

Szczecin, 07.12.2017 r.

Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu
Ul. Leona Heyki 2
70-631 Szczecin

Minister Finansów
ul. Świętokrzyska 12
00-916 Warszawa

Znak sprawy: 0712/2017/SP/01

Szanowny Panie Ministrze

Działając w imieniu Stowarzyszenia Polskie Forum Transportu, w oparciu o upoważnienia statutowe, wnoszę o podjęcie przez Ministra Finansów stanowczych działań w zakresie wielokrotnie stwierdzonych nieprawidłowości w funkcjonowaniu zależnego od Pana podmiotu, tj. Lubuskiego Urzędu Celno – Skarbowego. Nieprawidłowości związane są z wadliwą wykładnią przepisów art. 13 ust.7 i art. 15 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przekazu towarów (Dz.U. poz. 708), a także błędnym stosowaniem wymogów określonych art. 15 ust. 9 tejże ustawy, a także art. 210 § 1 pkt. 6, art. 210 § 4 ustawy - Ordynacja podatkowa (Dz.U.201 z 2017 roku) w odniesieniu do przedsiębiorstw transportowych wykonujących przewozy drogowo towarów objętych i nie objętych systemem monitorowania, co skutkuje narażeniem przedsiębiorców transportowych na wielotysięczne straty finansowe. Działania LUCS skutkują znacznym obniżeniem rentowności polskich przedsiębiorstw transportowych i negatywnie wpływają na ich konkurencyjność na rynkach zagranicznych.

Na podstawie wskazanej ustawy wprowadzono procedury kontrolne, które w szczególności, zgodnie z art. 13 ust. 3, wyznaczają jako główny organ kontroli Służbę Celno Skarbową. Nadto zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy, jeżeli w trakcie kontroli przewozu towaru stwierdzono, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości towarowi wskazanemu w zgłoszeniu albo przewóz towarów wiąże się ze zwiększonym ryzykiem, na środek transportu lub towar mogą zostać nałożone zamknięcia urzędowe. Dodatkowo zgodnie z art. 67 ust. 1 ustawy z dnia 16 listopada 2016 roku o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz.U. 1948 z 2016 roku) naczelnik urzędu celno-skarbowego może zarządzić na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej konwój towarów w przypadku, gdy:

- 1) niemożliwe jest nałożenie zamknięć urzędowych, a zachowanie tożsamości towaru jest niezbędne do przestrzegania warunków procedury celnej, procedury zawieszenia poboru podatku akcyzowego lub istnieje uzasadnione podejrzenie, że towar może zostać usunięty spod dozoru celnego, o którym mowa w przepisach celnych Unii Europejskiej;

- 2) istnieje uzasadnione podejrzenie, że towary nie zostaną dostarczone do urzędu celno-skarbowego albo miejsca uznanego lub wyznaczonego przez organ KAS;
- 3) istnieje uzasadnione podejrzenie, że towary nie zostaną dostarczone do miejsca wskazanego w dokumencie towarzyszącym przesyłce;
- 4) kwota należności publicznoprawnych mogących powstać w związku z przewozem towarów podlegających kontroli jest wyższa niż kwota zabezpieczenia;
- 5) przewożone są towary, których przewóz jest związany ze zwiększonym ryzykiem.

Z dowodów posiadanych przez SPFT wynika, że funkcjonariusze lubuskiego UCS interpretują powyższe przepisy w taki sposób, iż stosują prawo do nałożenia zamknięć urzędowych bądź zarządzenia konwoju w losowo wybranym przypadku kontroli bez jakiegokolwiek uzasadnienia. Dochodzi do kuriozalnych sytuacji, iż zamknięcia urzędowe oraz dyspozycje konwoju są stosowane w stosunku do pojazdów przewożących ładunek zgłoszony do systemu monitorowania lub wykonujący przewóz towarów przemieszczanych w ramach procedury zawieszenia poboru akcyzy z zastosowaniem systemu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 26 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 43 i 60) – gdzie ryzyko nieprawidłowości jest nieprawdopodobnie niskie. Stosowanie powyższych procedur przez lubuski NUC ma charakter nie prewencyjny, jak to przewidział ustawodawca, lecz następuje z automatu, niezależnie od faktycznego ryzyka powstania nieprawidłowości w trakcie skontrolowanego przewozu. Treść decyzji lubuskiego UCS wydawanych w sprawie zamknięć urzędowych bądź konwojowania dowodzi, iż urząd nie widzi potrzeby uzasadniania swojego stanowiska, poza lakonicznym stwierdzeniem istnienia „uzasadnionego ryzyka powstania nieprawidłowości w trakcie przewozu”. Co istotne, przeniezione przez SPFT sytuacje dowodzą, że w żadnym ze sprawdzonych przypadków nie było jakiegokolwiek ryzyka powstania nieprawidłowości, tj. realizowane były przez podmioty podatkowo wiarygodne, od i do sprawdzonych i rzetelnych kontrahentów (nadawców i odbiorców).

Ponadto jak wynika z przekazanej w załączeniu dokumentacji, organy kontrolne Lubuskiego Urzędu Celno-Skarbowego, podczas sporządzania dokumentów kontrolnych (protokołów) z kontroli pojazdów, na podstawie art. 13 ust. 7 ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz pobierając kaucję w przypadku nałożenia zamknięć urzędowych z art. 15 ust. 7 tej ustawy, nagminnie, bo właściwie każdorazowo nie zawierają w protokole uzasadnienia prawnego oraz faktycznego swojej decyzji, które są wymagane w aspekcie art. 210 § 1 pkt. 6 ustawy – ordynacja podatkowa. Należy podnieść, że art. 210 § 4 ustawy – ordynacja podatkowa wskazuje elementy niezbędne decyzji wydawanej w trakcie postępowania podatkowego, jakimi są w szczególności „wskazanie faktów, które organ uznał za udowodnione, dowodów, którym dał wiarę, oraz przyczyn, dla których innym dowodom odmówił wiarygodności, uzasadnienie prawne zaś zawiera wyjaśnienie podstawy prawnej decyzji z przytoczeniem przepisów prawa”. Niestety w przypadku protokołów sporządzanych przez organy Urzędu Celno-Skarbowego w Gorzowie Wielkopolskim, nie sposób dopatrzeć się informacji na temat udowodnionych faktów, dowodów ani przepisów, na podstawie których nałożenie zamknięć urzędowych oraz pobranie kaucji mogłoby zostać uznane za zasadne. Ponadto

pobierane od kierowców kaucje, zgodnie z art. 15 ust. 9 ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, powinny zostać zwracane w terminie 7 dni od momentu usunięcia zamknięć urzędowych, co zazwyczaj odbywa się z bardzo dużym opóźnieniem (organ dysponuje środkami finansowymi przewoźnika niekiedy przez 4-5 miesięcy). Istnieje również uzasadnione przypuszczenie, iż funkcjonariusze celni Lubuskiego Urzędu rażąco naruszają przepisy z art. 67 ust. 1 ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej. Bezzasadnie zarządzając konwoj towarów, narażają przewoźników na wysokie koszty, które niejednokrotnie są wyższe niż przychody z usługi transportowej, co prowadzi do utraty sensu gospodarczego wykonywanej przez nich działalności.

Organy kontrolne Lubuskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Gorzowie Wielkopolskim poprzez naruszanie wyżej wskazanych przepisów, a co za tym idzie, bezzasadne utrudnianie przewozów poprzez zamknięcia urzędowe bądź nakaz konwojowania, obciążanie ich zbędnymi kosztami oraz niedotrzymywanie terminów, mogą doprowadzić do zaniechania wykonywania przez przewoźników działalności gospodarczej, która okaże się dla nich nierentowna. Takie działania funkcjonariuszy, uniemożliwiające prowadzenie legalnej działalności, to prosta droga ku zahamowaniu wymiany towarowej, która jest jednym z podstawowych filarów swobody wymiany towarów Unii Europejskiej.

W związku z powyższym wnoszę o:

1. Wydanie oficjalnych wytycznych na temat zasad stosowania procedur związanych z nakładaniem zamknięć urzędowych bądź z konwojowaniem pojazdów w taki sposób, aby te czynności nie odbywały się ze szkodą dla legalnych usług transportowych, a w szerszym rozumieniu ze szkodą dla wymiany towarowej z innymi Państwami Członkowskimi,
2. Złożenie wniosku do Najwyższej Izby Kontroli o zbadanie zasad przechowywania przez lubuski UCS środków finansowych (kaucję) z pobranych na podstawie art. 15 ust. 4 ustawy przez okres znacznie wykraczający poza termin określony w art. 15 ust 9 tejże ustawy,
3. Określenie, czy podmiotowi, który uiścił kaucję na podstawie art. 15 ust. 4 ustawy, i któremu nie została ona zwrócona na podstawie art. 15 ust. 9 tejże ustawy, należą się odsetki ustawowe określone w pkt 1 obwieszczenia Ministra Finansów z dnia 4 stycznia 2016 roku w sprawie odsetek za zwłokę od zaległości podatkowych, obniżonej stawki odsetek za zwłokę od zaległości podatkowych oraz podwyższonej stawki odsetek za zwłokę od zaległości podatkowych.

Liczę na przychylne rozpatrzenie powyższej sprawy.

Z poważaniem

Mgr inż. Sebastian Paluch
Prezes Zarządu SPFT