

Blaski i cienie SENT

O SENT pisaliśmy już niejednokrotnie. Tym razem jednak oddajemy głos osobie, którą skutki przepisów dotyczą bezpośrednio – przedstawicielce firmy spedycyjnej. Przedstawia ona nie tylko cienie, ale i pozytywne aspekty wprowadzonej rok temu regulacji.



Marzena Piotrowicz
współwłaściciel firmy Biał-mich

Transport drogowy to od wielu lat branża dynamicznie rozwijająca się, elastycznie dopasowująca do przepisów i regulacji prawnych zarówno w naszym kraju jak i poza jego granicami. Na przestrzeni chociażby ostatniej dekady mogliśmy zaobserwować wpływ na nią czynników zewnętrznych. Determinowały one popyt a co za tym idzie i podaż środków transportowych w poszczególnych regionach Europy i Azji i przyczyniły się do wielu sukcesów jak i porażek biznesowych. Wymagały elastyczności usług, ale również innowacyjności proponowanych rozwiązań, co w efekcie niejednokrotnie owocowało nowoczesnymi modelami biznesowymi. To z kolei miało przełożenie na oszczędności, przyczyniając się do większej świadomości przewoźników jeśli chodzi o ekologię i zanieczyszczenie środowiska.

Kryzys i ograniczenia

Jednym z poważniejszych czynników, który w znaczącym stopniu przełożył się na jakość, wielkość oraz dostępność transportu drogowego w Europie był kryzys z 2008 roku. Stanowił on przyczynę uszczuplenia wielkości tabo-ru niejednej firmy, miał bezpośredni skutek w postaci problemów z płynnością finansową przedsiębiorców, a co za tym idzie brakiem chęci i możliwości do inwestowania.

Kolejnym utrudnieniem okazały się systematycznie nakładane ograniczenia w handlu z krajami dawnego bloku socjalistycznego. Embarga na produkty Unii Europejskiej zmusiły wielu przedsiębiorców do szukania alternatyw dla prowadzenia własnego biznesu. Nadawcy transportu analizowali nowe rynki zbytu, dogłębnie studiowali zasady i przepisy dotyczące eksportu/importu do wskazanych miejsc. Przewoźnicy drogowymi także przechodzili przemiany dostosowując się do nowych wymogów, wykazując cierpliwość i elastyczność zarządzania dużo niższymi frachtami.

Kiedy firmy transportowe już ustabilizowały sytuację, zostały zmuszone do walki z nowymi wyzwaniami, np. płacą minimalną w krajach Unii Europejskiej. Jak pamiętamy, zasady rozliczeń kierowców spowodowały w pierwszym odruchu bunt, wycofanie się z realizacji transportów we wskazanych krajach i ogólny strach przed nowym. Wiele mówiło się i pisało na forach o wysokościach kar nakładanych za niedopełnienie obowiązków wypłaty wynagrodzeń zgodnie z obowiązującymi stawkami w poszczególnych państwach. Jak do tej pory jednak wszelkie niejasności w dokumentacji są rozwiązywane na drodze porozumienia, dzięki czemu nie słyszymy o karach za niedopełnienie obowiązku utrzymania płacy minimalnej i ta kwestia nie stanowi już przeszkody w realizacji zleceń transportowych. Jedyny problem to samo podejście przewoźników do regulacji.

Przepisy pozwalają na pewność, że nasz samochód nie zostanie wykorzystany do transportu towaru nieewidencjonowanego w sprzedaży VAT.



Ustawa z marca 2017 roku

Nie mniej wątpliwości i negatywnych emocji w środowiskach zarówno transportowych i spedycyjnych ale również handlowych budzi ustawa o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów z dnia 9 marca 2017 roku. Z założenia ma być ona skutecznym narzędziem dla uszczelnienia systemu podatkowego oraz wyeliminowania nierejestrowanych transakcji handlowych. Nakłada obowiązek rejestracji transportu zakupionego bądź sprzedanego towaru na odpowiednią stronę procesu kupna sprzedaży. Objętych jest nią szereg towarów wrażliwych, do których zaliczyć należy paliwa płynne oraz ich pochodne, oleje smarowe, alkohole i wyroby zawierające w swoim składzie alkohol etylowy, susz tytoniowy a od niedawna również oleje roślinne. Dotyczy to przewozu masy powyżej 500 kilogramów wagi oraz 500 litrów objętości przesyłki.

Obowiązek rejestracji przemieszczenia ładunku podczas transakcji handlowych należy odpowiednio do nadawcy, odbiorcy bądź przewoźnika. Niedokonanie tej czynności oraz uzupełnienia zgłoszenia skutkuje nałożeniem na odpowiednią stronę transakcji kar finansowych zgodnie z treścią ustawy.

Okiem producenta

Codziennosc z SENT? Otóż bywa bardzo różnie. W zależności od stopnia w jakim dany podmiot uzależniony jest od handlu lub transportu towarów wrażliwych, doświadczenia z nową ustawą są różne. Właściciele firm paliwowych, producenci alkoholi, olejów, podmioty handlujące produktami pochodnymi ropy czy też alkoholu etylowego etc. w porównaniu do przewoźników drogowych nie mają wyboru w kwestii dostosowania się do nowych zasad opisanych w ustawie. Chcąc realizować swoje dostawy zgodnie z przepisami przeorganizowali swoją działalność tak, by w rzetelny sposób sprostać obowiązkowi rejestracji przewozu. W przypadku wielu naszych kontrahentów wiązało się to z koniecznością zatrudnienia i wyszkolenia personelu oraz stworzenia nowych procedur oraz opisanie procesów zachodzących w trakcie realizacji dodatkowych zadań. Analizując kilka miesięcy funkcjonowania tak zwanego „pakietu przewozowego” wskazali kilka kluczowych trudności, napotykanych w swojej pracy.

Pierwszą trudnością była platforma PUESC i odpowiednie rejestrowanie transportu. Pojawiały się wątpliwości co do tego, kto jest odpowiedzialny za dokonanie zgłoszenia, która funkcja do tego służy, jakie dane powinno zawierać i jak dokonać go poprawnie, by nie ponieść konsekwencji swojego działania.

Terminowość zamknięcia zgłoszeń

Po opanowaniu umiejętności poprawnego rejestrowania przemieszczenia przesyłki przyszła kolej na wykonawcę transportu. O ile właściciel towaru nie miał wyboru i musiał zapoznać się z procedurą zgłoszeń SENT o tyle przewoźnik mógł odmówić przewozu wskazanego towaru ze

względu właśnie na dodatkowy obowiązek. Problem pozostawał po stronie klienta. Rozwiązaniem w tym przypadku nie była również spedycja będąca pośrednikiem przy organizacji transportu, jako że za aktualizację danych odpowiada bezpośrednio właściciel pojazdu wykorzystywanego do przewozu towaru objętego ustawą, bądź osobą do tego upoważnioną. Upoważnienie osoby trzeciej do uzupełnienia zgłoszenia SENT nie znosi jednak odpowiedzialności firmy transportowej za poprawność danych zawartych w niniejszym zgłoszeniu. To między innymi jest do chwili obecnej jednym z powodów, dla których właściciele przedsiębiorstw przewozowych nie decydują się na transport towarów wrażliwych.

Następny problem dotyczący dużej części przedsiębiorców rejestrujących przemieszczenie sprzedanego towaru do odbiorcy jest terminowość z jaką ci odbiorcy dokonują zamknięcia zgłoszeń w systemie. O ile duże firmy mają świadomość odpowiedzialności za zakończenie procesu transportu i potwierdzenia odbioru towaru na platformie PUESC, o tyle w przypadku odbiorców prywatnych wyegzekwowanie odpowiednich czynności stanowi dużą trudność. Mam tu na myśli na przykład transakcje sprzedaży paliwa do odbiorcy prywatnego (często rolnika), który zastrzega, że ze względu na brak umiejętności pracy na komputerze w sieci, nie dopełni swojego obowiązku. Przekazuje pełnomocnictwo do odpowiednich działań swojemu kontrahentowi, co w efekcie wymaga od sprzedawcy wykonania dodatkowych czynności ale jednocześnie gwarantuje realizację transakcji zgodnie z ustawą.

Dwie grupy przewoźników

Sprzedawca towaru (tudzież kupujący) zaakceptował nowe okoliczności prowadzenia biznesu, zwiększył zatrudnienie i odpowiednio przeszkolił personel. Nie dało to jednak pewności wykonania transakcji zgodnie z ustawą o monitoringu przesyłek. Kolejną przeszkodą okazała się bowiem awaryjność systemu. Przerwy w działaniu platformy PUESC powodują brak możliwości nadania przesyłki, postój środka transportu, czasami konieczność pozostawiania po godzinach w pracy celem odpowiedniej rejestracji przewozu. Jeszcze innym problem stanowi sytuacja, w której odbiorca musi dokonać zgłoszenia, ale nie posiada gestii transportowej. Przewoźnikiem jest podmiot zagraniczny, często nieświadomy obowiązku uzupełnienia danych w zgłoszeniu. W takich przypadkach niejednokrotnie ciężko przekonać zagraniczną firmę transportową do rejestracji na PUESC oraz odpowiedniego uzupełnienia danych. Bywa, że przewoźnicy ignorują ten obowiązek komplikując cały proces i narażając się na wysokie kary.

A co z tym przewoźnikiem? Dlaczego firmy transportowe unikają rejestrowania się na PUESC i realizacji transportów z obowiązkiem aktualizacji danych na zgłoszeniach SENT? Dlaczego duża część przedsiębiorców nie jest zainteresowana zapoznaniem się z zasadami przewozu towarów objętych monitorowaniem?



Na podstawie własnej obserwacji współpracy z przewoźnikami dostrzegam dwie grupy przedsiębiorców. Jedną, szczęśliwie się powiększającą to firmy akceptujące obowiązki uzupełnienia danych. Zapoznały się one ze szczegółami i wymogami ustawy i dla nich priorytet stanowi należyta realizacja zleceń transportowych. Druga grupa to podmioty, które odmawiają przewozu towarów wrażliwych mimo wyraźnie lepszych frachtów, uzasadniając swoje decyzje obawą przed kontrolami, ewentualnymi karami, tudzież ogólną niechęcią do wykonania dodatkowych czynności związanych z transportem.

Kontrola to kłopot?

Przewożąc towar podlegający ustawie o monitoringu przesyłek należy dokonać aktualizacji zgłoszenia SENT bądź w przypadku transportu, dla którego Polska jest krajem tranzytowym dokonać zgłoszenia SENT 300 - bezpośrednio przez przewoźnika. Nie podlega również dyskusji fakt, że dane w nim zawarte muszą być zgodne ze szczegółami transportu. Należy skrupulatnie uzupełnić informacje dotyczące swojej firmy i samochodu, sprawdzić zgodność ze stanem faktycznym a ogłoszenia/aktualizacji dokonać przed rozpoczęciem przewozu.

Kontrolowany kierowca, posiadający list przewozowy, który zawiera dane i informacje zgodne z przewożonym towarem a także ze zgłoszeniem SENT oraz posiadający numer tego zgłoszenia nie powinien się niepokoić. Kontrola może odbyć się również w siedzibie przewoźnika, gdzie zostanie on poproszony, by okazać właściwe dokumenty dotyczące określonego transportu. W przypadku należycie prowadzonej administracji i księgowości, również taka kontrola przebiegnie ze skutkiem pozytywnym.

Obowiązki przewoźnika

Na co zatem zwrócić szczególną uwagę w przypadku przewozu towarów należących do grupy podlegającej monitorowaniu? Przed przyjęciem zlecenia, przewoźnik

Firma transportowa ma prawo nanieść swoje zastrzeżenia co do ewentualnych niezgodności w trakcie uzupełnienia zgłoszenia.

musi otrzymać jasną informację dotyczącą nazwy towaru, jego kodu celnego, relacji w jakiej ma zrealizować transport i kto odpowiada za dostarczenie mu numeru zgłoszenia SENT. W obecnej sytuacji definitywnie powinna skończyć się era tak zwanego „towaru neutralnego na paletach”, jak najczęściej określany jest ładunek w zleceniach otrzymywanych od spedytorów. Przewoźnik musi wiedzieć dokładnie co wiezie, aby móc sprawdzić, czy nie podlega on ustawie o monitoringu przewozu towarów. To szczególnie istotne w przypadku transportu tranzytem przez Polskę, gdzie w gestii żadnej ze stron kontraktu (nadawcy/odbiorcy) nie leży obowiązek rejestracji towaru na platformie PUESC. Jedyną odpowiedzialność, również finansową, za nie dopełnienie formalności spoczywa na firmie transportowej.

Po załadunku towaru należy zweryfikować ilość i rodzaj towaru, który został mu załadowany z tym opisanym w zgłoszeniu SENT. Przewoźnik ma prawo nanieść swoje zastrzeżenia co do ewentualnych niezgodności w trakcie uzupełnienia zgłoszenia, dzięki temu uniknie odpowiedzialności za potwierdzenie danych niezgodnych ze stanem faktycznym przesyłki. W trakcie realizacji transportu jest zobowiązany do wykonania usługi zgodnie z danymi umieszczonymi w zgłoszeniu - wskazana granicy państwa, numeru drogi, numeru ciągnika i naczepy etc. Gdy usługa zostanie zrealizowana, należy przechowywać dokumentację transportową z kopiami listów przewozowych potwierdzonych przez faktycznego odbiorcę.

Rola spedytora

A gdzie w całym tym „zamieszaniu” jest miejsce dla spedytora? Czy spedytor może pomóc, czy stanowi tylko przeszkadzające ogniwo w procesie transportowym? Jak SENT wpłynęła na pracę niektórych spedytorów?

Jako pośrednik przy transporcie rzeczy, realizujemy zlecenia naszych klientów starając się zrozumieć zarówno specyfikę ich branży jak i ich oczekiwania. Stąd też bezwarunkowo w momencie wejścia w życie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów jednym z priorytetów było zgłębienie jej wymagań i wypracowanie krok po kroku wspólnie z partnerami planu realizacji dostaw przy zachowaniu jak najpłynniejszego procesu transportowego. Niejednokrotnie tłumaczyliśmy na czym polega obowiązek aktualizacji danych SENT. W wielu przypadkach otrzymywaliśmy upoważnienia i w ich imieniu dokonywaliśmy aktualizacji zgłoszeń zgodnie ze stanem faktycznym. Wypracowane zostały dzięki temu instrukcje opisujące krok po kroku aktualizację danych przewoźnika, którymi dzielimy się z każdym, kto tego potrzebuje. Priorytetem jest zarówno terminowość dostaw jak i bezpieczeństwo przewozu oraz zachowanie zgodności z wymaganiami, nakładającymi się na każdą ze stron kontraktu ustawa.

Trudności i korzyści

Czy jest trudniej? Na pewno na początku obowiązywania przepisów zmniejszyła się liczba chętnych przewoźników do realizacji tego typu zleceń. Jednak z każdym miesią-

Przewoźnik musi wiedzieć dokładnie co transportuje, aby móc sprawdzić, czy przewóz nie podlega ustawie o monitoringu przewozu towarów.

cem coraz więcej firm transportowych rozpoznaje bliżej procedury, podejmując decyzję o świadczeniu tych specjalistycznych usług, więc sytuacja ulega poprawie. Być może powód stanowi rosnąca świadomość, że prędzej czy później będą mieli styczność z towarem wrażliwym, zachęta to także nieco atrakcyjniejsza cena takiego transportu.

Poza ceną, która niejednokrotnie jest wyższa w przypadku tego typu przewozów niż standardowych, bezsprzeczną korzyść wynikającą z realizacji transportu towaru monitorowanego stanowi pewność, że nasz samochód nie zostanie wykorzystany do transportu towaru nieewidencjonowanego w sprzedaży VAT. Każdy zarejestrowany przewóz gwarantuje uczciwość naszego zleceniodawcy, uiszczającego opłaty wszelkich należności podatkowych wynikających ze sprzedaży danego towaru.

Nie należy mieć obawy przed rejestracją i aktualizacją danych w zgłoszeniach SENT. Jeśli jednak podejmujemy się tego obowiązku, dołożymy wszelkich starań, by zrobić to w sposób rzetelny i zgodny z wymaganiami, by tym samym zabezpieczyć własny interes i interes naszych partnerów biznesowych.



XXV MIĘDZYNARODOWE TARGI STACJA PALIW 2018

9-11 MAJA 2018

EXPO XXI WARSZAWA

www.targi.paliwa.pl



JUBILEUSZOWA

EDYCJA

LAT

ZAPRASZAMY

ORGANIZATOR:

OPIEKUN MEDIALNY:

PARTNER GŁÓWNY:

PARTNER STRATEGICZNY:

