

UZASADNIENIE

1. CEL WYDANIA PROJEKTOWANEJ USTAWY

Projektowana ustawa zmieniająca ustawę o systemie monitorowania przewozu drogowego towarów ma celu zapewnienie bardziej skutecznego funkcjonowania i lepszego monitorowania (kontroli) przewozu towarów wskazanych w ustawie. Aby ten cel osiągnąć wskazane jest, by przewóz niektórych towarów był nie tylko rejestrowany, ale również nadzorowany elektronicznie za pomocą systemów satelitarnych. Doświadczenia ze stosowania przez służby podległe resortowi finansów elektronicznych systemów nadzoru przemieszczania, np. NCTS, EMCS, wskazują na zasadność przyjęcia rozwiązania w pełni z informatyzowanego.

W ocenie projektodawcy dane z rejestru dodatkowo powinny być uzupełniane przez wskazania geolokalizacyjne, tak by kontrola przewozu była efektywna. Dopiero porównanie danych zawartych w rejestrze z danymi uzyskiwanymi z geolokalizatora pozwoli na stworzenie kompletnego obrazu przewozu towarów. Obecnie wyspecjalizowane grupy przestępcze działające na rynkach towarów wrażliwych nie płacą należnych podatków oraz dokonują wyłudzeń nienależnych podatków, wykorzystując do tego, m.in. sfałszowane dokumenty (faktury). Istnieje więc konieczność powiązania przepływu dokumentów, przepływu płatności oraz faktycznego przepływu towaru. Tylko dane z geolokalizacji umożliwią dokonanie takiego powiązania przez kontrolującego. Dodatkowo należy podkreślić znaczenie danych pochodzących z geolokalizacji dla tworzenia map przewozu towarów, tak by eliminować przewozy dokonywane przez podmioty działające nielegalnie, wykorzystujące określone trasy, przejścia graniczne, czy magazyny podmiotów „firm słupów”. Dzięki danym z rejestru zasilanego w dane geolokalizacyjne możliwe będzie również dokonywanie analiz schematów nielegalnych działań podmiotów biorących udział w przewozie towarów.

Wprowadzany projektowaną ustawą obowiązek dostarczania danych geolokalizacyjnych nakłada na podmioty prowadzące działalność gospodarczą dodatkowe obowiązki. Jednakże w ocenie projektodawcy należy je ocenić, jako w pełni uzasadnione i proporcjonalne w stosunku do obszarów, które będą podlegały ochronie. Wybór przyjętego rozwiązania nie zwiększa bieżących kosztów funkcjonowania przewoźników. Większość firm transportowych posiada już środki transportu wyposażone w urządzenia dostarczające im wiele danych, w tym te będące przedmiotem projektowanej ustawy. Jak powyżej wskazano, przedmiotem monitorowania przewozu towarów są wyroby akcyzowe określane, jako „wrażliwe” i należące do grupy najwyższego ryzyka w kraju ze względu na naruszenia przepisów prawa podatkowego oraz negatywny wpływ na konkurencję.

W celu utrzymania prawidłowej równowagi między pożądanym minimalizowaniem obciążeń administracyjnych zarówno dla przedsiębiorców, jak i dla organów administracji, a zapewnieniem właściwego stosowania przepisów i zapobieganiem nadużyciom w obszarach wrażliwych, niezbędne jest przyjęcie rozwiązań dostarczających administracji kompletnych danych dla pełniejszego wykonywania jej obowiązków, jak i ograniczenia nadużyć prawa.

Ministerstwo Finansów i Krajowa Administracja Skarbowa podejmuje działania mające na celu zminimalizowanie nielegalnego, nieopodatkowanego obrotu towarami, który sprzyja rozrostowi szarej strefy i zmniejszeniu wpływu do budżetu Państwa podatków i innych danin.

Mając na uwadze, że nieewidencjonowany obrót towarami, w tym wyrobami akcyzowymi osłabia gospodarkę oraz wywiera negatywny wpływ na jej stabilność i bezpieczeństwo obywateli oraz, że obrót tego typu towarami przynosi wysokie zyski, które mogą być wykorzystywane do finansowania innej działalności, w tym działalności przestępczej, zasadnym jest przyjęcie zaprojektowanych rozwiązań ustawowych.

Zebrane dotychczas doświadczenia wskazują na potrzebę zastosowania skutecznej, właściwej i kompleksowej reakcji na szczeblu krajowym w zakresie dostarczania informacji o przewozie określonych grup towarów. Uzupełnienie danych z rejestru zgłoszeń przewozu o informacje geolokalizacyjne sprawi, że te pierwsze będzie można weryfikować na bieżąco (*on-line*) w prosty i efektywny sposób.

2. PROJEKTOWANE ROZWIĄZANIA

W zmienianej ustawie w art. 2 pkt 1a wprowadzono pojęcie „działalności gospodarczej” celem doprecyzowania definicji podmiotu wysyłającego i podmiotu odbierającego. Dodatkowo w art. 2 zawierającym definicje legalne określono znaczenia dwóch elementów komponentu geolokalizacji. Na kompletny system monitorowania drogowego składają się następujące elementy: lokalizator, zewnętrzny system lokalizacji i rejestr.

W celu jak najmniejszego obciążania przedsiębiorców kosztami wdrożenia projektowanych rozwiązań przyjęto dychotomiczny podział sposobu przesyłania danych geolokalizacyjnych do systemu drogowego przewozu towarów. Wybór jednego z rozwiązań będzie należał do podmiotu obowiązującego. Mając na uwadze, że gros firm transportowych posiada dedykowane dla własnych potrzeb zewnętrzne systemy lokalizacji oferowane przez różne podmioty specjalizujące się w dostawie tych wyspecjalizowanych usług w art. 2 zawarto definicję tych systemów, z których część wyselekcjonowanych danych będzie przesyłana do systemu monitorowania przewozu. Te zewnętrzne systemy lokalizacji będą źródłem danych geolokalizacyjnych przekazywanych do rejestru przez przewoźników. Przesyłanie tych danych z zewnętrznego systemu lokalizacji wymagało będzie zatwierdzenia systemu przez Szefa

Krajowej Administracji Skarbowej lub upoważniony przez niego podmiot, np. właściwy instytut naukowy lub organ Krajowej Administracji Skarbowej. W sytuacji, gdy środek transportu nie będzie wyposażony w zewnętrzny system lokalizacji przewoźnik będzie mógł przysyłać dane z lokalizatora. W świetle tej definicji lokalizator to urządzenie, np. smartfon, tablet, laptop, wykorzystujące technologie oparte na standardzie GSM/GPRS i pozycjonowania satelitarnego wraz z oprogramowaniem udostępnionym przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej do użytkowania w systemie monitorowania drogowego służące do monitorowania trasy przewozu towaru. Każdy lokalizator będzie posiadał indywidualny numer pozwalający go zidentyfikować w systemie i powiązać ze zgłoszeniami z rejestru (art. 2 pkt 2a). Urządzenia te ze względu na ich standardowe przeznaczenie będą musiały być umieszczone w środku transportu przewożącym towary.

Także urządzenia zasilające w dane geolokalizacyjne zewnętrzny system lokalizacji będą musiały posiadać indywidualny numer pozwalający go zidentyfikować w systemie i powiązać ze zgłoszeniami z rejestru (art. 2 pkt 4a).

Dane geolokalizacyjne przekazywane przez przewoźników zasilają będą rejestr. Tak więc, wszystkie dane dostarczane przez przewoźników dotyczące trasy przewozu towarów będą gromadzone w tym rejestrze i będą poddawane przetworzeniu. To z tego rejestru zasilane będą dane niezbędne do wskazania, np. aktualnego miejsca środka transportu w chwili kontroli.

W pkt 2 projektu w związku ze zgłaszanymi wątpliwościami interpretacyjnymi przedsiębiorców zmieniono brzmienie art. 3 ust. 2, w którym znajdowało się towary objęte systemem klasyfikowane według PKWiU. W dotychczasowym kształcie ustawy towar jest grupowany do jednej podkategorii PKWiU albo jednej pozycji CN. Szereg wątpliwości przedsiębiorców budzi, jak należy rozumieć ten przepis oraz kiedy stosować klasyfikację zgodną z PKWiU, a kiedy CN. Przychylając się do postulatów strony społecznej oraz wykorzystywania kodów CN w obrocie międzynarodowym i do wyrobów akcyzowych w przedłożonym projekcie zrezygnowano ze stosowania klasyfikacji PKWiU. W konsekwencji w pozostałych przepisach odnoszących się do PKWiU wprowadzono stosowne zmiany redakcyjne. Jednocześnie doprecyzowano, że w stosunku do towarów klasyfikowanych do kodów CN 2905,3820, 3825 systemowi monitorowania podlegają tylko i wyłącznie te towary które są wyrobami akcyzowymi. Z uwagi na fakt, iż do przedmiotowych kodów CN mogą być klasyfikowane zarówno wyroby akcyzowe jak i inne towary nie będące tymi wyrobami, doprecyzowanie poprzez wskazanie rodzaju towaru wpłynie na prawidłową interpretację przepisów ustawy w zakresie prawidłowej klasyfikacji towarów podlegających systemowi monitorowania.

W art. 3 ust. 2 pkt 2 wskazano, że przedmiotem monitorowania jest tylko i wyłącznie alkohol etylowy będący wyrobem akcyzowym – czyli towar o rzeczywistej objętościowej mocy alkoholu przekraczającej 1,2% objętości zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 43, z późn. zm).

Także mając na uwadze zgłaszane wątpliwości dotyczące sprzedaży wyrobów akcyzowych z pozycji CN 2710, m.in. paliw ciekłych w ilościach przekraczających 500 litrów na stacjach paliw, których przewóz nie podlega systemowi monitorowania drogowego, zasadnym jest ich usunięcie. Stąd proponuje się dodanie ust. 6a w brzmieniu: „Systemowi monitorowania drogowego nie podlega przewóz towarów objętych pozycją CN 2710 w ilościach przekraczających wskazane w ust. 2 pkt 1 będących przedmiotem dostawy na terytorium kraju oferowanych na stacjach paliw płynnych, o ile dostawie tej towarzyszy faktura”. Dodatkowo doprecyzowuje się dla celów dowodowych i kontroli, że brak obowiązku zgłoszenia ma miejsce, gdy sprzedaż potwierdzona została fakturą.

W celach porządkowych w art. 3 ust. 7 wykreślono wyrazy „lub podkategorii PKWiU” oraz rozszerzono katalog informacji o numer rejestracyjny środka transportu i datę wystawienia dokumentu MM.

W art. 3 ust. 10 ustawy rozszerzono krąg podmiotów niepodlegający systemowi monitorowania drogowego przewozu towarów. W dodawanym pkt 22 wskazano lotniczy zespół ratownictwa medycznego, dla którego przyjęto firmę Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, dalej zwaną „LPR”. Podmiot ten posiada statki powietrzne zasilane paliwem lotniczym dostarczonym do poszczególnych baz LPR własnymi środkami transportu. Biorąc pod uwagę cel regulacji, volumen obrotu specyficznym paliwem lotniczym oraz nieocenioną rolę, jaką wykonuje LPR niosąc pomoc medyczną zasadnym jest wyłączenie tego podmiotu spod przepisów ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów.

W projektowanym nowym brzmieniu art. 4 wprowadzono nowe środki techniczne służące do monitorowania przewozu towarów, tj. urządzenie mobile wraz z dedykowaną aplikacją, jak już wskazano, zwane lokalizatorem i zewnętrzny system lokalizacji. Po wprowadzeniu projektowanych przepisów system monitorowania drogowego przewozu towarów składać się będzie z dwóch podstawowych komponentów: teleinformatycznego rejestru, prowadzonego przez Szefa KAS oraz urządzenia GPS/GSM wyposażonego w moduł GPS, GALILEO lub GLONASS z oprzyrządowaniem i oprogramowaniem umożliwiającym bieżące nadzorowanie na mapach trasy przewozu towarów. Także w tym rejestrze gromadzone będą dane geolokalizacyjne.

W projektowanym ust. 7 zawarto delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw finansów publicznych do określenia w drodze rozporządzenia sposobu:

- 1) audytowania i zatwierdzania zewnętrznego systemu lokalizacji przez Szefa KAS lub upoważniony przez niego podmiot lub organ;
- 2) sposób i warunków technicznych przekazywania danych geolokalizacyjnych (struktury, częstotliwości, itp.) z zewnętrznego systemu lokalizacji;
- 3) warunki techniczne interfejsu przesyłania danych z zewnętrznego systemu lokalizacji.

Celem tego upoważnienia jest dookreślenie parametrów przekazywania danych i potwierdzenie, że używane urządzenia GPS funkcjonują prawidłowo

W pkt 4 zmieniono brzmienie art. 5, 6 i 7 określających zakres obowiązków podmiotów obowiązanych uczestniczących w przewozie towarów - podmiotu odbierającego, podmiotu wysyłającego oraz przewoźnika nałożony został na przewoźnika obowiązek uzupełnienia zgłoszenia przewozu towaru o indywidualny numer lokalizatora albo urządzenia GPS.

Projektowany pkt 7 dodaje nowy przepis art. 10a, w którym uregulowano obowiązki przewoźnika związane z zapewnieniem przekazywania do rejestru aktualnych (bieżących) danych geolokalizacyjnych środka transportu w trakcie całej trasy przewozu na terytorium kraju towarów objętych zgłoszeniami. W tym celu, co do zasady, przyjęto że środek transportu winien być wyposażony przez przewoźnika w lokalizator. Jednakże przewoźnik może skorzystać z własnych rozwiązań (własnych urządzeń GPS), o ile je posiada, co w dobie dostępności tej usługi jest zjawiskiem powszechnym.

Kolejny projektowany przepis art. 10b nakłada, w sytuacji, gdy środek transportu jest wyposażony w lokalizator, na kierującego obowiązek właściwego jego używania. Jak już wskazano, urządzenie zawierające system satelitarnego pozycjonowania i system łączności ruchomej GSM/GPRS/CDMA/LTE i posiadające dedykowaną aplikację to lokalizator. Aplikacja zmieniająca elektroniczne urządzenie mobilne w lokalizator, w rozumieniu ustawy, dostępna będzie na stronach internetowych Platformy Usług Elektronicznych Celno-Skarbowych. Po wgraniu aplikacji do urządzenia będzie ona nadawała indywidualny numer identyfikujący lokalizator w rejestrze. Taki lokalizator, podobnie jak urządzenie pokładowe viaBOX wykorzystywane obecnie w systemie viaTOLL zamontowane będzie w środku transportu. Obowiązkiem kierującego będzie uruchomienie (włączenie bez możliwości wyłączenia w trakcie realizacji przewozu) lokalizatora przed rozpoczęciem przewozu albo niezwłocznie po wjeździe na terytorium kraju. Na kierującego nałożono również obowiązek wyłączenia lokalizatora po dokonaniu przewozu towarów i dostarczeniu ich do miejsca przeznaczenia albo wyjazdu z terytorium kraju lub w momencie objęcia towarów na terytorium kraju procedurą celną inną niż dopuszczenie do obrotu albo powrotnym wywozem. W przypadku, gdy towary znajdujące się na jednym środku transportu mają być dostarczone do kilku miejsc przeznaczenia (jednego

lub kilku podmiotów odbierających) na terytorium kraju kierujący winien wyłączyć lokalizator dopiero z chwilą dostarczenia towarów do ostatniego miejsca przeznaczenia na terytorium kraju. Mając na uwadze istotną rolę danych geolokalizacyjnych w systemie monitorowania drogowego przewozu towarów kierujący, w przypadku stwierdzenia niesprawności lokalizatora, będzie obowiązany do niezwłocznego zatrzymania się na najbliższym parkingu lub zatoce postojowej. Przewóz towaru może być kontynuowany po:

- 1) przywróceniu sprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji, albo
- 2) przeładunku towaru na środek transportu wyposażony w sprawny zewnętrzny systemem lokalizacji albo wyposażeniu w lokalizator.

Jak już wspomniano, w przypadku niesprawności urządzeń służących do przekazywania danych geolokalizacyjnych kierujący ma obowiązek niezwłocznie zatrzymać się na najbliższym parkingu lub zatoce postojowej. Jednak w sytuacji przewozu towarów niebezpiecznych – kierujący ma obowiązek skierowania się na najbliższy parking lub inne miejsce zapewniające postój, z uwzględnieniem przepisów działu 8.4 i 8.5 umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR).

W projektowanych przepisach ogólnie przyjęto zasadę, że przewóz towarów może być kontynuowany po usunięciu wymianie lokalizatora albo przeładunku towarów na środek transportu wyposażony w sprawny lokalizator. To samo dotyczy sytuacji, w której wykorzystywany jest zewnętrzny system lokalizacji.

Dodany przepis art. 10d upoważnia ministra właściwego do spraw finansów publicznych do określenia, w drodze rozporządzenia, warunków technicznych lokalizatora. To w rozporządzeniu Ministra Rozwoju i Finansów będą dookreślone rodzaje systemów operacyjnych, które winny być zainstalowane na urządzeniach mobilnych by wgrana aplikacja prawidłowo funkcjonowała. Udostępniona aplikacja dostępna będzie dla najpowszechniejszych systemów operacyjnych.

Po art. 12 dodano art. 12a na podstawie którego możliwe będzie wezwanie przewoźnika ujawnionego w rejestrze do przedstawienia środka transportu wraz z towarem we wskazanym miejscu, w określonym czasie celem przeprowadzenia kontroli. Ten tryb czynności kontroli wykorzystywany będzie przez Służbę Celno-Skarbową, jeżeli w wyniku analizy danych stwierdzono, że przewóz towarów wskazany w zgłoszeniu wiąże się ze zwiększonym ryzykiem. Wezwanie do dostarczenia towaru do miejsca kontroli przewoźnik otrzyma za pośrednictwem Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych. Niedostarczenie środka transportu wraz z towarem do wskazanego miejsca w określonym czasie spowoduje, że na przewoźnika będzie nałożona kara pieniężna w wysokości 20 000 zł, o której mowa w art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy.

W dotychczasowym art. 14 dodano zdanie końcowe w brzmieniu „Przepis art. 11a stosuje się.”, co oznacza, że przewoźnik jest obowiązany zapewnić przekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu do rejestru w trakcie całej trasy przewozu na terytorium kraju towaru objętego zgłoszeniem z zewnętrznego systemu lokalizacji albo lokalizatora.

W związku z tym, że po wyposażeniu środka transportu w lokalizator albo zapewnieniu, że dane geolokalizacyjne będą przesyłane do rejestru z urządzeń własnych przewoźnika przedmiotem kontroli wykonywanej na drodze będzie także sprawdzenie prawdziwości danych geolokalizacyjnych, stąd w art. 13 dodano pkt 4 odnoszący się do tego elementu czynności kontroli.

Mając na uwadze, że w sytuacji ujawnienia braku dokonania zgłoszenia kontynuowanie przewozu wymaga zgłoszenia to w związku z wdrożeniem nowego narzędzia, czyli lokalizatora, do art. 14 dodano zdanie, które odwołuje się w tej sytuacji do obowiązku użycia lokalizatora.

W art. 15 zmieniono brzmienie ust. 3. W sytuacji wdrożenia komponentu geolokalizacyjnego podającego stale miejsce lokalizacji środka transportu zasadnym jest dokonanie zmiany tego przepisu w celu ułatwienia przewozu towarów. W proponowanym rozwiązaniu, w przypadku nałożenia zamknięć urzędowych przewoźnik jest obowiązany przedstawić środek transportu nie w oddziale celnym, ale w dacie zakończenia przewozu towaru, w miejscu dostarczenia towaru, np. na placu magazynowym podmiotu odbierającego albo odbiorcy, a w przypadku tzw. tranzytu w miejscu zakończenia przewozu na terytorium kraju w celu usunięcia tych zamknięć. W tym celu kierujący będzie powiadamiał telefonicznie Służbę Dyżurną właściwego dla usunięcia tych zamknięć urzędowych naczelnika urzędu celno-skarbowego. Stosowne dane kontaktowe wynikać będą z protokołu kontroli.

W art. 22 zmieniono brzmienie ust. 1 i dodano nowe ust. 2a i 2b. W pierwszym przepisie wskazano, że w sytuacji zaniechania po wezwaniu przewoźnika do dostarczenia środka transportu do określonego miejsca nastąpi nałożenie kary pieniężnej w wysokości 20 000 zł. Ta sama wysokość kary zostanie nałożona na przewoźnika, gdy kierujący nie dostarczy środka transportu z nałożonymi zamknięciami do miejsca dostarczenia towaru albo opuszczenia kraju w celu ich zdjęcia.

Mając na uwadze, że system monitorowania drogowego oparto na samodyscyplinie podmiotów gospodarczych i bez stosownych danych dostarczanych przez wszystkie główne podmioty tego systemu niemożliwe jest wykonywanie czynności monitorowania, stąd niezbędnym było wprowadzenie poprawki w ust. 2 art. 22 i zrównanie wysokości kar pieniężnych.

W nowym ust. 2a została określona wysokość sankcji za nieprzestrzeganie zasad przewozu towarów przez przewoźnika w zakresie przesyłania danych geolokalizacyjnych. W przypadku

stwierdzenia ww. naruszenia lub niedopełnienia obowiązku stałego przekazywania danych o trasie przewozu, manipulacji lub fałszowania danych geolokalizacyjnych, bądź modyfikacji, adaptacji, inżynierii wstecznej, dekompilacji lub dezasemblacji oprogramowania udostępnionego przez Szefa KAS do użytkowania w systemie monitorowania drogowego na przewoźnika nakładana będzie kara pieniężna w wysokości 10 000 zł. Oczywiście organ KAS obowiązany będzie do odstąpienia od nałożenia kary pieniężnej za niewykonanie obowiązku przekazywania danych geolokalizacyjnych, jeżeli jego niedopełnienie wynikało będzie z niedostępności rejestru. W ust. 3 art. 22 dodano odesłanie do przepisu wprowadzającego możliwość nałożenia kary pieniężnej na przewoźnika. Ta sama przesłanka leżała u podstaw nowelizacji art. 26 ust. 1. W art. 26 ust. 1 porządkująco wprowadzono przepis o tym iż kara pieniężna, niezależnie od podstawy prawnej jej nałożenia orzekana jest w drodze decyzji. W ust. 4 zmieniono delegację ustawową dla Rady Ministrów do wydania rozporządzenia z obligatoryjnej na fakultatywną. Stosowny akt normatywny będzie mógł być wydany, gdy odpowiednie organy Unii Europejskiej wydadzą akty normatywne zawierające warunki dopuszczalności udzielania pomocy państwa.

W związku z wprowadzeniem nowych przepisów nakładających obowiązki, m.in. na przewoźników stosownych zmian odsyłających wymaga przepis art. 28 ust. 1.

W art. 30 wskazano, że o właściwości rzeczowej naczelnika urzędu celno-skarbowego jako właściwego do prowadzenia postępowań w zakresie kar pieniężnych decyduje siedziba organu który ujawnił nieprawidłowość. Jednocześnie wskazano, iż w sytuacji ujawnienia nieprawidłowości w trakcie prowadzonego postępowania podatkowego, kontroli podatkowej albo kontroli celno-skarbowej nie wymierza się kar pieniężnych w sytuacji gdy doszło do uszczupień w zakresie podatku akcyzowego i podatku od towarów i usług. Wprowadzona regulacja stanowi wyjście naprzeciw oczekiwaniom środowisk gospodarczych i ogranicza możliwość nakładania kar pieniężnych, o których mowa w art. 21 ust. 1 albo 2 ustawy, związanych z ujawnieniem nieprawidłowości tylko i wyłącznie do sytuacji, w której doszło do uszczupień wskazanych podatków. Ograniczenie możliwości nakładania przedmiotowych kar pieniężnych nie odnosi się do ujawnienia nieprawidłowości w trakcie tzw. kontroli drogowej.

Przepisy ustawy nakładają określone obowiązki na przewoźnika w zakresie dostarczania danych geolokalizacyjnych to przewoźnik będzie podlegał karze w wysokości 10 000 zł. Jeżeli jednak w trakcie kontroli przewozu towaru stwierdzono nieprawidłowe funkcjonowanie lokalizatora lub lokalizator nie został włączony lub wyłączony, zgodnie z przepisami projektowanej nowelizacji, na kierującego nakładana będzie kara pieniężną w wysokości od 5000 zł do 7500 zł. Rozgraniczenie tych sytuacji jest niezwykle istotne i jednoznacznie wskazuje na odpowiedzialność poszczególnych podmiotów. Dla sprawnego funkcjonowania systemu monitorowania

jak i stosowania narzędzi analizy ryzyka, brak informacji o przemieszczaniu środka transportu, a tym samym o uruchomieniu przewozu towarów nie pozwala na pełne monitorowanie przewozu towarów, jak również na typowanie do kontroli poprzez wskazanie czasu i miejsca kontroli.

W projektowanym art. 2 ustawy nowelizującej przewidziano dodanie w art. 18 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, z późn. zm.) ust. 2a-2i. Uwzględniając cel i narzędzia wykorzystywane w ustawie o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów pojawia się konieczność dostępu na szerszą skalę organów kontrolnych do danych zbieranych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), co pozwoli na uzupełnienie gromadzonych i przetwarzanych danych przy wykonywaniu analiz i kontroli wykonywania obowiązków nałożonych ustawą bez potrzeby obciążania podmiotów obowiązanych obowiązkami i kosztami.

GDDKiA jako zarządca dróg krajowych, jest właścicielem różnych systemów transportowych, które funkcjonują na drogach krajowych. Należą do nich elektroniczny system poboru opłat viaTOLL, któremu podlegają pojazdy ciężkie, system poboru opłat za przejazd autostradą, który dotyczy pojazdów lekkich oraz inteligentne systemy transportowe, takie jak będące w fazie rozbudowy Krajowy System Zarządzania Ruchem (KSZR) oraz system wag preselekcyjnych. GDDKiA prowadzi obecnie przygotowania do wdrożenia kompleksowych usług ITS na drogach krajowych w ramach KSZR. Główne cele realizacji KSZR to poprawa płynności ruchu, zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych i ich skutków oraz redukcja strat czasu. Przedmiotowe systemy działają w związku z realizacją przez GDDKiA obowiązków ustawowych, do których w szczególności należą pobór opłaty elektronicznej i opłaty za przejazd autostradą, zarządzanie ruchem na drogach krajowych, dokonywanie pomiarów ruchu i przeciwdziałanie niszczeniu dróg. Z technicznego punktu widzenia przedmiotowe systemy składają się z szeregu urządzeń, które umożliwiają przetwarzanie tych samych informacji wejściowych na dane wyjściowe w różnej formie i różnym zakresie, stosownie do potrzeb odbiorców końcowych. Systemy mogą raz zebrane dane wykorzystywać wielokrotnie na potrzeby GDDKiA oraz innych organów, głównie w celu monitorowania przewozu. Dane te to m.in. dane wizyjne (do monitorowania skrzyżowań dróg, w których często dochodzi do wypadków) i numery rejestracyjne pojazdów (do celów poboru opłat, analiz ruchowych).

Obecnie dane te są wykorzystywane przez Służbę Celno-Skarbową i inne organy państwa przekazywane na pisemny wniosek każdorazowo zawierający podstawę prawną żądania określonego rodzaju i zakresu danych. Co więcej, zakres danych, które może zostać przekazany podlega istotnemu ograniczeniu, ponieważ GDDKiA może przechowywać tylko te dane, które

są niezbędne dla realizacji przez nią celów ustawowych, przy czym dane te są przechowane wyłącznie przez okres, w którym jest to niezbędne dla realizacji tych celów.

Pełny i bieżący dostęp do danych gromadzonych przez GDDKiA, połączony z rozszerzeniem możliwości przechowywania przez niego danych pozwoli na znaczne rozszerzenie możliwości kontrolnych i analitycznych Służby Celno-Skarbowej i pełne wykorzystanie możliwości, jakie daje ustawa.

W związku z rosnącą liczbą wniosków o przekazanie danych, należy stworzyć rozwiązania prawne na szczeblu ustawowym umożliwiające gromadzenie i przetwarzanie przez GDDKiA danych pozyskiwanych w związku z funkcjonowaniem systemów poboru opłat oraz inteligentnych systemów transportowych, a także z informatyzowaniem wymiany informacji pomiędzy systemami transportowymi GDDKiA a właściwymi organami, służbami i instytucjami państwowymi. Zaproponowane zmiany ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych wpłyną także na poprawę efektywności działania innych organów aparatu administracji publicznej, a także na obniżenie kosztów funkcjonowania systemów informatycznych, obsługujących każdą z instytucji współpracujących.

W projektowanym przepisie do przepisu art. 18 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych dodano przepisy umożliwiające gromadzenie i przetwarzanie danych, w tym danych osobowych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad dotyczących pojazdów oraz użytkowników dróg publicznych pozyskane w związku z funkcjonowaniem inteligentnych systemów transportowych, systemu poboru opłaty elektronicznej oraz systemu opłat za przejazd autostradą, o którym mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, także bez wiedzy i zgody osoby, której dane te dotyczą. Zgromadzone i przetworzone dane będą mogły być udostępniane organom, służbom i instytucjom państwowym także w trybie *on-line*.

Projektowana zmiana ma na celu dopełnienie systemu monitorowania drogowego przewozu towarów i możliwości dodatkowej weryfikacji w zakresie przewozów drogowych.

Zgodnie z regulacją § 1 ust. 1 uchwały Nr 20 Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednolicenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych (M.P. poz. 205), termin wejścia ustawy w życie został wyznaczony na upływ 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy. Ponieważ w art. 22 ust. 2a przewidziano karę pieniężną w wysokości 10 000 zł za nieprzekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych zasadnym jest by przepis ten wszedł w życie w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów ustawy. W ten sposób wszyscy przewoźnicy i kierujący będą mogli się przygotować do przesyłania danych.

3. KONIECZNOŚĆ NOTYFIKACJI USTAWY.

Projekt ustawy zostanie notyfikowany zgodnie z dyrektywą 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, s. 1) oraz zgodnie z zasadami przewidzianymi w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 4 i § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt ustawy zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. W przypadku zgłoszenia zainteresowania pracami nad tym projektem w trybie przewidzianym w ustawie o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, dokonane zgłoszenie zostanie udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej, jako dokument dotyczący prac nad projektem.

Projekt ustawy został ujęty w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów (numer projektu UD184).