



POLITECHNIKA
OPOLSKA

PRZEGLĄD NAUK STOSOWANYCH

pod redakcją
Katarzyny Mazur-Kajta

nr **18**

Wydział Ekonomii i Zarządzania
Opole, 2018

PRZEGLĄD NAUK STOSOWANYCH
NR 18

ISSN 2353-8899

Przegląd Nauk Stosowanych Nr 18

Redakcja: Katarzyna Mazur-Kajta

Wszystkie artykuły zostały ocenione przez dwóch niezależnych recenzentów

All contributions have been reviewed by two independent reviewers

Komitet Naukowy czasopisma:

dr hab. Mariusz Zieliński (przewodniczący)

dr inż. Małgorzata Adamska, dr hab. Maria Bernat, dr Ewa Golbik-Madej,
dr Anna Jasińska-Biliczak, dr hab. Izabela Jonek-Kowalska, dr inż. Brygida Klemens,
dr hab. Barbara Kryk, dr Małgorzata Król, dr hab. Aleksandra Kuzior,
prof. dr hab. Krzysztof Malik, dr hab. Mirosława Michalska-Suchanek, Roland Moraru,
PhD. Prof. (Rumunia), doc. PhDr. Michal Oláh PhD (Słowacja), Volodymyr O. Onyshchenko,
Ph.D. Prof. (Ukraina), dr hab. Kazimierz Rędziński, dr Alina Rydzewska, dr hab. Brygida Solga,
dr inż. Marzena Szewczuk-Stępnień, dr hab. Urszula Szuścik,
doc. PhDr. ThDr. Pavol Tománek, PhD (Słowacja), PhDr. Jiří Tuma, PhD (Republika Czeska),
dr hab. inż. Janusz Wielki

Komitet Redakcyjny:

dr hab. Mariusz Zieliński (przewodniczący)

dr inż. Małgorzata Adamska, dr hab. Maria Bernat, prof. dr hab. Krzysztof Malik,
dr hab. inż. Janusz Wielki, dr inż. Magdalena Ciesielska (sekretarz)

Recenzenci: Tadeusz Dyr, Sebastian Fikus, Robert Geisler, Tomasz Homa, Leszek Karczewski,
Dariusz Klejnowski-Różycki, Ewa Kulińska, Brygida Solga, Andrzej Szczepaniak, Wanda Musialik

Copyright by Politechnika Opolska 2018

Projekt okładki: Krzysztof Kasza

Opracowanie graficzne: Oficyna Wydawnicza Politechniki Opolskiej

Wydanie I, 2018 r.

ISSN 2353-8899

Spis treści

Katarzyna MAZUR-KAJTA SŁOWO WSTĘPNE	5
Leszek KARCZEWSKI, Kaja KARCZEWSKA INTRAPERSONAL COMMUNICATION AS A BASIS OF COMMUNICATION IN ORGANISATION	9
Katarzyna MAZUR-KAJTA, Paula LIPIŃSKA HARMONIJNA KOMUNIKACJA W OPINII MŁODEGO POKOLENIA CHIŃCZYKÓW	19
Marek TYLKOWSKI ZNACZENIE METAFORY W PRZEKŁADZIE POJĘĆ KONFUCJAŃSKICH DLA KOMUNIKACJI MIĘDZYKRAJOWEJ	36
Elżbieta KARAŚ, Agnieszka PIASECKA-GŁUSZAK BUDOWANIE RELACJI I SPOSOBY KOMUNIKOWANIA SIĘ KONSUMENTÓW W PRZESTRZENI INTERNETOWEJ	52
Anna BOHDAN FORMY JEDNOSTRONNEJ KOMUNIKACJI ELEKTRONICZNEJ URZĘDÓW GMIN Z MIESZKAŃCAMI NA PRZYKŁADZIE GMIN WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO	62
Piotr ZAMELSKI KOMUNIKACYJNE DZIAŁANIE PRAWA W SFERZE GOSPODARczo- SPOŁECZNEJ	77
Piotr Jan PLUSKOWSKI HISTORIA ZNAKU DROGOWEGO JAKO ŚRODKA KOMUNIKACJI GRAFICZNEJ W EUROPIE I AMERYCE PÓŁNOCNEJ	87
Monika SZYMURA SYSTEM MONITOROWANIA DROGOWEGO PRZEWOZU TOWARÓW	101

SŁOWO WSTĘPNE

Łacińskie słowo *commūnicātiō* oznaczało niegdyś *dzielenie się, dawanie, wspólną wymianę*, natomiast *commūnicātus* - *łączność*. W XVI w. termin *komunikacja* zaczął być łączony z *transmisją* i *przekazem*. Współcześnie literatura przedmiotu ukazuje mnogość znaczeń tego słowa sprawiając, że niemożliwym staje się jednoznaczne jego zdefiniowanie. Najbardziej typowe i mogące być określone jako „zwięzłe” definicje zawarte są w słownikach. Przykładowo *Słownik języka polskiego* PWN określa *komunikację* jako synonimy: *łączności* (przekazywania i odbierania informacji przez ludzi, przepływ informacji pomiędzy urządzeniami) i *transportu* (przemieszczenia się z jednego miejsca w drucie, ruchu środków lokomocji, jak i samych środków lokomocji). *Komunikacja* może więc być kojarzona nie tylko z transmisją danych; wymianą znaczeń, postaw, uczuć; interakcją pomiędzy komunikującymi się stronami, ale również z przemieszczaniem się, z przewozem ludzi i ładunków. Bez względu jednak na to, niezaprzeczalnym jest fakt istotności komunikacji w życiu człowieka, w tym również w sferze biznesowej.

Od nabytych umiejętności komunikacji, czyli efektywnego porozumiewania się, zależy nie tylko sposób prowadzenia dialogu wewnętrznego, umożliwiającego skuteczne definiowanie własnych potrzeb i podejmowanie racjonalnych ekonomicznie decyzji, ale również: pozytywne zaprezentowanie własnej osoby podczas rozmowy kwalifikacyjnej o pracę lub rekrutowanie, wyselekcjonowanie i zatrudnienie właściwej osoby na konkretne stanowisko; ukazanie efektywności własnej jako członka zespołu pracowniczego posiadającego dobre relacje z innymi uczestnikami życia gospodarczego (przełożonymi, podwładnymi, klientami, dostawcami, akcjonariuszami, itp.); ugruntowanie swojej pozycji pod awans; motywowanie współpracowników; dzielenie się informacjami na każdym poziomie struktury organizacyjnej firmy; przekazywanie swoich oczekiwań oraz wiedzy i doświadczenia; delegowanie obowiązków; efektywnie zareklamowanie produktu; kształcenie się i zdobywanie wiedzy o nowych środkach komunikacji stanowiących podstawę sukcesu w kolejnych przestrzeniach biznesowych.

Również zaspokajanie potrzeb transportowych ma istotne znaczenie w wielu dziedzinach gospodarki. W przestrzeni biznesowej wyróżnić można ich związek m.in. z: rozwojem usług turystycznych; dojazdem do i z pracy osób zatrudnionych; podróżami służbowymi; jak również z: przewozem i przeładunkiem towarów, zabezpieczeniem dróg i szerokim zakresem odpowiedzialności im towarzyszących. Od sprawnego systemu komunikacji zależy budowanie przewagi konkurencyjnej, ponieważ łączyć się ono może m.in. z postrzeganiem atrakcyjności danego miejsca - miasta, regionu, kraju; podjęciem decyzji dotyczącej sfinalizowania umowy, wielkości asortymentu, wysokości obrotów, itp.

Wydanie numer 18 (1) Przeglądu Nauk Stosowanych zostało w całości poświęcone zagadnieniom komunikacji. Zawiera ono 8 artykułów ukazujących

komunikację z perspektywy wielowymiarowej tzn. porozumiewania się, relacji, interakcji, a także przewozu drogowego. Zgłoszone teksty poruszają zagadnienia: komunikacji intrapersonalnej, harmonijnych relacji międzyludzkich z punktu widzenia komunikacji efektywnej, znaczenia metafory w porozumiewaniu się, budowania e-relacji, jednostronnej komunikacji elektronicznej, komunikacyjnego działania prawa, znaków drogowych jako środków komunikacji graficznej oraz ustawy z 2017 r. dotyczącej systemu monitorowania drogowego.

Pierwszy z artykułów, autorstwa **Leszka Karczewskiego i Kai Karczewskiej**, porusza zagadnienie wagi komunikacji intrapersonalnej i jej roli w komunikacji interpersonalnej wewnątrz organizacji. Tekst nawiązuje do wartości i umiejętności pracowników (głównie przełożonych) przyczyniających się do sprawnej i etycznej komunikacji z otoczeniem wewnętrznym i zewnętrznym przedsiębiorstwa. Autorzy stwierdzają m.in., iż właściwa komunikacja „samego z sobą” - autorefleksja są umiejętnościami, nad którymi warto pracować i którym powinna być poświęcona bardziej zintensyfikowana uwaga. Dotyczy to sfery nauki (występowanie dużej dysproporcji pomiędzy badaniami i opracowaniami poświęconymi komunikacji intrapersonalnej i interpersonalnej, na korzyść tej drugiej), jak i edukacji (nie uwzględnianie zagadnień dialogu wewnętrznego zarówno na poziomie średnim, wyższym, jak i podczas szkoleń specjalistycznych).

Wśród opublikowanych artykułów znajdują się dwa poruszające tematykę komunikacji w powiązaniu z kulturą chińską. Pierwszy z nich, autorstwa **Katarzyny Mazur-Kajta i Pauli Lipińskiej**, nawiązuje do postrzegania *harmonii* przez przedstawicieli młodego pokolenia Chińczyków urodzonych w latach 90. XX w. i nazywanego w Chińskiej Republice Ludowej pokoleniem *jiushi hou*, oraz jej istotności w komunikacji interpersonalnej. Tekst przybliży koncepcję *harmonii* z chińskiej perspektywy, charakterystykę młodego pokolenia mieszkańców ChRL, jak również przedstawia wyniki badań przeprowadzonych w grudniu 2017 r. przez autorki na University of International Business and Economics w Pekinie. W artykule zwrócono uwagę na znaczenie „bagażu kulturowego” w komunikacji pomiędzy przedstawicielami różnych kultur, zdefiniowano pojęcie *harmonii*, czynniki jej sprzyjające oraz stojące z nią w opozycji, jak również podkreślono fakt, iż jest ona elementem kluczowym w komunikacji z partnerami pochodzącymi z Państwa Środka.

Drugi z artykułów związanych z kulturą chińską, autorstwa **Marka Tylkowskiego**, skupia się na zagadnieniu znaczenia metafory w przekładzie dzieł konfucjańskich na języki zachodnie. Autor korzystając z przykładów używanych przez myślicieli zachodnich lub skierowanych do zachodnich czytelników wskazuje na rolę metafor w interpretacji, m.in. odbierania konfucjanizmu jako religii (stojącej w opozycji do nauk katolickich duchownych) lub filozofii („zgodnej” z rozumem i nie wykluczającej nauk głoszonych przez Kościół), łączenia chińskiego konfucjanizmu z ideą zachodniego humanizmu stosowaną przez interpretatorów chińskiej myśli współczesnej oraz wpływu powyższych na propagowanie idei, ich zrozumienie i rozwój komunikacji międzykulturowej.

Marek Tylkowski zauważa m.in., iż tekstów konfucjańskich nie należy analizować zbyt racjonalnie, gdyż stosowane w nich bardzo sugestywne metafory mają wpływ na zmianę znaczenia odbieranego przez czytelników. Jednocześnie podkreśla, że to dzięki metaforom teksty wywodzące się z innej kultury mają możliwość asymilacji w zachodnich realiach.

Kolejne z opracowań przygotowane przez **Elżbietę Karaś** i **Agnieszkę Piasecką-Głuszak** porusza zagadnienia komunikacji konsumentów w przestrzeni internetowej. Autorki wskazują m.in. na to, że Internet stwarza możliwości komunikacyjne i zbliża konsumentów w ramach grup społeczności wirtualnych, a komunikacja on-line jest traktowana jako uzupełnienie komunikacji face-to-face konsumentów-prosumentów. Artykuł podzielony został na trzy części poświęcone odpowiednio zagadnieniom: e-marketingu i społeczności internetowej, komunikacji i marketingowi e-relacji oraz kreowaniu e-relacji na przykładzie serwisu aukcyjnego Allegro.pl. Autorki zauważają m.in., że te same narzędzia i mechanizmy biznesu występują zarówno w świecie off-line jak i on-line, dlatego tworzenie partnerskich więzi również w ramach e-commerce jest niezwykle istotne z punktu widzenia zaspokojania potrzeb po obu stronach wirtualnej ludy.

Praca autorstwa **Anny Bohdan** przybliży z kolei formy jednostronnej komunikacji elektronicznej urzędów gmin z mieszkańcami na przykładzie gmin województwa opolskiego. Autorka skupia się na jednostronnej komunikacji urzędów gminy generowanej głównie w celach informacyjnych, a kierowanej do ogółu zainteresowanych poprzez Biuletyn Informacji Publicznej oraz strony www urzędów gmin. Anna Bohdan wskazuje na wagę stosowania nowoczesnych rozwiązań technologicznych i informatycznych na szczeblu samorządowym m.in. z uwagi na kreowanie wizerunku gminy w oczach jej mieszkańców, a przede wszystkim na szeroki dostęp do udostępnianych informacji.

Szósty artykuł w niniejszym numerze, przygotowany przez **Piotra Zamelskiego**, dotyczy komunikacyjnego działania prawa w sferze gospodarczo-społecznej. W artykule ukazano działanie prawa jako środka komunikacji społecznej oraz przedstawiono wybrane problemy prawne w sferze gospodarki – od strony nadmiernego urynkwienia dziedzin życia społecznego i partycypacji w nim przedsiębiorców. Autor podkreśla m.in., iż: normy prawne pełnią funkcję komunikatów; efekty prawa mogą różnić się od zamierzeń prawodawcy; komunikaty prawne bywają różnie interpretowane przez adresatów oraz, że warto podjąć działania by komunikaty prawne motywowały do partycypacji i współdziałania w celu osiągnięcia dobra wspólnego.

Artykuł autorstwa **Piotra Jana Pluskowskiego** rozpoczyna tematykę komunikacji łączącej porozumiewanie się w czasie transportu. W swoim tekście autor przybliży historię znaków komunikacji wizualnej oraz prezentuje znaki drogowe będące środkami przekazu treści takich jak: kierunek, odległość, nazwa, ostrzeżenie, nakaz, zakaz. W tekście przedstawiono historię polskich znaków drogowych, nawiązując również do znaków stosowanych na terenie całej Europy oraz w Stanach Zjednoczonych. Autor podkreślił, iż znaki nawiązujące do tej samej lub zbliżonej treści różnią się między sobą w różnych obszarach świata (m.in.

stosowanym kolorem, kształtem znaku i zamieszczonego na nim komunikatu, jak również jednostkami miary); w miarę rozwoju technologicznego materiały wykorzystywane w produkcji znaków drogowych są ulepszone; następuje nieustannie zwiększanie się ilości znaków drogowych i ich łączonego stosowania, co utrudnia kierującym szybką, prawidłową i/lub całościową identyfikację, i może skutkować kolizjami drogowymi.

Numer czasopisma kończy opracowanie **Moniki Szymury** analizujące obowiązki i wyzwania stojące przed osobami wysyłającymi, przewożącymi i odbierającymi towary wrażliwe, zgodnie z ustawą z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów. Celem wprowadzenia ustawy jest przeciwdziałanie aktywności nieuczciwych podmiotów (tj. nieodprowadzających podatków). W artykule opisano obowiązki zgłaszania, uzupełniania i aktualizacji danych w elektronicznym systemie zgłoszeń SET, przybliżono kategorię towarów monitorowanych, czynności kontrolne oraz ewentualne sankcje. Autorka wskazała również na wątpliwości interpretacyjne wybranych przepisów ustawy, dotyczących m.in. braku zapewnienia bezpieczeństwa prawnego podmiotom nie naruszającym prawa oraz nakładaniu obowiązków na podmioty nie będące stroną transakcji.

Katarzyna Mazur-Kajta

Monika SZYMURA

SYSTEM MONITOROWANIA DROGOWEGO PRZEWOZU TOWARÓW

Streszczenie: Artykuł porusza problematykę nowych obowiązków, które z chwilą wejścia w życie z dniem 18 kwietnia 2017 r. ustawy o systemie monitorowania drogowego przeszły na podmioty wysyłające, odbierające oraz przewożące określone typy towarów (tzw. towary wrażliwe). W artykule przedstawiono nowe wyzwania stojące przed przedsiębiorcami związane z koniecznością zgłaszania obrotu tymi towarami do prowadzonego przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej elektronicznego rejestru zgłoszeń – SENT. Celem artykułu jest analiza istniejących ograniczeń i wymagań stawianych wobec przedsiębiorców zajmujących się obrotem towarów wrażliwymi oraz wskazanie wątpliwości interpretacyjnych wynikających z niejasności niektórych przepisów ustawy.

Słowa kluczowe: przewóz towarów, towary wrażliwe, system monitorowania.

MONITORING SYSTEM FOR ROAD TRANSPORT OF GOODS

Abstract: This article deals with new duties imposed on entities that send, receive and transport certain types of goods (sensitive goods) by the Act of 9 March 2017 on the monitoring system for the road carriage of goods, that entered into force on 18 April 2017. It presents challenges faced by entrepreneurs deriving from the requirement to submit notification to the electronic register SENT kept by the Head of the National Tax Administration. The aim of the article is to analyze existing limitations and requirements for entrepreneurs dealing in the trade of sensitive goods and indication of interpretation doubts arising from the ambiguity of some of its provisions.

Key words: carriage of goods, sensitive goods, monitoring system.

1. WSTĘP

W kwietniu 2017 roku weszły w życie przepisy ustawy dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów.⁵⁹ Z założenia instytucja ta stanowić ma instrument do walki z wyłudzeniami podatkowymi i pomóc w uszczelnieniu systemu podatkowego w Polsce. W szczególności chodzi o minimalizację strat budżetu państwa wynikającą z nieprawidłowości w rozliczaniu podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego. Obowiązkiem monitorowania objęto przesyłki towarów, które generują wysokie ryzyko wyłudzeń podatkowych, takich jak min. paliwa silnikowe i ich pochodne, paliwa opałowe, oleje smarowe i preparaty smarowe, które mogą być wykorzystane jako dodatki do paliw silnikowych, wy-

⁵⁹ Przepisy art. 21-32, art. 34 i art. 35 pkt 2, regulujące nakładaniem kar administracyjnych oraz wymierzenie kary grzywny weszły w życie z dniem 1 maja 2017 r.

roby zawierające alkohol etylowy (odmrażacze na bazie alkoholu etylowego, rozcieńczalniki i rozpuszczalniki), alkohol etylowy całkowicie skażony oraz susz tytoniowy (tzw. towary „wrażliwe”) [art. 3 ust 1, Dz. U. 2017, poz. 708].

Przepisy ustawy wprowadziły szereg nowych obowiązków, które ciążą na wszystkich uczestnikach transportu tych towarów, bowiem odpowiedzialność za naruszenie obowiązków związanych z drogowym przewozem towarów ponosi zarówno podmiot wysyłający, odbierający, przewoźnik, jak i kierujący środkiem transportu (pracownik) [art. 1 ust. 2, Dz. U. 2017, poz. 708].

2. OBOWIĄZEK ZGŁASZANIA, UZUPEŁNIANIA I AKTUALIZACJI DANYCH W SYSTEMIE SENT

Zgodnie z treścią art. 4 ust. 1 ustawy, środkiem technicznym służącym monitorowaniu drogowego przewozu towarów jest rejestr zgłoszeń, zwany dalej SENT [Dz. U. 2017, poz. 708]. Rejestr ten prowadzony jest w formie elektronicznej przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej. Przesyłanie, uzupełnianie i aktualizacja zgłoszenia następują za pośrednictwem Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych [art. 9 ust. 1, Dz. U. 2017, poz. 708].

Obowiązek przesyłania, uzupełniania i aktualizacji zgłoszeń w SENT dotyczy tych przedsiębiorców, którzy spełniają ustawową definicję podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego lub przewoźnika. Zgodnie z rozumieniem ustawy mogą nimi być zarówno osoby fizyczne, jak osoby prawne lub jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej, prowadzące działalność gospodarczą, dokonujące dostawy towarów w rozumieniu ustawy VAT, lub też dokonujące wewnątrz wspólnotowego nabycia towarów, importu towarów lub nabycia towarów w rozumieniu ustawy VAT [art. 2 pkt 3 i 5-7, Dz. U. 2017, poz. 708].

Na mocy art. 9 ust 3 ustawy, dopuszczono możliwość przesłania, uzupełnienia i aktualizacji zgłoszenia przez przedstawiciela ustawowego lub pełnomocnika podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego albo przewoźnika [Dz. U. 2017, poz. 708]. W przypadku gdy zgłoszenia, uzupełnienia lub aktualizacji dokonuje osoba działająca w imieniu odpowiednio podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego albo przewoźnika, osoba ta, dokonując tych czynności, oświadcza, że działa w imieniu i na rzecz danego podmiotu [§6, D. U.2017, poz.787]. Upoważnienie do dokonania czynności związanych z przesyłaniem, uzupełnianiem i aktualizacją zgłoszeń może obejmować umocowanie do dokonywania wszystkich zgłoszeń, aktualizacji czy też potwierdzeń odbioru (pełnomocnictwo o charakterze ogólnym) lub dotyczyć dokonania zgłoszenia, aktualizacji lub potwierdzenia odbioru jednej konkretnej dostawy oznaczonej indywidualnym numerem referencyjnym (pełnomocnictwo o charakterze szczególnym).

Można wyróżnić trzy podstawowe kroki procesu zgłaszania przewozu towaru. W pierwszym etapie podmiot wysyłający ma obowiązek zgłoszenia zamiaru przewozu towaru wrażliwego. W tym celu wypełnia właściwy formularz, po którego wysłaniu wygenerowany zostaje numer SENT. Numer ten ważny jest przez kolejne 10 dni [art. 11 ust. 1, Dz. U. 2017, poz. 708]. Dodatkowo wydane zostają 3 klucze uwierzytelniające dla każdego z uczestników procesu – wysyłającego, przewoźnika

i odbierającego [§4 ust. 1, D. U.2017, poz.787]. „Klucz” oznacza elektroniczny kod zabezpieczający dostęp do zgłoszenia służący odpowiednio podmiotowi wysyłającemu, podmiotowi odbierającemu i przewoźnikowi umożliwiający dokonanie uzupełnienia zgłoszenia lub aktualizacji danych zawartych w zgłoszeniu [§ 2, D. U.2017, poz.787].

Część obowiązków o charakterze informacyjnym została przeniesiona na przewoźników. Przewoźnik uzupełnia zgłoszenie, dodając m.in. swoje dane, numer rejestracyjny pojazdu, datę rozpoczęcia przewozu i planowaną datę jego zakończenia, dane adresowe miejsca dostarczenia towaru i numer dokumentu przewozowego. Transport towaru może zostać rozpoczęty dopiero po uzyskaniu potwierdzenia dokonania takiego zgłoszenia [§ 8 ust. 2 pkt. 1, D. U.2017, poz.787]. Niewypełnienie tego obowiązku przez przewoźnika skutkuje nałożeniem kary pieniężnej. „Co istotne, ustawodawca nie różnicuje wysokości kary w zależności od rangi popełnionego uchybienia, lecz ustala je kwotowo” [Adamek- Baczyńska, Palczewska 2017:45-46]. W przypadku braku uzupełnienia danych w rejestrze kara wynosi 5 000 zł.

Wreszcie podmiot odbierający uzupełnia zgłoszenie o informację o odbiorze towaru, nie później niż w następnym dniu roboczym po dostarczeniu towaru [§ 8 ust. 2 pkt. 2, D. U.2017, poz.787]. Na podkreślenie zasługuje fakt, że podmiot odbierający ma obowiązek uzupełnić zgłoszenie o informację o odbiorze towaru, nie później niż w następnym dniu roboczym po dniu dostarczenia towaru. Wyjątkiem jest dostawa wewnątrzspółnotowa towarów i eksport, kiedy to wymóg ten nie dotyczy żadnego podmiotu zaangażowanego w transport.

Każda zmiana stanu faktycznego w zakresie danych objętych obowiązkiem zgłoszenia wymaga aktualizacji, np. data rozpoczęcia przewozu, adres dostawy itp. Odpowiednio podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnik może dokonać aktualizacji zgłoszenia, poprzez przesłanie dokumentu zastępującego zgłoszenie, który zawiera numer referencyjny zgłoszenia i inne dane wskazane przez niego w zgłoszeniu. Aktualizacja danych nie dotyczy natomiast towaru będącego przedmiotem przewozu.

Podobnie w sytuacji nie rozpoczęcia przewozu towaru. Znowu podmiot wysyłający, odbierający albo przewoźnik powinien dokonać aktualizacji zgłoszenia i podać informację o rezygnacji z przewozu towaru [art. 8, Dz. U. 2017, poz. 708].

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.

Na kierującym środkiem transportu jako uczestniku przewozu również spoczywają pewne obowiązki. Numer referencyjny, (a w przypadku awarii systemu Krajowej Administracji Skarbowej: dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia tego dokumentu albo dokument wskazujący na przesunięcie międzymagazynowe), którym dysponuje przewoźnik powinien zostać przekazany przez niego kierującemu jeszcze przed rozpoczęciem przewozu towaru. Kierujący, w momencie rozpoczęcia przewozu towaru, jest obowiązany posiadać taki dokument, a w przypadku jego braku obowiązany jest odmówić rozpoczęcia przewozu towaru.

3. TOWARY MONITOROWANE

Systemem monitorowania drogowego przewozu objęto tzw. towarów wrażliwych. Katalog towarów wrażliwych zawierają przepisy ustawy, a są to m.in. paliwa silnikowe i ich pochodne, paliwa opałowe, oleje smarowe 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. W większości chodzi o towary akcyzowe.

W świetle regulacji ustawodawcy, katalog towarów wrażliwych ma charakter otwarty. Można za nie uznać także inne, niewymienione w ustawie towary. Chodzi o takie towary w stosunku, do których zachodzi uzasadnione prawdopodobieństwo wystąpienia naruszeń przepisów prawa podatkowego w zakresie podatku od towarów i usług lub podatku akcyzowego, mogących powodować, że względu na skalę lub częstotliwość obrotu tymi towarami, znaczne uszczuplenia tych podatków [art. 3 ust. 1 pkt. 4, Dz. U. 2017, poz. 708]. Należy zatem wnioskować, że istnieje możliwość rozszerzenia katalogu produktów objętych systemem monitorowania drogowego, co z kolei skutkuje koniecznością stałego kontrolowania zmian w tym zakresie przez podmioty, na których spoczywa obowiązek zgłoszeniowy [Żurawiecka: 2017]. Przykładowo na mocy rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 13 czerwca 2017 r. w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego przewozu towarów, od września 2017 r. przepisami ustawy objęto przewóz m.in. olejów roślinnych oraz oliwy z oliwek [D. U. 2017, poz. 1178].

Ustawa o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów wprowadza szereg wyjątków od obowiązku rejestracji przewozów w rejestrze drogowym. Wynikają one w szczególności z charakteru produktów, wielkości ich opakowań, czy też podmiotu, na rzecz którego takie przemieszczenie jest dokonywane [Żurawiecka 2017].

Zgodnie z art. 3 ust 2 i 5 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, monitorowaniu nie podlegają przesyłki towarów wrażliwych poniżej 500 kg wagi lub 500 litrów objętości, a także przesyłki wybranych materiałów w niewielkich opakowaniach jednostkowych, nawet jeżeli łączna masa lub objętość przesyłki przekroczy wyżej wskazane limity [Dz. U. 2017, poz. 708]. W odniesieniu do suszu tytoniowego nie wprowadzono żadnych ograniczeń i obowiązkiem zgłoszeniowym objęty jest przewóz każdej nieoznaczonej akcyzowo ilości takiej substancji.

Rejestracji nie podlega przewóz towarów niezwiązany z wykonaniem czynności podlegających opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług, jeżeli przewożonym towarom towarzyszy dokument potwierdzający przesunięcie międzymagazynowe wystawiony przez nadawcę towarów [art. 3 ust. 7, Dz. U. 2017, poz. 708].

Obowiązkiem zgłoszenia nie objęto również przewóz towarów dokonywany środkami transportu, z których korzystają niektóre podmioty m.in.: Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej, siły zbrojne państwa będącego stroną Traktatu Północnoatlantyckiego, siły zbrojne uczestniczące w Partnerstwie dla Pokoju, Policję, Służbę

Więzienną, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Straż Graniczną, Służbę Wywiadu Wojskowego, czy instytucje europejskie [art. 3 ust. 10, Dz. U. 2017, poz. 708].

Samo stwierdzenie, że dany produkt należy do kategorii towarów wrażliwych nie jest jeszcze wystarczające, dla określenia czy konieczna jest rejestracja przewozu. Koniecznym jest nadto, by spełniał on ustawowe cechy przesyłki. Przez przesyłkę rozumieć należy określoną ilość towarów tego samego rodzaju przewożonych od jednego nadawcy towaru do jednego odbiorcy towaru, do jednego miejsca dostarczenia towaru, jednym środkiem transportu [art. 3 ust. 3, Dz. U. 2017, poz. 708]. Przewóz towaru jest przesyłką, jeśli transportem objęto towary podlegające jednej pozycji CN lub PKWiU wskazanej w ustawie. Co więcej powinny być to tylko towary przewożone od jednego nadawcy do jednego odbiorcy, do jednego miejsca dostarczenia, a także jednym środkiem transportu [Wiński, Fedorowicz, Jopek, Orłowski 2017: 16].

Sposób zakreślenia zakresu przedmiotowego ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów budzić może wiele wątpliwości w praktyce gospodarczej. Po pierwsze problemowym jest zbyt szeroko rozbudowany katalog kryteriów niezbędnych do ustalenia, czy przewóz danego towaru podlega obowiązkowi zgłoszenia w systemie SENT oraz wprowadzenie licznych wyjątków od zasady zgłoszenia przewozu towarów. Wobec tych niejasności możliwym jest sytuacja, w której dla uniknięcia sankcji przewidzianych za naruszenie obowiązku zgłoszeniowego firmy transportowe będą dokonywać zgłoszeń towarów niepodlegających systemowi SENT co spowodować może utrudnienia kontrolne.

Problematiczna jest również definicja legalna pojęcia „przesyłki”, ponieważ łączne spełnienie wszystkich przesłanek pozwalających przyjąć, że dany transport towaru to przesyłka jest utrudniony. Często praktyką jest wykorzystywanie jednego środka transportu dla przewozu towaru do dużej liczby odbiorców, lub jego zmiany w trakcie dowozu. przewozu towaru do zmiany środka transportu. Przepisy ustawy tych sytuacji nie regulują, zatem wątpliwości interpretacyjne w tym przedmiocie muszą zostać rozwiązane w przyszłości przez judykaturę [Adamek- Baczyńska, Palczewska 2017: 45-46].

4. KONTROLA I SANKCJE

W myśl art. 13 ust. 1 ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, kontrola przewozu towarów polega na sprawdzeniu przestrzegania obowiązków w zakresie odpowiednio: - 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 albo dokumentu potwierdzającego przesunicie międzymagazynowe [Dz. U. 2017, poz. 708].

Kontrola ta ma stosunkowo szeroki zakres i obejmuje zarówno weryfikację danych zawartych w dokumentach okazanych przez kierującego, jak i przeprowadzenie oględzin towaru.

Podmiotem uprawnionym do przeprowadzenia kontroli Kontrolę przewozu towarów są funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariusze Policji, funkcjonariusze Straży Granicznej, inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego [art.13 ust. 3-4, Dz. U. 2017, poz. 708].

Wśród wachlarza sankcji przewidzianych za naruszenie obowiązków wynikających z ustawy na szczególną uwagę zasługują przewidziane w niej kary pieniężne. Są one nakładane w drodze decyzji administracyjnej przez naczelnika urzędu celno-skarbowego właściwego dla miejsca kontroli przewozu towarów.

Kary mogą zostać zastosowane wobec przedsiębiorców zobowiązanych tj. podmiotu wysyłającego, odbierającego lub przewoźnika. Sankcjom tym co do zasady nie podlegają pracownicy tych podmiotów, za wyjątkiem kierowcy środka transportu, o czym mowa poniżej.

Za niedokonanie zgłoszenia przewozu towarów przez podmiot wysyłający albo podmiot odbierający, podmiotowi temu będzie grozić kara pieniężna w wysokości 46 proc. wartości netto przewożonego towaru podlegającego obowiązkowi zgłoszenia, nie mniej niż 20 tys. zł. [art.21 ust. 1, Dz. U. 2017, poz. 708].

Za niedopełnienie obowiązku zgłoszeniowego przez przewoźnika grozi kara pieniężna w wysokości 20 tys. zł. [art. 22 ust. 1, Dz. U. 2017, poz. 708]. Podobna kara orzeczona zostanie w przypadku stwierdzenia, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości towarowi wskazanemu przez przewoźnika w zgłoszeniu. Przepisy ustawy wskazują, że kara ta nie jest nakładą w przypadku rozbieżności nie większych niż 10% [art. 23, Dz. U. 2017, poz. 708]. W sytuacji, gdy przewoźnik nie dokona wymaganej przepisami prawa aktualizacji danych w zgłoszeniu, lub zgłosi dane niezgodne ze stanem faktycznym, inne niż dotyczące podlega on karze pieniężnej w wysokości 10 tys. zł.

W razie stwierdzenia w trakcie kontroli rozpoczęcia przewozu towaru przez kierującego bez wymaganego numeru referencyjnego (albo dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia tego dokumentu) kierujący będzie podlegać karze grzywny w wysokości od 5 tys. do 7,5 tys. zł [art. 32 ust. 1, Dz. U. 2017, poz. 708].

Od decyzji o karze nadawcy, odbiorcy i przewoźnicy mogą się odwołać. A karę pieniężną należy uiścić na rachunek bankowy wyznaczonego urzędu skarbowego w terminie 7 dni od dnia, w którym decyzja o jej nałożeniu stała się ostateczna. Co może budzić pewne wątpliwości to fakt, iż ustawa nie wskazuje na możliwość odwołania się od kary nałożonej na kierowcę.

Kary nakłada w drodze decyzji administracyjnej, naczelnik urzędu celno-skarbowego, właściwego ze względu na miejsce dokonania kontroli przewozu towarów. Naczelnik urzędu, kierując się ważnym interesem wysyłającego, nadawcy, odbiorcy i przewoźnika lub interesem publicznym, może odstąpić od nałożenia kary. Odstąpienie może nastąpić na wniosek podmiotów zobowiązanych, jak i z urzędu [art. 21 ust. 3 i art. 22 ust. 3, Dz. U. 2017, poz. 708]. Wobec zastosowania jako kryterium odstąpienia klauzuli generalnej, rodzi się pytanie w jakich sytuacjach uznać należy, że odstąpienie od nałożenia kary jest zasadne. Dla ustalenia pojęcia interesu publicznego, posiłkować się można interpretacją tego pojęcia na gruncie przepisów

ordynacji podatkowej. Podkreślić jednak należy, iż brak takich wytycznych odnośnie pojęcia „ważnego interesu podmiotu zobowiązanego”. Niewątpliwie odstąpienie od wymierzenia kary może mieć charakter uznaniowy, a przyszłość pokaże w jakim kierunku pójdzie praktyka.

Roszczenia z tego tytułu przedawniają się z upływem okresu 5 lat od zakończenia roku kalendarzowego, w którym powinna nastąpić zapłata kary.

Przepisy ustawy, w niektórych sytuacjach, uzależniają zwrot zatrzymanego środka transportu od dokonania zapłaty nałożonej kary. Należy również pamiętać o tym, że koszty usunięcia, przechowania i strzeżenia, zostały przeniesione na podmiot odpowiedzialny. Zgodnie z art. 17 ust. 1, dyrektor izby administracji skarbowej właściwy dla wyznaczonego miejsca, do którego został skierowany lub usunięty środek transportu wraz z towarem, ustala, w drodze postanowienia, wysokość opłat za usunięcie, strzeżenie i przechowywanie środka transportu lub towaru w wyznaczonym miejscu, osoby obowiązane do ich poniesienia oraz termin i sposób ich uiszczenia [Dz. U. 2017, poz. 708].

5. ZAKOŃCZENIE

W założeniu ustawa z dnia 9 kwietnia 2017 r. o systemie monitorowania drogowego towarów stanowić ma kolejne narzędzie do walki z nieuczciwymi podmiotami, którzy dokonują nielegalnego obrotu towarami wrażliwymi, bez odprowadzania do budżetu państwa należnych podatków, co uznać należy za słuszny kierunek działań ustawodawczych. Niestety stworzony system, nie jest pozbawiony wad. Szereg przepisów budzi wątpliwości interpretacyjne, nie zapewnia bezpieczeństwa prawnego podmiotom prowadzącym uczciwie działalność gospodarczą i nakłada obowiązki na przedsiębiorców uczestniczących w łańcuchu transportu towarów, którzy nie są stroną transakcji. Problemowym jest zbyt szeroko rozbudowany katalog kryteriów niezbędnych do ustalenia, czy przewóz danego towaru podlega obowiązkowi zgłoszenia w systemie SENT oraz wprowadzenie licznych wyjątków od zasady zgłoszenia przewozu towarów. Problematyczna jest również definicja pojęcia „przesyłki”, ponieważ łączne spełnienie wszystkich przesłanek pozwalających przyjąć, że dany transport towaru to przesyłka jest utrudniony.

W ostatnim czasie do sejmu wpłynął projekt rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw [<http://www.sejm.gov.pl>]. W uzasadnieniu wskazano, że zmiany dotyczyć będą m.in. wprowadzenia systemu monitorowania przewozu towarów realizowanych koleją, odstąpienia od grupowania towarów zgodnie z Polską Klasyfikacją Wyrobów i Usług, pozostając przy określaniu rodzaju towarów w oparciu o Nomenklaturę Scaloną (CN), rozszerzenia katalogu podmiotów niepodlegających systemowi monitorowania drogowego przewozu towarów o dysponentów lotniczych zespołów ratownictwa medycznego, wprowadzenia rozwiązania, 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 [Druk 1794]. Należy mieć nadzieję,

że w trakcie prac nad nowelizacją usunięte zostaną występujące w obecnym stanie prawnym nieścisłości i braki.

Literatura:

- [1] Adamek-Baczyńska, L., Palczewska, O.: *Monitorowanie przewozu towarów- nowe obowiązki i nowe wyzwania*, „Logistyka” 2017, nr.4.
- [2] Wiński, K., Fedorowicz, A., Jopek, M., Orłowski, T.: *Przewodnik po systemie monitorowania drogowego przewozu towarów*, Trans.info PWC 2017.
- [3] Dz. U. 2017, poz. 708. Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów.
- [4] D. U. 2017, poz.787. Rozporządzenie ministra rozwoju i finansów z dnia 2017 r. w sprawie zgłoszeń przewozu towarów i sposobu postępowania w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń.
- [5] D. U. 2017, poz. 1178, Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 13 czerwca 2017 r. w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego przewozu towarów.

Źródła internetowe:

- [1] Żurawiecka, A.: *System monitorowania przewozów - jakie przewozy podlegają rejestracji*, <http://www.prawoilogistyka.pl/aktualnosci/system-monitorowania-przewozow-jakie-przewozy-podlegaja-rejestracji/> [dostęp 17.07.2018]
- [2] Rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw, <http://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/druk.xsp?nr=1794>, [dostęp 11.02.2018]
- [3] Uzasadnienie do ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw, Druk 1794, <http://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/druk.xsp?nr=1794>, [dostęp 11.02.2018]

dr Monika Szymura

Politechnika Opolska

Wydział Ekonomii i Zarządzania,

Katedra Nauk Humanistycznych i Prawnych

ul. Luboszycka 7, 45-036 Opole

e-mail: m.szymura@po.opole.pl



POLITECHNIKA
OPOLSKA

ISSN 2353-8899