

Uzgodnienia
Polsko–rosyjskiej grupy roboczej ekspertów ds. uregulowania
problematycznych zagadnień, pojawiających się
przy wykonywaniu międzynarodowych przewozów drogowych
(Warszawa, 10 grudnia 2018 r.)

W Warszawie 10 grudnia 2018 r. odbyło się posiedzenie polsko – rosyjskiej grupy roboczej ds. trudnych. Rosyjskiej części grupy roboczej przewodniczył A. H. Akhokhow – zastępca szefa Federalnej służby nadzoru w dziedzinie transportu. Polskiej części grupy roboczej przewodniczył B. Oleksiak - dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej.

1. Strony omówiły wyniki działalności Grupy roboczej w roku bieżącym i stwierdziły, że liczba zgłoszeń znacznie zmniejszyła się (według strony rosyjskiej – 3 krotnie) i mają jednostkowy charakter, co świadczy o rozwiązywaniu większości problemów, dzięki szybkiemu rozwiązywaniu problemów przez członków grupy roboczej, które wcześniej występowały.
2. Podczas posiedzenia grupy roboczej strony uzgodniły:
 - 1) Na zezwoleniach polskich i rosyjskich należy wpisywać maksymalną masę brutto towaru, wskazaną w liście przewozowym CMR, w przypadku przewozu ładunków na podstawie kilku listów przewozowych CMR należy wpisywać masę brutto z każdego listu przewozowego CMR przez dodanie znaku „+” lub „;” lub „;”. W przypadku braku miejsca w odpowiedniej rubryce zezwolenia na wpisanie masy ładunku ze wszystkich listów przewozowych CMR, to w takim przypadku można wpisać masę łączną ładunku. W rubryce nazwa towaru w takich przypadkach podaje się nazwę towaru, który był załadowany jako pierwszy.
 - 2) W przypadku, jeśli przewoźnik na podstawie listu przewozowego CMR lub innego dokumentu, wydanego przez nadawcę, wpisał na blankiecie zezwolenia masę ładunku, która różni się od faktycznej masy wpisanej do zgłoszenia celnego lub do innych dokumentów o nie więcej niż 150 kg,

to taki przypadek nie jest uznawany za naruszenie zasad prawidłowego wypełnienia zezwolenia.

- 3) W przypadku gdy środek transportu przewoźnika jednej ze stron, wyjeżdżając z terytorium kraju drugiej strony, musi wrócić do kraju załadunku w związku z decyzją organów kontrolnych kraju ościennego, powinno być użyte drugie zezwolenie na przewóz, w którym jako kraj rozładunku wskazany ma być kraj, na terytorium którego powraca ładunek, natomiast jako kraj załadunku wskazywany jest kraj do którego wcześniej planowany był przewóz.
 - 4) W przypadku holowania lub przejazdu nowo zakupionej naczepy (przyczepy), na rubryce masa przewożonego ładunku, w blankiecie zezwolenia, powinna być wpisana masa tej naczepy (przyczepy).
 - 5) Zezwolenie na przewozy do/z krajów trzecich daje możliwość:
 - po wykonaniu przewozu ładunku z kraju trzeciego na terytorium drugiej umawiającej się strony, wykonanie przewozu z ładunkiem na terytorium dowolnego kraju trzeciego;
 - wjazdu bez ładunku z dowolnego kraju, na terytorium kraju drugiej strony a następnie wykonanie przewozu do kraju trzeciego;
 - po zakończeniu przewozu ładunku z kraju trzeciego, wyjazdu z terytorium kraju drugiej strony bez ładunku do dowolnego kraju.

W przypadku wjazdu na pusto, w rubryce zezwolenia miejsce załadunku wpisuje się państwo, z którego następuje bezpośrednio wjazd. W przypadku wyjazdu na pusto, w rubryce zezwolenia miejsce przeznaczenia wpisuje się nazwę kraju na terytorium którego wyjeżdża środek transportu.
3. Strony potwierdziły, że przewozy dwustronne i tranzytowe, wyszczególnione w art. 6 umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej o międzynarodowych przewozach drogowych, wykonywane są bez zezwoleń.
 4. Strona polska udzieliła odpowiedzi na pytania strony rosyjskiej:
 - 1) W przypadku, gdy jedna część ładunku przewożona jest tranzytem przez Polskę, a druga jest ładowana w Polsce – w przypadku wypełnienia zezwolenia należy kierować się wcześniejszymi wyjaśnieniami, zgodnie z którymi w zezwoleniu należy podawać wyłącznie masę ładunku znajdującego się w pojeździe w chwili wjazdu na terytorium Polski i przewożonego tranzytem. W przypadku

kontroli należy okazywać dokumenty, potwierdzające załadunek w Polsce.

- 2) Wymagania polskiego ustawodawstwa, dotyczące przekroczenia dobowego 10-godzinowego czasu pracy kierowcy, czyli kierowania pojazdem i innej pracy, gdy praca ta choćby częściowo wykonywana jest w porze nocnej, są stosowane w przypadku przewoźników polskich i innych państw Unii Europejskiej. Przewoźników rosyjskich obowiązują w tym zakresie przepisy porozumienia AETR.
- 3) System monitoringu towarów w transporcie drogowym nie obejmuje przewozów towarów:
 - a) przewożonych przez operatorów pocztowych w przesyłkach pocztowych, zgodnie z ustawą z dnia 23 listopada 2012 r. Prawo pocztowe, Dz. U. z 2016 r. poz. 1113, 1250, 1823 i 1948,
 - b) objętych:
 - procedurą celną tranzytu, składowania, odprawy czasowej, przetwarzania lub wywozu;
 - powrotnym wywozem,
 - c) przemieszczanych w ramach procedury zawieszenia poboru akcyzy z zastosowaniem systemu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 26 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 43 i 60).

Od 1 października 2018 roku, przewoźni towarów, objętych zasadami wymienionego systemu, powinno towarzyszyć obowiązkowe przesyłanie danych lokalizacji pojazdu do systemu. Przewoźnik ma możliwość zainstalowania w smartfonie, tablecie lub innym urządzeniu specjalnie opracowanego oprogramowania (aplikacja mobilna) SENT.

Właściwym w tej sprawie organem jest Minister Finansów Rzeczypospolitej Polskiej. Jeżeli u strony rosyjskiej będą pytania w zakresie zastosowania tego systemu, w celu uzyskania szczegółowych informacji może zwrócić się do Ministerstwa Finansów RP.

7. Strony postanowiły dołączyć niniejsze uzgodnienia do protokołu z posiedzenia rosyjsko-polskiej komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych i przekazać jego treść funkcjonariuszom służb kontrolnych obydwu krajów.

Przewodniczący delegacji rosyjskiej

A. Achochow



Przewodniczący delegacji polskiej

B. Oleksiak

