

## Kolejny etap rządowej walki z nielegalnym wywozem towarów

Na 4 miliony zgłoszeń dokonano 500 tysięcy kontroli, z czego w około 6 tysiącach przypadków stwierdzono uchybienia. To wyniki audytu funkcjonowania systemu monitorowania przewozu towarów wrażliwych, wykonanego przez Krajową Administrację Skarbową. SENT od samego początku budził wiele kontrowersji, ale jest stale i konsekwentnie rozwijany. Obecnie opiera się o jedną ustawę i jej dwie nowelizacje oraz aż osiem rozporządzeń, a kolejne już w przygotowaniu. Towary wrażliwe są w Polsce na cenzurowanym, a Ministerstwo Finansów przypomina, że od 1 października weszły w życie nowe przepisy. Eksperti OCRK sprawdzili listę najważniejszych naruszeń oraz jak działa rządowa aplikacja.

Przewóz drogowy to szczególnie nadzorowana gałąź gospodarki. Co więcej, jego monitorowanie jest stale ulepszane. Najnowsze zmiany mają na celu wdrożenie systemu, którego nie można oszukać. A ponad 1400 funkcjonariuszy KAS już od 1 października czuwa nad przestrzeganiem aktualnych regulacji. Dlaczego to takie ważne? Dla przykładu, po wprowadzeniu SENT analiza rynku paliwowego<sup>1</sup> wykazała wzrost legalnej konsumpcji oleju napędowego o 5%, a benzyny o 7%. W ciągu roku zaobserwowano zwiększenie produkcji paliw o 16%. Ponadto, zanotowano także spadek eksportu oleju rzepakowego aż o 70%, a oleju smarnego o 50%. – *Ma to związek z popularnym do niedawna mechanizmem wywozu towarów wrażliwych i ubieganiem się o zwrot podatku. Okazało się jednak, że zapotrzebowanie państw ościennych na oleje z Polski było w wielu przypadkach fikcyjne. Ukrócono również proceder obrotu lekami polegający na ich rzekomym wprowadzaniu na rynek polski, a w rzeczywistości na wywozie za granicę i sprzedaży z dużym zyskiem. Od czerwca 2018 roku obroty hurtowni, z których wywożono lekarstwa, znacząco spadły* – komentuje **Jakub Ordon, ekspert OCRK**, firmy zajmującej się analizą i rozliczaniem czasu pracy kierowców. Kiedyś procedura zgłaszania towarów objętych ustawą realizowana była jedynie za pomocą formularzy. Teraz SENT to całkowicie interaktywne narzędzie i będzie nadal ewoluować. Czy wiesz, jak działa i jakie są jego możliwości?

### Jak to działa?

Aż 43 strony – tyle liczy „Instrukcja użytkownika mobilnej aplikacji kierowcy SENT GEO”. Narzędzie jest dostępne do pobrania dla polskich przewoźników, którzy w swoim taborze nie dysponują zewnętrznymi systemami lokalizacji. Wówczas muszą wyposażyć kierowcę pojazdu w smartfon lub tablet z połączeniem GPS oraz zainstalować aplikację. – *To jeszcze nie wszystko. Kierujący samochodem ciężarowym zobowiązany jest do ciągłego śledzenia, czy narzędzie stale łączy się z GPS-em. Jeśli urządzenie się wyłączy - straci połączenie, a tym samym kierowca musi się zatrzymać, by naprawić błąd. W przeciwnym wypadku grozi mu nawet do 7,5 tysiąca PLN kary. Dlatego zdecydowanie wygodniejszym rozwiązaniem będzie korzystanie z własnego systemu lokalizacji, a aplikacja SENT GEO będzie używana jako rozwiązanie zapasowe* – mówi ekspert OCRK, Jakub Ordon.

Nowelizacja przepisów zakłada uzupełnienie systemu monitorowania drogowego przewozu towarów wrażliwych o nowe środki techniczne, tj. lokalizator, telekomunikacyjne urządzenie wykorzystujące technologię pozycjonowania satelitarne i transmisji danych wraz z aplikacją, lub ZSL, czyli zewnętrzny system lokalizacji gromadzący dane geolokalizacyjne środka transportu.

<sup>1</sup> Analiza rynku przeprowadzona w przedziale czasowym kwiecień 2017 – kwiecień 2018 przez KAS.

- *Możliwe jest też łączenie flotowych GPS-ów z SENT-em. Taka pełna integracja systemów pozwala na przesyłanie niezbędnych danych w czasie rzeczywistym. Spełnia zatem przepisy ustawowe i jest rozwiązaniem wygodnym dla kierowcy i bezpiecznym dla przewoźników. Dane zgłoszonego pojazdu będą przekazywane w zakresie – między innymi współrzędnych geograficznych, prędkości pojazdu, daty i godziny pozyskania tych informacji, celu podróży oraz numeru lokalizatora albo urządzenia. Taka zaawansowana telematyka znakomicie wspiera transportowców, gdyż wszystko dzieje się bez udziału kierowcy. To wygodne i eliminuje „czynnik ludzki”, czyli ewentualne popełnianie błędów, a co za tym idzie możliwe nakładanie przez urzędników wysokich kar za naruszenia – komentuje **Kamil Korbuszewski z GBOX**, systemu telematyki i monitoringu GPS.*

### **Nawet 100 tysięcy kary**

Za niedostosowanie się do nowych zapisów przewoźnikowi grozi kara 10 tysięcy PLN. Kierowca zaś może zapłacić od 5 do 7,5 tysiąca PLN za jazdę z niesprawnym lokalizatorem lub włączenie albo wyłączenie urządzenia w nieodpowiednim momencie. W taryfikatorze pojawiła się również wysoka sankcja finansowa dla przewoźnika. Aż 100 tys. PLN zapłaci on w przypadku niedostarczenia zgłoszonego towaru do miejsca docelowego lub zakończenia przewozu na terytorium Polski. Przepisy nakładające kary pieniężne za niedopełnienie obowiązków weszły w życie 1 października, ale już teraz mogą ruszyć kontrole i warto przygotować się wcześniej do egzekwowania nowych zapisów ustawy. Funkcjonariusze KAS zaczną nakładać sankcje za wykroczenia od nowego roku.

### **Dodatkowa kontrola**

Obecnie w Polsce śledzenie przewozów towarów odbywa się za pomocą systemu viaTOLL. Jego głównym zadaniem jest automatyczny pobór opłat za przejazd po drogach płatnych. Dane dotyczące na przykład współrzędnych – daty i godziny obecności danego pojazdu na wyznaczonych odcinkach trasy są udostępniane na wniosek wszystkich instytucji państwowych. Obok viaTOLL-u powstał SENT, czyli monitorowanie towarów wrażliwych, który szybko ewoluował do postaci efektywnego narzędzia do walki z nielegalnym wywozem między innymi tytoniu, paliw płynnych, olejów i leków. A od czerwca 2019 roku, w związku z zapisami rozporządzenia PEiR Unii Europejskiej, każdy nowy pojazd ciężarowy świadczący usługi transportowe na terenie UE będzie musiał posiadać na pokładzie inteligentny tachograf wraz z wbudowanym systemem GPS. - *Dzięki takim nowoczesnym urządzeniom telematycznym dokładnie rejestrowane będzie położenie pojazdu w momencie rozpoczęcia, zakończenia, a także co trzy godziny jazdy. Pojawi się także możliwość bezprzewodowego odczytu danych poprzez Bluetooth, a Inteligentne Systemy Transportowe (ITS) będą sprawnie przysyłać informacje do odpowiednich instytucji – polskich i unijnych. Kolejne zmiany są nieuniknione, a sektor TSL czeka jeszcze wiele nowości wspierających i regulujących przewóz towarów – mówi Jakub Ordon, OCRK.*