

Ekonomiczne konsekwencje zmian procedur dla usług transportowych po Brexitcie

Streszczenie

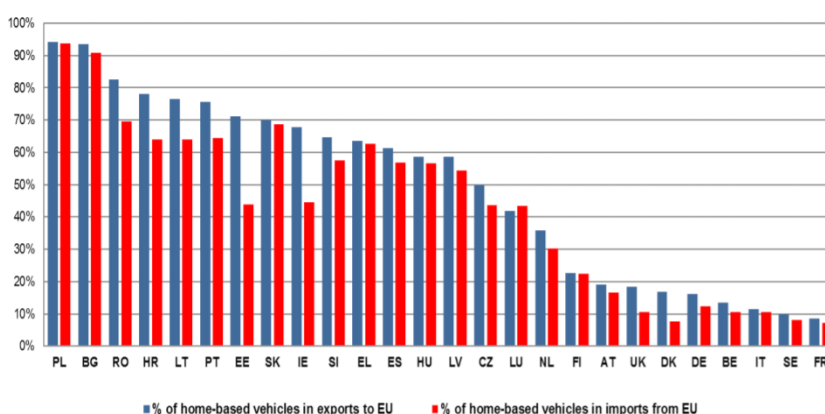
Towarowy transport drogowy stanowi znaczącą część systemu transportowego Polski i całej Unii Europejskiej. Artykuł przedstawia nowe wymagania związane z usługami przewozowymi do Wielkiej Brytanii po opuszczeniu UE oraz identyfikuje nowe koszty, których konieczność poniesienia związana jest ze spełnieniem procedur i obostrzeń przy świadczeniu usług przez przewoźników. Nowe zasady dla przemieszczania się towarów mają wpływ na strukturę kosztów polskich przewoźników oraz na schemat, wartość i w konsekwencji na jakość wykonywanych usług przewozowych.

Słowa kluczowe

transport drogowy, Brexit, identyfikacja kosztów, procedury celne, karnet TIR

Wprowadzenie

Towarowy transport drogowy jest gałęzią transportu o istotnym znaczeniu dla gospodarki Unii Europejskiej, którego roczne obroty w 2019 r. kształtowały się na poziomie 510 mld Euro i wzrosły w stosunku do roku 2017 o 40 mld Euro (2017 r. - 470 mld Euro)¹. Z związku z podażą na przewozy towarów, rynek usług transportowych charakteryzuje duża konkurencyjność. Pozycję przewoźników pochodzących z różnych krajów UE można ocenić na podstawie dynamiki zmian wielkości przewozów i pracy przewozowej oraz udziału przewoźników z poszczególnych państw w obsłudze obrotu towarowego na rynku europejskim. Na rysunku 1 przedstawiono udział pojazdów zarejestrowanych w innych krajach UE, a wykonujących prace przewozową mierzoną w tonokilometrach na terenie innego kraju Unii Europejskiej. Z danych Eurostatu wynika, że Polskie firmy przewozowe w zdecydowanej większości wykonują prace przewozową poza rynkiem krajowym, co kształtuje się na poziomie 93,5% przy eksporcie towarów i 93,1% dla importu². Jednym słowem polska branża przewozów towarów jest istotna dla przepływu towarów we wszystkich krajach UE i istotna dla gospodarki krajowej z uwagi na wpływy do budżetu.



Rysunek 1. Udział pojazdów wykonujących usługi przewozowe w eksporcie i imporcie, w innych krajach UE, niż kraj rejestracji pojazdu, określony w tonokilometrach

Źródło: Eurostat. Dane dotyczące Cypru i Malty są niedostępne.

¹ Transport in the European Union, Current Trends and Issues, March 2019, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf> [data dostępu: 25/01/2021]

² https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester_thematic_factsheet_transport_pl.pdf [data dostępu: 25/01/2021]

Stopień zaangażowania transportu przy obsłudze przewozowej innych działów gospodarczych w tworzeniu produktu krajowego brutto, wyrażony relacją między wielkością pracy przewozowej, a realną wielkością PKB, wzrasta w polskiej gospodarce od lat. Staje się tak głównie na skutek dynamicznego wzrostu pracy przewozowej wykonywanej transportem samochodowym. W Polsce sektor TSL, w którego skład wchodzi branża: transport, logistyka i spedycja, wytwarza 6% PKB³. Polskie przedsiębiorstwa transportowe wykonujące usługi w międzynarodowym transporcie drogowym, to przede wszystkim firmy uznawane za małe przedsiębiorstwa, dysponujące maksymalnie dziesięcioma pojazdami. Przewoźnicy posiadający do 10 pojazdów w zasobach przedsiębiorstwa, w 2017 r. stanowi ponad 83% ogółu wszystkich przedsiębiorstw transportowych⁴. Taka struktura krajowych przewoźników nie jest korzystna z punktu widzenia ich możliwości rozwojowych. Przedsiębiorstwa małe mają zazwyczaj problemy z pozyskaniem kapitału zewnętrznego, są bardziej podatne na makroekonomiczne i rynkowe czynniki warunkujące ich sytuację ekonomiczną⁵. Rokroczny wzrost wolumenu obrotów generowanych przez towarowy transport drogowy nie przekłada się na wskaźniki rentowności obrotów. Niski udział procentowy zysku netto do przychodu ze sprzedaży usług przewozowych wynosił 3,1% w 2018 r. i 3,0% w 2019 r.⁶, oznacza, że w celu osiągnięcia określonej kwoty zysku, należy zrealizować większą wartość sprzedaży usług. Struktura i niska rentowność polskich przedsiębiorstw transportowych pociąga za sobą niebezpieczeństwo załamania branży, jako odpowiedzi na: regulacje rynku przewozów wynikających z Pakietu Mobilności, zmian struktury rynku przewozów jakie ma miejsce przy wyjściu Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej, czy zmiany w popycie na te usługi wywołane sytuacją ekonomiczno-społeczną. Szacuje się, że do Wielkiej Brytanii rocznie wjeżdża około 2 mln samochodów ciężarowych z czego 450 tys. należy do polskich firm transportowych. Transport towarowy pełni rolę usługową dla gospodarki, w oparciu o dane GUS w 2019 roku polski eksport do Wielkiej Brytanii wyniósł 14,2 mld EUR, polski import z Wielkiej Brytanii według kraju wysyłki osiągnął 6,0 mld EUR⁷. Z dniem 1 stycznia 2021 r. Wielka Brytania opuściła jednolity rynek i unię celną Unii Europejskiej (Brexit), co zakończyło swobodny przepływ towarów. Celem artykułu jest wykazanie, że struktura polskiego sektora transportu drogowego i osiągnięte wyniki ekonomiczne są czynnikami utrudniającymi polskim przedsiębiorstwom dostosowanie się do nowej sytuacji, a wprowadzenie zmian w dostępie do rynku Wielkiej Brytanii, procedur i wymogów związanych z Brexit, spowodowało wzrost kosztów, które bezpośrednio wpłyną na wyniki ekonomiczne sektora drogowego.

1. Zmiany w dostępie do rynku usług transportowych po Brexit

Jako wynik intensywnej negocjacji, w dniu 24 grudnia 2020 r. Unia Europejska i Wielka Brytania (GB) osiągnęły porozumienie w sprawie określenia przyszłej współpracy, tym samym ograniczając negatywne skutki dla obydwu stron, jakie mogłyby wyniknąć po zakończeniu okresu przejściowego. Umowa o handlu i współpracy z uwagi na stosunkowo krótki okres od osiągnięcia porozumienia, do zakończenia okresu przejściowego, to jest 31 grudnia 2020 r., aż do momentu dopełnienia procedur ratyfikacyjnych po stronie UE, traktowana jest jako umowa stosowana tymczasowo, z możliwością dalszej zmiany daty ostatecznej, która wstępnie określana jest na 28 lutego 2021 r.⁸. Zawarta umowa wprowadza ułatwienia dla wykonywania przewozów towarów, korzystniejsze niż wynikały one z Rozporządzenia nr 2020/2224⁹, zwanego „rozporzą-

³ GUS, Transport – wyniki działalności w 2019 r., Warszawa - Szczecin 2020

⁴ http://www.gitd.gov.pl/_data/assets/pdf_file/0009/59463/Dane-statystyczne-2017.pdf [data dostępu: 20/01/2021]

⁵ A. Koźlak, Struktura sektora transportu drogowego w Polsce i ocena jego wyników ekonomicznych na tle państw Unii Europejskiej, SGH w Warszawie, zeszyty naukowe 166/2018, s. 59-75

⁶ GUS, Transport – wyniki działalności w 2019 r., Warszawa - Szczecin 2020, Tabela 7

⁷ Wielka Brytania Analiza Międzynarodowa 2020, Raport gospodarczy PKO Banku Polskiego, https://wspieramyeksport.pl/api/public/files/1981/Wielka_Brytania_Analiza_Międzynarodowa_2020_09.pdf [data dostępu: 25/01/2021]

⁸ Projekt umowy: The EU-UK Trade and Cooperation Agreement, https://ec.europa.eu/info/relations-united-kingdom/eu-uk-trade-and-cooperation-agreement_en, [data dostępu: 25/01/2021]

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2224 z dnia 23 grudnia 2020 r. w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia w zakresie transportu drogowego towarów i przewozu pasażerów po zakończeniu okresu przejściowego przewidzianego w Umowie o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej.

dzeniem awaryjnym” który powstał na wypadek bezumownego zakończenia okresu przejściowego pomiędzy UE-GB. Na mocy tego Rozporządzenia, Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej opowiedziały się za ograniczeniem swobody wykonywania usług przewozowych na swoim terytorium, o czym mówi art. 8, „*Prawo do wykonywania operacji transportowych na terytorium państwa członkowskiego i pomiędzy państwami członkowskimi stanowi podstawowe osiągnięcie rynku wewnętrznego i po zakończeniu okresu przejściowego, oraz w przypadku braku przepisów szczególnych stanowiących inaczej, nie powinno być dłużej dostępne dla przewoźników drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa.*” Można wnioskować, że w przypadku braku umowy handlowej, doszłoby do częściowej blokady przepływu towarów i pasażerów pomiędzy UE, a GB. Rozporządzenie tymczasowo zezwalało na wykonywanie ograniczonej liczby dodatkowych operacji, w celu ograniczenia zakresu zakłóceń dostaw towarów.

Przyjęta przez obie strony, umowa handlowa reguluje kwestie wykonania przewozów w transporcie drogowym, lotniczym i morskim, zarówno dla przewoźników, jak i dostawców i odbiorców towarów. Zachowano dostęp do rynku transportowego stron, na podstawie licencji wspólnotowej¹⁰. Firmy przewozowe z krajów członkowskich mają możliwość wykonywania na terytorium Wielkiej Brytanii do 2 operacji kabotażowych¹¹ w ciągu 7 kolejnych dni. Przewoźnicy z GB mogą wykonywać operacje przewozowe na terytorium UE do/z kraju siedziby firmy transportowej, przejeżdżać tranzytem do innych krajów trzecich, ponadto przewidziano możliwość wykonania jednego przewozu kabotażowego w ciągu 7 dni na terytorium dowolnego kraju członkowskiego oraz 2 przewozów typu cross-trade¹². Warunkiem wykonywania takich usług jest posiadanie licencji transportowej przyznawanej na zasadach podobnych jak to mam miejsce w krajach wspólnoty.

W obrocie gospodarczym umowa handlowa nie przewiduje obowiązku opłat celnych oraz nie ogranicza ilościowych przewozów towarów, między GB, a jednolitym rynkiem UE. Zachowano wszystkie obowiązujące dotychczas dokumenty dotyczące przewozu oraz dokumenty pracownicze kierowców. Główną zmianę od 01.01.2021 r. stanowią kontrole graniczne, procedury celne, fitosanitarne i nowe zasady organizacji ruchu na granicy UE-GB.

2. Zmiany procedur wyjazdu z GB dla przewoźników wykonujących przewozy towarów

Od 1 stycznia 2021 r. kierowcy samochodów ciężarowych przejeżdżających przez granice GB-UE (port w Dover lub Eurotunel) muszą sprawdzić, czy posiadają poprawne dokumenty przed rozpoczęciem kursu i wjazdem do hrabstwa Kent. Przewoźnicy muszą skorzystać z usługi „Sprawdzania gotowości samochodu ciężarowego¹³” niezbędnego do przekroczenia granicy celem sprawdzenia, czy mają dokumenty pozwalające im na wjazd do Unii Europejskiej. Kierowcy z poprawnymi dokumentami otrzymują cyfrowe Pozwolenie na wjazd do hrabstwa Kent (KAP), a tym samym poruszanie się po wszystkich drogach w tym hrabstwie.

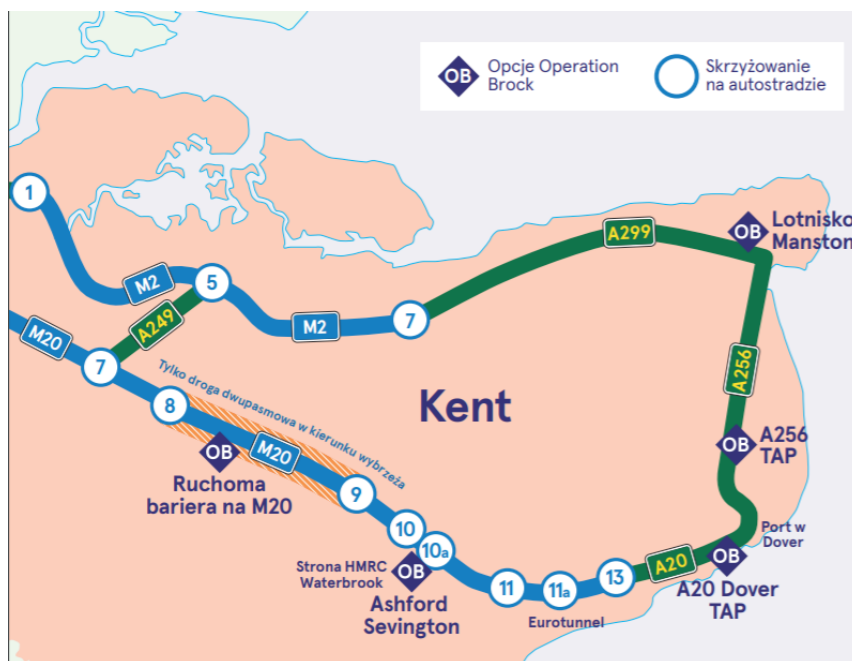
Operation Brock to system zarządzania ruchem samochodowym, którego celem jest zapewnienie drogom w hrabstwie Kent przejezdności w razie zakłóceń w porcie w Dover i Eurotunelu (patrz rys. 2.), prawnie zobowiązując kierowców do korzystania z oznaczonych tras wyłącznie podczas przejazdu. Kierowców pojazdów ciężarowych próbujących korzystać z innych tras będą identyfikować właściwe organy, które mogą nakładać kary grzywny w wysokości 300 GBP. Od początku 2021 r. w hrabstwie Kent można się liczyć z opóźnieniami przy przekraczaniu granicy. Należy zaplanować przejazd uwzględniając przerwy przed wjazdem do hrabstwa Kent, w celu ograniczenia ryzyka osiągnięcia limitu godzin pracy przez kierowców.

¹⁰ Decyzja administracyjna upoważnia przedsiębiorcę spełniającego warunki przewidziane w rozporządzeniu WE nr 1071/2009 do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

¹¹ Przewóz kabotażowy to zarobkowy transport ładunku pomiędzy punktami odbioru znajdującymi się w innym państwie członkowskim (Unii Europejskiej lub EFTA) niż kraj, w którym przewoźnik założył działalność gospodarczą.

¹² Przewóz z jednego państwa Unii Europejskiej do drugiego, pod warunkiem, iż pierwsza jazda następuje z terytorium UK ładownym pojazdem.

¹³ Dostępne na stronie: gov.uk/transition-haulage



Rysunek 2. Trasy w hrabstwie Kent wyznaczone dla przewozów towarów

Źródło: Ulotka informacyjna dla przewoźników działających w UE i przejeżdżających do portu w Dover lub przez Eurotunnel HR Government UK Transition. <https://www.brexit.gov.pl/wp-content/uploads/2021/01/Kent-Roads-leaflet-Polski-Dec-20-FINAL.pdf> [data dostępu: 25/01/2021].

3. Obowiązki przewoźników po Brexit

Objęcie towarów procedurą wywozu jest obowiązkowe w przypadku towarów unijnych opuszczających obszar celny UE (art. 269 unijnego kodeksu celnego¹⁴). Zamiar eksportu towarów należy poprzedzić dokonaniem odprawy celnej w Urzędzie Celno-Skarbowym lub miejscu przez ten organ wyznaczonym. Kolejnym niezbędnym elementem w procedurze wywozu jest zgłoszenie celne (dokument EX). Bezpośredni przywóz towarów do Polski z Wielkiej Brytanii może wiązać się z koniecznością elektronicznego składania przywozowych deklaracji skróconych dla celów analizy ryzyka. Deklaracje te są składane z wykorzystaniem systemu AIS/ICS¹⁵. W praktyce odprawa eksportowa we wspólnotowym systemie ESC, umożliwiającym wymianę zgłoszenia wywozowego i wymianę informacji w formie elektronicznej między urzędami celnymi na terenie Unii Europejskiej. Po uzyskaniu niezbędnych dokumentów związanych z przewożonym towarem, należy sam ładunek wraz ze zgłoszeniem celnym, przedstawić w granicznym urzędzie celnym, który potwierdza wywozu towarów. Potwierdzenie wywozu uprawnia nadawcę towaru do rozliczenia transakcji z zastosowaniem zerowej stawki podatku VAT.

Przywóz towarów z Wielkiej Brytanii, czyli po Brexit, kraju traktowanym jako państwo spoza Unii Europejskiej, również wymaga objęcia ich procedurą celną. W celu swobodnego dysponowania towarami na terytorium Unii Europejskiej należy objąć towar procedurą dopuszczenia do obrotu. Sprowadzone towary nieunijne należy przedstawić organom celnym, powiadomić o ich przybyciu i dostępności do kontroli celnej. Od tego momentu towary, do czasu ich dopuszczenia do obrotu, są czasowo składowane. Towary mogą być czasowo składowane w magazynie czasowego składowania, a w przypadku, gdy towary będą zgłoszone do procedury nie później niż 3 dni po ich przedstawieniu i nie później niż 6 dni po zakończeniu procedury tranzytu w systemie uproszczeń, towary mogą być czasowo składowane w innych miejscach wyznaczonych lub uznanych przez

¹⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 269/1

¹⁵ Szczegółowe zasady dokonywania zgłoszeń wywozowych są opisane w „Instrukcji w zakresie obsługi w Systemie AES” oraz w „Instrukcji wypełniania zgłoszeń celnych AIS/IMPORT, AES/ECS2, NCTS2”.

organy celne. Dla towarów wprowadzanych do magazynu czasowego składowania wymagane jest złożenie deklaracji do czasowego składowania w systemie AIS/IMPORT.

Podstawową zmianą dla przewoźników wykonujących transport do/z GB po wyjściu jest konieczność dysponowania dokumentami tranzytowymi dla przewożonych towarów. Procedura tranzytowa (T) zgodnie z Konwencją WPT¹⁶ rozpoczyna się w urzędzie celnym wyjścia, a kończy się wraz z przedstawieniem towarów i towarzyszącego im zgłoszenia tranzytowego w urzędzie celnym przeznaczenia. Każde przemieszczenie się towaru spoza UE oraz towaru wspólnotowego, który wcześniej został objęty procedurą celną (np. procedurą wywozu – eksportu, procedurą wprowadzenia towaru do magazynu czasowego składowania, procedurą składu celnego) musi odbywać się w procedurze tranzytu. Istnieją dwa rodzaje wspólnej procedury tranzytowej, procedura T1 i procedura T2, które odzwierciedlają różnice w statusie przemieszczanych towarów.

- Procedura wspólnotowego tranzytu zewnętrznego (T1) stosowana w przypadku przemieszczania towarów nie wspólnotowych. Powoduje ona zawieszenie należności celnych i innych opłat do chwili dostarczenia towarów do ich miejsca przeznaczenia we Wspólnocie.
- Procedura wspólnotowego tranzytu wewnętrznego (T2) stosowana w przypadku przewozu towarów wspólnotowych z jednego miejsca na obszarze celnym Wspólnoty do innego, przez obszar jednego państwa EFTA lub większej ich liczby.

Do sporządzenia T1/T2 niezbędne jest przedstawienie dokumentów tj.: list przewozowy CMR, faktura handlowa lub faktura pro forma, specyfikacja lub packing list, odprawa eksportowa (EX), świadectwo weterynaryjne, sanitarne, fitosanitarne lub inne, jeżeli są wymagane, świadectwo pochodzenia towaru, jeżeli było wystawione.

Dla przewoźników korzystających z rynku w GB stało się obowiązkiem posiadanie numeru EORI (z ang. *Economic Operator's Registration and Representation*) z Wspólnotowego Systemu Rejestracji i Identyfikacji Podmiotów Gospodarczych, jako konieczność do obrotu towarami do/z Wielkiej Brytanii oraz w przypadku ubiegania się o pozwolenie na stosowanie uproszczonych procedur celnych. Rejestracji w tym systemie dokonują wszyscy przedsiębiorcy, którzy mają do czynienia z organami celnymi na terenie UE. Brak numeru EORI uniemożliwia przeprowadzenie jakiegokolwiek procedury celnej. Podczas korzystania z procedury T, brytyjski numer EORI musi posiadać podmiot odpowiedzialny za odprowadzenie podatków i ceł, który wystawia przewoźnikowi dokument tranzytowy T1/T2 lub sam przewoźnik, jeśli samodzielnie dokonuje tych zgłoszeń.

4. Przewóz pod osłoną karnetu TIR

Zasady przewozu obowiązujące pod osłoną karnetu TIR zostały uregulowane w Konwencji Celnej¹⁷ sporządzonej w Genewie dnia 14 listopada 1975 r., dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem ujednoczonych dokumentów przewozowych nazwanych karnetami TIR (skrót od francuskiego *Transport International Routier – Międzynarodowy Transport Drogowy*). Karnet TIR jest dokumentem papierowym, drukowanym w Genewie i stanowi własność IRU¹⁸ (International Road Transport Union) pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych. Karnet TIR spełnia rolę dokumentu gwarancyjnego i celnego, zabezpiecza należności celno-podatkowe do kwoty 100 000 EUR w krajach UE i w Wielkiej Brytanii. Konwencję TIR stosuje się do przewozu towarów bez przeładunku przez jedną lub kilka granic, od wyjściowego urzędu celnego do docelowego urzędu celnego pod warunkiem, że kraje przewozu są Stronami Konwencji.

Na podstawie karnetu TIR odprawa celna dokonywana jest dwa razy: u nadawcy oraz w kraju przeznaczenia co może oznaczać odpowiednio na granicy przy wyjeździe oraz u ostatecznego odbiorcy. Konwencja TIR zwalnia ładunek od odprawy celnej w punktach granicznych pod następującymi warunkami:

- przejazd odbywa się określoną lub zaakceptowaną przez władze celne trasą;
- pojazd posiada świadectwo zdolności technicznej dopuszczające do międzynarodowego przewozu drogowego pod zamknięciem celnym;

¹⁶ Konwencja o wspólnej procedurze tranzytowej, Dz.U. L 226 z 13.08.1987, s 2.

¹⁷ KONWENCJA CELNA dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR) sporządzona w Genewie dnia 14 listopada 1975 r., Dz.U.1984.17.76

¹⁸ IRU, Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego, <https://www.iru.org/> [data dostępu: 25/01/2021]

- władze celne kraju wysyłki zaopatrzą skrzynię ładowną samochodu w plomby celne, które podlegają kontroli przez władze celne na granicy;
- zaplombowany ładunek traktowany jest jako przesyłka celna, co oznacza, że może wejść do obrotu tylko w kraju, do którego został przeznaczony.

O pozwolenie na korzystanie z procedury TIR może się ubiegać posiadacz karnetu TIR (przewoźnik), jak i jego przedstawiciel pośredni (eksporter, agencja celna), szczegółowe wymogi i procedury dla wnioskodawcy określa unijny kodeks celny¹⁹. Wniosek o uzyskanie pozwolenia składa się do właściwego dyrektora izby administracji skarbowej, zgodnie z właściwością miejscową siedziby przedsiębiorcy, przy czym do wniosku wymagane jest załączenie pozytywnej opinii Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce²⁰ (ZMPD). Opinia o możliwości korzystania przez przedsiębiorcę z procedury TIR jest wydawana przez ZMPD wymaga przedstawienia dokumentów rejestrowych firmy ubiegającej się i złożenie zabezpieczenia pokrywającego odpowiedzialność ZMPD jako zrzeszenia poręczającego. Zabezpieczenie powinno wynosić minimum 100 000 euro. Najczęściej praktykowaną formą zabezpieczenia jest złożenie kopii odpisu z księgi wieczystej posiadanych przez przedsiębiorcę nieruchomości oraz oświadczenia o wartości tych nieruchomości. Wniosek może złożyć podmiot wykonujący regularne przewozy międzynarodowe, który posiada licencję na wykonywanie międzynarodowego transportu i spełniający pozostałe kryteria wymienione w Konwencji TIR. „Przedsiębiorca, który uzyskał pozwolenie na korzystanie z procedury TIR może wystąpić do Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD) o wydanie karnetu TIR. Przed wydaniem pierwszego karnetu TIR, przewoźnik dopuszczony do systemu TIR, musi złożyć w siedzibie ZMPD depozyt gotówkowy lub gwarancję bankową albo ubezpieczeniową, chyba, że zabezpieczenie złożył wcześniej w innej formie. Przed odbiorem karnetu TIR przedsiębiorca powinien odbyć szkolenie w zakresie posługiwania się nim.”²¹ Jako druki do zastosowania w procedurze celnej, karnety TIR są dystrybuowane przez ZMPD. Każdy wydany karnet TIR ma określony nieprzekraczalny termin ważności liczony od daty wydania karnetu, co oznacza, że najpóźniej tego dnia można otworzyć karnet w wyjściowym urzędzie celnym. Karnet, którego termin ważności upłynął, staje się dokumentem nieważnym, a przedstawienie takiego dokumentu w urzędzie celnym może skutkować wstrzymaniem wydawania przewoźnikowi, kolejnych karnetów przez ZMPD. Przewóz drogowy pod osłoną konwencji TIR i pod zamknięciem celnym co do zasady nie powinien podlegać kontroli celnej w przejściowych urzędach celnym. Karnet upoważnia tylko do jednej danej jazdy. Posiadacz karnetu TIR jest odpowiedzialny za zgłoszenie towarów do odprawy władzom celnym docelowym jak również za uiszczenie wszelkich należności, opłat i kar związanych z ładunkiem w przypadku, gdy karnet TIR nie został prawidłowo zwolniony. Od 1 stycznia zgłoszenie elektroniczne posiadacz karnetu TIR musi wysyłać tylko do unijnych władz celnym korzystając z bezpłatnej aplikacji IRU TIR-EPD.

5. Identyfikacja nowych kosztów związanych z przewozami do/z Zjednoczonego Królestwa po Brexit

Określenie kosztów wcześniej nie identyfikowanych i klasyfikacja tych kosztów jest narzędziem rachunkowości pozwalającym na pomiar i alokację kosztów przedsiębiorstwa transportowego w podziale na wykonywane przez nie usługi przewozowe. „Klasyfikacja kosztów jest metodą oceny kosztów oraz badania efektywności działań, zasobów i obiektów, co umożliwia określenie związku przyczynowo-skutkowego między czynnikami zarządzania procesami kosztowymi, z wykorzystaniem rachunku kosztów działań, a działaniami”²². Rachunek kosztów jest najczęściej proponowanym narzędziem, które ma umożliwić ustalenie kosztu usługi jako całości

¹⁹ Szczegółowy opis wymagań w art. 24, 25 i 27 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447 z dnia 24 listopada 2015 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania niektórych przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ustanawiającego unijny kodeks celny.

²⁰ ZMPD ma swoją siedzibę przy Al. Jana Pawła II 78 w Warszawie, jest największym polskim stowarzyszeniem w branży transportu drogowego, istniejącym od 1957 roku. Skupia około 4 500 przewoźników - zarejestrowanych podmiotów gospodarczych, zajmujących się międzynarodowym transportem drogowym.

²¹ https://www.biznes.gov.pl/pl/firma/zezwozenia-koncesje-wpisy-do-rejestru/chce-uzyskac-zezwozenie-koncesje-wpis-do-rejestru-dzialalnosci-regulowanej54/proc_1605-pozwolenie-tir, [data dostępu: 25/01/2021]

²² M. Masztalerz, Rachunek kosztów działań, Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, <http://www.pracownicy.ue.poznan.pl/masztalerz/zrz.wyk.01.pdf> [data dostępu: 25/01/2021]

i wspomagać procesy decyzyjne w przedsiębiorstwach. umożliwia trafne rozłożenie kosztów pośrednich na produkty, a co za tym idzie – obliczenie właściwego kosztu jednostkowego.

Po opuszczeniu przez Wielką Brytanię szeregów UE, przewóz towarów, bez znaczenia w którą stronę odbywa się transport, dla zatrudnionych przy tych przewozach kierowców wiąże się z wydłużonym okresem pracy poza domem. Kierowcy zmagają się z przedłużającymi się w nieskończoność przestojami w urzędach celnych, wyjaśnianiem procedur celnych, uzyskiwaniem kolejnych dokumentów. Biorąc pod uwagę czas trwania samej operacji, w przypadku dostaw bezpośrednich, czyli operacjach załadunku w Polsce, rozładunku w Wielkiej Brytanii i powrotnym załadunku do Polski, wydłużył się co najmniej dwukrotnie. Ma to negatywny wpływ na wysokość wynagrodzenia kierowców. Zasadniczo, wynagrodzenie kierowcy składa się z postawy wynikającej z umowy o pracę ustalonej na podstawie polityki płacowej przedsiębiorstwa, które stanowi nieulegający zmianom składnik wynagrodzenia. Wysokość wynagrodzenia zasadniczego kształtuje inne składniki wynikające z Kodeksu pracy, takie jak uposażenie z tytułu godzin nadliczbowych, pracy w godzinach nocnych oraz pozostawania kierowcy do dyspozycji pracodawcy. Znaczącą częścią wynagrodzenia kierowcy są dodatki z tytułu zwrotu kosztów podróży służbowych. Biorąc pod uwagę fakt, że dotychczas w przeciągu jednego miesięcznego okresu rozliczeniowego, czas takiego przewozu PL-GB-PL, wynosił przeciętnie 7-8 dni, a kierowca mógł wykonać w cyklu trzydziestodniowym 3 takie przewozy, obecnie tylko jeden pełny kurs, plus rozpoczęcie kolejnej pracy, której rozliczenie nastąpi w kolejnym cyklu rozliczeniowym. Dieta za prace w na terytorium GB wynosi 35 GBP, a ryczałt za nocleg 50 GBP, co szacuje koszt czasu oczekiwania kierowcy, za dobę w wysokości 85 GBP, natomiast stawka diety na terytorium Polski to odpowiednio 30 PLN i 45 PLN. Widoczne różnice w zwrocie kosztów w podróży służbowej w zależności od miejsca jej wykonywania prowadzi do powstawania roszczeń płacowych, których zaspokojenie wiąże się ze zmianą dotychczasowej polityki płacowej przedsiębiorstwa transportowego.

Dostosowanie się do nowych realiów dotyczących poruszania się po drogach hrabstwa Kent powoduje reorganizację dotychczas przyjętego systemu czasu pracy. Nadmierne wydłużenie czasu przewozu w odległych miejscach od przeprawy na kontynent wynikających z zakazu wjazdu generuje kumulacje pojazdów przy granicy hrabstwa, co pociąga za sobą problem ze znalezieniem miejsca postoju. Poszukiwanie odległego parkingu wpływa negatywnie na koszty ekonomiczno-ekologiczne, zużycia paliw, pojazdu i zanieczyszczenie środowiska. Korzystanie z dłuższych przestoi wynikających jedynie z obostrzeń i wypełniania obowiązków celnych powoduje wzrost kosztów opłat parkingowych oraz opłat drogowych, które w UK nie zależą od przejechanych kilometrów, tylko od ilości dni przebywania pojazdu na ich terytorium. Dla przedsiębiorstwa również wydłużenia czasu pracy kierowcy związanym z jednym przewozem i brak możliwości wykonania dotychczasowej liczby przewozów dla tego kierunku.

Kolejnym zidentyfikowanym nowym kosztem po 1.01.2021 r. jest dostosowanie przewoźnika do stosowania procedury Karnetu TIR. Koszt Karnetu 6-woletowego, nie licząc formalności, gwarancji bankowej i opłat związanych z członkostwem w ZMPD, to 129,90 PLN, za każdy przewóz. Koszty związane z członkostwem ustalają władze ZMPD i obecnie wynosi ono 400zł rocznie. Zgodnie z art. 23 ust. 1 pkt 30 lit. b) ustawy o PIT nie uważa się za koszty uzyskania przychodów składek na rzecz organizacji, do których przynależność podatnika nie jest obowiązkowa, z wyjątkiem składek na rzecz organizacji zrzeszających przedsiębiorców i pracodawców, działających na podstawie odrębnych ustaw. Składki na organizacje przedsiębiorców też tylko częściowo można zaliczyć do kosztów - do wysokości łącznie nie przekraczającej w roku podatkowym kwoty odpowiadającej 0,15 % kwoty wynagrodzeń wypłaconych w poprzednim roku podatkowym, stanowiących podstawę wymiaru składek na ubezpieczenie społeczne. Przy czym, jeżeli przedsiębiorca nie wypłacał takich wynagrodzeń (kierowca-przewoźnik), kwota składek zaliczana do kosztów uzyskania przychodów w roku podatkowym nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej 114 zł. Sam Karnet nie zwalnia z dopełnienia formalności procedur celnych, jest dokumentem papierowym i wymaga wypełnienia i otemplowania w granicznych urzędach celnych, co wydłuża czas wykonania samej usługi przewozu. Ponadto na określony czas na jego wykorzystanie, po którego przekroczeniu dezaktualizuje się i koszt poniesiony na jego nabycie powinien zostać skorygowany²³.

²³ Ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, Dz. U. 1991 Nr 80 poz. 350, z późniejszymi zmianami.

Koszty dostosowania przedsiębiorstw wykonujących samochodowe usługi przewozowe towarów, wynikające z wymogów prawnych, dostępności cyfrowej wykonywanych usług i wdrożenia nowych procesów dostosowania się do nowej rzeczywistości w całości przenoszone są na przewoźników. W procesie przygotowawczym, niezbędne stały się również wydatki na przeprowadzenie zmian w systemach informatycznych i księgowych czy koszty zatrudnienia nowych osób do obsługi celnej przewożonych towarów lub doradców z zakresu prawa celnego.

Podsumowanie

Transport drogowy towarów zмага się w ostatnim czasie z wieloma czynnikami wpływającymi negatywnie na ich rentowność. Do czynników tych można zaliczyć m.in. skutki wprowadzenia Pakietu Mobilności, utrzymujący się na rynku pracy niedobór kierowców, wzrost kosztów w związku z regulacjami środowiskowymi i wzrost kosztów opłat drogowych. W opinii przedstawicieli branży, czynniki przedstawione w raporcie doprowadziły do wzrostu kosztów w branży w przedziale 7-15% do końca 2020 r. w porównaniu z 2018 r.²⁴. Przy obserwowanym, niskim poziomie marż w sektorze, kolejny wzrost kosztów jaki ma miejsce przy zmianach wykonywania usług w Wielkiej Brytanii, może doprowadzić do eliminacji z rynku najmniej efektywnych podmiotów. Ze względu na strukturę polskich firm transportowych, każda zmiana otoczenia prawnego w którym funkcjonują stwarza większe problemy w adaptacji i dostosowywaniu się do tych zmian, wpływa negatywnie na ich funkcjonowanie. Kolejnym negatywnym aspektem wynikającym ze zmiany procedur w transporcie drogowym po Brexit, jest konieczność zmodyfikowania prognoz i założeń dotyczących organizacji pracy oraz efektów ekonomiczno-finansowych, w tym wyników finansowych.

Stosunkowo krótki okres od Brexit, mimo iż pozwala już dostrzec i zidentyfikować nowe koszty wynikające z usług transportu drogowego, stanowi wskazówkę do bardziej szczegółowej analizy kosztów przedsiębiorstwach w przyszłych okresach. Powyższe rozważania należy traktować jako wstęp do dalszych badań kosztów i ich wpływu na koszt jednorazowej operacji transportowej i w konsekwencji na przychody przedsiębiorstw transportowych i konsekwencji ogólnoeconomicznych.

Bibliografia

- Decyzja administracyjna upoważnia przedsiębiorcę spełniającego warunki przewidziane w rozporządzeniu WE nr 1071/2009 do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.
- GUS, Transport – wyniki działalności w 2019 r., Warszawa - Szczecin 2020
- HR Government UK Transition, <https://www.brexit.gov.pl/wp-content/uploads/2021/01/Kent-Roads-leaflet-Polski-Dec-20-FINAL.pdf>
- http://www.gitd.gov.pl/__data/assets/pdf_file/0009/59463/Dane-statystyczne-2017.pdf
- https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester_thematic_factsheet_transport_pl.pdf
- https://www.biznes.gov.pl/pl/firma/zezwozenia-koncesje-wpisy-do-rejestru/chce-uzyskac-zezwozenie-koncesje-wpis-do-rejestru-dzialalnosci-regulowanej54/proc_1605-pozwolenie-tir
- IRU, Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego, <https://www.iru.org/>
- Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR) sporządzona w Genewie dnia 14 listopada 1975 r., Dz.U.1984.17.76
- Konwencja o wspólnej procedurze tranzytowej, Dz.U. L 226 z 13.08.1987
- Koźlak A., Struktura sektora transportu drogowego w Polsce i ocena jego wyników ekonomicznych na tle państw Unii Europejskiej, SGH w Warszawie, zeszyty naukowe 166/2018
- Masztalerz M., Rachunek kosztów działań, Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, <http://www.pracownicy.ue.poznan.pl/masztalerz/zrz.wyk.01.pdf>.

²⁴ Transport Przyszłości, Raport o perspektywach rozwoju transportu drogowego w Polsce w latach 2020-2030, <https://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2019/09/pwc-transport-przyszlosci-web.pdf> [data dostępu: 21/01/2021]

- Projekt umowy: The EU-UK Trade and Cooperation Agreement, https://ec.europa.eu/info/relations-united-kingdom/eu-uk-trade-and-cooperation-agreement_en
- Raporty i opracowania
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2224 z dnia 23 grudnia 2020 r. w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia w zakresie transportu drogowego towarów i przewozu pasażerów po zakończeniu okresu przejściowego przewidzianego w Umowie o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 269/1
- Szczegółowy opis wymagań w art. 24, 25 i 27 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447 z dnia 24 listopada 2015 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania niektórych przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ustanawiającego unijny kodeks celny
- Transport in the European Union, Current Trends and Issues, March 2019, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>
- Transport Przyszłości, Raport o perspektywach rozwoju transportu drogowego w Polsce w latach 2020-2030, <https://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2019/09/pwc-transport-przyszlosci-web.pdf>
- Ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, Dz. U. 1991 Nr 80 poz. 350, z późniejszymi zmianami
- Wielka Brytania Analiza Międzynarodowa 2020, Raport gospodarczy PKO Banku Polskiego, https://wspieramyeksport.pl/api/public/files/1981/Wielka_Brytania_Analiza_Miedzynarodowa_2020_09.pdf

Economic consequences of changing procedures for transport services after Brexit

Summary

Road freight transport constitutes a significant part of the transport system of Poland and the entire European Union. The article presents new requirements related to shipping services to Great Britain after leaving the EU and identifies new costs, the necessity of which is related to the fulfillment of procedures and restrictions in the provision of services by carriers. The new rules for the movement of goods have an impact on the cost structure of Polish carriers as well as the structure, value and, consequently, the quality of the provided transport services.

Keywords

road transport, Brexit, cost identification, customs procedures, TIR carnet