

Szczególnie zagrożone są przypadki tranzytu, wywozu lub wwozu towarów wrażliwych do Polski. Wynika to z faktu, że swoim zasięgiem ustawa obejmuje Polskę. Należy zatem założyć, że zagraniczni kontrahenci nie posiadają wiedzy o obowiązku monitorowania towarów i nie będą dokonywać zgłoszeń w polskim systemie



Fot. Volvo

CZY PODLEGAM POD SENT?

W jaki sposób skutecznie sprawdzić czy towary, które przewożę podlegają pod SENT? Jak wypełnić obowiązek i gdzie szukać wyjątków? O tym w naszym poradniku dla przewoźników.

Od wdrożenia przepisów dotyczących monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów upłynęły ponad dwa lata. W tym okresie ustawa doczekała się kilku nowelizacji dostosowujących przepisy do dynamicznie zmieniających się warunków w przewozach. Najważniejsze zmiany, między innymi dotyczące geolokalizacji, zostały wprowadzone ustawą zmieniającą z dnia 15 czerwca 2018 r.

Dla wielu przewoźników początki funkcjonowania nowych przepisów były trudne ze względu na konieczność analizy, czy przewożone przez nich ładunki podlegają ustawie. Jeszcze większe trudności mogła sprawić obsługa systemu informatycznego, w którym zgłaszało przewozy. Jednak do najczęstszych przewinień należało naruszenie obowiązku zgłoszenia lub podanie w zgłoszeniu danych niezgodnych ze stanem faktycznym. W przypadku kontroli każde zaniechanie lub błąd prowadziły do nakładania wysokich kar finansowych, zarówno na kierowcę, jak i na przewoźnika.

Nomenklatura scalona

Mając na uwadze ciężące na uczestnikach przewozu obowiązki oraz zagrażające

im wysokie kary, konieczne jest wypracowanie metody szybkiej weryfikacji rodzaju przewożonego towaru i w zależności od potrzeb zastosowanie procedury zgłoszenia. Dobrą informacją dla przewoźnika jest to, że nowelizacja ustawy uprościła metodę klasyfikacji towarów. Od 14 czerwca 2018 r. można dokonywać zbiorczych zgłoszeń oraz stosować wyłącznie Nomenklaturę Scaloną (CN)

Nowelizacja ustawy uprościła metodę klasyfikacji towarów. Od 14 czerwca 2018 r. można dokonywać zbiorczych zgłoszeń oraz stosować wyłącznie Nomenklaturę Scaloną (CN).

– opracowaną przez Komisję Europejską, która jest wykazem towarów zawartym w Rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/1602 z dnia 11 października 2018 r. zmieniającym załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej¹⁾. Z ustawy usunięto zupełnie klasyfikację towarów według Polskiej

Klasyfikacji Wyrobów i Usług (PKWiU), dzięki czemu zniknęły wątpliwości dotyczące niewłaściwej klasyfikacji.

System SENT

Jeśli przewoźnik ma zamiar zrealizować przewóz towarów wrażliwych, oprócz prawidłowego zgłoszenia lub jego uzu-

pełnienia w systemie SENT, w trakcie całej trasy przewozu musi zapewnić przekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu, mając oczywiście na uwadze, że ustawa ma zastosowanie na terytorium Polski. Powinien w tym celu skorzystać z mobilnej aplikacji, udostępnionej firmom transportowym przez Ministerstwo Finansów lub z Zewnętrznego Systemu

¹⁾ Informacje na temat nomenklatury oraz wykaz można znaleźć pod adresem: <https://stat.gov.pl/sprawozdawczosc/intrastat/nomenklatura-scalona>

mu Lokalizacji. Numer lokalizatora lub zewnętrznego systemu lokalizacji powinien zostać odnotowany w rejestrze SENT. Przy tej okazji warto zwrócić uwagę na niezawodność przyjętego rozwiązania. Należy podkreślić, że o ile korzystanie z aplikacji wydaje się najmniej dotkliwe finansowo, o tyle jest to metoda najbardziej zawodna, o czym przekonali się już niektórzy użytkownicy ją przewoźnicy. Do zdarzeń podnoszących

W tym celu należy sprawdzić rodzaj ładunku, następnie odnieść się do ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów, a konkretnie do art. 3, który wskazuje towary wrażliwe. Jeżeli towar nie został wymieniony w tym artykule, koniecznie należy sprawdzić, czy znalazł się w rozporządzeniu, o którym mowa w art. 3 ust. 11 ustawy. Obecnie obowiązującym jest Rozporządzenie Mi-



Arkadiusz Góra

Jeśli przewoźnik ma zamiar zrealizować przewóz towarów wrażliwych, oprócz prawidłowego zgłoszenia lub jego uzupełnienia w systemie SENT, w trakcie całej trasy przewozu musi zapewnić przekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu.

cji Dziennika Ustaw, przede wszystkim z ISAP – Internetowego Systemu Aktów Prawnych, gdzie można znaleźć nie tylko ustawę, ale również jej kolejne zmiany oraz tekst ujednolicony. Dodatkowo system umożliwia szybkie znalezienie aktów wykonawczych do ustawy, czyli rozporządzeń.

ryzyko zaliczyć należy problemy z ciągłym zasilaniem telefonu, brak pewności co do nieustannej i prawidłowej pracy aplikacji, ograniczony wpływ na prawidłowe zachowanie kierowcy oraz nadzór nad działaniem aplikacji. Każda nieprawidłowość prowadząca do przerw w rejestrowaniu trasy skutkować będzie nałożeniem kary w wysokości 10 tys. zł. A żaden telefon nie gwarantuje, że w dowolnym momencie aplikacja nie przestanie działać. Niestety, argumenty związane z technicznym funkcjonowaniem aplikacji oraz telefonu, na którym została użyta, nie stanowią podstawy do zmniejszenia lub anulowania kary. W konsekwencji, rozwiązania polegające na zastosowaniu bardziej zaawansowanych systemów telematycznych, spełniających wymogi Zewnętrznego Systemu Lokalizacji, takich jak GBOX firmy INELO, gwarantują bezpieczeństwo niespotykane w rozwiązaniach opartych na darmowej aplikacji.

nistra Finansów z dnia 20 lipca 2018 r. w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania



Gdy towar jest objęty systemem nadzoru, konieczne jest zgłoszenie przewozu w systemie SENT pod adresem <https://puesc.gov.pl/sent-formularze>, wygenerowanie i przekazanie kierowcy numeru referencyjnego i upewnienie się co do prawidłowego działania geolokalizacji

Fot. Volvo

Towary zza granicy

Szczególnie zagrożone są przypadki tranzytu, wywozu lub wwozu towarów wrażliwych do Polski. Wynika to z faktu, że swoim zasięgiem ustawa obejmuje Polskę. Należy zatem założyć, że zagraniczni kontrahenci nie posiadają wiedzy o obowiązku monitorowania towarów i nie będą dokonywać zgłoszeń w polskim systemie. W takich przypadkach niezwykle istotna jest czujność przewoźnika i weryfikacja, czy towar, który ma być podjęty i przewożony z przekroczeniem granicy Polski, podlega zgłoszeniu.

Aby być pewnym, że nasze informacje o przepisach są zawsze aktualne, zaleca się korzystanie z oficjalnych publikacji Dziennika Ustaw, przede wszystkim z ISAP.

drogowego i kolejowego przewozu towarów, a wykaz towarów objętych systemem zawarto w paragrafie 1. W art. 3 w ustępach 4- 7 ustawy i w § 2 rozporządzenia wskazano wyjątki, czyli rodzaje przewozów lub towary, do których nie stosuje się przepisów o systemie monitorowania.

Aby być pewnym, że nasze informacje o przepisach są zawsze aktualne, zaleca się korzystanie z oficjalnych publika-

W każdym przypadku zalecana jest ostrożność i dokładna weryfikacja towaru, który zamierzamy przewieźć. Obowiązek zgłoszenia ładunku, który jest zlecony przez zagraniczny podmiot i wwożony do Polski, spoczywa wyłącznie na przewoźniku. Podobnie sytuacja może wyglądać w przypadku tranzytu, w zależności od miejsca działalności zlecającego przewóz lub nadawcy. Możliwe konsekwencje naruszenia obowiązku objęcia towaru

systemem monitorowania są znaczne i w praktyce niemożliwe do uniknięcia. Należy bowiem pamiętać, że do ukarania nie musi dojść wyłącznie w przypadku kontroli na drodze. Organ może wejść w posiadanie informacji o naruszeniu obowiązku zgłoszenia i monitorowania również w przypadku kontroli nadawcy lub odbiorcy ładunku, jeżeli posiadają oni siedzibę na terenie Polski.

Zgłoszenie towaru krok po kroku

Decydując się na przyjęcie zlecenia przewozowego należy upewnić się, czy nadawca dokonał zgłoszenia w systemie SENT. Jeśli jest on spoza granic Polski, najprawdopodobniej nie orientuje się w procedurze zgłoszenia i działania musi podjąć przewoźnik. Przede wszystkim należy sprawdzić, jaki towar lub grupy towarów będą przewożone oraz w jakich ilościach. Następnie trzeba zweryfikować, pod jakim kodem towar widnieje w Nomenklaturze Scalonej. Kolejnym krokiem, po ustaleniu numeru CN, będzie weryfikacja, czy został on objęty systemem monitorowania. W tym celu sprawdzeniu podlega przytoczony wcze-

Grywna dla kierowcy w przypadku nieprawidłowego używania lokalizatora może wynieść od 5 tys. do 7,5 tys. zł. Nieprzesłanie danych lokalizacyjnych oznacza dla przewoźnika karę 10 tys. zł.

śniej art. 3 ustawy oraz § 1 rozporządzenia. W przypadku stwierdzenia, że towar jest objęty systemem nadzoru, konieczne jest zgłoszenie przewozu w systemie

nie kierowcy w numer zgłoszenia, bieżące zgłaszanie zmian w przewozie, dotyczące chociażby zmiany pojazdu lub kierowcy oraz prawidłowo działającej lokalizacji,



Fot. GDDKA

Rozwiązania polegające na zastosowaniu zaawansowanych systemów telematycznych, spełniających wymogi Zewnętrznego Systemu Lokalizacji, takich jak GBOX firmy INELO, gwarantują bezpieczeństwo niespotykane w rozwiązaniach opartych na darmowej aplikacji.

szczególnie w przypadku korzystania z darmowej aplikacji na telefony. Należy uczulać kierowców, że za naruszenie obowiązków związanych z monitorowaniem towarów odpowiedzialność ponosi nie tylko przewoźnik, ale również kierowca, dlatego powinno zależeć im na prawidłowej realizacji zadania przewozowego.

Grywna dla kierowcy w przypadku nieprawidłowego używania lokalizatora – jeśli nie wyłączył go lub nie wyłączył w odpowiednim momencie, albo kontynuował jazdę, pomimo że lokalizator lub system zewnętrzny nie działały poprawnie – może wynieść od 5 tys. do 7,5 tys. zł. Natomiast, tak jak wspominaliśmy wcześniej, nieprzesłanie danych lokalizacyjnych oznacza dla przewoźnika karę 10 tys. zł. Na chwilę obecną znane są już przypadki nakładania kar na przewoźników w przypadku nieprawidłowego działania aplikacji. Maksymalna kara dla przewoźnika przewidziana w ustawie może osiągnąć niebagatelne 100 tys. zł, choć jest ona zarezerwowana dla sytuacji, gdy towar dotrze w inne miejsce niż deklarowane w zgłoszeniu lub nie będzie możliwe ustalenie miejsca jego dostarczenia. |

Arkadiusz Góra,
ekspert OCRK w zakresie ITD i PIP
www.ocrk.pl



Fot. Fotolia

SENT pod adresem <https://puesc.gov.pl/sent-formularze>, wygenerowanie i przekazanie kierowcy numeru referencyjnego oraz upewnienie się co do prawidłowego działania geolokalizacji. W przypadku braku pewności odnośnie sposobu zgłaszania przewozów istnieje możliwość skorzystania z systemu w środowisku testowym pod adresem <https://test.puesc.gov.pl/web/puesc/sent-formularze>. Warto również zapoznać się z awaryjną procedurą zgłoszenia, gdyby platforma nie działała lub działała nieprawidłowo, w tym celu należy skorzystać z informacji dostępnych w serwisie PUESC.

Weryfikacja towaru podlegającego monitorowaniu nie jest trudna. W przepisach wyraźnie wskazano te grupy, które bezwzględnie podlegają systemowi oraz możliwe wyłączenia. Ważne jest, aby dopilnować pozostałych elementów związanych z przewozem, jak wyposaże-