



Our ref  
Наш №

9-1465

Date  
Дата

10.10.2019

Господину Б. Олексяку  
Директору Департамента  
дорожного транспорта  
Министерства инфраструктуры  
Республики Польша

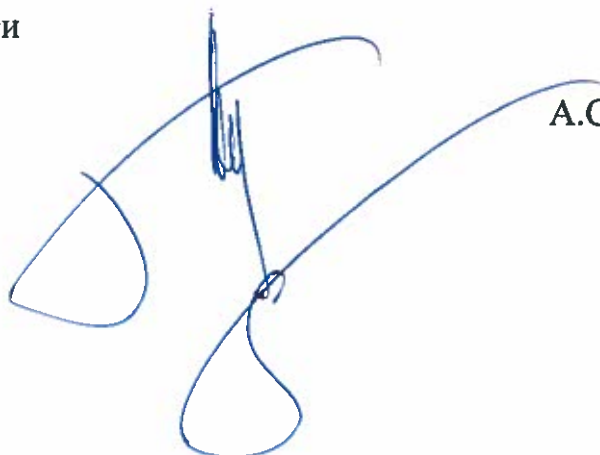
г. Варшава

Уважаемый господин Директор,

Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации свидетельствует Вам свое уважение и в соответствии с протоколом заседания Смешанной российско-польской комиссии по вопросам международных автомобильных перевозок, состоявшегося 17-18 сентября 2019 г. в г. Москве, направляет в приложении перечень вопросов, возникающих у российских перевозчиков, осуществляющих международные перевозки автомобильным транспортом по территории Республики Польша, на русском и польском языках.

Приложение: на 8 л. в 1 экз.

Директор Департамента  
государственной политики в области  
автомобильного и городского  
пассажирского транспорта



А.С. Бакирей

**Lista problemów, na które napotykają się rosyjskie firmy transportowe podczas transportu przez terytorium Polski**

**1. Pytania dotyczące wypełniania i korzystania polskich zezwoleń:**

**1.1 Ciągłe powstające problemy**

a) Rosyjscy przewoźnicy drogowi nadal mają problemy z określeniem masy ładunku w polskich zezwoleniach podczas transportu towarów z polskich magazynów do Rosji z innych krajów europejskich. Z uwagi na fakt, że pracownicy magazynu nie mają dokładnych informacji, przewoźnik jest zmuszony podać przybliżoną masę ładunku w polskim zezwoleniu. Gdy pojazd przybywa do organu celnego w celu przetworzenia dokumentów wysyłkowych, często staje się jasne, że masa wskazana w zezwoleniu znacznie różni się od masy towarów w zgłoszeniu celnym złożonym przez polskiego eksportera. W rezultacie przewoźnik podlega grzywnie administracyjnej za nieprawidłowe wypełnienie zezwolenia.

Na poprzednim spotkaniu Wspólnej Komisji delegacji zgodziły się, że nie będzie uważane za naruszenie, jeżeli masa ładunku wskazana w zezwoleniu różni się od rzeczywistej o nie więcej niż 150 kg. Jednak w wielu przypadkach ta rozbieżność jest większa.

W tym względzie proponujemy, aby nie rozważać naruszenia różnicy między rzeczywistą masą ładunku a masą określoną w zezwoleniu, po przedstawieniu przez przewoźnika dokumentu wydanego przez nadawcę, na podstawie którego masa ładunku została uwzględniona w zezwoleniu.

b) Rosyjscy przewoźnicy otrzymują zamówienia na transport towarów z Rosji do Polski z odprawą celną w Czechach lub na Słowacji. W takim przypadku pojazd musi przejechać przez Polskę do Czech (Słowacji), a następnie, po odprawie celnej towarów, wrócić do Polski w celu rozładunku. Czy możliwe jest przeprowadzenie tego transportu na podstawie jednego polskiego zezwolenia dwustronnego / tranzytowego i jak należy go przetwarzać?

c) Zgodnie z art. 6 Umowy między Rządem Federacji Rosyjskiej a Rządem Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie międzynarodowego transportu drogowego, możliwy jest transport ciężkich, ponadgabarytowych i niebezpiecznych towarów, na które uzyskano specjalne zezwolenia, bez zezwolenia dwustronnego / tranzytowego. Czy rosyjscy przewoźnicy bez polskich zezwoleń dwustronnych / tranzytowych mogą przewozić ciężkie i ponadgabarytowe towary, dla których polskie roczne zezwolenia specjalne są wydawane bez wskazania numeru rejestracyjnego pojazdu?

**1.2 Okresowo pojawiające się pytania (na konkretnych przykładach):**

a) Rosyjski przewoźnik wysłał do Polski dwa ciągniki siodłowe do naprawy. Zostaną dostarczone na naczepie. Czy po naprawie będą potrzebować zezwolenia na opuszczenie:

- jeśli tylko ciągniki siodłowe bez naczep opuszczają Polskę;
- jeśli będą holować uprzednio przywiezione naczepy bez ładunku.

b) Ciężarówka bez przyczepy przewoziła ładunek z Rosji do Francji. W Polsce miała wypadek. Kolejna ciężarówka została wysłana razem z zezwoleniem, w którym wskazano:

kraj wyjazdu — Rosja, kraj przeznaczenia — Francja, a w kolumnie „Masa ładunku” jest wskazane: „Pusty”. Towary zostały ponownie załadowane na nową ciężarówkę, przeładunek został uzgodniony z organami celnymi. Nowy numer ciężarówki został wprowadzony do CMR. Czy można przeprowadzić transport w następujący sposób:

- zezwolenie na nową ciężarówkę wskazuje masę ładunku i kontynuuje transport do Francji, kierowca ma dokumenty policji o wypadku i dokumenty celne o przeciążeniu;
- uszkodzona ciężarówka odjeżdża zgodnie z tym samym zezwoleniem, z jakim wjechała na terytorium Polski.

c) Rosyjski pociąg drogowy przewożący ładunek z Niemiec do Rosji miał wypadek w Polsce. Ładunek musiał zostać ponownie załadowany na samochód innego przewoźnika, który przyjechał do Polski pusty (zezwolenie stanowi „Rosja - Polska, pusty”). Polscy celnicy odesłali pociąg z powrotem do Niemiec, gdzie dokonano odprawy celnej. Czy kierowca w drugiej linii swojego zezwolenia może wskazać trasę transportu „Rosja - Niemcy” i masę przewożonego ładunku? Strona polska udzieliła takich wyjaśnień w przypadkach, gdy towary są zwracane na wniosek państwa sąsiadującego. W tym przypadku sytuacja jest inna: ładunek jest zwracany w innym samochodzie i na wniosek polskich organów celnych.

d) Rosyjski przewoźnik przewozi towary z Niemiec, z których trzy partie są przeznaczone do dostarczenia na Białoruś, a trzy partie do Rosji. Dla Polski ten transport jest tranzytowy. Czy przewoźnik może wskazać trasę „Niemcy - Rosja / Białoruś” w polskim zezwoleniu, a w kolumnie „Masa ładunku” podać za przecinkiem lub znakiem + masy wszystkich przesyłek przewożonego ładunku?

## **2. Problemy z odprawą celną**

Przy eksporcie ładunków drobnicowych z Polski, których nadawcy są rezydentami kilku państw członkowskich UE, kierowca rosyjskiego pojazdu przedstawia celnikom w polskich przejściach granicznych kopie zgłoszeń wywozowych. Wprowadzanie do systemu informacyjnego organów celnych danych dotyczących wywozu towarów z UE odbywa się poprzez skanowanie kodów kreskowych z kopii zgłoszeń. Kierowca nie ma przy sobie żadnych dokumentów potwierdzających.

Dość często zdarza się sytuacja, gdy z powodu awarii technicznych kod kreskowy nie jest odczytywany i dane dotyczące eksportu towarów nie są wprowadzane do systemu informatycznego. W rezultacie nadawca nie otrzymuje zwrotu podatku VAT i występuje z roszczeniem do rosyjskiego przewoźnika. Z reguły odpowiedź na odwołanie przewoźnika do polskich organów celnych głosi, że nie złożono kopii zgłoszenia tranzytowego.

W związku z powyższym zwracamy się do Ministerstwa Infrastruktury Polski o pomoc w rozwiązaniu z polskimi organami celnymi kwestii wydania rosyjskim przewoźnikom dokumentu potwierdzającego złożenie kopii zgłoszenia wywozowego i wywozu towarów z UE lub ewentualnie umieszczenia znaku organu celnego na egzemplarzu zgłoszenia wywozowego.

## **3. Pytania dotyczące systemu monitorowania transportu towarów.**

3.1 Czy konieczne jest zarejestrowanie transportu w systemie SENT, gdy:

- 1) przewóz z zastosowaniem karnetu TIR;
- 2) transport z zastosowaniem zgłoszenia wywozowego EX;

- 3) transport z zastosowaniem T1;
- 4) transport z zastosowaniem karnetu ATA;
- 5) transport towarów objętych podatkiem akcyzowym na terenie UE za pomocą elektronicznego dokumentu administracyjnego eAD. Czy wystarczy mieć kopię eAD w pojeździe?

3.2. Po zarejestrowaniu towaru w systemie monitorowania rosyjscy przewoźnicy otrzymują dokument e-mail o następującej treści:

„ WEZWANIE

Naczelnik Podlaskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Białymstoku wzywa do przedstawienia środka transportu wraz z towarem objętym zgłoszeniem o nr SENT20190408009186 w miejscu: 16-400 Suwałki, Raczkowska 183, GPS: 54.057966, 22.900796 w celu przeprowadzenia kontroli.

POUCZENIE

Przewoźnik jest obowiązany powiadomić Naczelnika Urzędu Celno-Skarbowego o planowanej dacie i godzinie dostarczenia towaru do "miejsca dostarczenia towaru lub miejsca zakończenia przewozu" pod numer telefonu +48875629120. Treść wezwania wraz z numerem referencyjnym albo potwierdzeniem aktualizacji danych w rejestrze należy przekazać przewoźnikowi.

W przypadku niewykonania obowiązków przez podmiot do tego obowiązany nakłada się na niego karę pieniężną. Podstawa prawna: art.12a, art.21 ust.2, art.22 ust.1 pkt 3 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów (Dz. U. z 2018 r. poz.2332).

Istnieje możliwość przyspieszenia realizacji czynności kontrolnych w miejscu dostarczenia towaru lub miejscu zakończenia przewozu poprzez zgłoszenie się do 69-100 Terminal w Świecku, Świecko 37, GPS: 52.3161703, 14.5862283 tj. do miejsca najbliższej lokalizacji związanej z miejscem rozpoczęcia przewozu, celem nałożenia zamknięć urzędowych zabezpieczających tożsamość przewożonego towaru po otrzymaniu wezwania. Kontakt pod nr telefonu +48957509393 - w celu ustalenia daty i godziny nałożenia zamknięcia urzędowego.”

Po przybyciu pojazdu do kontroli celnicy sprawdzają rejestrację w systemie monitorowania i, w przypadku braku uwag, zezwalają na kontynuację transportu. Jednak w większości przypadków znaki na fakturze nie są umieszczane.

W wielu przypadkach przewoźnikowi powiedziano, że konieczne jest natychmiastowe przejście do punktu kontrolnego przez polską granicę państwową bez kontroli pośredniej pojazdu.

Co powinien zrobić przewoźnik w tym przypadku? Czy wymagany jest przyjazd do kontroli? Czy jest to wymóg przewozu wszystkich towarów objętych systemem monitorowania? Czy na liście przewozowym powinny znajdować się jakieś znaki przy wjeździe do Polski, wyjeździe pojazdu z Polski z towarami objętymi Systemem Monitorowania, a także przy przekazaniu tych towarów do kontroli pośredniej?

Uważamy, że w celu potwierdzenia, że przewoźnik spełnia wymagania polskich organów regulacyjnych, faktura musi zawierać notatkę dotyczącą kontroli transportu towarów objętych systemem monitorowania, lub przewoźnik musi zostać poinformowany

za pośrednictwem konta osobistego w portalu SENT lub pocztą elektroniczną, że kontrola została przeprowadzona i uwag nie ma.

Zwracamy się do Ministerstwa Infrastruktury z Polską o współpracę z odpowiednimi właściwymi organami polskimi w sprawie możliwości rozwiązania tego problemu.

3.3 Czy planowane jest przeprowadzenie szkolenia w zakresie pracy z systemem monitorowania zagranicznych przewoźników, w tym rosyjskich (najlepiej po rosyjsku)?

#### **4. Inne sprawy.**

Kilku rosyjskich przewoźników informują, że pomimo dostępności dokumentów potwierdzających realizację międzynarodowego transportu drogowego ich kierowcy nie byli dopuszczeni na terytorium Polski, ponieważ nie mogli przedstawić minimalnej kwoty gotówki w wysokości 200 euro w punkcie kontrolnym przy wjeździe.

Według przewoźników prezentacja kart bankowych przez kierowców jako dowód dostępności środków nie została zaakceptowana.

Prosimy Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej o skontaktowanie się z odpowiednimi właściwymi organami republiki w celu wyjaśnienia tej kwestii.

## **Перечень вопросов, возникающих у российских компаний, осуществляющих международные перевозки автомобильным транспортом по территории Республики Польша**

### **1. Вопросы по заполнению и использованию польских разрешений:**

#### **1.1. Постоянно возникающие вопросы**

а) Российские автоперевозчики по-прежнему сталкиваются с проблемами при указании массы груза в польских разрешениях при перевозках с польских складов в Россию грузов, прибывших из других стран Европы. Ввиду того, что сотрудники складов не располагают точной информацией, перевозчик вынужден указывать в польском разрешении ориентировочную массу груза. При прибытии транспортного средства в таможенный орган для оформления товаросопроводительных документов зачастую выясняется, что масса, указанная в разрешении, значительно отличается от массы груза в таможенной декларации, поданной польским экспортером. В результате перевозчик подвергается административному штрафу за неправильное заполнение разрешения.

На предыдущем заседании Смешанной комиссии делегации договорились, что не будет считаться нарушением, если указанная в разрешении масса груза отличается от фактической не более, чем на 150 кг. Однако во многих случаях это расхождение больше.

В связи с этим предлагаем не считать нарушением отличие фактической массы груза от указанной в разрешении, при предъявлении перевозчиком выданного отправителем документа, на основании которого масса груза была внесена в разрешение.

б) Российские перевозчики получают заказы на перевозку грузов из России в Польшу с проведением таможенной очистки в Чехии или в Словакии. При этом транспортное средство должно проехать через Польшу транзитом в Чехию (Словакию), а затем, после проведения таможенной очистки товара, вернуться в Польшу на разгрузку. Можно ли выполнить эту перевозку по одному польскому двустороннему/транзитному разрешению и как оно должно быть оформлено?

в) В соответствии со статьей 6 Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Польша о международном автомобильном сообщении, могут выполняться без двустороннего/транзитного разрешения перевозки тяжеловесных, крупногабаритных и опасных грузов, на которые получены специальные разрешения. Могут ли российские перевозчики выполнять без польских двусторонних/транзитных разрешений перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов, на которые оформлены польские годовые специальные разрешения без указания регистрационного номера транспортного средства?

#### **1.2. Периодически возникающие вопросы (на конкретных примерах):**

а) Российский перевозчик направляет два седельных тягача на ремонт в Польшу. Они будут доставлены на полуприцепе. После ремонта потребуется ли для их выезда разрешение:

- если из Польши будут выезжать только седельные тягачи без полуприцепов;
- если они будут буксировать ранее ввезенные полуприцепы без груза.

б) Грузовой автомобиль без прицепа перевозил груз из России во Францию. На территории Польши он попал в аварию. Ему на замену был направлен другой грузовой автомобиль с разрешением, в котором указана страна отправления Россия, страна назначения – Франция, а в графе «Масса груза» указано «Пустой». Товар был перегружен на новый грузовик, перегрузка была согласована с таможенной. В СМР внесен номер нового грузовика. Можно ли выполнить перевозку указанным образом:

- в разрешении нового грузовика указывается масса груза и он продолжает перевозку во Францию, у водителя имеются документы из полиции об аварии и документы из таможни о произведенной перегрузке;

- неисправный грузовик выезжает по тому же разрешению, по которому въезжал в Польшу.

в) Российский автопоезд, перевозивший груз из Германии в Россию, попал в аварию на территории Польши. Груз пришлось перегрузить на другой автомобиль перевозчика, который прибыл в Польшу пустым (в разрешении указано «Россия – Польша, пустой»). Польская таможня направила автопоезд обратно в Германию, где проводилось таможенное оформление. Может ли водитель во второй строке имеющегося у него разрешения указать маршрут перевозки «Россия – Германия» и массу перевозимого груза? Такие разъяснения давались польской стороной о тех случаях, когда груз возвращается по требованию сопредельного государства. В рассматриваемом случае ситуация другая – груз возвращается на другом автомобиле и по требованию польской таможни.

г) Российский перевозчик перевозит груз из Германии, три партии которого предназначены для доставки в Беларусь, а три – в Россию. Для Польши эта транзитная перевозка. Допускается ли, чтобы перевозчик в польском разрешении указал маршрут «Германия – Россия/Беларусь», а в графе «Масса груза» перечислил через запятую либо через знак + массы всех партий перевозимого груза?

## **2. Вопросы по таможенному оформлению**

При вывозе с территории Польши сборных грузов, отправителями которых являются резиденты нескольких государств – членов Евросоюза, водитель российского транспортного средства предъявляет сотрудникам таможенных органов в пунктах пропуска через государственную границу Польши копии экспортных деклараций. Внесение в информационную систему таможенных органов данных о вывозе с территории ЕС товаров производится путем сканирования штрих-кодов с копий деклараций. Какие-либо подтверждающие документы на руки водителю не выдаются.

Достаточно часто возникает ситуация, когда из-за технических сбоев считывание штрих-кода не производится и данные о вывозе товаров в информационную систему не вносятся. В результате отправитель не получает возврата НДС и предъявляет претензии к российскому перевозчику. На обращение перевозчика в таможенные органы Польши как правило следует ответ, что копия транзитной декларации не была представлена.

В связи с изложенным, просим Министерство инфраструктуры Польши оказать содействие в урегулировании с таможенными органами Польши вопроса о выдаче российским перевозчикам документа, подтверждающего представление копии экспортной декларации и вывоза товара с территории ЕС либо, как вариант, о проставлении отметки таможенного органа на копии экспортной декларации.

### **3. Вопросы по Системе мониторинга перевозок грузов.**

3.1. Необходима ли регистрация перевозки в системе SENT при:

- 1) перевозке по карнету TIR;
- 2) перевозке по экспортной декларации EX;
- 3) перевозке по T1;
- 4) перевозке по карнету АТА;
- 5) перевозке акцизных товаров внутри ЕС по электронному административному документу eAD. Достаточно ли иметь на транспортном средстве копию eAD?

3.2. После регистрации товара в системе мониторинга российские перевозчики получают по электронной почте документ следующего содержания:

«ПОВЕСТКА:

"Начальник таможенно – налогового учреждения в Бяла-Подляска уведомляет об обязанности представления транспортного средства вместе с товаром, заявленным на таможенной декларации № SENT20190817000349 по адресу: 22-100 Chełm, Hutnicza 3, GPS: 51.1464108, 23.4934973 с целью проведения контроля.

ПАМЯТКА

Перевозчик обязан сообщить Начальнику таможенно – налогового учреждения о планируемой дате и времени представления товара "на место доставки товаров или на место завершения перевозки" под номером телефона +48833449717. Содержание повестки, а также референтный номер или подтверждение актуализации данных в реестре необходимо передать перевозчику.

Неисполнение субъектом наложенных на него обязательств влечёт за собой наложение на него денежного штрафа. Правовое основание: ст.12 а, ст.21 абзац. 2, ст. 22 абзац 1 пкт. 3 закона от 9 марта 2017 г. о системе мониторинга автомобильных и железнодорожных перевозок товаров (Вестник законов, 2018 г. поз. 2332).

Сообщаем о возможности ускорения реализации контрольных мероприятий в месте доставки товаров или в месте завершения перевозки, путём обращения в 69-100 Terminal w Świecku, Świecko 37, GPS: 52.3161703, 14.5862283 т.е. место ближайшей локализации, связанной с местом начала перевозки, в целях наложения официальных знаков, обеспечивающих идентификацию перевозимого товара после получения повестки. Относительно даты и времени наложения официального знака нужно договориться по номеру телефона +48957509393.»

При прибытии транспортного средства на контроль сотрудники таможенного органа проверяют регистрацию в системе мониторинга и при отсутствии замечаний разрешают продолжить перевозку. При этом в большинстве случаев никакие отметки в накладной не проставляются.



В ряде случаев перевозчику говорили, что нужно без заезда транспортного средства для проведения промежуточного контроля сразу следовать в пункт пропуска через государственную границу Польши.

Как должен поступать перевозчик в данном случае? Является ли прибытие на контроль обязательным? Предъявляется ли это требование к перевозкам всех товаров, подпадающих под Систему мониторинга? Должны ли проставляться какие-либо отметки в накладной при въезде в Польшу, выезде из Польши транспортного средства с товаром, подпадающим под Систему мониторинга, а также при представлении на промежуточный контроль указанного товара?

Полагаем, что в целях подтверждения соблюдения перевозчиком требований контролирующих органов Польши в накладной должна проставляться отметка о проведении контроля перевозок товаров, подпадающих под Систему мониторинга, либо перевозчик через личный кабинет на портале SENT или по электронной почте должен информироваться о том, что контроль проведен и замечаний не имеется.

Просим Министерство инфраструктуры Польши проработать с соответствующими компетентными органами Польши возможность решения этого вопроса.

3.3. Планируется ли проведение обучения работе с Системой мониторинга иностранных перевозчиков, в т.ч. российских (желательно на русском языке)?

#### **4. Прочие вопросы**

От ряда российских перевозчиков поступила информация о том, что их водителей, несмотря на наличие документов, подтверждающих выполнение международной автомобильной перевозки, не пропустили в Польшу в связи с невозможностью представить в пункте пропуска при въезде минимальную сумму наличных денежных средств -200 евро.

Как сообщают перевозчики, предъявление водителями банковских карточек в качестве подтверждения наличия денежных средств не принималось.

Просим Министерство инфраструктуры Польши обратиться в соответствующие компетентные органы Республики за разъяснениями по этому вопросу.