numer identyfikacji podatkowej odbiorcy towarów albo numer, za pomocą którego odbiorca towarów jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej; **kierowca? nadawca?**
- 6) dane adresowe miejsca załadunku towarów; **stacja benzynowa?**
- 7) dane adresowe miejsca dostarczenia towarów; **fabryka?, terminal?**
- 8) dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu, w szczególności rodzaj towarów, pozycję CN lub pozycję PKWiU, wartość netto towaru, ilość towaru, masę” brutto i masę netto towarów. **przewoźnik czy kierowca? co w przypadku dystrybucji gazu lub paliwa?**

W jaki sposób przewoźnik lub inny uczestnik przewozu powinien weryfikować dane dotyczące oraz innych podmiotów związanych z nimi operacji transportowych właściciele towarów mogą się zmieniać (własność towaru a dysponowanie towarem na czas operacji transportowych to dwa różne pojęcia). Dodatkowo nowy zapis naraża uczestników przewozu na poświadczanie nieprawdy, skąd bowiem przyjmując towar (np. benzynę) do przewozu można wiedzieć czy zostanie rozładowana na stacji benzynowej w zamówionej ilości? Co z danymi osobowymi w przypadku podwójnej załogi lub zamiany kierowców lub ciągników (tracking).

Co robić po przeładunku na terminalu, czy uczestnik ma wiedzieć czy odbiorca towaru lub miejsce dostawy pozostaje taki sam. Pozyskiwanie takich informacji wydłuża proces transportowy, tym bardziej, że często przewożony jest nie jeden a wiele różnych towarów.

Czy przewoźnik może odmówić przyjęcia do przewozu przesyłki towaru, jeżeli nowe zapisy nie będą zamieszczone; czy będzie to dotyczyło tylko pierwszego przewoźnika czy też wszystkich kolejnych przewoźników, dodatkowo w różnych gałęziach transportu lądowego;

Czy nowe zapisy wymagane będą również w odniesieniu do realizacji przewozu towarów niebezpiecznych pakowanych w dużej masie, ale na wyłączeniach LQ, E oraz 1.1.3.6 ADR/RID/ADN;

Nowy obowiązek narusza rażąco tajemnicę handlową przedsiębiorców, jako dobro przedsiębiorców chronione prawem cywilnym, handlowym oraz gospodarczym brak możliwości neutralizacji dokumentów, tak aby odbiorca nie znał źródła pochodzenia, a nadawca nie poznał bezpośredniego dostępu do odbiorcy; Konieczność podawania przez przewoźnika pozycji CN lub pozycję PKWiU, wartość netto towaru – przy przewozie tranzytem jest również sprzeczna z tajemnicą handlową i CMR.

Sprzeciw budzi „Wyłączenie danych spod ustawy o ochronie danych osobowych”, tym bardziej że mają być publikowane w biuletynie.

Konieczność przerwania przewozu w przypadku uszkodzenia lokalizatora – kto pokryje koszty opóźnienia w dostawie ?

Sprzeciw budzi konieczność wydłużenia procedur przyjęcia ładunku, co w przypadku przewoźnika może skutkować tym, że ładunki będą zabierane przez zagraniczną konkurencję, która nie będzie podlegała ustawie.

Przewoźnicy zostaną całkowicie uzależnieni od dobrej woli i wiedzy kierowców, którzy będą musieli uzupełniać powyższe dane bez możliwości weryfikacji – kto im udzieli tych informacji.

Ustawa Prawo energetyczne dotyczy paliw stałych i ciekłych, dlaczego więc dodatkowe obowiązki zostały nałożone na przewozy lądowe wielu innych towarów;

Czy wprowadzana zmiana zostanie zgłoszona jako odstępstwo krajowe od przepisów ADR/RID/ADN (ponieważ dotyczy znacznej ich części) i czy zostanie wpisana do dyrektywy 2008/68/WE oraz czy Komisja Europejska została powiadomiona o takiej zmianie, celem zapoznania się z jej skutkami również w odniesieniu do zagranicznych uczestników przewozu lądowego towarów niebezpiecznych; jeżeli nie to dlaczego.

Vice prezes Zarządu SDGSA

Rafał Buchcar