

Warszawa, dnia 12 grudnia 2016 r.

**Szanowny Pan
Wiesław Jasiński
Podsekretarz Stanu,
Generalny Inspektor Kontroli Skarbowej,
Generalny Inspektor Informacji Finansowej
Ministerstwo Finansów**

Dot.: projektu ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów

działając w imieniu Polskiej Izby Paliw Płynnych, niniejszym przedstawiam poniżej stanowisko niezależnych przedsiębiorców branży paliwowej odnośnie projektu ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz zwracam się z prośbą o uwzględnienie propozycji zmian w treści projektowanego aktu.

Kolejne regulacje prawne powinny być na tyle wyważone, aby ich ingerencja w pozostałych uczestników rynku prawidłowo wykonujących swoje zobowiązania publicznoprawne była jak najmniejsza. Przedstawiony projekt monitoringu drogowego przewozu towarów nie spełnia niestety tego warunku, a jego wprowadzenie może doprowadzić do znacznych utrudnień w funkcjonowaniu wielu przedsiębiorstw, a nawet branż. Szczególne zagrożenie obejmuje usługi transportu, który może nie być w stanie przystosować się do oczekiwań i stawianych wymagań.

Chcąc wyważyć planowany do osiągnięcia cel i środki, jakimi można go osiągnąć, racjonalne staje się rozważenie wyeliminowania części podmiotów spod obowiązku rejestrowania ich transportu. Dotyczyć to powinno w szczególności podmiotów, które spełniają najwyższe standardy współpracy z organami państwowymi, w tym także w zakresie podatkowym. Mając tę cechę na uwadze preferowanym rozwiązaniem byłoby stworzenie systemu tzw. certyfikowanych podatników, którzy ze względu na pozytywną historię finansową i podatkową dają najwyższą gwarancję prawidłowego wykonywania obowiązków publicznoprawnych.

Status certyfikowanego podatnika powinien być dostępny dla wszystkich przedsiębiorców, którzy złożąliby stosowny wniosek i przeszliby pozytywnie weryfikację przez właściwy

organ podatkowy np. naczelnika urzędu skarbowego. Uzyskanie takiego statusu pozwoliłoby ograniczyć ilość obowiązków u tych dostawców, którzy z założenia nie stwarzają zagrożenia nadużyć w obrocie produktami wrażliwymi. Ograniczyłoby to także ilość kontrolowanych podmiotów transportowych i realizowanych przez nich transportów. Możliwość złożenia wskazanego wniosku oraz przejścia dobrowolnej weryfikacji powinna przysługiwać każdemu przedsiębiorcy, który miałby zostać objęty projektowanym systemem monitoringu.

Innym możliwym rozwiązaniem byłoby wyłączenie spod obowiązków nakreślonych w projekcie ustawy transportów wewnątrzkrajowych, tj. takich, które nie uwzględniają w ramach zaplanowanej trasy przekroczenia granicy kraju. **Weryfikacja tranzytu, importu, eksportu, nabycia lub dostawy wewnątrzwspólnotowej pozwoliłaby skupić wszystkie siły i uwagę organów kontrolnych na tych czynnościach, z którymi związane jest największe ryzyko nadużyć.** Byłoby to działanie spójne z dotychczas wprowadzonymi regulacjami, mającymi na celu ograniczanie szarej strefy. Objęcie zaś kontrolą całego transportu stanowiłoby niepotrzebne rozdrobnienie starań organów, tworzy także obawę, iż skupią się one na drobnych omyłkach podmiotów, które nie generują jakichkolwiek strat dla Skarbu Państwa. Istotniejsze jest bowiem precyzyjne lokalizowanie działań niezgodnych z prawem i podejmowanie działań zaradczych.

W kontekście powyższych propozycji, pod rozważę należy wziąć także możliwość wyłączenia spod projektowanego systemu wewnętrznego transportu w ramach grup kapitałowych (np. fizyczne przesunięcia magazynowe w ramach jednego podmiotu lub grupy) czy dostawy produktów naftowych do franczyzobiorców. Dostawy produktów realizowane w ramach jednej grupy kapitałowej lub sieci franczyzowej nie stwarzają, zdaniem PIPP, większego zagrożenia dla wpływów budżetowych, stąd też objęcie tego transportu nadzorem należy uznać za zbędne. Oba rodzaje transportu mogłyby zostać wyłączone spod monitoringu wyłącznie w razie transportów wewnątrzkrajowych.

Co zastanawiające, projekt nie obejmuje nadzorem transportu realizowanego **w oparciu o środki transportu kolejowego czy wodnego.** Projekt ustawy powinien bowiem uwzględniać te kanały dostawy, jako że są one z powodzeniem wykorzystywane przez oszustów podatkowych. W porównaniu z transportem drogowym dostawy tego typu **charakteryzują się dużo większą skalą, ich pominięcie tworzy więc niepokojącą lukę w systemie kontroli,** która może doprowadzić do przeniesienia aktywności przestępczej z obecnego transportu drogowego na inne kanały dystrybucji, bez pozytywnego wpływu na rynek. Istnieje więc uzasadniona obawa, że planowany efekt ograniczenia szarej strefy nie zostanie osiągnięty.

Właściwym byłoby również zabezpieczenie przewozu produktów ropopochodnych w tranzycie. Produkty te jak: benzyny, oleje napędowe, oleje do celów grzewczych, oleje smarowe i inne powinny w tranzycie znaleźć się jednak w systemie, aby również ten kanał nie był w dalszym ciągu wykorzystywany do lokowania tychże produktów na polskim rynku.

Uczciwi przedsiębiorcy zrzeszeni w Izbie od kilku lat wskazują, że zmiany legislacyjne bez powiązania ich **z rzeczywistymi kontrolami** WNT, WDT importu, eksportu i tranzytu pozwala dalej bezkarnie funkcjonować nieuczciwym podmiotom. Rzeczywiste kontrole winny dotyczyć nie tylko podatku VAT, ale także podatku akcyzowego, opłaty paliwowej, realizacji NCW oraz zapasów obowiązkowych i skupiać się w obszarze przekroczeń granicy państwa polskiego w transporcie drogowym, kolejowym i morskim. Tak, jak wskazywaliśmy wcześniej szczególny nadzór powinien dotyczyć również składów podatkowych, punktów odbioru, nabyć poza procedurą.

W związku z powyższym proszę o uwzględnienie powyższych sugestii w toku dalszych prac legislacyjnych.

Halina Pupacz

(-)

Prezes Polskiej Izby Paliw Płynnych