

Inwigilacja w słuźszej sprawie, czyli co z tym SENT-em?

Za niedostosowanie się do restrykcyjnych regulacji groźą kary sięgające nawet 100 000 złotych. Co więcej przepisy nie przewidują odstępstw od sytuacji losowych, niezależnych od przedsiębiorców czy kierowców. Okazuje się, że nowe przepisy, choć potrzebne i zrozumiałe, spędzają sen z powiek przewoźników. Dlaczego? Aktualny przegląd najważniejszych informacji o SENT komentuje Jakub Ordon, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców.

W ramach elektronicznego systemu monitorowania drogowego przewozu towarów już od ponad dwóch lat przewoźnicy zobligowani są do rejestrowania zgłoszeń każdego transportu wytworów, które zgodnie z zapisami ustawy uznawane są za tak zwane towary wrażliwe. Wśród tego typu artykułów znajdują się między innymi leki, tytoń, alkohol czy oleje napędowe. W czerwcu 2018 roku weszły w życie przepisy zmieniające ustawę o SENT. Jednym z podstawowych elementów, który uległ rozszerzeniu było objęcie nim transportu towarów realizowanych przez krajową sieć kolejową. Dla przewoźników istotny był także zapis, poszerzający katalog produktów o lecznicze, środki spożywcze specjalnego przeznaczenia żywieniowego oraz wyroby medyczne zagrożone brakiem dostępności w Polsce – mówi Jakub Ordon z OCRK.

Od stycznia 2019 roku obowiązują także nowe obowiązki ciążące na przewoźnikach i kierowcach, transportujących towary wyszczególnione w ustawie. Po trzech miesiącach, czyli po zakończeniu okresu przejściowego, weszły w życie dodatkowe regulacje zaostrzające kwestie monitorowania przewozu towarów wrażliwych SENT. Na mocy tych przepisów firmy transportowe zobowiązane są do informowania Krajowej Administracji Skarbowej (KAS) o usytuowaniu pojazdu ciężarowego z częstotliwością co minutę.

Celem działania polskiego ustawodawcy jest uszczelnienie systemu podatkowego i usprawnienie obrotu tymi artykułami. Po wprowadzeniu przepisów SENT zauważono wzrost między innymi legalnej sprzedaży oleju napędowego o 5 proc., a benzyny o 7 proc. Ponadto w skali roku zaobserwowano eskalację produkcji paliw aż o 16 proc., natomiast aż o 70 proc. można dostrzec spadek eksportu oleju rzepakowego, a oleju smarnego o 50%.¹ Te dane jednoznacznie wskazują, że przed wprowadzeniem regulacji dot. towarów wrażliwych dochodziło do licznych nieprawidłowości – artykuły te wywożono z Polski, bezprawnie ubiegano się o zwrot podatku, a w wielu przypadkach zapotrzebowanie państw ościennych na oleje było fikcją – komentuje Jakub Ordon.

Krok po kroku

W związku z transportem towarów wrażliwych przewoźnik zobowiązany jest do wprowadzenia danych do elektronicznej bazy za pomocą formularzy, które są dostępne na Platformie Usług Elektronicznych Służby Celnej (PUESC) <https://puesc.gov.pl/web/puesc/sent-formularze>. W kwestionariuszach konieczne jest wyszczególnienie informacji, takich jak środek transportu, numer licencji, miejsce i data podróży docelowej. Dzięki rejestracji przewozu KAS pełni nad nim nadzór.

Na mocy październikowej nowelizacji ustawy wprowadzono także obowiązek posiadania lokalizatora w każdym pojeździe, przewożącym towary wrażliwe. Co oznacza, że według najnowszych wytycznych ciężarówki muszą być wyposażone w telekomunikacyjne urządzenie, wykorzystujące technologię położenia satelitarnego i transmisji danych. Co za tym idzie – dokładnie co minutę dane pojazdu są przesyłane do rejestru. Wśród parametrów, jakie trafiają do bazy znajdują się między innymi:

- współrzędne geograficzne pojazdu (przesyłane co minutę);

¹ Analiza rynku przeprowadzona w przedziale czasowym kwiecień 2017 – kwiecień 2018 przez KAS

- prędkość poruszającego się auta;
- data i godzina;
- azymut środka transportu;
- błędy przekazywania danych satelitarnych;
- numer lokalizatora lub numer zewnętrznego systemu lokalizacji.

*Za wszelkie przejawy niedostosowania się do nowych regulacji, w tym nawet w sytuacjach niezależnych od kierowcy czy przewoźnika, grożą wysokie kary finansowe. Taryfikator przewiduje grzywnę nawet do 100 000 złotych. Może zostać nałożona na przedsiębiorstwo w przypadku, gdy towar dotrze do miejsca innego niż zadeklarowane w zgłoszeniu lub gdy nie będzie możliwe ustalenie lokalizacji dostarczenia produktu. Za nieprzesyłanie danych w zgłoszeniu przewidziana jest sankcja wynosząca do 10 000 złotych, w myśl art. 22 ust. 2a ustawy. Natomiast za nieuruchomienie lub niewyłączenie urządzenia we właściwym czasie oraz za niezatrzymanie pojazdu w trakcie wystąpienia problemów z lokalizatorem, kierowca może zostać ukarany mandatem o wartości od 5 000 – 7 500 złotych (art. 32 ust. 1 ustawy) – **informuje ekspert OCRK**. Trzeba także pamiętać, że kary za te przewinienia będą przyznawane niezależnie od tego, czy doszło do nich z przyczyn ludzkich czy też niezależnych od kierowcy lub przewoźnika.*

System widzi wszystko

Przedsiębiorcy i truckerzy mają możliwość wyboru narzędzia, którego zadaniem będzie przesyłanie danych lokalizacyjnych – może być to aplikacja SENT GEO instalowana na smartfonie lub zewnętrzny system geolokalizacyjny, który stanowi wyposażenie urządzenia pokładowego np. GBOX Light.

*Często przewoźnicy pytają nas o to, co jest lepsze, z jakiego rozwiązania powinni korzystać. Zwykle rekomendujemy zewnętrzne systemy geolokalizacyjne ze względu na znaczące odciążenie kierowcy w codziennej pracy. Urządzenia takie jak GBOX Light charakteryzują się funkcjonalnościami, które mają za zadanie wesprzeć kierującego pojazdem w czynnościach związanych z SENT. Aby przewoźnik mógł wypełnić swój obowiązek prawny, wystarczy, że we współpracy z dostawcą GPS, za pomocą formularza SENT470, zgłosi przy rejestracji urządzenia, które będą na stałe połączone z systemem monitorowania towarów wrażliwych. W takim przypadku wszelkie zobowiązania ciążące na barkach kierowcy zostaną sprowadzone do minimum – pozostaje jedynie konieczność włączenia lokalizatora. Fakt, że jest to wygodne rozwiązanie, potwierdzają dane opublikowane przez Ministerstwo Finansów, z których wynika, że około 90% przedsiębiorstw transportowych korzysta właśnie z tej opcji – **tłumaczy ekspert OCRK**.*

Są też dobre wieści

Ustawa o systemie monitorowania drogowego przewozów towarów znosi określanie rodzajów artykułów według polskiej klasyfikacji na rzecz nomenklatury scalonej – ustalonej przez Komisję UE (rozporządzenie wykonawcze Komisji UE 2018/1602 z 11.10.2018). Takie rozwiązanie jest uproszczeniem zarówno dla przewoźników, jak i dla służb kontrolnych. Łatwiej będzie także dokonać zgłoszenia, ponieważ nowe rozporządzenia pozwalają, by jeden nadawca, dokonujący przewozu jednym środkiem transportu do jednego odbiorcy i jednego miejsca dostarczenia nawet wielu rodzajów towarów, mógł posługiwać się jednym zgłoszeniem bez konieczności stosowania się do ograniczeń ilościowych.

Regulacje SENT dotyczące przewozów towarów wrażliwych mają na celu ograniczenie stosowania nielegalnych rozwiązań. Choć przewoźnikom i kierowcom przepisy SENT mogą wydawać się trudne

we wdrożeniu i stosowaniu, tak naprawdę niosą za sobą szereg korzyści gospodarczych. Firmy transportowe muszą liczyć się w przypadku tych regulacji z niemożliwością uniknięcia kar, stanowiących efekt zaniedbań. Kluczową kwestią pozostaje wybór narzędzia lub systemu, który pomoże w przestrzeganiu przepisów i zminimalizuje ryzyko ewentualnych błędów.