

KASY WIRTUALNE ŹRÓDŁEM OSZUSTW I NACIĄGANIA PASAŻERÓW? KONTROWERSYJNA ZMIANA PRZEPISÓW

Kasy wirtualne w transporcie osób, wprowadzone na mocy polskiego prawa, w tym rozporządzenia ministra finansów, budzą kontrowersje w środowisku przewoźników, w szczególności taksówkarzy. Wskazują oni na liczne nieprawidłowości oraz uchybienia, które przyczyniają się do wykorzystywania i „naciągania” klientów. Zdaniem kierowców przyjęte rozwiązania są niedopracowane, nieszczelne, a także pozwalają na oszustwa przewoźnikom, korzystającym z e-kas. Do sprawy na łamach naszego portalu odniósł się Główny Urząd Miar oraz Bolt.

Kasy wirtualne zostały wprowadzone na podstawie Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 26 maja 2020r. w sprawie kas rejestrujących mających postać oprogramowania. Jego przepisy określają wymagania techniczne dla tego typu urządzeń oraz sposób ich używania, a także szczególne przypadki i możliwości wystawiania dokumentów w postaci innej niż wydruk przy zastosowaniu wirtualnych rozwiązań. Dokument opublikowano w Dzienniku Ustaw z dnia 29 maja 2020 r. pod pozycją 957.

Równie istotne są przepisy Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 29 maja 2020 r. w sprawie grup podatników lub rodzajów czynności, w odniesieniu do których możliwe jest używanie kas rejestrujących mających postać oprogramowania. W sposób szczegółowy przedstawiono w nim katalog przewoźników objętych wprowadzonym prawem, wśród których znajdują się podmioty świadczące usługi m.in. transportu samochodem osobowym, w tym taksówką, wynajmu pojazdów wraz z kierowcą czy transportu drogowego pasażerskiego, rozkładowego, miejskiego i ogólnodostępnego. Rozporządzenie zostało opublikowane w Dzienniku Ustaw z dnia 30 maja 2020 r. pod pozycją 965.

Kontrowersyjne zmiany

Do wykazu uregulowanego w dokumencie w ostatniej chwili dopisano podatników z grupy HoReCa i handlu węglem, pomimo że w projekcie Rozporządzenia, który trafił do pierwszych konsultacji publicznych wspomnianych grup nie uwzględniono. Co więcej, samo Ministerstwo Finansów określiło je podmiotami szczególnego ryzyka, odnosząc się w ten sposób do branż najbardziej narażonych – zdaniem organów kontrolnych – na nieprawidłowości.

Zmiany wprowadzono mimo szeregu zastrzeżeń zgłaszanych do projektu Rozporządzenia. Wskazywano wówczas m.in. na rozszczelnienie systemu i obniżenie wpływów z podatku VAT oraz braku kontroli nad środowiskiem pracy, w jakim aplikacja została zainstalowana (czyli nad smartfonem, jego pamięcią wewnętrzną oraz nad systemem operacyjnym urządzenia), co z kolei prowadzi do podatności na ataki hakerskie, ingerowania innych wirtualnych narzędzi w program i dane kasy, kasowania informacji, a także zmieniania lub wykradania danych o sprzedaży.

Ponadto, wątpliwości budziło wskazanie bardzo szerokiej grup podatników mogących korzystać z kas softwareowych, podczas gdy ustawa przewidywała tylko „niektórych podatników”, a także łatwa możliwość sparaliżowania całego systemu. Zastrzeżenia wywołała także kwestia odpowiedzialności podatnika (użytkownika) za skutki niepoprawnej pracy aplikacji, brak konsultacji i transparentności prowadzonej legislacji oraz tempa wprowadzenia Rozporządzenia, a także jedynie 5 dni roboczych na jego opiniowanie.

Katalog zastrzeżeń do projektu przepisów prawa nie kończył się jedynie na wspomnianych wyżej problemach. Bardzo istotny zarzut dotyczył również nieograniczonej możliwości oszustw, do których zaliczyć należy np. klonowanie kas wirtualnych, czyli kopiowanie jednej kasy na wiele różnych smartfonów i prowadzenie sprzedaży na każdym z nich równolegle. Do repozytorium odsyłane mogą być paragony tylko z jednego urządzenia, a więc obrót i podatek będzie naliczany jedynie z niektórych wystawionych rachunków. Co więcej, zagrożeniem jest także fiskalizacja kas na NIP innego podatnika, ponieważ w takiej sytuacji rejestrowana sprzedaż i podatki obciążają innego, niczego nieświadomego podatnika. Oszustwa mogą obejmować również drukowanie naprzemienne paragonów fiskalnych z niefiskalnym, a także tworzenia ich kopii i wręczania innym kupującym.

Praktyka ujawniła nowe problemy

W związku z wprowadzonymi przepisami pierwsi producenci kas wirtualnych złożyli swoje rozwiązania do homologacji w sierpniu 2020 roku i otrzymali ją w ostatnich dniach ubiegłego roku. Wraz z jego końcem urządzenia zaczęły być instalowane oraz stosowane przez pierwszych klientów – użytkowników wykonujących czynności przewozu osób samochodem osobowym, wynajmu pojazdów z kierowcą, związanych z przeprowadzkami, transportu pasażerskiego. Są to w przeważającej większości podatnicy wcześniej nie używający kas fiskalnych, gdzie płatności odbywają się głównie bezgotówkowo – zastosowanie nowych rozwiązań nie rozszczełniło systemu.

Jednak z dniem 31 grudnia 2020 weszła w życie Ustawa z dnia 27 listopada 2020 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych (prawo bankowe). Modyfikacja art. 111b ust. 1 mająca charakter doprecyzowujący, polegała na przeformułowaniu pojęcia „niektórych grup podatników” mogących stosować kasy wirtualne na „określonych grup podatników”. Taka zmiana oznacza, że kasy w postaci oprogramowania będą miały zastosowanie do wskazanych przez ministra finansów grup podatników, w tym także pozostałych podmiotów, jeśli zostanie to określone w rozporządzeniu – takie wyjaśnienie pojawiło się w uzasadnieniu do projektu Ustawy.

Wątpliwe e-kasy Ubera i Bolta

W tym miejscu należy podkreślić, że certyfikaty dla wirtualnych kas wydaje Główny Urząd Miar (GUM). Tego typu dokumenty, potwierdzające pozytywne przejście całego procesu otrzymały rozwiązania dla firmy Uber (e-kasa „Elzabu”) oraz Bolt (e-kasa „NOVITUS”). Przedstawiciele środowiska przewoźników, w tym taksówkarzy, wskazują jednak na nieprawidłowości związane z certyfikacją tych produktów, w związku z czym skierowali oni do GUM wnioski o cofnięcie uprawnień na korzystanie z tych rozwiązań.

W specjalnym piśmie do Prezesa Głównego Urzędu Miar grupa przewoźników wskazała, że ani e-kasa „Elzabu” dla Ubera, ani e-kasa „NOVITUS” dla Bolta nie spełniają wymogów opisanych w Rozporządzeniu oraz Ustawie. W treści wniosku podkreślono, że oba rozwiązania zostały skonstruowane na potrzeby firm i nie są one przystosowane do jednostkowego użytkownika przez przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w transporcie drogowym w obszarze przewozu osób pojazdem samochodowym, o których mowa w art. 5b ust. Ustawy o transporcie drogowym.

„Przyzwolenie Pośrednikowi na możliwość ingerowania lub zmian danych w kasie rejestrującej

stymulowanej dowolną aplikacją mobilną, nie mającą odpowiedniej Decyzji potwierdzającej spełnienie wymogów opisanych stosownymi przepisami i dopuszczeniem do obrotu na terenie kraju, jest co najmniej niezrozumiałe” – stwierdzili przewoźnicy we wniosku do Prezesa GUM. Na podstawie przedstawionych faktów zwrócili się oni do Urzędu o cofnięcie wydanych certyfikatów e-kas dla Bolta i Ubera.

Ponadto, środowisko taksówkarzy skierowało również wniosek do Premiera w sprawie zmiany Rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 28 maja 2020 roku ws. aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób. W szczególności wskazano na konieczność modyfikacji przepisów dotyczących aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób, na zapisy wymuszające oprogramowanie będące funkcjonalnym odpowiednikiem oprogramowania taksometru.

Odnosząc się do konkretnych działań, taksówkarze domagają się w złożonym wniosku do Premiera zmiany funkcji oprogramowania aplikacji mobilnej zawartej treścią rozporządzenia w par. 2 pkt. 1) lit. a). Zwrócili również uwagę na istotę oprogramowania aplikacji z funkcją spełniającą wskazania przebytej drogi zgodnie z równorzędną funkcjonalnością oprogramowania taksometru, a także konieczność uzupełnienia wspomnianej aplikacji o możliwość włączenia i wyłączenia przez kierowcę naliczania opłat za przewóz.

Burza w social mediach

Głosy krytyczne wobec e-kasy dla firmy Bolt i Uber pojawiły się również w internecie, w tym mediach społecznościowych. Kierowcy wskazywali na liczne nieprawidłowości w funkcjonowaniu wymienionych rozwiązań, co budzi ich silne zastrzeżenia.

„Zainstalowałem kasę 5 stycznia a oni wybili mi paragony za 31 grudnia, a ja te przejazdy zafiskalizowałem na mojej kasie, która łączy się z urzędem skarbowym. Następnie sprawdźcie numery boczne na paragonach – są inne” – zaapelował do pozostałych użytkowników e-kas jeden z kierowców na forum dla przewoźników. „Ja rozumiem, że jak biorę gotówkę to jest paragon na gotówkę, ale jak jest przelew to powinien być paragon na przelew. Pisałem do Bolta, odpisali, że to wina NOVITUSA a z kolei NOVITUS, że to wina Bolta. Jak będzie kontrola to jak wytłumaczyć przelew na koncie, skoro wszystkie paragony na gotówkę?” – dodał.

Według przedstawicieli środowiska taksówkarzy na potrzeby zagranicznych podmiotów wprowadza się specjalne ustawy, aby mogły legalnie funkcjonować i bezkarnie drenować polską gospodarkę. Ponadto, ich zdaniem dotyczy to także narzędzi, które są niezgodne z prawem, co dodatkowo podnosi skalę procederu.

Taksówkarze wskazują, że przewoźnicy tacy jak Uber, wykorzystują swoje możliwości do oszukiwania klientów. Dla potwierdzenia swoich słów przytoczyli przykład jednego z przejazdów za pomocą wspomnianej firmy. „Zamówiliśmy przejazd za pomocą aplikacji Uber. Podczas zamawiania przejazdu otrzymaliśmy informację o cenie umownej, która miała wynosić 52 zł 44 gr. (...) Trasa około 24 km. Nie było korków a kierowca jechał zgodnie ze wskazaniem nawigacji. Dojechaliśmy i moment płacenia. Kierowca zażądał 63 zł 83 gr” – opisuje sytuację NSZZ Solidarność Region Mazowsze Taksówkarzy Zawodowych M. St. Warszawa. „Ostateczna cena znacząco różni się od początkowej wyceny, co jest złamaniem przepisów prawa. Złożyliśmy reklamację, lecz niestety została odrzucona. Paragonu również nie otrzymaliśmy tylko jakiś rachunek” – dodano.

Rozwiązanie „niedopracowane, nieszczelne i pozwalające na oszustwa”

W związku licznymi wątpliwościami dotyczącymi kas wirtualnych i złożonymi przez środowisko kierowców wnioskami do Głównego Urzędu Miar o cofnięcie certyfikatów dla e-kasy „Elzabu”

opracowanej dla Ubera oraz e-kasy „NOVITUS” stworzonej dla Bolta, a także ukazującymi się informacjach w Internecie nasuwają się wątpliwości dotyczące wprowadzonego na mocy prawa rozwiązania. Zdaniem NSZZ Solidarność Region Mazowsze Taksówkarzy Zawodowych M. St. Warszawa, Samorządnego Związku Taksówkarzy ZwiązekTaxi.pl, Krajowej Izby Gospodarczej Taksówkarzy „Taxi” przyjęte podejście jest niedopracowane, nieszczelne i pozwala na oszustwa przewoźnikom, korzystającym ze wspomnianych wyżej wirtualnych kas. Obawy te są również zbieżne z opinią ekspertów rynku fiskalnego, którzy wyrażali wątpliwości w konsultacjach publicznych do projektu wprowadzającego e-kasy do polskiej przestrzeni podatkowej.

Według ekspertyzy dokonanej przez Polskie Towarzystwo Informatyczne na działanie kasy wirtualnej składa się nie tylko jej aplikacja, która jest oceniana w procesie homologacji przez GUM. W ogromnej mierze wpływ na to działanie ma cały system informatyczny, a więc smartfon, na którym kasa jest zainstalowana, jego system operacyjny, zabezpieczenia tego systemu (lub ich brak), oraz inne aplikacje na nim działające. Tych pozostałych składników systemu informatycznego GUM nie bada w procesie homologacji.

W przypadku kas sprzętowych wraz z aplikacją określony jest sprzęt, jego budowa i zabezpieczenie oraz plombowanie przed dostępem osób niepowołanych. Każda ingerencja jest natychmiast wychwytywana nawet bez specjalistycznych badań. W rozwiązaniach konsumenckich, jakimi są smartfony lub tablety system operacyjny nie ma żadnych specjalnych zabezpieczeń, a nawet przydzielone uprawnienia dla aplikacji czy użytkowników łatwo mogą być wyłączane przez właściciela smartfona. Możliwość instalowania dodatkowych aplikacji, również mogących mieć dostęp do bazy danych oraz innych plików kasy wirtualnej, ma ogromny wpływ na bezpieczeństwo systemu (a raczej jego brak), celowe lub przypadkowe uszkodzenia danych o sprzedaży.

W tym miejscu warto podkreślić, że w przypadku podatników świadczących usługę przewozową, korzystających z kas wirtualnych jest możliwość kontroli krzyżowej wystawionych paragonów z płatnościami wpływającymi na konto podatnika, gdyż płatności za usługi realizowane są bezgotówkowo. Dodatkowo w procesie biorą udział minimum trzy, a często cztery strony: klient, korporacja, partner/pośrednik i kierowca – oszustwo podatkowe wymaga zaangażowania minimum dwóch z nich, co w przypadku możliwych kontroli krzyżowych i płatności bezgotówkowych jest znikome.

W przypadku dopuszczenia kas wirtualnych do sprzedaży i usług, gdzie rozliczenie następuje gotówką, a w procesie sprzedaży uczestniczą tylko dwa podmioty – sprzedawca (często właściciel biznesu) i klient (często niezainteresowany otrzymaniem paragonu) – brak jest jakiegokolwiek elementu kontrolnego, czy transakcja faktycznie jest rejestrowana w kasie fiskalnej. W takiej sytuacji wystarczy jedynie nieuczciwy sprzedawca do tego, aby operacja nie została ufiskalniona czy nawet zarejestrowana na urządzeniu. Tym bardziej zdumiewające jest objęcie takich grup jak np. HoReCa możliwością stosowania rozwiązań wirtualnych.

Stanowisko Głównego Urzędu Miar

W związku z powyższym nasuwają się zatem wątpliwości czy kasy wirtualne na pewno są bezpieczne i czy ich wprowadzenie nie potwierdziło obaw, na które zwracali uwagę eksperci. Według GUM zagadnienie bezpieczeństwa fiskalnego kas rejestrujących, mających postać oprogramowania było szeroko dyskutowane na etapie konsultacji projektu Rozporządzenia Ministra Finansów. „Zgłoszone uwagi i obawy były analizowane przez Ministerstwo Finansów. W wyniku tego procesu zostały sformułowane odpowiednie wymagania dla tych kas i Minister Finansów podpisał stosowne rozporządzenie tj. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 26 maja 2020 r. w sprawie kas rejestrujących mających postać oprogramowania (Dz. U. z 2020 r. poz. 957). Tym samym należy stwierdzić, że Minister Finansów ostatecznie uznał stosowanie tego rodzaju kas za wystarczające

bezpieczne dla celów fiskalnych” – podkreślił Główny Urząd Miar.

GUM wskazał jednak, że ocenę czy e-kasy okażą się bezpieczne i czy ich wprowadzenie nie potwierdzi obaw, na które zwracali uwagę eksperci, będzie można przeprowadzić dopiero po dłuższym okresie ich użytkowania (obecnie to tylko miesiąc). Równocześnie Urząd zaznaczył, że dane potrzebne do tego typu oceny będzie posiadał „najprawdopodobniej” resort finansów, nie zaś GUM – zakres działania Prezesa Urzędu w obszarze kas rejestrujących ogranicza się bowiem do stwierdzenia czy określony typ kasy rejestrującej spełnia stosowne wymagania i nie obejmuje oceny skutków wprowadzenia konkretnych rozwiązań na system fiskalny. „Oczywiście zawsze możliwe będzie podjęcie działań legislacyjnych ze strony Ministra Finansów mających na celu zmiany wymagań technicznych dla kas rejestrujących i warunków ich stosowania, jeśli zajdzie taka potrzeba” – stwierdził Główny Urząd Miar.

Kolejna kwestia dotyczy tego, czy homologacje wydane na kasy wirtualne z końcem roku nie zostały wydane zbyt pośpiesznie? Czy przetestowano je odpowiednio na wszystkie możliwe sposoby, aby zapobiec oszustwom podatkowym? Jak podkreślił Urząd, decyzje potwierdzające dla e-kas zostały wydane z należytą starannością. „W trakcie procesu certyfikacji kasy były kilkakrotnie modyfikowane przez producentów w związku z wykrytymi przez GUM niezgodnościami tak, aby z całą pewnością można było potwierdzić spełnienie wymagań określonych w Rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 26 maja 2020 r. w sprawie kas rejestrujących mających postać oprogramowania (Dz. U. z 2020 r. poz. 957) przez certyfikowane typy kas” – wyjaśnił GUM.

Równie istotna jest sprawa samego badania e-kas w czasie homologacji. W środowisku przewoźników pojawiły się wątpliwości czy rozwiązania wirtualne podczas procesu sprawdzane są w taki sam sposób jak kasy sprzętowe i czy zapewniają taki sam stopień szczelności jak kasy sprzętowe online. W odniesieniu do tych kwestii GUM wskazał, że tego typu oprogramowanie jest badane w bardzo podobny sposób co kasy sprzętowe, w szczególności tzw. kasy online. Wyjaśnił jednak, że występują jednakże pewne różnice, chociażby ze względu na brak wymagań w odniesieniu do konstrukcji mechanicznej e-kas, a także różnice w wymaganiach wynikające ze specyfiki tego typu rozwiązań.

„Co do pytania w zakresie >>szczelności kas<<, należy powiedzieć, że zakres działania Prezesa GUM w obszarze kas rejestrujących ogranicza się do stwierdzenia czy dany typ kasy spełnia stosowne wymagania. Dyskusja na temat >>szczelności<< czy bezpieczeństwa fiskalnego kas mających postać oprogramowania była szeroko prowadzona przed wejściem w życie ww. rozporządzenia z dnia 26 maja 2020 r. w sprawie kas rejestrujących mających postać oprogramowania i tak jak już to zostało wskazane w poprzedniej odpowiedzi należy przyjąć, że Minister Finansów podpisując to rozporządzenie zaakceptował poziom bezpieczeństwa kas w tej postaci jako wystarczający dla systemu fiskalnego” – podkreślił Główny Urząd Miar.

Analizując sprawę wirtualnych rozwiązań w transporcie, bardzo ważne wydaje się być również pytanie: czy zgoda na dopuszczenie do stosowania kas wirtualnych przez grupy wrażliwe, a być może cały rynek, nie jest pójściem w stronę całkowitego rozszczelnienia systemu fiskalnego? „Decyzja w sprawie grup podatników lub rodzajów czynności, w odniesieniu do których możliwe jest używanie kas rejestrujących mających postać oprogramowania jest decyzją Ministra Finansów i Główny Urząd Miar nie ma żadnej podstawy do oceniania tej decyzji” – wyjaśnił GUM.

Bolt wyjaśnia

Wątpliwości dotyczące e-kas dotyczą nie tylko procesu homologacji i certyfikacji, ale także ich praktycznego wykorzystania. Przewoźnicy, w tym środowisko taksówkarzy, wskazało na liczne uchybienia oraz nieścisłości wynikające z używania e-kas przez takie firmy jak Bolt czy Uber.

W tym kontekście pojawia się wiele pytań oraz obaw dotyczących wirtualnych rozwiązań, które mogą służyć m.in. do oszustw, co jest szczególnie niebezpieczne dla klientów korzystających z usług transportu osobowego. Jednym z nich jest kwestia rozbieżności w kwocie na paragonie z kwotą zadeklarowaną na aplikacji mobilnej w czasie zamawiania kursu. Firma Bolt wskazuje jednak, że „nie ma możliwości w eKasie Bolt, żeby kwota na paragonie różniła się od tej, którą pasażer akceptuje, zamawiając przejazd – ceny umownej”. Przewoźnik wyjaśnił, że nawet w sytuacji, gdy chodzi o zmianę destynacji w trakcie przejazdu, klient musi wyrazić zgodę na nową cenę umowną zanim tego typu zmiana nastąpi. W tym znaczeniu kierowca nie posiada możliwości manipulowania stawkami. „Co ważne, aplikacja Bolt nie dodaje opłaty za czas oczekiwania na pasażera, co zostało nieprzychylnie odebrane przez kierowców, jednak zapewnia pasażerom pewność co do kwoty, która zostanie umieszczona na e-paragonie” – wyjaśnił przewoźnik.

Przedstawiciele branży wskazują także, że czasem paragony przesyłane są z dużym opóźnieniem lub, w skrajnych przypadkach, nie docierają do klienta w ogóle. Stąd rodzi się pytanie, kiedy są one wystawiane (w trakcie kursu, a może po jego zakończeniu)? Istotny problem dotyczy również tego, w jakim terminie najpóźniej pojawi się eParagon u klienta oraz czy zawsze jest mu dostarczany? Bolt wyjaśnił, że potwierdzenie płatności w ich e-kasie jest generowane zaraz po zakończeniu przejazdu i wysyłane od razu do pasażera za pośrednictwem poczty e-mail. „Zdarzają się sytuacje, w których pasażer czy kierowca mają ograniczony zasięg w telefonie, bądź następują opóźnienia po stronie serwerów pocztowych, co może wpłynąć na czas otrzymania rachunku na skrzynkę e-mail. Podobne opóźnienie może nastąpić na przykład w momencie generowania przez eKasę Bolt raportu kasowego lub gdy podatnik wyłączy urządzenie, na którym jest zainstalowana eKasa Bolt. Opóźnienia mające miejsce w funkcjonowaniu eKasy Bolt są więc podobne do tych w normalnych kasach fiskalnych, z nich też nie wygenerujemy paragonu, jeśli jest ona wyłączona” – podkreśliła firma.

Przewoźnik wskazał, że od uzyskania certyfikacji Głównego Urzędu Miar dla e-kasy przez cały czas edukuje podatników, floty zatrudniające kierowców oraz samych kierowców prowadzących indywidualną działalnością gospodarczą. „eKasa Bolt pozwala nam na osiągnięcie pełnej transparentności podatkowej i transakcyjnej w stosunku do Ministerstwa Finansów i Urzędów Skarbowych” – stwierdziły władze Bolta.

Ponadto, wątpliwości w środowisku przewoźników, w tym taksówkarzy, budzi kwestia daty znajdującej się na wystawionym paragonie, która w wielu wypadkach jest inna niż data wykonania określonego kursu. Tu pojawia się kluczowe pytanie: dlaczego? Jak wskazała firma Bolt, wspomniane daty na wirtualnym potwierdzeniu płatności mogą być inne, ponieważ „eKasa Bolt mogła być chwilowo wyłączona lub użytkownik eKasy dokonywał operacji systemowych w urządzeniu (np. generował raport miesięczny czy sprawdzał inne funkcje w ustawieniach eKasy)”. Przewoźnik dodał, że informacje dotyczące kursu są zawsze wysyłane z aplikacji do e-kasy. „Jak tylko eKasa takie dane może przyjąć następuje fiskalizacja i generowany jest e-paragon, który trafia do klienta” – podkreśliły władze firmy.

Kolejną problematyczną kwestią są rozbieżności w odniesieniu do rzeczywiście przebytej odległości podczas podróży z danymi przedstawionymi na paragonie. Często dochodzi do niezgodności w tym zakresie, co rodzi obawy dotyczące możliwych oszustw wobec klientów. Bolt wskazał jednak, że użytkownicy korzystający z jego aplikacji otrzymują wartość przejazdu wyliczoną z góry, cenę umowną, razem z odległością użytą do jej wyliczenia. „Dzięki temu pasażer, zanim zamówi przejazd, zawsze wie, ile za taki kurs zapłaci, niezależnie od trasy wybranej przez kierowcę. Takie rozwiązanie jest bardziej korzystne dla pasażerów i pozwala na uniknięcie przykrych niespodzianek, które się zdarzają przy przejazdach tylko z taksometrem” – wyjaśnił Bolt. Jak dodała firma, na e-paragonie znajdują się dane kursu, zgodne z ceną umowną zaakceptowaną przez pasażera.

Nie bez znaczenia jest również kwestia tego, czy kierowcy mogą okazać kasę wirtualną do kontroli lub

pasażerowi podczas kursu. Przewoźnik wyjaśnił, że e-kasa Bolta ma postać aplikacji mobilnej na urządzenia z systemem Android, a obowiązek jej instalacji obejmuje wyłącznie podatników, przedsiębiorstwa – partnerów flotowych zatrudniających kierowców lub kierowców z własną działalnością gospodarczą. Rozwiązanie dla kierowcy komunikuje się z właściwą e-kasą Bolta, należąca do podatnika, przez internet – wszystko dzieje się automatycznie. „Gdy kierowca zakończy przejazd, dane o zleceniu trafiają przez internet do eKasy Bolt. Ta stworzy e-paragon, który trafi jednocześnie na serwery Ministerstwa Finansów oraz zostanie przesłany przez Bolt na adres e-mail pasażera (nabywcy kursu). Jest prawny wymóg przesyłania e-paragonów do pasażera, jednak nie ma takiego wymogu, jeśli chodzi o okazywanie kasy wirtualnej pasażerowi. Urządzenie z eKasą Bolt musi zawsze się znajdować w siedzibie podatnika, będąc gotowe do potencjalnej kontroli np. przez Urząd Skarbowy” – podkreślił przewoźnik.

W kontekście wprowadzenia i wykorzystania wirtualnych rozwiązań w transporcie osób zasadne wydaje się również pytanie czy kierowcy instalują e-kasy na swoich prywatnych urządzeniach, takich jak smartfony, a może na sprzęcie przekazanym przez przewoźnika? Firma Bolt wskazała w odpowiedzi, że jej oprogramowanie jest zamieszczane na urządzeniach podatników. Władze przewoźnika zadeklarowały, że otrzymali oni instrukcje dotyczące wyboru najlepszego sprzętu do technologii wybranej przez producenta. „Aplikacja działa na każdym sprzęcie z Androidem 5.0 lub nowszym, producent eKasy Bolt rekomenduje korzystanie wyłącznie z urządzeń sprawdzonych producentów, które posiadają: moduł GSM – w razie problemów z WiFi, co najmniej 16, a najlepiej 32 GB pamięci wewnętrznej, baterię, która zapewni eKasie 2-3 godziny pracy na wypadek awarii prądu. Zalecana pojemność pamięci zależy od tego, ile przejazdów obsługuje dany podatnik. Kierowcy na własnej działalności zapełnią maksymalnie 2-3 GB pamięci w ciągu pięciu lat, z kolei najwięksi partnerzy powinni rozglądać się za modelami z 64-128 GB pamięci wewnętrznej. We współpracy z producentem udostępniliśmy także listę urządzeń z konkretnymi przykładami, na których technologia była testowana” – wyjaśnił Bolt.

Nie bez znaczenia pozostaje zagadnienie świadomości kierowców w tym kontekście, że po zainstalowaniu kasy wirtualnej na ich urządzeniu staje się ono w praktyce „kasą fiskalną” i w związku z tym musi być udostępnione odpowiednim służbom skarbowym do kontroli. Władze firmy Bolt podkreśliły, że prowadzone są kursy edukacyjne, w których podatnicy zdobywają wiedzę również na temat tego, że ich sprzęt będący nośnikiem oprogramowania i e-kasy musi być udostępniony na prośbę określonego urzędu i podlega tym samym restrykcjom co tradycyjna kasa fiskalna, np. w przypadku zniszczenia.

W nawiązaniu do powyższej kwestii interesujący wydaje się problem, co w przypadku, gdy rzeczywiście dojdzie do uszkodzenia urządzenia (m.in. smartfona), na którym zainstalowana jest e-kasa. Jak kierowcy radzą sobie w tego typu wypadkach? Bolt podkreślił, że dotychczas, odkąd wirtualne rozwiązania zostały udostępnione podatnikom, do firmy nie napłynęły żadne zgłoszenia dotyczące tego typu incydentów. „Jednakże, gdy eKasa ulegnie zniszczeniu (np. wskutek zalania czy rozbicia), zgodnie z obowiązującą ustawą, należy o tym natychmiast powiadomić właściwy urząd skarbowy” – wyjaśnił przewoźnik.

Kasy wirtualne to rozwiązania, które – jak każde urządzenia – mogą w pewnych sytuacjach okazać się zawodne, np. w związku z wystąpieniem problemów technicznych. Wymagają również od użytkowników zapoznania się ze sposobem ich korzystania oraz używania określonych funkcji. Czasem do obycia się z nowym oprogramowaniem konieczne jest wsparcie osób doświadczonych, które posiadają wysoką umiejętność posługiwania się e-rozwiązaniami. W związku z tym pojawia się pytanie, na czyją pomoc mogą liczyć kierowcy-przewoźnicy w przypadku problemów lub braku wiedzy w sposobie działania kasy?

Według Bolta najważniejszym aspektem wprowadzenia każdej nowej ustawy w życie jest edukacja.

„Edukacja ta była dla naszej organizacji priorytetem, numerem jeden przez ostatnie miesiące i to właśnie ona pozwoliła nam płynnie wkroczyć w okres obowiązywania nowej ustawy” – wskazał przewoźnik. Jak podkreśliła firma, podatnik, w przypadku problemów lub braku wiedzy zawsze może liczyć na pomoc producenta za pośrednictwem udostępnionej infolinii oraz pomocowej skrzynki wsparcia e-mail. „Dodatkowo, wraz z producentem rozwiązania, zorganizowaliśmy cykl webinarów edukacyjnych dla przedsiębiorców korzystających z platformy Bolt. Producent udostępnił stronę internetową poświęconą eKasie Bolt, a na blogu Bolt zamieściliśmy dodatkowe artykuły z odpowiedziami na najczęściej zadawane pytania” – zaznaczyły władze przewoźnika. Jak dodały, od 1 stycznia wszystkie floty, te jedno jak i wieloosobowe, realizujące przejazdy za pośrednictwem platformy Bolt spełniają wymogi, które nakłada na nie nowa ustawa i każdy z przedsiębiorców bez wyjątku posiada licencję taxi.

The image displays a book cover on the left and promotional text on the right. The book cover features the author's name 'Marek Gryga' at the top, the title 'POLSKIE WOJSKA SPECJALNE WE WSPÓŁCZESNYM ŚWIECIE' in the center, and the publisher's logo 'Defence 24 WYDAWNICTWO' at the bottom. The cover art includes a helicopter and a soldier. The promotional text on the right repeats the title and author's name, and includes the publisher's logo 'Defence 24 WYDAWNICTWO' and the website 'Sklep.Defence 24'. The background of the promotional area is a light blue gradient with faint, repeating text of military unit names.

**POLSKIE WOJSKA SPECJALNE
JAKO SYSTEM OBRONY NARODOWEJ
I BEZPIECZEŃSTWA PAŃSTWA**

Marek Gryga

Defence 24
WYDAWNICTWO

Sklep.Defence 24