|  |  |
| --- | --- |
| **Nazwa projektu (tytuł)**Projekt ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów.**Organ odpowiedzialny za opracowanie projektu**Minister Rozwoju i Finansów**Osoba odpowiedzialna za opracowanie projektu**Marian Banaś Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów**Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**Robert Michalski, Naczelnik Wydziału Organizacji Służby Celnej w Departamencie Służby Celnej Ministerstwa Finansów(22) 694-33-62robert.michalski2@mf.gov.pl | **Data sporządzenia**09.11.2016 r.**Źródło:** **Nr w wykazie prac**UD169 |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?**
 |
| Objęcie monitoringiem przewozów drogowych prowadzonych na terytorium Polski ma na celu normalizację warunków prowadzenia działalności gospodarczej w obszarach, w których stwierdza się najwięcej nieprawidłowości, dotyczących w szczególności wyłudzania i niepłacenia podatku od towarów i usług, czy uszczupleń w podatku akcyzowym oraz innych, istotnych naruszeń przepisów. Dzięki wprowadzanym rozwiązaniom prawnym możliwa będzie skuteczna ochrona interesów rzetelnych podmiotów poprzez eliminację nieuczciwej konkurencji powodującej zakłócenia gospodarcze. Zmniejszą się też obciążenia ponoszone przez uczciwych podatników w wyniku zahamowania procederu wyłudzeń i uszczupleń podatkowych. Systemem monitorowania będą objęte, m.in. paliwa silnikowe i pochodne, oleje smarowe, oleje roślinne, które mogą być wykorzystane jako dodatki do paliw silnikowych, odmrażacze na bazie alkoholu etylowego, rozcieńczalniki i rozpuszczalniki, alkohol etylowy całkowicie skażony i susz tytoniowy.Z danych o realizacji ustawy budżetowej za lata 2009–2015 wynika relatywnie niska dynamika wzrostu dochodów z podatku od towarów i usług. Zważywszy realizowane w Polsce tempo rozwoju ekonomicznego, którego przykładem, na podstawie analizy danych Głównego Urzędu Statystycznego, może być krajowa branża transportu drogowego, jak też uwzględniając założenia ustawy budżetowej na rok 2017, za zasadną uznano potrzebę przywrócenia korelacji pomiędzy tempem rozwoju a tempem wpływów z tytułu podatku od towarów i usług. Cel taki zakłada się do realizacji po skokowym podniesieniu tempa wzrostu dochodów budżetowych w wyniku zwiększenia efektywności poboru podatków pośrednich oraz walki z szarą strefą w roku 2017 i w latach następnych. |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt**
 |
| Rekomendowane jest objęcie monitorowaniem drogowego przewozu towarów, zwłaszcza tych, w stosunku do których stwierdzono nieprawidłowości w rozliczeniach z tytułu podatku od towarów i usług lub akcyzowego (uszczuplenia podatkowe). W konsekwencji wcześniejszych działań obejmujących, m.in. zmianę przepisów o swobodzie działalności gospodarczej, wejście w życie tzw. „pakietu paliwowego” i „pakietu energetycznego”, procedowanie zmian przepisów podatkowych (ustawa o podatku od towarów i usług), przyjęto, że dla dalszego „uszczelniania” systemu podatkowego niezbędne jest wdrożenie nowych rozwiązań umożliwiających monitoring i kontrolę przewozu drogowego niektórych towarów, tj. znaczące usprawnienie kontroli.Wprowadzany system monitorowania polega na gromadzeniu, przetwarzaniu, analizowaniu danych o przewozie towarów oraz kontroli wypełniania obowiązków wynikających z ustawy. Wprowadza się elektroniczny rejestr nadzoru nad towarami wykorzystujący zwłaszcza lokalizator, tj. urządzenie składające się z systemu łączności ruchomej oparte na standardzie GSM-GPRS i pozycjonowaniu satelitarnym. Elektroniczny rejestr nadzoru nad towarami służy do przesyłania zgłoszeń przewozu towarów, raportu zakończenia przewozu towarów, unieważnienia i aktualizacji zgłoszenia przewozu towarów oraz gromadzenia danych z lokalizatora.Zgodnie z ustawą, w zależności od miejsca rozpoczęcia przewozu tych towarów na terytorium kraju, w swoim zakresie zgłoszenia stosownych danych dokonują:- podmiot wysyłający, w przypadku przewozu towarów rozpoczynającego się na terytorium kraju, - podmiot odbierający, w przypadku przewozu towarów z państwa członkowskiego albo z państwa trzeciego na terytorium kraju,- kierujący środkiem transportu, w przypadku przewozu towarów z jednego państwa członkowskiego do drugiego państwa członkowskiego albo państwa trzeciego (tranzyt).Aktualizacja danych zawartych w zgłoszeniu przewozu towarów dotyczy wszystkich podmiotów odpowiednio. Za brak aktualizacji danych przewidziano karę pieniężną w wysokości 10 000 zł.Aby w trakcie prowadzonych działań kontrolnych zapewnić płynność i bezpieczeństwo prowadzonych drogowych przewozów towarowych na terytorium kraju, w ustawie przewidziano 10-dniowy okres ważności numeru referencyjnego nadawanego w rejestrze, będącego kluczowym elementem legalnego przewozu oraz prowadzonego monitorowania.Dostarczenie na rynek oraz serwis lokalizatorów zostaną zapewnione przez podmiot wyłoniony w trybie przepisów o zamówieniach publicznych, a informacja o wykazie punktów dystrybucji lokalizatorów będzie szeroko dostępna, w również będzie udostępniana przez stronę internetową ministra właściwego do spraw finansów publicznych.Podmiotami uprawnionymi do korzystania z danych zgromadzonych w rejestrze oraz ich przetwarzania za pomocą urządzeń telekomunikacyjnych są organy KAS, funkcjonariusze Policji w celu wykonywania kontroli przewozu towarów oraz funkcjonariusze Straży Granicznej w celu wykonywania kontroli przewozu towarów. Ustawa przewiduje również dostęp (na wniosek, nieodpłatnie) do danych zgromadzonych w rejestrze dla Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Straży Granicznej, Służby Wywiadu Wojskowego oraz Służby Kontrwywiadu Wojskowego.Dzięki monitorowaniu drogowego przewozu towarów możliwa będzie kontrola ich przewozu, która polega na sprawdzeniu przestrzegania obowiązków podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego oraz kierującego środkiem w zakresie dokonywania zgłoszenia przewozu towarów, uzupełniania zgłoszenia przewozu towarów oraz zainstalowania i funkcjonowania lokalizatora, a także sprawdzeniu zgodności danych zawartych w zgłoszeniu przewozu ze stanem faktycznym (art. 13). Jeżeli w trakcie kontroli zostaną stwierdzone przypadki uchybień przewidzianych w ustawie, na środek transportu mogą zostać nałożone zamknięcia urzędowe oraz pobór kaucji w wysokości 1000 zł lub mogą zostać podjęte czynności zmierzające do skierowania albo usunięcia środka transportu do wyznaczonego miejsca (art. 14).Za niedokonanie zgłoszenia przewozu lub w przypadku stwierdzenia, że towar nie odpowiada, co do rodzaju lub ilości wskazanemu w zgłoszeniu przewozu towarów, na podmiot wysyłający lub odpowiednio podmiot odbierający, nakłada się karę pieniężną w wysokości 46% wartości netto towaru będącego rzeczywistym przedmiotem przewozu (art. 16-17). Kary pieniężne nakładane na kierującego środkiem transportu, zależnie od kwalifikacji, mieszczą się w granicach 1000-20 000 zł. Karę pieniężną nakłada się w drodze administracyjnej, w przypadku kierującego środkiem transportu, ze względu na uwarunkowania faktyczne mające miejsce w czasie prowadzonej kontroli stosuje się decyzję uproszczoną, która po niezwłocznym doręczeniu podlega natychmiastowemu wykonaniu. Kara pieniężna stanowią dochód budżetu państwa.**Oczekiwane efekty:** dzięki bieżącej analizie danych zawartych w rejestrze, w tym pochodzących z lokalizatora wskazaniom geolokalizacyjnym, możliwa będzie efektywna kontrola drogowego przewozu towarów. Połączenie danych rejestrowych z danymi z prowadzonych przez organy KAS, m.in. systemów informatycznych czy profili ryzyka, pozwoli na uszczelnienie systemu podatkowego w zakresie dochodów z obrotu towarami podlegającymi opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług oraz podatkiem akcyzowym. Możliwe będzie również zwiększenie efektywności pracy mobilnych jednostek kontrolnych organów KAS oraz wsparcie procesu przez inne służby kontrolne. Wprowadzane rozwiązania mają na celu wyeliminowanie nieewidencjonowanego obrotu towarami i wyrobami akcyzowymi, a przez to wzmocnienie konkurencyjności i stabilności gospodarki. Wzrośnie bezpieczeństwo obywateli w zakresie stosowania towarów, spadnie koszt społeczny wynikający z oszustw i niedoborów podatkowych, zmniejszeniu ulegnie potencjał finansowania, np. działalności przestępczej za pomocą środków pochodzących z nielegalnych źródeł. Integralną częścią wprowadzanego rozwiązania jest komplementarność ustawy i rozporządzenia w sprawie przewozu towarów, który nie podlega systemowi monitorowania, stanowiącego wykonanie delegacji zawartej w art. 3 ust. 2 ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów. Sposób i zakres działania wprowadzany ustawą, zastosowany do grup towarów nieobjętych wyłączeniem w rozporządzeniu, spowoduje łączny skutek finansowy oszacowany w tym opracowaniu. Dodatkowo, przewiduje się wzrost dochodów budżetu Państwa z tytułu podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego z tytułu zmniejszenia liczby nieprawidłowości w obrocie niektórymi towarami. Średnia dynamika wzrostu dochodów z tytułu podatku akcyzowego w latach 2009-2015 wyniosła ok. 3%, z tendencją do spowolnienia w latach 2014-2015 do ok. 2%. W perspektywie średniookresowej, w odniesieniu do grupy produktów nieobjętych wyłączeniem z systemu monitorowania drogowego przewozu towarów, których łączny udział procentowy w strukturze podatku od towarów i usług przekraczał w latach ubiegłych 80%, korzystne byłoby, jak wskazano wcześniej, przywrócenie korelacji pomiędzy tempem rozwoju a tempem wpływów podatkowych. Przywrócenie znaczącego stopnia szczelności systemu podatkowego w roku 2017 winno znacząco przyczynić się do wzrostu dochodów budżetu państwa o ok. 11% w stosunku do roku 2016, co narzucają założenia ustawy budżetowej na rok 2017. Planuje się także podniesienie dotychczasowej dynamiki wzrostu dochodów z tytułu podatku od towarów i usług. Wynik taki mógłby zostać osiągnięty przez wzrost legalnych obrotów tymi towarami w kolejnych latach w warunkach efektywnej kontroli ich drogowego przewozu. Należy pamiętać, że osiągnięcie zakładanego celu może zostać utrudnione przez czynniki zewnętrzne wpływające na obszary obejmowane regulacją, np. zmiana struktury przepływów towarowych – w ostatnich latach zanotowano spadek ruchu ciężarowych pojazdów mechanicznych obsługiwanych przez Służbę Celną na granicy z Federacją Rosyjską, Republiką Białorusi i Ukrainą, w roku 2015 o 15% w stosunku do roku poprzedniego. Innym czynnikiem może być stopniowa zmiana struktury krajowego rynku paliw, zarówno w zakresie operatorów rynku, jak też zużycia paliw wg rodzajów.Odrębną wartość dodaną w dochodach budżetu państwa będą stanowiły dochody z kar pieniężnych. Z uwagi na zróżnicowany charakter wykrywanych nieprawidłowości i ich zmienną strukturę, niemożliwe jest jednak precyzyjne oszacowanie przyszłych dochodów z tego tytułu.Nadto, zebrane przy stosowaniu projektowanej ustawy uwagi oraz przewidziana na rok 2018 jej ewaluacja, pozwolą na lepsze zaprojektowanie systemu track&trace, którego wymóg wdrożenia w 2019 r. przy produkcji i przesyłaniu wyrobów tytoniowych, wynika z unijnej Dyrektywy Tytoniowej.Przepisy projektowanej ustawy są zgodne z prawem Unii Europejskiej. |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**
 |
| Na Węgrzech od 1 stycznia 2015 r. funkcjonuje tzw. Elektroniczny Drogowy System Kontroli Drogowego Przewozu Towarowego (EKAER). W myśl obowiązujących przepisów transporty towarów zakupionych w Unii, dostawy wewnątrzwspólnotowe i pierwsza, podlegająca opodatkowaniu sprzedaż realizowane przez klientów niebędących ich ostatecznymi konsumentami może być realizowana jedynie przez podatników posiadających numer identyfikacyjny EKAER.System kontroli przewozu towarów wdrożyła także Portugalia. Od 1 lipca 2013 r. wprowadzono nowe zasady transportowe dotyczące obowiązku powiadomienia portugalskiego urzędu podatkowego i celnego (*Autoridade Tributária e Aduaneira* - AT) o wszelkich realizowanych przewozach towarów wraz z dostarczeniem szczegółowej informacji o ich załadunku.W przypadku Niemiec obowiązek rejestracji przewozu dotyczy tranzytu kawy (palonej, zmielonej lub rozpuszczalnej – bez surowej) sprowadzanej z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej albo państwa trzeciego. |
| 1. **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 przedsiębiorców: lokalizacja, systemowa obsługa dokumentacji przewozów. |
| 47 producentów wyrobów tytoniowych | Rejestr Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi |
| 556 podmiotów prowadzących działalność w zakresie wytwarzania i przerobu alkoholu etylowego, w tym 38 skażających alkohol |
| Dostawcy/producenci lokalizatorów | 1 | Szacunki na podstawie zamówienia publicznego na realizację zadania | Rozwojowe dla wyłonionego operatora i podmiotów współpracujących (ew. akredytacja, serwis, utylizacja); sprzedaż 35 000 tys. zł, sprzedaż infrastru-ktury sprzętowej i licencji, oprogramowania. |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**
 |
| Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979, z późn. zm.) oraz art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt ustawy zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie Rządowego Centrum Legislacji (www.rcl.gov.pl) z chwilą przekazania go do uzgodnień z członkami Rady Ministrów.  |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych**
 |
| (ceny stałe z …… r.) | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] |
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | *Łącznie (0-9)* |
| **Dochody ogółem** | **154,4** | **584,5** | **1 025,3** | **7 662,6** | **14 995,6** | **15 580,2** | **16 181,9** | **16 833,6** | **17 505,9** | **17 943,6** | **108 467,5** |
| budżet państwa | 154,4 | 584,5 | 1 025,3 | 7 662,6 | 14 995,6 | 15 580,2 | 16 181,9 | 16 833,6 | 17 505,9 | 17 943,6 | 108 467,5 |
| JST |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 0 |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 0 |
| **Wydatki ogółem** | **10,8** | **20,2** | **9,7** | **9,7** | **9,7** | **9,7** | **9,7** | **9,7** | **9,7** | **9,7** | **108,6** |
| budżet państwa | 10,8 | 20,2 | 9,7 | 9,7 | 9,7 | 9,7 | 9,7 | 9,7 | 9,7 | 9,7 | 108,6 |
| JST |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 0 |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 0 |
| **Saldo ogółem** | **143,6** | **564,3** | **1 015,6** | **7 652,9** | **14 985,9** | **15 570,5** | **16 172,2** | **16 823,9** | **17 496,2** | **17 933,9** | **108 358,9** |
| budżet państwa | 143,6 | 564,3 | 1 015,6 | 7 652,9 | 14 985,9 | 15 570,5 | 16 172,2 | 16 823,9 | 17 496,2 | 17 933,9 | 108 358,9 |
| JST |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 0 |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 0 |
| Źródła finansowania  | Projektowane rozwiązania będą miały wpływ na wydatki sektora finansów publicznych głównie w latach 2017-2018 w obszarze przeszkolenia funkcjonariuszy, zakupu dodatkowych radiowozów dla mobilnych jednostek, zakupu przenośnych urządzeń testowych, mobilnych laboratoriów. Dodatkowe zakupy inwestycyjne podzielono na 2 lata, główne obciążenie przenosząc do ustawy budżetowej 2018. Stałą pozycję z tendencją do spadku mogą stanowić koszty wykonywania standardowych badań laboratoryjnych. Potencjalny spadek tych kosztów umożliwią mobilne laboratoria. Środki na realizację ustawowych zadań winny pochodzić z budżetu części 19 – Budżet, finanse publiczne i instytucje finansowe. Zadania nałożone na Policję oraz Straż Graniczną nie spowodują dodatkowych skutków finansowych i będą finansowane w ramach limitu wydatków dla cz. 42-Sprawy wewnętrzne. |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | Do szacunku dynamiki wpływów budżetowych wykorzystano sprawozdanie operatywne z wykonania budżetu państwa za lata 2009-VIII.2016. Do ekstrapolacji na lata 2017-2026 przyjęto wykonanie w 100% ustawy budżetowej 2016 roku w zakresie podatku od towarów i usług dla 60% wartości tego podatku w ujęciu strukturalnym (ok. 60% wpływów z podatku od towarów i usług będzie dotyczyło produktów obejmowanych wprowadzaną regulacją – zgodnie z założeniami ustawy budżetowej na rok 2017). W roku 2017 przewidziano, zgodnie z założeniami ustawy budżetowej, skokowy wzrost dochodów na poziomie 11% w stosunku do roku 2016. Na potrzeby wyliczenia różnicy przychodów z tytułu podatku od towarów i usług w wariancie bez zmian przyjęto dynamikę wzrostu w zakresie 1 do 2,5% w skali roku. Wariant porównawczy (ze zmianą ustawową) zakłada wyższą dynamikę. Szacowany, łączny dodatkowy dochód budżetu państwa w „zerowym” roku wynikający z wprowadzanej regulacji, pod warunkiem uzyskania pełnej gotowości operacyjnej służb kontrolnych, wyniesie ok. 154,4 mln zł. W zakresie wyliczenia kosztów, które poniosą organy KAS: jednostkowy koszt szkoleń z pobierania próbek 350 zł, zakup urządzeń do szybkiego odczytu wstępnego rodzaju towarów 45 000 USD (dostępne są również inne urządzenia w cenie 12 000-50 000 EUR, do kalkulacji wybrano model optymalny) – 16 szt. w roku 2017, koszty badań laboratoryjnych - przy stosowanym dotychczas progu kontroli oraz procentowym udziale poziomu poboru próbek wyrobów akcyzowych założono 8100 kontroli miesięcznie, co przy jednostkowym koszcie 100 zł wykonania badania laboratoryjnego, w skali roku wyniesie 9 720 000 zł.Planowanie w zakresie wykorzystania kadr przewiduje, że zadania nakładane ustawą będą wykonywane przez funkcjonariuszy urzędów celno-skarbowych w ramach posiadanych zasobów kadrowych oraz przez Policję i Straż Graniczną, a w dalszej perspektywie także inne służby, np. Inspekcję Transportu Drogowego. |
| 1. **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 2016 r.) | duże przedsiębiorstwa |  |  |  |  |  |  |  |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | 15,15 | 5,05 | 10,1 |  |  |  | 30,3 |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe |  |  |  |  |  |  |  |
| 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  |  |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**
 |
| [ ]  nie dotyczy |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | [ ]  tak[x]  nie[ ]  nie dotyczy |
| [ ]  zmniejszenie liczby dokumentów [ ]  zmniejszenie liczby procedur[ ]  skrócenie czasu na załatwienie sprawy[ ]  inne:       | [x]  zwiększenie liczby dokumentów[x]  zwiększenie liczby procedur[ ]  wydłużenie czasu na załatwienie sprawy[ ]  inne:       |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.  | [x]  tak[ ]  nie[ ]  nie dotyczy |
| Komentarz:Ustawa wprowadza jakościowo nowe rozwiązania, jednak z wykorzystaniem obecnych na rynku systemów i urządzeń do lokalizacji środków transportu drogowego.  |
| 1. **Wpływ na rynek pracy**
 |
| Na rynku pracy:- nastąpi ożywienie w zakresie produkcji, serwisowania i oprogramowania na potrzeby systemu lokalizacji przewozów drogowych,- nastąpi uporządkowanie i podniesienie jakości usług transportowych,- zwiększy się produkcja towarów krajowych. |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary**
 |
| [ ]  środowisko naturalne[ ]  sytuacja i rozwój regionalny[ ]  inne: | [ ]  demografia[ ]  mienie państwowe | [x]  informatyzacja[ ]  zdrowie |
| Omówienie wpływu | Oczekuje się, że wejście w życie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, poprzez możliwość lepszego typowania do kontroli, przyczyni się do uszczelnienia systemu podatkowego w zakresie dochodów budżetu Państwa z tytułu podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego. Skumulowany efekt wprowadzenia ustawy w ciągu 10 lat może przynieść ok. 108 467,5 mln zł dodatkowych dochodów budżetowych z tytułu podatku od towarów i usług. |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**
 |
| Ustawa wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2017 r., z wyjątkami, które wejdą w życie od 1 lipca 2017 r. |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**
 |
| Ewaluacja przedmiotowej ustawy zostanie przeprowadzona po roku jej obowiązywania. Jest to również warunkowane potrzebą wykorzystania wniosków przy projektowaniu i budowie systemu track&trace, który ma być wdrożony w 2019 r. przy produkcji i przesyłaniu wyrobów tytoniowych, co wynika z wymogów unijnej Dyrektywy Tytoniowej. |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**
 |
|  |