KOMISJA EUROPEJSKA
DYREKCJA GENERALNA
PODATKI I UNIA CELNA
Cła
Polityka Celna

Bruksela, 19 kwietnia 2021 r.

TAXUD/A1/TRA/005/2020-1-PL

PODRĘCZNIK DOTYCZĄCY PROCEDUR TRANZYTOWYCH

Commission européenne/Europese Commissie, 1049 Bruxelles/Brussel, BELGIA
TAXUD-UNIT-A1@ec.europa.eu

Wprowadzenie

W planie dotyczącym tranzytu w Europie[1] wskazano na konieczność przygotowania podręcznika zawierającego szczegółowy opis wspólnej procedury tranzytowej i procedury tranzytu unijnego oraz precyzującego rolę zarówno administracji, jak i podmiotów gospodarczych. Celem niniejszego przewodnika jest wyjaśnienie funkcjonowania procedur tranzytu i roli różnych podmiotów uczestniczących w tych procedurach. Ma on również służyć zapewnieniu zharmonizowanego stosowania przepisów tranzytowych oraz równego traktowania wszystkich podmiotów.

Niniejszy tekst stanowi skonsolidowaną wersję podręcznika, uwzględniającą szereg aktualizacji przeprowadzonych od jego pierwszej publikacji w maju 2004 r., i został dostosowany do unijnego kodeksu celnego, który obowiązuje od dnia 1 maja 2016 r. Podręcznik będzie aktualizowany, gdy tylko będzie to konieczne z uwagi na zmiany zachodzące w systemie tranzytu wspólnego i unijnego.

Podręcznik zawiera standardową interpretację sposobu wdrażania przepisów dotyczących tranzytu przez wszystkie organy celne stosujące tranzyt wspólny/unijny w drodze porozumienia administracyjnego.

Nie jest to jednak akt prawnie wiążący – w celu uzyskania oficjalnej interpretacji należy zawsze zapoznać się z przepisami prawnymi dotyczącymi tranzytu, jak również z innymi przepisami prawa celnego, które mają pierwszeństwo przed niniejszym podręcznikiem. Autentyczne wersje konwencji i instrumentów prawnych UE to te, które opublikowano w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Jeśli chodzi o wyroki Sądu i Trybunału Sprawiedliwości, wersjami autentycznymi są dokumenty opublikowane w Zbiorze Orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

Oprócz niniejszego podręcznika mogą również istnieć krajowe instrukcje lub krajowe uwagi wyjaśniające. Takie instrukcje i uwagi wyjaśniające można zamieścić w odpowiednim rozdziale każdego rozdziału niniejszego podręcznika w jego wydaniu w danym państwie lub wydać je w osobnej publikacji. Aby uzyskać szczegółowe informacje na ten temat, należy skontaktować się z administracją celną danego państwa.

Bruksela, dnia 19 kwietnia 2021 r.

[1] COM(97) 188 final z 30.4.1997.

Ogólny spis treści

Wprowadzenie

Ogólny spis treści

Część I: Wprowadzenie ogólne
Część II: Status towarów
Część III: Zabezpieczenia
Część IV: Standardowa procedura tranzytu
Część V: Procedura ciągłości działania
Część VI: Uproszczenia
Część VII: Zamknięcie operacji tranzytowej i postępowanie poszukiwawcze
Część VIII: Dług celny i odzyskiwanie długu
Część IX: Procedura TIR

Wykaz często używanych skrótów

Wykaz definicji

Podstawowe źródła informacji

PODRĘCZNIK DOTYCZĄCY PROCEDUR TRANZYTOWYCH 1

CZĘŚĆ I – WPROWADZENIE OGÓLNE 34

I.1. Jak funkcjonuje tranzyt 35

I.2. Status towarów 38

I.3. Tranzyt wspólny 39
I.3.1. Przepisy prawne 39
I.3.2. Opis procedury 39

I.4. Tranzyt wewnątrz Unii 41
I.4.1. Tranzyt unijny 41
I.4.1.1. Przepisy prawne 41
I.4.1.2. Opis procedury 42
I.4.1.2.1. Procedura unijnego tranzytu zewnętrznego 44
I.4.1.2.2. Procedura unijnego tranzytu wewnętrznego 45
I.4.1.3. Nowy Skomputeryzowany System Tranzytowy (NCTS) 46
I.4.1.3.1. Podstawowe elementy i komunikaty stosowane w NCTS 46
I.4.1.3.2. Urząd celny wyjścia 47
I.4.1.3.3. Urząd celny przeznaczenia 48
I.4.1.3.4. Urząd celny tranzytowy 49
I.4.1.3.5. Zmiana urzędu celnego tranzytu lub urzędu celnego przeznaczenia 49
I.4.1.3.6. Procedury uproszczone: upoważniony nadawca i upoważniony odbiorca 50
I.4.2. Inne systemy tranzytowe funkcjonujące w Unii Europejskiej 51
I.4.2.1. Wprowadzenie 51
I.4.2.2. Procedura TIR (Transports Internationaux Routiers) 52
I.4.2.3. ATA (odprawa czasowa) 53
I.4.2.3.1. Kontekst i przepisy prawne 53
I.4.2.3.2. Opis procedury 54
I.4.2.4. Manifest reński 55
I.4.2.4.1. Kontekst i przepisy prawne 55
I.4.2.4.2. Opis procedury 55
I.4.2.5. Operacje NATO 56
I.4.2.5.1. Kontekst i przepisy prawne 56
I.4.2.5.2. Opis procedury 56
I.4.2.6. Przesyłki pocztowe 58
I.4.2.6.1. Kontekst i przepisy 58
I.4.2.6.2. Opis procedury 59

I.5. Wyjątki (*pro memoria*) 60

I.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona) 60

I.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych 60

I.8. Załączniki 60
I.8.1. Przepisy i zasady dotyczące przyjmowania aktów prawnych dotyczących tranzytu unijnego 61

I.8.2. Przepisy i zasady dotyczące przyjmowania aktów prawnych dotyczących tranzytu wspólnego 70
CZĘŚĆ II – STATUS TOWARÓW 76

II.1. Wprowadzenie 76

II.2. Zasady ogólne i przepisy prawne 77
II.2.1. Status celny towarów 77
II.2.1.1. Towary unijne 77
II.2.1.2. Towary nieunijne 77
II.2.1.3. Którą procedurę tranzytu stosować? 77
II.2.2. Przemieszczanie towarów unijnych 78
II.2.2.1. W ramach procedury celnej 78
II.2.2.2. Bez zastosowania procedury celnej, ale z potwierdzeniem unijnego statusu 79
II.2.2.3. Bez zastosowania procedury celnej i bez przedstawienia potwierdzenia unijnego statusu 79
II.2.3. Potwierdzanie unijnego statusu celnego towarów 80
II.2.3.1. Domniemanie unijnego statusu celnego towarów 80
II.2.3.2. Wymóg potwierdzenia unijnego statusu celnego towarów 80
II.2.3.3. Zwolnienie z wymogu potwierdzenia unijnego statusu celnego towarów 81
II.2.3.4. Środki służące do potwierdzania unijnego statusu towarów 81
II.2.3.4.1. Środki ogólne 81
II.2.3.4.2. Sytuacje szczególne 81
II.2.4. Przegląd rodzajów czasowego przemieszczania towarów unijnych poza obszar Unii 87

II.3. Przemieszczanie towarów unijnych z potwierdzeniem unijnego statusu towarów 90
II.3.1. Wykorzystanie potwierdzenia unijnego statusu 91
II.3.2. Ogólne środki potwierdzania statusu unijnego – dalsze szczegóły 91
II.3.2.1. Dokumenty T2L lub T2LF 91
II.3.2.2. Manifest celny towarów 94
II.3.2.3. Manifest przedsiębiorstwa żeglugowego *(tylko w transporcie morskim – przepis przejściowy)* 94
II.3.2.4. Faktura lub dokument przewozowy 96
II.3.2.5. Karnet TIR, karnet ATA lub formularz 302 97
II.3.3. Upoważniony wystawca 98
II.3.3.1. Przepisy ogólne 98
II.3.3.2. Dokument T2L/T2LF lub faktura lub dokument przewozowy wystawione przez upoważnionego wystawcę *(przepis przejściowy)* 99
II.3.3.2.1. Pozwolenie 99
II.3.3.2.2. Stosowanie dokumentów T2L/T2LF, faktur lub dokumentów przewozowych wystawionych przez upoważnionego wystawcę 101
II.3.3.3. Manifest celny towarów wystawiony przez upoważnionego wystawcę 104
II.3.3.4. Manifest przedsiębiorstwa żeglugowego wstawiony przez upoważnionego wystawcę *(przepis przejściowy)* 104
II.3.3.4.1. Pozwolenie 104
II.3.3.4.2. Sporządzanie potwierdzenia 106

II.3.3.4.3. Procedura w porcie wyjścia 107
II.3.3.4.4. Procedura w porcie przeznaczenia 107
II.3.3.4.5. Nieprawidłowości/naruszenia przepisów 107
II.3.3.4.6. Obowiązki przedsiębiorstwa żeglugowego 108
II.3.4. Państwo wspólnego tranzytu 108

II.4. Przemieszczanie towarów unijnych bez potwierdzenia unijnego statusu towarów 111
II.4.1. Przewóz towarów transportem lotniczym 111
II.4.2. Przewozy regularną linią żeglugową 111
II.4.2.1. Definicja 111
II.4.2.2. Procedura wydawania pozwoleń na dokonywanie przewozów regularną linią żeglugową 112
II.4.2.3. Czarter częściowy 115
II.4.2.4. Weryfikacja warunków RSS 115
II.4.2.5. Przewozy regularną linią żeglugową i przewozy niebędące regularną linią żeglugową 115
II.4.3. Korytarz T2 119

II.5. Przepisy szczegółowe dotyczące produktów rybołówstwa morskiego i towarów uzyskiwanych z takich produktów 120

II.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona) 122

II.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych 122
II.7.1. Dokument T2L(T2LF) uwierzytelniony za pomocą środków elektronicznych 122

II.8. Załączniki 123
II.8.1. Przykładowa umowa o „zafrachtowanie” obejmująca subczarter i czarter częściowy 123
II.8.2. Manifest morski – pozwolenie TC12 130
II.8.2.B. Załącznik B – Wykaz właściwych organów, z którymi można się konsultować 131
II.8.3. Potwierdzenie unijnego statusu celnego silnikowych pojazdów drogowych 132
II.8.4. Wykaz organów właściwych do spraw regularnych linii żeglugowych 157
II.8.5. Poświadczenie o braku manipulacji w odniesieniu do produktów rybołówstwa morskiego i towarów z nich uzyskiwanych 158
II.8.6. Poświadczenie o braku manipulacji wystawione przez Singapur 159

CZĘŚĆ III – ZABEZPIECZENIA 160

III.1. Wprowadzenie 160
III.1.1. Cel zabezpieczenia 161
III.1.2. Formy zabezpieczenia 161
III.1.3. Zwolnienie z obowiązku składania zabezpieczenia 161
III.1.4. Obszar obowiązywania 162
III.1.5. Tabela zabezpieczeń 163
III.2. Przepisy ogólne 164
III.2.1. Obowiązek złożenia zabezpieczenia 164

III.2.1.1. Wprowadzenie 164
III.2.1.2. Niespełnienie warunków 164
III.2.2. Obliczanie kwoty zabezpieczenia 165
III.2.2.1. Wprowadzenie 165
III.2.2.2. Obliczanie 165
III.2.3. Gwarant 166
III.2.3.1. Wprowadzenie 166
III.2.3.2. Siedziba i zatwierdzenie gwaranta 166
III.2.3.3. Odpowiedzialność 167
III.2.3.4. Cofnięcie zatwierdzenia gwaranta lub jego zobowiązania i odwołanie zobowiązania 168

III.3. Zabezpieczenie pojedyncze 169
III.3.1. Depozyt w gotówce 169
III.3.1.1. Wprowadzenie 169
III.3.1.2. Zwrot 169
III.3.2. Zabezpieczenie pojedyncze w formie zobowiązania gwaranta 169
III.3.3. Zabezpieczenie pojedyncze w formie karnetów (TC32) 170
III.3.3.1. Odpowiedzialność i zatwierdzenie 170
III.3.3.2. Powiadomienie 171
III.3.3.3. Karnet (TC32) 171

III.4. Zabezpieczenie generalne i zwolnienie z obowiązku złożenia zabezpieczenia 173
III.4.1. Przepisy ogólne 173
III.4.1.1. Wprowadzenie 173
III.4.1.2. Warunki ogólne 173
III.4.1.3. Obliczanie kwoty referencyjnej 173
III.4.1.4. Kwota zabezpieczenia 174
III.4.1.5. Poświadczenie zabezpieczenia 174
III.4.1.6. Obowiązki osoby uprawnionej do korzystania z procedury i przegląd kwoty referencyjnej 175
III.4.1.7. Wysokość zabezpieczenia generalnego 176
III.4.1.8. Tymczasowy zakaz korzystania z zabezpieczenia generalnego 177
III.4.1.8.1. Zabezpieczenie indywidualne wielokrotnego użytku – tylko państwa wspólnego tranzytu 177
III.4.1.8.2. Odstępstwo od decyzji czasowo zakazującej korzystania z zabezpieczenia generalnego lub zabezpieczenia generalnego w obniżonej wysokości (w tym zwolnienia) 178
III.4.1.9. Unieważnienie i cofnięcie pozwolenia 179
III.4.2. Obniżenie kwoty zabezpieczenia i zwolnienie z obowiązku złożenia zabezpieczenia 180
III.4.2.1. Wprowadzenie 180
III.4.2.2. Kryteria obniżenia kwoty zabezpieczenia 180

III.5. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona) 180

III.6. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych 180

III.7. Załączniki 180

III.7.1. Wykaz gwarantów uprawnionych do wydawania karnetów zabezpieczenia pojedynczego TC32 ... 181
III.7.2. Wykaz dróg wodnych ... 181

CZĘŚĆ IV – STANDARDOWA PROCEDURA TRANZYTU W SYSTEMIE NCTS (NOWY SKOMPUTERYZOWANY SYSTEM TRANZYTOWY) ... 183

ROZDZIAŁ 1 – STANDARDOWE ZGŁOSZENIE TRANZYTOWE ... 184

IV.1.1. Wprowadzenie ... 184

IV.1.2. Zasady ogólne i przepisy prawne ... 184

IV.1.3. NCTS ... 184
IV.1.3.1. Organizacja systemu NCTS ... 184
IV.1.3.2. Zakres systemu NCTS ... 186
IV.1.3.3. Dostęp przedsiębiorców do systemu NCTS ... 186

IV.1.4. Procedura dokonywania zgłoszenia ... 186
IV.1.4.1. Załadunek ... 186
IV.1.4.2. Zgłoszenie tranzytowe (IE015) ... 188
IV.1.4.2.1. Formularz i wypełnianie zgłoszenia tranzytowego ... 188
IV.1.4.2.2. Przesyłki mieszane ... 189
IV.1.4.2.3. Złożenie zgłoszenia tranzytowego ... 190
IV.1.4.2.4. Zgłoszenie tranzytowe/bezpieczeństwo ... 190

IV.1.5. Sytuacje szczególne ... 192
IV.1.5.1. Umowy między Unią a innymi państwami w sprawie danych dotyczących bezpieczeństwa i ochrony ... 192
IV.1.5.2. Zasady mające zastosowanie do towarów z opakowaniem ... 193
IV.1.5.3. Towary przewożone przez podróżnych w ich bagażu ... 197
IV.1.5.4. Transport towarów unijnych do państwa wspólnego tranzytu, z państwa wspólnego tranzytu lub przez takie państwo ... 197

IV.1.6. Wyjątki (*pro memoria*) ... 201

IV.1.7. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona) ... 201

IV.1.8. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych ... 201

IV.1.9. Załączniki ... 201

ROZDZIAŁ 2 – FORMALNOŚCI W URZĘDZIE CELNYM WYJŚCIA ... 202

IV.2.1. Wprowadzenie ... 202

IV.2.2. Zasady ogólne i przepisy prawne ... 202

IV.2.3. Opis postępowania w urzędzie celnym wyjścia ... 202
IV.2.3.1. Przyjęcie i rejestracja zgłoszenia tranzytowego ... 203
IV.2.3.2. Sprostowanie zgłoszenia tranzytowego ... 204

IV.2.3.3. Unieważnienie zgłoszenia tranzytowego 205
IV.2.3.4. Weryfikacja zgłoszenia tranzytowego i kontrola towarów 206
IV.2.3.5. Trasa przemieszczania towarów 207
IV.2.3.6. Termin na przedstawienie towarów 208
IV.2.3.7. Środki służące identyfikacji towarów 209
IV.2.3.7.1. Wprowadzenie 209
IV.2.3.7.2. Metody nakładania zamknięć celnych 211
IV.2.3.7.3. Charakterystyka zamknięć celnych 211
IV.2.3.7.4. Stosowanie specjalnych zamknięć celnych 213
IV.2.3.8. Zwolnienie towarów 213
IV.2.3.8.1. Dokumenty stosowane przy zwolnieniu towarów 214
IV.2.3.9. Zamknięcie procedury tranzytu 214

IV.2.4. Sytuacje szczególne 214

IV.2.5. Wyjątki (*pro memoria*) 215

IV.2.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona) 215

IV.2.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych 215
IV.2.7.1. ATIS 215
IV.2.7.2. SMS 215

IV.2.8. Załączniki 215

ROZDZIAŁ 3 – FORMALNOŚCI I ZDARZENIA W TRAKCIE PRZEMIESZCZANIA TOWARÓW W RAMACH WSPÓLNYCH OPERACJI TRANZYTOWYCH/OPERACJI TRANZYTU UNIJNEGO 216

IV.3.1. Wprowadzenie 216

IV.3.2. Zasady ogólne i przepisy prawne 216

IV.3.3. Formalności w przypadku zdarzeń i urząd celny tranzytowy 216
IV.3.3.1. Formalności w przypadku zdarzeń 217
IV.3.3.2. Formalności w urzędzie celnym tranzytowym 219
IV.3.3.2.1. Urząd celny tranzytowy 219
IV.3.3.2.2. Formalności w urzędzie celnym tranzytowym 223
IV.3.3.2.3. Zmiana urzędu celnego tranzytowego 224
IV.3.3.2.4. Działania podejmowane w przypadku zaistnienia istotnych nieprawidłowości 225

IV.3.4. Sytuacje szczególne (*pro memoria*) 225

IV.3.5. Wyjątki (*pro memoria*) 225

IV.3.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona) 225

IV.3.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych 225

IV.3.8. Załączniki 225
ROZDZIAŁ 4 – FORMALNOŚCI W URZĘDZIE CELNYM PRZEZNACZENIA 226

IV.4.1. Wprowadzenie 226

IV.4.2. Zasady ogólne i przepisy prawne 226

IV.4.3. Formalności w urzędzie celnym przeznaczenia 227
IV.4.3.1. Przedstawienie towarów 227
IV.4.3.2. Kontrola zakończenia procedury tranzytu 229

IV.4.4. Sytuacje szczególne 234
IV.4.4.1. Wydanie poświadczenia odbioru 234
IV.4.4.2. Alternatywny dowód zakończenia procedury 236
IV.4.4.3. Przedstawienie towarów i dokumentów poza godzinami urzędowania urzędu celnego przeznaczenia i w miejscu innym niż urząd celny przeznaczenia 237
IV.4.4.4. Nieprawidłowości 237
IV.4.4.4.1. Nieprawidłowości dotyczące zamknięć celnych 237
IV.4.4.4.2. Inne nieprawidłowości 238
IV.4.4.5. Zmiana urzędu celnego przeznaczenia/trasy 238

IV.4.5. Przedstawienie towarów i TAD po upływie terminu 240

IV.4.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona) 241

IV.4.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych 241

IV.4.8. Załączniki 241
IV.4.8.1. Komunikaty i treść danych w wymianie informacji 241
IV.4.8.2. Kody państw 241
IV.4.8.3. Kody opakowań 241
ROZDZIAŁ 5 – ANDORA, SAN MARINO I OBSZARY NIEOBJĘTE SYSTEMEM FISKALNYM UNII 242

IV.5.1. Wprowadzenie 242

IV.5.2. Andora 242
IV.5.2.1. Kontekst i przepisy 242
IV.5.2.2. Formalności 243
IV.5.2.2.1. Towary objęte działami 1–24 HS 243
IV.5.2.2.2. Towary objęte działami 25-97 HS 245

IV.5.3. San Marino 249
IV.5.3.1. Kontekst i przepisy 249
IV.5.3.2. Formalności 249

IV.5.4. Specjalne obszary podatkowe 251

IV.5.4.1. Kontekst i przepisy 252
IV.5.4.2. Procedura unijnego tranzytu wewnętrznego 253

IV.5.5. Wyjątki (*pro memoria*) 254

IV.5.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona) 254

IV.5.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych 254

IV.5.8. Załączniki (*pro memoria*) 254

CZĘŚĆ V – PROCEDURA CIĄGŁOŚCI DZIAŁANIA WE WSPÓLNEJ PROCEDURZE TRANZYTOWEJ/PROCEDURZE TRANZYTU UNIJNEGO 255

ROZDZIAŁ 1 – WPROWADZENIE 255

V.1.1. Zasady ogólne i przepisy prawne 255

V.1.2. Zgłoszenie tranzytowe w ramach procedury ciągłości działania 255

V.1.3. Procedura ciągłości działania – stempel 256

V.1.4. Tymczasowa awaria systemu NCTS w urzędzie celnym wyjścia 256

V.1.5. Tymczasowa awaria systemu komputerowego wykorzystywanego przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury 256

V.1.6. Procedury 257
V.1.6.1. Urząd wyjścia – procedura standardowa 257
V.1.6.2. Urząd wyjścia – upoważniony nadawca 258
V.1.6.3. Urząd przeznaczenia – procedura standardowa 258
V.1.6.4. Urząd przeznaczenia – upoważniony odbiorca 258

V.1.7. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona) 259

V.1.8. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych 259

V.1.9. Załączniki 259
V.1.9.1. Procedura ciągłości działania – stempel 260

ROZDZIAŁ 2 – OGÓLNE INSTRUKCJE DOTYCZĄCE JEDNOLITEGO DOKUMENTU ADMINISTRACYJNEGO I TRANZYTOWEGO DOKUMENTU TOWARZYSZĄCEGO 268

ROZDZIAŁ 3 – STANDARDOWE ZGŁOSZENIE TRANZYTOWE 269

V.3.1. Wprowadzenie 269

V.3.2. Zasady ogólne i przepisy prawne 270

V.3.3. Procedura dokonywania zgłoszenia 270
V.3.3.1. Zgłoszenie tranzytowe w formie papierowej 271
V.3.3.1.1. Formularze i wypełnianie zgłoszenia tranzytowego w formie papierowej na dokumencie SAD 271
V.3.3.1.2. Wykazy załadunkowe, formularz i wypełnianie 273
V.3.3.1.3. Formularz i wypełnianie zgłoszenia tranzytowego w formie papierowej na dokumencie TAD 275
V.3.3.1.4. Przesyłki mieszane 276
V.3.3.1.5. Podpisanie zgłoszenia tranzytowego 276

V.3.4. Sytuacje szczególne (*pro memoria*) 278
V.3.4.1. Zasady mające zastosowanie do towarów z opakowaniem 278
V.3.4.2. Towary przewożone przez podróżnych w ich bagażu 278
V.3.4.3. Transport towarów unijnych do państwa wspólnego tranzytu, z państwa wspólnego tranzytu lub przez takie państwo 278
V.3.4.4. Duplikaty 278

V.3.5. Wyjątki (*pro memoria*) 279

V.3.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona) 279

V.3.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych 279

V.3.8. Załączniki 279
ROZDZIAŁ 4 – FORMALNOŚCI W URZĘDZIE CELNYM WYJŚCIA 280

V.4.1. Wprowadzenie 280

V.4.2. Zasady ogólne i przepisy prawne 280

V.4.3. Opis postępowania w urzędzie wyjścia 280
V.4.3.1. Składanie zgłoszenia tranzytowego w formie papierowej 281
V.4.3.2. Złożenie zabezpieczenia 282
V.4.3.3. Przyjęcie i rejestracja zgłoszenia tranzytowego 283
V.4.3.4. Sprostowanie zgłoszenia tranzytowego 283
V.4.3.5. Unieważnienie zgłoszenia tranzytowego 284
V.4.3.6. Weryfikacja zgłoszenia tranzytowego i kontrola towarów 285
V.4.3.7. Trasa przemieszczania towarów 286
V.4.3.8. Termin na przedstawienie towarów 287
V.4.3.9. Środki służące identyfikacji towarów 288
V.4.3.9.1. Wprowadzenie 288
V.4.3.9.2. Metody nakładania zamknięć celnych 289
V.4.3.9.3. Charakterystyka zamknięć celnych 290
V.4.3.9.4. Stosowanie specjalnych zamknięć celnych 291
V.4.3.10. Zwolnienie towarów 292

V.4.4. Sytuacje szczególne (*pro memoria*) 293
V.4.5. Wyjątki (*pro memoria*) 294
V.4.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona) 294
V.4.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych 294

V.4.8. Załączniki 294
V.4.8.1. Adnotacja „Zwolnienie” 295
V.4.8.2. Adnotacja „Zgodnie” 295

ROZDZIAŁ 5 – FORMALNOŚCI I ZDARZENIA W TRAKCIE PRZEMIESZCZANIA TOWARÓW W RAMACH WSPÓLNYCH OPERACJI TRANZYTOWYCH/OPERACJI TRANZYTU UNIJNEGO 296

V.5.1. Wprowadzenie 296
V.5.2. Zasady ogólne i przepisy prawne 296
V.5.3. Formalności w przypadku zdarzeń i formalności w urzędzie celnym tranzytowym 296
V.5.3.1. Formalności w przypadku zdarzeń w trakcie przemieszczania towarów 297
V.5.3.2. Formalności w urzędzie celnym tranzytowym 298
V.5.3.2.1. Urząd celny tranzytowy 299
V.5.3.2.2. Formalności w urzędzie celnym tranzytowym 300
V.5.3.2.3. Działania podejmowane w przypadku zaistnienia istotnych nieprawidłowości 301
V.5.4. Sytuacje szczególne (*pro memoria*) 301
V.5.5. Wyjątki (*pro memoria*) 301
V.5.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona) 301
V.5.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych 301
V.5.8. Załączniki 301

ROZDZIAŁ 6 – FORMALNOŚCI W URZĘDZIE CELNYM PRZEZNACZENIA 302

V.6.1. Wprowadzenie 302
V.6.2. Zasady ogólne i przepisy prawne 302
V.6.3. Formalności w urzędzie celnym przeznaczenia 303
V.6.3.1. Przedstawienie towarów wraz z dokumentami 303
V.6.3.2. Kontrola zakończenia procedury 304
V.6.4. Sytuacje szczególne 308
V.6.4.1. Wydanie poświadczenia odbioru 309
V.6.4.2. Alternatywny dowód zakończenia procedury 311
V.6.4.3. Przedstawienie towarów i dokumentów poza godzinami urzędowania urzędu celnego przeznaczenia i w miejscu innym niż urząd celny przeznaczenia 312
V.6.4.4. Nieprawidłowości 312
V.6.4.4.1. Nieprawidłowości dotyczące zamknięć celnych 312
V.6.4.4.2. Inne nieprawidłowości 313
V.6.4.5. Zmiana urzędu celnego przeznaczenia 313
V.6.5. Przedstawienie towarów i zgłoszenia tranzytowego po upływie terminu 316
V.6.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona) 316
V.6.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych 316
V.6.8. Załączniki 316
V.6.8.1. Standardowa adnotacja „Zgodnie” 317
V.6.8.2. Adnotacja „Alternatywny dowód” 317

V.6.8.3. Wykaz urzędów centralnych właściwych do celów zwrotu egzemplarza 5 SAD lub drugich egzemplarzy TAD 318
V.6.8.4. Adnotacja „Niezgodności” 319
V.6.8.5. Adnotacja „Rozbieżności” 322
V.6.8.6. Adnotacja „Wszczęto poszukiwania” 322
V.6.8.7. Adnotacja „Pobrano opłaty” 322
V.6.8.8. Adnotacja „Niezgodności: urząd, w którym przedstawiono towary..... (nazwa i państwo)” 323
V.6.8.9. Adnotacja „Wyprowadzenie z …. podlega ograniczeniom lub opłatom na mocy rozporządzenia/dyrektywy/decyzji nr……” 324

CZĘŚĆ VI – UPROSZCZENIA 326

VI.1. Wprowadzenie 326

VI.2. Zasady ogólne i przepisy prawne 326
VI.2.1. Rodzaje uproszczeń tranzytowych i warunki 327
VI.2.2. Procedura wydawania pozwoleń 335
VI.2.3. Monitorowanie pozwolenia 338
VI.2.4. Unieważnienie, cofnięcie i zmiana pozwolenia 339
VI.2.5. Zawieszenie pozwolenia 340
VI.2.6. Ponowna ocena pozwolenia 342

VI.3. Opis uproszczeń 343
VI.3.1. Zabezpieczenie generalne i zwolnienie z obowiązku złożenia zabezpieczenia 344
VI.3.2. Stosowanie specjalnych zamknięć celnych 344
VI.3.3. Upoważniony odbiorca 346
VI.3.3.1. Wprowadzenie 346
VI.3.3.2. Pozwolenie 347
VI.3.3.3. Procedury 348
VI.3.3.3.1. Standardowa procedura tranzytu – obowiązki upoważnionego nadawcy 348
VI.3.3.3.2. Procedura ciągłości działania – obowiązki upoważnionego nadawcy 350
VI.3.4. Upoważniony odbiorca 354
VI.3.4.1. Wprowadzenie 354
VI.3.4.2. Pozwolenie 355
VI.3.4.3. Czasowe składowanie 356
VI.3.4.4. Procedury 356
VI.3.4.4.1. Standardowa procedura tranzytu 356
VI.3.4.4.2. Procedura ciągłości działania 357
VI.3.5. Przewóz towarów transportem kolejowym 359
VI.3.5.1. Uproszczenia mające zastosowanie do procedur tranzytu koleją 359
VI.3.5.2. Procedura standardowa dotycząca transportu kolejowego i jej cechy szczególne 360
VI.3.5.3. Procedura tranzytu kolejowego oparta na dokumentacji papierowej (przepis przejściowy) 363
VI.3.5.3.1. Wprowadzenie 363
VI.3.5.3.2. Warunki stosowania listu przewozowego CIM w formie papierowej jako zgłoszenia tranzytowego 364

VI.3.5.3.3. Upoważnione przedsiębiorstwa kolejowe 365
VI.3.5.3.4. Procedura tranzytu oparta na dokumentacji papierowej 368
VI.3.5.3.5. Nadzór nad przemieszczaniem w ramach procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej 379
VI.3.5.3.6. Zabezpieczenie w kontekście uproszczonej procedury tranzytu kolejowego 382
VI.3.5.3.7. Scenariusze 386
VI.3.5.4. Inne procedury tranzytu kolejowego oparte na dokumentacji papierowej (przepis przejściowy) 391
VI.3.5.5. Korytarz T2 391
VI.3.6. Przewóz towarów transportem lotniczym – stosowanie manifestu opartego na dokumentacji papierowej do celów objęcia towarów procedurą tranzytu wspólnego/unijnego 392
VI.3.6.1 Wprowadzenie 392
VI.3.6.2. Stosowanie wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym 393
VI.3.6.2.1. Pozwolenie na stosowanie wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym 394
VI.3.6.2.2. Stosowanie wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym 395
VI.3.6.2.3. Stosowanie wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym 397
VI.3.6.3. Stosowanie wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych transportem lotniczym 400
VI.3.6.4. Przypadki szczególne (stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym) 400
VI.3.6.4.1. Przesyłki ekspresowe 405
VI.3.7. Przewóz towarów transportem morskim 406
VI.3.7.1. Wprowadzenie 407
VI.3.7.2. Stosowanie procedur tranzytu unijnego opartych na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim 408
VI.3.7.2.1. Pozwolenie na stosowanie procedur tranzytu unijnego opartych na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim 408
VI.3.7.2.2. Stosowanie procedur tranzytu unijnego opartych na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim 409
VI.3.7.2.3. Przykłady 413
VI.3.7.4. Przypadki szczególne (stosowanie procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim) 414
VI.3.7.4.1. Przesyłki zbiorcze (konsolidacja) 414
VI.3.7.4.2. Przemieszczanie towarów drogą morską na statkach świadczących usługi inne niż regularne linie żeglugowe 418
VI.3.8. Procedury uproszczone w oparciu o przepisy art. 6 Konwencji 419

VI.3.9. Przewóz towarów transportem lotniczym – stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego do celów objęcia towarów procedurą tranzytu wspólnego/unijnego 419
VI.3.9.1. Wprowadzenie 419
VI.3.9.2. Informacje ogólne 420
VI.3.9.3. Pozwolenie na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego 421
VI.3.9.4. Przepisy proceduralne dotyczące stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego 424
VI.3.9.4.1. Dane wymagane do elektronicznego dokumentu przewozowego 424
VI.3.9.4.2. Procedura stosowana w urzędzie celnym wyjścia 433
VI.3.9.4.3. Procedura stosowana w urzędzie celnym przeznaczenia 435
VI.3.10. Przewóz towarów transportem morskim – stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego do celów objęcia towarów procedurą tranzytu unijnego 439
VI.3.10.1. Wprowadzenie 439
VI.3.10.2. Informacje ogólne 439
VI.3.10.3. Pozwolenie na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego 440
VI.3.10.4. Przepisy proceduralne dotyczące stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego 445
VI.3.10.4.1. Dane wymagane do elektronicznego dokumentu przewozowego 445
VI.3.10.4.2. Procedura stosowana w urzędzie celnym wyjścia 451
VI.3.10.4.3. Procedura stosowana w urzędzie celnym przeznaczenia 454

VI.4. Sytuacje szczególne (*pro memoria*) 457

VI.5. Wyjątki (*pro memoria*) 457

VI.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona) 457

VI.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych 457

VI.8. Załączniki 457
VI.8.1. Wzór specjalnej pieczęci stosowanej przez upoważnionego nadawcę 458
VI.8.2. Odstępstwa – specjalna pieczęć (IT) 458
VI.8.3. Wykaz portów lotniczych i nadzorujących urzędów celnych 458
VI.8.4. Wzór pozwolenia na stosowanie wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych transportem lotniczym 459
VI.8.5. Schemat sekwencyjny dotyczący przesyłek zbiorczych przesyłanych transportem lotniczym 459
VI.8.6. Wzór pozwolenia na stosowanie procedur tranzytu unijnego opartych na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim 460
VI.8.7. Schemat sekwencyjny dotyczący przesyłek zbiorczych przesyłanych transportem morskim 464
VI.8.8. Powiadomienie o stosowaniu procedur uproszczonych 465
VI.8.9. Wykaz organów odpowiedzialnych za przeprowadzanie procedury konsultacji w przypadku stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego dla towarów przewożonych transportem lotniczym 466

VI.8.10. Wzór pisma konsultacyjnego na potrzeby elektronicznego dokumentu przewozowego 467
VI.8.11. Wykaz organów odpowiedzialnych za przeprowadzanie procedury konsultacji w przypadku stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego dla towarów przewożonych transportem morskim 469
VI.8.12. Tabela korelacji CIM – CIM/SMGS 470
VI.8.13. Deklaracje przedsiębiorstw kolejowych 471

CZĘŚĆ VII – ZAMKNIĘCIE OPERACJI TRANZYTOWEJ, POSTĘPOWANIE POSZUKIWAWCZE 473

VII.1. Wprowadzenie, przepisy i objaśnienia ogólne 474
VII.1.1. Wprowadzenie 474
VII.1.2. Przepisy i objaśnienia ogólne 474
VII.1.2.1. Źródła prawa 474
VII.1.2.2. Objaśnienia ogólne 474
VII.1.2.2.1. Zakończenie i zamknięcie operacji tranzytowej 475
VII.1.2.2.2. Postępowanie poszukiwawcze dotyczące kontroli zakończenia procedury 475
VII.1.2.2.3. Wymiana informacji 477

VII.2. Zamknięcie procedury tranzytu i zapytanie o status 477
VII.2.1. Wprowadzenie 477
VII.2.2. Warunki zamknięcia 477
VII.2.3. Skutki zamknięcia 478
VII.2.4. Formy zamknięcia 478
VII.2.5. Zapytanie o status i odpowiedź 479

VII.3. Postępowanie poszukiwawcze 481
VII.3.1. Wprowadzenie 481
VII.3.2. Procedura poszukiwawcza rozpoczynająca się od osoby uprawnionej do korzystania z procedury 482
VII.3.2.1. Cele wniosku o udzielenie informacji 483
VII.3.2.2. Procedura ogólna w przypadku wezwania do udzielenia informacji skierowanego od osoby uprawnionej do korzystania z procedury 483
VII.3.2.3. Procedura składania wniosku o udzielenie informacji w przypadku procedur uproszczonych właściwych dla niektórych rodzajów transportu 484
VII.3.3. Alternatywny dowód zakończenia procedury 485
VII.3.3.1. Alternatywny dowód przedstawienia towarów w urzędzie celnym przeznaczenia lub upoważnionemu odbiorcy 486
VII.3.3.2. Alternatywny dowód, że dane towary zostały objęte przeznaczeniem celnym w państwie trzecim 488
VII.3.4. Postępowanie poszukiwawcze w urzędzie celnym przeznaczenia 490
VII.3.4.1. Właściwy organ i okres przewidziany na wysłanie zapytania poszukiwawczego 490
VII.3.4.2. Wysyłanie komunikatu „Zapytanie poszukiwawcze” (IE142) 491
VII.3.4.2.1. Stosowanie komunikatów wymiany informacji 491
VII.3.4.3. Anulowanie komunikatu „Zapytanie poszukiwawcze” (IE142) 492

VII.3.4.4. Reakcja państwa przeznaczenia 492
VII.3.4.4.1. Sprawdzenie ewidencji 492
VII.3.4.4.2. Wynik sprawdzenia ewidencji 493
VII.3.4.4.3. Termin na udzielenie odpowiedzi, w przypadku gdy postępowanie poszukiwawcze rozpoczęło się w urzędzie celnym przeznaczenia 495
VII.3.4.4.4. Kody odpowiedzi na zapytanie poszukiwawcze 495
VII.3.4.5. Zapytanie do osoby uprawnionej do korzystania z procedury po rozpoczęciu postępowania poszukiwawczego w urzędzie celnym przeznaczenia 496
VII.3.4.6. Konsekwencje spowodowane wynikami postępowania poszukiwawczego 497

VII.4 Procedura ciągłości działania 499
VII.4.1 Nota poszukiwawcza w przypadku procedury ciągłości działania lub procedury uproszczonej właściwej dla niektórych rodzajów transportu 499
VII.4.1.1 Wprowadzenie 499
VII.4.1.2. Postępowanie poszukiwawcze rozpoczynające się od osoby uprawnionej do korzystania z procedury 501
VII.4.1.3. Właściwy organ i okres przewidziany na wysłanie noty poszukiwawczej 501
VII.4.1.4. Nota poszukiwawcza TC20 502
VII.4.1.5. Reakcja państwa przeznaczenia na notę poszukiwawczą 502
VII.4.1.6. Reakcja urzędu tranzytowego na notę poszukiwawczą 505
VII.4.1.7. Konsekwencje spowodowane postępowaniem poszukiwawczym 506

VII.5. Procedura weryfikacji po odprawie 507
VII.5.1 Cele i metody weryfikacji po odprawie 507
VII.5.2. Dokumenty podlegające weryfikacji 508
VII.5.2.1. Zgłoszenia tranzytowe (procedura ciągłości działania) 508
VII.5.2.2. Elektroniczny dokument przewozowy jako zgłoszenie tranzytowe 508
VII.5.2.3. Alternatywny dowód 509
VII.5.2.4. Dokumenty T2L 510
VII.5.2.5. Dokumenty handlowe równoważne dokumentowi T2L 510
VII.5.3. Skutki weryfikacji 510

VII.6. Wyjątki (*pro memoria*) 511

VII.7. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona) 511

VII.8. Załączniki 511
VII.8.1. Wykaz właściwych organów 511
VII.8.2. Wzór wniosku o udzielenie informacji skierowanego do osoby uprawnionej do korzystania z procedury 512
VII.8.3. Wzór noty poszukiwawczej TC20 oraz uwag wyjaśniających 514
VII.8.4. Wzór formularza informacyjnego TC20A 519
VII.8.5. Wzór wniosku o weryfikację po odprawie TC21 520
VII.8.6. Wzór wniosku o weryfikację po odprawie TC21A 522
VII.8.7. Przykłady zdarzeń w postępowaniu poszukiwawczym 524

CZĘŚĆ VIII. – DŁUG CELNY I ODZYSKIWANIE DŁUGU 526

VIII.1. Zakres przepisów 526
VIII.1.1. Definicje 526
VIII.1.2. Rozróżnienie między przepisami finansowymi i karnymi 527

VIII.2. Powstanie/niepowstanie długu, uchybienia i ustalenie tożsamości dłużników i gwarantów 527
VIII.2.1. Powstanie/niepowstanie długu 527
VIII.2.1.1. Kiedy powstaje dług 527
VIII.2.1.1.1. Bezprawne usunięcie towarów spod procedury 527
VIII.2.1.1.2. Niespełnienie warunków 528
VIII.2.2. Niedopełnienie procedury 528
VIII.2.2.1. Sytuacje bezprawnego usunięcia 528
VIII.2.2.2, Sytuacje niestanowiące bezprawnego usunięcia 529
VIII.2.2.3. Sytuacja, w której co najmniej jeden warunek wymagany do objęcia towarów procedurą nie jest spełniony 529
VIII.2.2.4. Dług powstały w związku z procedurą tranzytu 530
VIII.2.3. Wygaśnięcie długu 531
VIII.2.4. Ustalenie tożsamości dłużników i gwarantów 532
VIII.2.4.1. Kim są dłużnicy? 532
VIII.2.4.2. Roszczenia wobec dłużników 533
VIII.2.4.3. Różni dłużnicy oraz ich odpowiedzialność solidarna 533
VIII.2.4.4. Powiadomienie dłużnika 533
VIII.2.4.5. Roszczenia wobec gwaranta 534
VIII.2.4.5.1. Odpowiedzialność i zwolnienie gwaranta 534
VIII.2.4.5.2. Ograniczenie odpowiedzialności gwaranta 534
VIII.2.4.5.3. Powiadomienie gwaranta 535
VIII.2.4.6. Obliczanie kwoty długu 537

VIII.3. Odzyskiwanie długu 539
VIII.3.1. Analiza ogólna 539
VIII.3.2. Określenie organu odpowiedzialnego za odzyskanie długu 540
VIII.3.2.1. Organ odpowiedzialny za odzyskanie długu 540
VIII.3.2.2. Miejsce powstania długu 540
VIII.3.2.2.1 Miejsce wystąpienia zdarzeń powodujących powstanie długu 540
VIII.3.2.2.2. Miejsce, w którym według właściwego organu towary były w sytuacji powodującej powstanie długu 541
VIII.3.2.2.3. Domyślne określenie miejsca 541
VIII.3.3. Procedura odzyskiwania długu 544
VIII.3.3.1. Komunikaty w ramach wymiany informacji 544
VIII.3.3.2. Wymiana informacji i współpraca w celu odzyskania długu 545
VIII.3.3.3. Wniosek o odzyskanie należności złożony przez właściwy organ państwa wyjścia 546
VIII.3.3.4. Wniosek o odzyskanie należności złożony przez inny właściwy organ 546
VIII.3.3.5. Akceptacja kompetencji do odzyskania długu przez organ, do którego skierowano wniosek 547
VIII.3.3.6. Zawiadomienie o wszczęciu procedury odzyskiwania długu 550
VIII.3.4. Późniejsze ustalenie miejsca powstania długu 551
VIII.3.4.1. Nowe dowody po wszczęciu postępowania w celu odzyskania długu 551
VIII.3.4.2. Nowy organ właściwy i nowe środki odzyskiwania długu 552
VIII.3.4.3. Skutki dla pierwotnych działań w kierunku odzyskania 552

VIII.3.4.4. Skutki dla odzyskiwania długu 553
VIII.3.4.4.1. Powiadomienie urzędu wyjścia i gwaranta o odzyskaniu długu lub zamknięciu procedury 553
VIII.3.4.4.2. Powiadomienie gwaranta o odzyskaniu długu lub zamknięciu procedury 553

VIII.4. Sytuacje szczególne (*pro memoria*) 554

VIII.5. Wyjątki (*pro memoria*) 554

VIII.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona) 554

VIII.7. Część zastrzeżona, wyłącznie do użytku przez organy celne 554

VIII.8. Załączniki 554
VIII.8.1 Wykaz organów odpowiedzialnych za odzyskanie długu w ramach procedury ciągłości działania 554
VIII.8.2. Nota informacyjna TC24 i nota w sprawie odzyskania długu TC25 555
VIII.8.3. Wniosek o podanie adresu (adresów) TC30 560

CZĘŚĆ IX – PROCEDURA TIR (STOSOWANA W UNII) 561

IX.1. TIR (Transports Internationaux Routiers) 561
IX.1.1. Kontekst i przepisy 561
IX.1.2. Zasady systemu TIR 562

IX.2. Upoważnienia 563
IX.2.1. Upoważnienie dla stowarzyszeń poręczających 563
IX.2.1.1. Procedura wydawania upoważnień 564
IX.2.1.2. Kryteria wydawania upoważnienia 564
IX.2.1.3. Pisemna umowa 564
IX.2.1.4. Monitorowanie upoważnień 564
IX.2.2. Pozwolenia dla posiadaczy karnetu TIR 565
IX.2.2.1. Procedura wydawania pozwoleń 565
IX.2.2.2. Dzielona procedura wydawania pozwoleń 565
IX.2.2.2.1. Kontrole przeprowadzane przez organy celne 566
IX.2.2.2.2. Monitorowanie pozwoleń 566
IX.2.2.3. Cofnięcie pozwolenia 567
IX.2.2.3.1. Stosowanie art. 38 wobec stosowania art. 6 ust. 4 567
IX.2.2.3.2. Stosowanie art. 38 konwencji TIR 568
IX.2.2.3.3. Stosowanie art. 6 ust. 4 konwencji TIR 568
IX.2.2.3.4. Powiadomienie Komisji Europejskiej i państw członkowskich 569
IX.2.2.4. Powiadomienie o decyzji przywrócenia dostępu do systemu TIR 569

IX.3. Gwarancje 569
IX.3.1. Wprowadzenie 569
IX.3.2. Kwota gwarancji 570
IX.3.2.1. Maksymalna kwota gwarancji 570
IX.3.2.2. Zasady dotyczące kursu wymiany 570
IX.3.3. Zakres ochrony gwarancyjnej 570
IX.3.4. Odpowiedzialność unijnych stowarzyszeń poręczających 571

IX.4. Formalności w urzędzie celnym wyjścia lub wprowadzenia 571
IX.4.1. Wprowadzenie 572
IX.4.2. Przyjmowanie danych karnetu TIR 572
IX.4.3. Bezpieczeństwo pojazdu/kontenera 574
IX.4.3.1. Zalecenie w sprawie stosowania systemu kodów do zgłaszania uwag dotyczących usterek w świadectwie uznania 575
IX.4.4. Czynności w urzędzie celnym wyjścia lub wprowadzenia 575
IX.4.4.1. Prawidłowy sposób korzystania z karnetu TIR 576
IX.4.4.2. Zalecenie w sprawie stosowania kodu HS 576
IX.4.4.3. Potwierdzanie unijnego statusu celnego towarów 577
IX.4.4.4. Złożenie gwarancji 577
IX.4.4.5. Nałożenie zamknięć celnych na pojazdy/kontenery 578
IX.4.4.6. Termin 578
IX.4.4.7. Trasa przewozu wyznaczona na potrzeby przemieszczania towarów w ramach operacji TIR 579
IX.4.4.8. Zwolnienie towarów do operacji TIR 579
IX.4.5. Załadunek pośredni 580
IX.4.5.1. Tymczasowe zawieszenie transportu TIR 580
IX.4.6. Rozbieżności 581
IX.4.6.1. Postępowanie w przypadku wystąpienia rozbieżności 581
IX.4.6.2. Rozbieżności stwierdzone przez urząd celny wyjścia 581
IX.4.6.3. Rozbieżności stwierdzone przez urząd celny wprowadzenia 582

IX.5. Formalności w urzędzie celnym przeznaczenia lub wyprowadzenia 583
IX.5.1. Wprowadzenie 583
IX.5.2. Zamknięcie operacji TIR przez urząd celny wyjścia lub wprowadzenia 584
IX.5.3. Czynności w urzędzie celnym przeznaczenia lub wyprowadzenia 584
IX.5.4. Zmiana urzędu celnego przeznaczenia lub wyprowadzenia 585
IX.5.5. Zdarzenia podczas przemieszczania towarów i zastosowanie protokołu zajścia 586
IX.5.6. Nieprawidłowości stwierdzone przez urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia 588
IX.5.6.1. Nieprawidłowości dotyczące towarów 588
IX.5.6.2. Nieprawidłowości dotyczące zamknięć celnych 589
IX.5.6.3. Inne nieprawidłowości 589
IX.5.7. System kontroli karnetów TIR 589
IX.5.8. Wyładunek pośredni 590
IX.5.9. Powracające transporty TIR 590

IX.6. Postępowanie poszukiwawcze 591
IX.6.1. Działania poprzedzające postępowanie poszukiwawcze 592
IX.6.2. Postępowanie poszukiwawcze 592
IX.6.3. Alternatywny dowód zakończenia procedury 594
IX.6.4. Dług celny i odzyskiwanie długu 595
IX.6.4.1. Określenie osób bezpośrednio odpowiedzialnych 595
IX.6.4.2. Odzyskanie długu oraz innych opłat 595
IX.6.5. Roszczenie wobec stowarzyszenia poręczającego 596
IX.6.6. Stosowanie art. 163–164 RW 597
IX.6.6.1. Przekazanie odpowiedzialności za odzyskanie długu 597

IX.7. Upoważniony odbiorca 597
IX.7.1. Wprowadzenie 598
IX.7.2. Prawo zerwania i zdjęcia zamknięć celnych 598
IX.7.3. Przybycie towarów 598
IX.7.4. Przedstawienie karnetu TIR 599
IX.7.5. Potwierdzenie i zwrot karnetu TIR posiadaczowi karnetu TIR 599

IX.8. Załączniki do części IX 600
IX.8.1. Krajowe punkty kontaktowe w Unii 600
IX.8.2. Tabela korelacji 601
IX.8.3. Wypełnianie karnetu TIR 603
IX.8.4. Operacje TIR w szczególnych okolicznościach (procedura awaryjna/procedura ciągłości działania) 610
IX.8.5 Pisemne powiadomienie 613
IX.8.6. Nota poszukiwawcza – wzór 615
IX.8.7. Wzór umowy unijnej/zobowiązania unijnego 617
IX.8.8. Procedura awaryjna/procedura ciągłości działania – wzór stempla 619
IX.8.9. Przykładowe sytuacje przesyłania elektronicznych danych karnetu TIR 619

Wykaz często używanych skrótów

e-AD	elektroniczny dokument administracyjny
AT	Austria
ATA	karnet ATA (odprawa czasowa)
BE	Belgia
BG	Bułgaria/bułgarski
CH	Szwajcaria
CIM	*Contrat de transport International ferroviaire des Marchandises* (międzynarodowy list przewozowy dla towarów przewożonych transportem kolejowym)
CMR	*Contrat de transport international de Marchandises par Route* (międzynarodowy list przewozowy dla towarów przewożonych transportem drogowym)
CS	czeski
CY	Cypr
CZ	Czechy
DA	duński
DE	Niemcy/niemiecki
DK	Dania
Dz.U.	Dziennik Urzędowy
EAD	wywozowy dokument towarzyszący
ECS	System Kontroli Eksportu
EDI	Elektroniczna Wymiana Dokumentów
EE	Estonia/estoński
EFTA	Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu
EL	grecki
EN	angielski
ES	Hiszpania/hiszpański
FI	Finlandia/fiński
FR	Francja/francuski
GB	Wielka Brytania
GR	Grecja

HR	Chorwacja/chorwacki
HS	Zharmonizowany System Oznaczania i Kodowania Towarów
HU	Węgry/węgierski
IE	Irlandia
IRU	Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego
IS	Islandia/islandzki
IT	Włochy/włoski
KOMISJA	Komisja Europejska
Konwencja	Konwencja o wspólnej procedurze tranzytowej z dnia 20 maja 1987 r.
Konwencja SAD	Konwencja o uproszczeniu formalności w obrocie towarowym z dnia 20 maja 1987 r.
LoI	wykaz pozycji
LT	Litwa/litewski
LU	Luksemburg
LV	Łotwa/łotewski
MK	Republika Macedonii Północnej
MT	Malta/maltański
NCTS	Nowy Skomputeryzowany System Tranzytowy
NL	Niderlandy/niderlandzki
NO	Norwegia/norweski
PDS	Przywozowa deklaracja skrócona
PL	Polska/polski
PRD	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2016/341 z dnia 17 grudnia 2015 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 w odniesieniu do przepisów przejściowych dotyczących niektórych przepisów unijnego kodeksu celnego w okresie, gdy nie działają jeszcze odpowiednie systemy teleinformatyczne, i zmieniające rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/2446 (Dz.U. L 69 z 15.3.2016, s. 1)
PT	Portugalia/portugalski

RD	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/2446 z dnia 28 lipca 2015 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) ustanawiające unijny kodeks celny
RO	Rumunia/rumuński
RS	Serbia/serbski
RSS	Przewozy regularną linią żeglugową
RW	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/2447 z dnia 24 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania niektórych przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ustanawiającego unijny kodeks celny
SAD	Jednolity dokument administracyjny
SE	Szwecja
SI	Słowenia
SK	Słowacja/słowacki
SL	słoweński
SV	szwedzki
TAD	Tranzytowy dokument towarzyszący
TIR	karnet TIR (*Transports Internationaux Routiers*) (Międzynarodowy Transport Drogowy)
TR	Turcja/turecki
TSAD	tranzytowy dokument towarzyszący/bezpieczeństwo
TSLoi	tranzytowy wykaz pozycji/bezpieczeństwo
UK	Zjednoczone Królestwo
UKC	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny (Dz.U. L 269 z 10.10.2013)
WPR	wspólna polityka rolna
WTC	wspólna taryfa celna (WE)

Wykaz definicji

Elektroniczny dokument administracyjny (e-AD)	Tylko w tranzycie unijnym – dokument kontrolny, pod którego osłoną odbywa się przemieszczanie towarów objętych akcyzą i dopuszczonych do obrotu między dwoma miejscami w UE.
Karnet ATA	Dokument celny stosowany w wywozie czasowym, procedurach tranzytu i czasowej odprawie towarów wyw284 ożonych w celach szczególnych, jak np. profesjonalny sprzęt i próbki handlowe przeznaczone na ekspozycje, wystawy i targi.
Upoważniony nadawca	Osoba upoważniona do przeprowadzania operacji tranzytowych bez konieczności przedstawiania towarów w urzędzie celnym wyjścia.
Upoważniony odbiorca	Osoba upoważniona do odbioru (w swojej siedzibie lub w innym określonym miejscu) towarów objętych procedurą tranzytu bez konieczności przedstawiania ich w urzędzie celnym przeznaczenia. Towarom tym musi towarzyszyć numer referencyjny MRN dla danej operacji tranzytowej.
Tranzyt wspólny	Procedura celna dla transportu towarów między UE a państwami wspólnego tranzytu, jak również między samymi państwami wspólnego tranzytu (zob. definicja poniżej).
Towary unijne	Towary należące do jednej z następujących kategorii: – towary, które zostały w całości uzyskane na obszarze celnym Unii i w których skład nie wchodzą towary przywiezione z krajów lub terytoriów znajdujących się poza tym obszarem; – towary wprowadzone na obszar celny Unii z krajów lub terytoriów znajdujących się poza tym obszarem i dopuszczone do obrotu; – towary uzyskane lub wyprodukowane na obszarze celnym Unii albo wyłącznie z towarów określonych w tiret drugim, albo z towarów określonych zarówno w tiret pierwszym, jak i drugim.

Procedura tranzytu unijnego	Procedura celna pozwalająca na przemieszczanie towarów z jednego miejsca do innego w ramach UE.
Właściwy organ	Organ celny lub inny organ odpowiedzialny za stosowanie przepisów celnych.
Umawiająca się strona	Strona Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej z dnia 20 maja 1987 r. oraz Konwencji o uproszczeniu formalności w obrocie towarowym z dnia 20 maja 1987 r. Umawiających się stron jest osiem: Unia Europejska, Islandia, Norwegia, Szwajcaria, Turcja, Republika Macedonii Północnej, Serbia i Zjednoczone Królestwo.
Status celny	Status towarów jako towary unijne lub towary nieunijne.
Obszar celny Unii	Obszar celny Unii obejmuje następujące terytoria wraz z ich wodami terytorialnymi, wodami wewnętrznymi oraz przestrzenią powietrzną: • terytorium Królestwa Belgii, • terytorium Republiki Bułgarii, • terytorium Republiki Czeskiej, • terytorium Królestwa Danii, z wyjątkiem Wysp Owczych i Grenlandii, • terytorium Republiki Federalnej Niemiec, z wyjątkiem wyspy Helgoland i terytorium Büsingen (traktat z dnia 23 listopada 1964 r. między Republiką Federalną Niemiec a Konfederacją Szwajcarską), • terytorium Republiki Estońskiej, • terytorium Irlandii, • terytorium Republiki Greckiej, • terytorium Królestwa Hiszpanii, z wyjątkiem Ceuty i Melilli, • terytorium Republiki Francuskiej i terytorium Księstwa Monako, określone w konwencji celnej podpisanej w Paryżu w dniu 18 maja 1963 r., z wyjątkiem terytoriów zamorskich oraz Saint-Pierre i Miquelon, • terytorium Republiki Włoskiej, z wyjątkiem gminy Livigno, • terytorium Republiki Cypryjskiej zgodnie z postanowieniami aktu przystąpienia z 2003 r., • terytorium Republiki Łotewskiej, • terytorium Republiki Litewskiej,

- terytorium Wielkiego Księstwa Luksemburga,
- terytorium Węgier,
- terytorium Malty,
- terytorium Królestwa Niderlandów w Europie,
- terytorium Republiki Austrii,
- terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- terytorium Republiki Portugalskiej,
- terytorium Rumunii,
- terytorium Republiki Słowenii,
- terytorium Republiki Słowackiej,
- terytorium Republiki Finlandii,
- terytorium Królestwa Szwecji,
- terytorium Republiki Chorwacji.

Obszar celny Unii obejmuje również następujące terytoria położone **poza terytorium państw członkowskich**, wraz z ich wodami terytorialnymi, wodami wewnętrznymi oraz przestrzenią powietrzną, uwzględniając konwencje i traktaty, które mają do nich zastosowanie:

a) FRANCJA

terytorium Księstwa Monako określone w Konwencji celnej podpisanej w Paryżu dnia 18 maja 1963 r. (*Journal officiel de la République française* (Dziennik Urzędowy Republiki Francuskiej)) z dnia 27 września 1963 r., s. 8679);

b) CYPR

terytorium suwerennej bazy Zjednoczonego Królestwa w Akrotiri i Dhekelia, określone w Traktacie dotyczącym ustanowienia Republiki Cypryjskiej podpisanym w Nikozji dnia 16 sierpnia 1960 r. (United Kingdom Treaty Series No 4 (1961) Cmnd. 1252).

Wywozowy dokument towarzyszący (EAD)

(*Dotyczy tylko UE*) Dokument, który towarzyszy towarom, jeżeli zgłoszenie wywozowe jest przetwarzane w urzędzie wywozu przez ECS.

EAD jest zgodny ze wzorem oraz uwagami zamieszczonymi w dodatkach H1 i H2 do załącznika 9 do PRD.

Unia Europejska (UE)

Państwa członkowskie to Austria, Belgia, Dania, Finlandia, Francja, Niemcy, Grecja, Irlandia, Włochy, Luksemburg,

	Niderlandy, Portugalia, Hiszpania, Szwecja, Czechy, Cypr, Estonia, Węgry, Łotwa, Litwa, Malta, Polska, Słowacja, Słowenia, Bułgaria, Rumunia i Chorwacja.
Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu (EFTA)	Grupa państw obejmująca Islandię, Norwegię, Szwajcarię i Liechtenstein, która zawarła porozumienia dotyczące wolnego handlu.
Państwo wspólnego tranzytu	Każde państwo będące stroną Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej z 1987 r. inne niż państwo członkowskie UE.
Zabezpieczenie	Zabezpieczenie finansowe składane przez podmiot, który jest osobą uprawnioną do korzystania ze wspólnej procedury tranzytowej, mające na celu zapewnienie pobrania należności celnych i innych opłat przez organy celne.
Wykaz załadunkowy	Dokument, który może być stosowany zamiast formularza SAD-BIS, gdy więcej niż jedna pozycja towarowa jest przemieszczana tranzytem w ramach procedury ciągłości działania. Wykaz załadunkowy jest zgodny ze wzorem oraz uwagami zamieszczonymi w załączniku B4 do dodatku III do Konwencji/załączniku 72-04 do RW.
Wykaz pozycji (LoI)	LoI towarzyszy TAD (tranzytowemu dokumentowi towarzyszącemu) oraz towarom, jeżeli zgłoszenie tranzytowe zawierające więcej niż jedną pozycję towarów jest przetwarzane w urzędzie wyjścia przez NCTS (nowy skomputeryzowany system tranzytowy). LoI jest zgodny ze wzorem oraz uwagami zamieszczonymi w załącznikach A5 i A6 do dodatku III do Konwencji/dodatku F2 do załącznika 9 do PRD.
Manifest	W transporcie morskim i lotniczym jest to dokument zawierający wykaz przewożonych ładunków. Dokument ten może być wykorzystywany na potrzeby celne po uprzednim uzyskaniu pozwolenia i pod warunkiem, że zawiera niezbędne informacje, w szczególności te dotyczące statusu celnego towarów i ich tożsamości.
Towary nieunijne	Towary inne niż unijne.

Urząd celny wyjścia	Urząd celny, w którym przyjmowane są zgłoszenia towarów do procedury tranzytu.
Urząd celny przeznaczenia	Urząd celny, w którym w celu zakończenia procedury należy przedstawić towary objęte procedurą tranzytu.
Urząd celny zabezpieczenia	Urząd, w którym zgodnie z decyzją organów celnych danego państwa należy złożyć zabezpieczenie.
Urząd celny tranzytu	Urząd celny znajdujący się w miejscu wprowadzenia lub wyprowadzenia, w zależności od rodzaju tranzytu, który ma zastosowanie.

Szczegóły znajdują się w poniższej tabeli:

	Tranzyt wspólny	**Tranzyt unijny**
Miejsce wprowadzenia	Na obszar państwa wspólnego tranzytu (umawiającej się strony Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej)	Na obszar celny Unii, jeżeli w trakcie operacji tranzytowej towary były przewożone przez terytorium znajdujące się poza tym obszarem
Miejsce wyprowadzenia	Z obszaru państwa wspólnego tranzytu, jeżeli w trakcie operacji tranzytowej towary opuszczają obszar celny tego państwa przez granicę między tym państwem a państwem trzecim (niebędącym państwem wspólnego tranzytu)	Z obszaru celnego Unii, jeżeli w trakcie operacji tranzytowej towary opuszczają ten obszar przez granicę z terytorium niebędącym państwem wspólnego tranzytu

Osoba zamieszkała lub posiadająca siedzibę na terytorium umawiającej się strony

- Każda osoba fizyczna mająca miejsce zwykłego pobytu na terytorium umawiającej się strony (państwa wspólnego tranzytu)
- Każda organizacja (osoba prawna lub stowarzyszenie osób) mająca siedzibę statutową, siedzibę główną lub inną stałą siedzibę na terytorium umawiającej się strony (państwa wspólnego tranzytu).

Osoba uprawniona do korzystania z procedury

Osoba, która składa zgłoszenie tranzytowe lub w której

tranzytu	imieniu takie zgłoszenie jest składane.
Przedstawicielstwo celne	Osoba wyznaczona przez inną osobę do wykonywania czynności i dopełniania formalności wymaganych przepisami celnymi w kontaktach z organami celnymi.
Jednolity dokument administracyjny (SAD)	Formularz składający się z wielu egzemplarzy stosowany w całej UE i państwach wspólnego tranzytu do obejmowania towarów procedurą tranzytu w ramach procedury ciągłości działania (zob. część V).
SAD-BIS	Formularz dodatkowy stosowany wraz z SAD w przypadku zgłaszania więcej niż jednej pozycji towarowej w ramach procedury ciągłości działania.
Specjalne obszary podatkowe	Części obszaru celnego Unii, na których nie stosuje się przepisów poniższych dwóch dyrektyw: – dyrektywy 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej – dyrektywy Rady 2008/118/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie ogólnych zasad dotyczących podatku akcyzowego. Te obszary to: Wyspy Alandzkie, Wyspy Kanaryjskie, Athos oraz terytoria francuskie (Gwadelupa, Gujana Francuska, Martynika, Reunion, Majotta i Saint-Martin). Aktualne informacje na temat tych specjalnych obszarów podatkowych znajdują się na stronie internetowej: https://ec.europa.eu/taxation_customs/territorial-status-eu-countries-and-certain-territories_en
Tranzytowy dokument towarzyszący (TAD)	Drukowany z systemu NCTS dokument towarzyszący towarom, oparty na danych ze zgłoszenia tranzytowego. TAD jest zgodny ze wzorem oraz uwagami zamieszczonymi w załącznikach A3 i A4 do dodatku III do Konwencji/dodatku

F1 do załącznika 9 do PRD.

Tranzytowy dokument towarzyszący/bezpieczeństwo (TSAD)	***Tylko do celów tranzytu unijnego*** TSAD towarzyszy towarom, jeżeli zgłoszenie tranzytowe jest przetwarzane w urzędzie celnym wyjścia przez NCTS i zawiera zarówno dane tranzytowe, jak i dane dotyczące bezpieczeństwa i ochrony. TSAD jest zgodny ze wzorem oraz uwagami zamieszczonymi w dodatku F3 do załącznika 9 do PRD. Może być on jednak także drukowany w państwach wspólnego tranzytu, jeżeli urząd celny tranzytowy lub urząd celny przeznaczenia znajdują się w UE.
Tranzytowy wykaz pozycji/bezpieczeństwo (TSLoI)	***Tylko do celów tranzytu unijnego*** TSLoI towarzyszy dokumentowi TSAD oraz towarom, jeżeli: – zgłoszenie tranzytowe jest przetwarzane w urzędzie celnym wyjścia przez NCTS, – zgłoszenie zawiera więcej niż jedną pozycję towarową oraz – zgłoszenie zawiera dane tranzytowe i dotyczące bezpieczeństwa i ochrony. TSLoI jest zgodny ze wzorem oraz uwagami zamieszczonymi w dodatku F4 do załącznika 9 do PRD. Może być on jednak także drukowany w państwach wspólnego tranzytu, jeżeli urząd celny tranzytowy lub urząd celny przeznaczenia znajdują się w UE.
Państwo trzecie	Każde państwo, które nie jest członkiem UE ani umawiającą się stroną Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej.
Zgłoszenie tranzytowe	Czynność, poprzez którą dana osoba wyraża w określonej formie i w określony sposób wolę objęcia towarów procedurą tranzytu.

Podstawowe źródła informacji

Unia Europejska
http://eur-lex.europa.eu/homepage.html

Przepisy celne
http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/transit/index_en.htm

- Podręcznik dotyczący procedur tranzytowych
- Wykaz urzędów celnych tranzytowych
- Książka adresowa krajowych i lokalnych koordynatorów w zakresie procedur tranzytowych
- Broszura „Nowe systemy tranzytu celnego w Europie”
- Przepisy prawne
- Konsultacje z przedsiębiorcami
- Adresy stron internetowych krajowych administracji celnych:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/links/customs/index_en.htm

Inne:

Światowa Organizacja Celna:	Światowa Organizacja Celna
EKG ONZ – konwencja TIR	http://www.unece.org/trans/bcf/welcome.html

CZĘŚĆ I – WPROWADZENIE OGÓLNE

W części I przedstawiono tło historyczne oraz dokonano przeglądu systemów tranzytowych.

W pkt I.1 opisano charakter i cel tranzytu. Zawiera on też krótką historię procedur tranzytu.

Pkt I.2 dotyczy statusu towarów dla celów procedur celnych.

W pkt I.3 opisano podstawowe zasady wspólnej procedury tranzytowej.

W pkt I.4 opisano podstawowe zasady procedury tranzytu unijnego i innych procedur tranzytu stosowanych w UE.

W pkt I.5 omówiono wyjątki.

Pkt I.6 został zastrzeżony dla szczególnych instrukcji krajowych.

Pkt I.7 został zastrzeżony do użytku administracji celnych.

Pkt I.8 zawiera załączniki.

I.1. Jak funkcjonuje tranzyt

Przemieszczanie towarów

Kiedy towary są wprowadzane do danego państwa bądź na dane terytorium, organy celne żądają uiszczenia należności celnych przywozowych i innych opłat oraz w razie potrzeby stosują środki polityki handlowej (np. cła antydumpingowe).

Dzieje się tak również w przypadku, gdy towary mają z założenia zostać jedynie przewiezione (odbyć tranzyt) przez obszar danego państwa czy terytorium w drodze do innego państwa/terytorium. W przypadku spełnienia określonych warunków uiszczone podatki i opłaty mogą zostać zwrócone, gdy towary opuszczą obszar danego państwa/terytorium.

W następnym państwie/na następnym terytorium konieczne może być powtórzenie tej procedury. Towary mogą podlegać szeregowi procedur administracyjnych na każdym przejściu granicznym, zanim osiągną ostateczne miejsce przeznaczenia.

Jak funkcjonuje tranzyt

Tranzyt zmniejsza koszty administracyjne i inne koszty powiązane dla przedsiębiorców. Jest on procedurą celną, którą przedsiębiorcy mogą wykorzystywać do przewozu towarów przez granice lub terytoria bez konieczności uiszczenia opłat, które są z zasady należne, gdy towary są wprowadzane na to terytorium (lub są z niego wyprowadzane). Tranzyt wymaga tylko jednorazowych formalności celnych, w chwili gdy towary opuszczają terytorium objęte procedurą.

Tranzyt jest szczególnie istotny w UE, gdzie jeden obszar celny składa się z wielu obszarów podatkowych: towary mogą być przemieszczane tranzytem z miejsca, w którym zostały wprowadzone na obszar UE, do ich miejsca przeznaczenia.

W tym miejscu następuje zakończenie tranzytu, uiszczane są należności celne i podatkowe zgodnie z miejscowymi przepisami, a towary zostają dopuszczone do obrotu lub objęte inną zawieszającą procedurą celną.

Procedurę zawieszającą można również zakończyć poprzez objęcie towarów nieunijnych procedurą tranzytu, na przykład w celu ich powtórnego wywozu z obszaru celnego Unii.

Rozwój systemów tranzytowych

Po zakończeniu II wojny światowej nastąpił w Europie gwałtowny wzrost handlu towarami. Szybko stało się jasne, że czasochłonne i skomplikowane procedury celne stosowane przy każdorazowym przewozie towarów przez granicę stanowią poważne obciążenie i barierę dla wymiany towarowej. W dobie coraz intensywniejszej współpracy między państwami rozpoczęto pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ negocjacje zmierzające do zawarcia umowy międzynarodowej, której celem byłoby ułatwienie przewozu towarów w Europie.

Porozumienie TIR

W 1949 r. zawarto pierwszą taką umowę – porozumienie TIR. Jego wynikiem było wprowadzenie w szeregu państw Europy systemu gwarancyjnego zapewniającego zabezpieczenie należności celnych i innych opłat należnych w przypadku przewozów towarów w Europie realizowanych w ramach międzynarodowej wymiany handlowej.

Sukces porozumienia z 1949 r. doprowadził do stworzenia w 1959 r. konwencji TIR[2]. Konwencja ta została znowelizowana w 1975 r. i obecnie jej stronami jest 76 umawiających się stron (stan na czerwiec 2019 r.).

Wspólnota Europejska

Poza wyzwaniami związanymi ze światowym rozwojem handlu międzynarodowego uznano również, że rozwijająca się i powiększająca Wspólnota Europejska wymaga stworzenia specyficznego systemu tranzytowego, który usprawniłby obrót towarowy i formalności celne realizowane w państwach członkowskich i pomiędzy nimi.

Wspólnota Europejska/Unia Europejska

Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską został zawarty w 1957 r. i wszedł w życie z dniem 1 stycznia 1958 r.

Państwami założycielskimi były: Belgia, Francja, Luksemburg, Niderlandy, Niemcy i Włochy.

W 1973 r. do Wspólnoty przystąpiły Dania, Irlandia i Zjednoczone Królestwo, następnie w 1981 r. Grecja, w 1986 r. Hiszpania i Portugalia, w 1995 r. Austria, Finlandia i Szwecja, w 2004 r. Cypr, Czechy, Estonia, Litwa, Łotwa, Malta, Polska, Słowacja,

[2] Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (konwencja TIR, 1975 r.).

Słowenia i Węgry, w 2007 r. Bułgaria i Rumunia, a w 2013 r. Chorwacja. Zjednoczone Królestwo wystąpiło z Unii Europejskiej w 2020 r.

Wspólnotowy system tranzytowy

Potrzeba stworzenia specyficznego systemu tranzytowego dla Wspólnoty Europejskiej stała się jeszcze bardziej oczywista w 1968 r., kiedy to wprowadzono wspólną taryfę celną.

Wspólnotowy system tranzytowy został wprowadzony w 1968 r. Ułatwił on przemieszczanie zarówno towarów wspólnotowych, jak i niewspólnotowych na obszarze Wspólnoty Europejskiej. Po raz pierwszy wprowadzono oznaczanie towarów niewspólnotowych symbolem T1, a towarów wspólnotowych – symbolem T2.

Wewnątrzwspólnotowe przemieszczanie towarów przez obszar państw EFTA

Ze względu na rozwój handlu oraz w celu ułatwienia przewozu towarów w Europie wspólnotowy system tranzytowy rozszerzono w 1972 r. na handel z Austrią i Szwajcarią na mocy dwóch porozumień. Oba te państwa o ważnym położeniu geograficznym w Europie były członkami Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA).

Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu (EFTA)

Porozumienie EFTA zostało zawarte w 1959 r. i weszło w życie w 1960 r. Pierwotnie stronami porozumienia były Austria, Dania, Norwegia, Portugalia, Szwecja, Szwajcaria i Zjednoczone Królestwo. Następnie członkami EFTA zostały Islandia i Finlandia.

Austria, Dania, Finlandia, Portugalia, Szwecja i Zjednoczone Królestwo nie są już członkami EFTA.

Tranzyt wspólny

Porozumienia z 1972 r. zawarte z państwami EFTA: Szwajcarią i Austrią (która należała wówczas do EFTA) zostały w 1987 r. zastąpione dwiema konwencjami zawartymi między Wspólnotą Europejską a wszystkimi państwami EFTA.

Konwencje te miały ułatwić przywóz towarów do oraz wywóz towarów ze Wspólnoty Europejskiej i państw EFTA, a także przemieszczanie towarów między Wspólnotą Europejską a państwami EFTA oraz między poszczególnymi państwami EFTA.

Pierwszą z tych konwencji – zwaną po prostu „**Konwencją**" – wprowadzono wspólną procedurę tranzytową[3].

W drugiej z nich – „**konwencji SAD**" – wprowadzono

[3] Konwencja WE/EFTA z dnia 20 maja 1987 r. o wspólnej procedurze tranzytowej, Dz.U. L 226 z 18.8.1987 ze zmianami.

uproszczenia w formalnościach przywozowych, wywozowych i tranzytowych w oparciu o jednolity dokument administracyjny (SAD)[4].

Państwa Grupy Wyszehradzkiej

Konwencje rozszerzono w dniu 1 lipca 1996 r. na cztery państwa Grupy Wyszehradzkiej (Czechy, Polska, Słowacja i Węgry) aż do ich przystąpienia do UE.

Inne państwa wspólnego tranzytu

Konwencja została rozszerzona również na inne państwa:

- Chorwację w dniu 1 lipca 2012 r. (aż do jej przystąpienia do UE);
- Turcję w dniu 1 grudnia 2012 r.;
- Macedonię Północną w dniu 1 lipca 2015 r.;
- Serbię w dniu 1 lutego 2016 r.;
- Zjednoczone Królestwo w dniu 1 stycznia 2021 r.

Państwa kandydujące

Wszystkie przyszłe umawiające się strony Konwencji są traktowane jako „państwa kandydujące".

Chęć przystąpienia do wspólnego systemu tranzytowego wyraziło wiele innych państw (głównie państwa Bałkanów Zachodnich oraz państwa partnerstwa wschodniego, takie jak Albania, Armenia, Azerbejdżan, Bośnia i Hercegowina, Gruzja, Mołdawia i Ukraina).

Reforma tranzytu

Utworzenie w 1993 r. jednolitego rynku oraz zmiany polityczne w Europie Środkowej i Wschodniej przyniosły nowe wyzwania, które spowodowały konieczność dokonania przeglądu systemów tranzytowych.

I.2. Status towarów

Od czasu wprowadzenia tranzytu wspólnotowego w 1968 r. status celny towarów jest zasadniczo tym czynnikiem, od którego zależy, czy towary objęte procedurą tranzytu są przewożone na podstawie zgłoszenia tranzytowego **T1** czy **T2**.

W niektórych przypadkach konieczne jest przedstawienie

[4] Konwencja WE/EFTA o uproszczeniu formalności w obrocie towarowym (łącznie z jednolitym dokumentem administracyjnym stosowanym w takim obrocie towarowym), Dz.U. L 134 z 22.5.1987 ze zmianami.

potwierdzenia unijnego statusu celnego towarów.

Szczegóły dotyczące kwestii związanych z unijnym statusem celnym towarów zostały omówione w części II.

I.3. Tranzyt wspólny

I.3.1. Przepisy prawne

Podstawą prawną wspólnej procedury tranzytowej jest Konwencja o wspólnej procedurze tranzytowej z dnia 20 maja 1987 r. (zob. przypis 3).

Państwami wspólnego tranzytu (*umawiającymi się stronami Konwencji, z wyjątkiem Liechtensteinu, który ma unię celną ze Szwajcarią*), są:

- **państwa członkowskie UE**
- **Szwajcaria**, **Norwegia** i **Islandia** (trzy państwa EFTA)
- **Turcja**
- **Republika Macedonii Północnej**
- **Serbia**
- **Zjednoczone Królestwo**

Podstawą prawną uproszczeń formalności w handlu towarami między UE a państwami wspólnego tranzytu, jak również między samymi państwami wspólnego tranzytu jest konwencja SAD z maja 1987 r. (zob. przypis 4).

Wyjaśnienie zasad i procedur regulujących przyjmowanie przepisów dotyczących tranzytu wspólnego znajduje się w załączniku I.8.2.

I.3.2. Opis procedury

Wspólna procedura tranzytowa umożliwia zawieszenie należności celnych, podatku akcyzowego, VAT i innych opłat na czas przewozu towarów z urzędu celnego wyjścia do urzędu celnego przeznaczenia.

Przedsiębiorcy mogą korzystać z tej procedury, by łatwiej przemieszczać towary z obszaru jednej umawiającej się strony na obszar innej. Nie ma jednak obowiązku stosowania tej procedury.

Procedurą tą zarządzają administracje celne umawiających się stron poprzez sieć urzędów celnych, do których należą:

- urzędy celne wyjścia,
- urzędy celne tranzytowe,
- urzędy celne przeznaczenia,
- urzędy celne zabezpieczenia.

Wspólna procedura tranzytowa rozpoczyna się w urzędzie celnym wyjścia, a kończy się wraz z przedstawieniem towarów i TAD w urzędzie celnym przeznaczenia zgodnie z zasadami tranzytu wspólnego.

Procedura ta obejmuje wymianę komunikatów w specjalnym systemie komputerowym NCTS (zob. pkt I.4.1.3) między urzędem celnym przeznaczenia a urzędem celnym wyjścia.

W ramach procedury ciągłości działania (zob. część V) urząd celny przeznaczenia zwraca jeden egzemplarz zgłoszenia tranzytowego w formie papierowej (SAD lub TAD) do urzędu celnego wyjścia (lub do urzędu centralnego w państwie wyjścia).

Po otrzymaniu potwierdzenia za pośrednictwem NCTS lub zgłoszenia tranzytowego w formie papierowej urząd celny wyjścia zamyka procedurę tranzytu i zwalnia z odpowiedzialności osobę uprawnioną do korzystania z procedury tranzytu, chyba że stwierdzono poważne rozbieżności.

Osoba uprawniona do korzystania z procedury w tranzycie wspólnym

Wspólna procedura tranzytowa rozpoczyna się, gdy przedsiębiorca składa zgłoszenie tranzytowe w urzędzie celnym wyjścia, wnosząc o objęcie towarów procedurą tranzytu.

Staje się on wówczas „osobą uprawnioną do korzystania z procedury” w tranzycie wspólnym.

Po zwolnieniu towarów do tranzytu osoba ta musi w wyznaczonym czasie przedstawić towary będące w niezmienionym stanie (z nienaruszonymi zamknięciami celnymi, jeżeli zostały nałożone) wraz z towarzyszącym im zgłoszeniem tranzytowym w urzędzie celnym przeznaczenia.

Ten urząd celny zastosuje przepisy celne dotyczące wspólnej procedury tranzytowej oraz spłaty wszelkiego długu (celnego), który jest należny w przypadku wystąpienia nieprawidłowości.

Osoba uprawniona do korzystania z procedury powinna złożyć zabezpieczenie na pokrycie kwoty ewentualnego długu (jeżeli nie została ona zwolniona na mocy przepisów prawa lub na podstawie pozwolenia). Zabezpieczenie to może zostać złożone w formie depozytu w gotówce lub w formie zobowiązania ze strony instytucji finansowej będącej gwarantem (szczegółowe informacje dotyczące zabezpieczeń i gwarantów – zob. część III).

Art. 2 Konwencji

Istnieją dwa rodzaje wspólnej procedury tranzytowej: procedura T1 i procedura T2. Odzwierciedlają one różnice w statusie przemieszczanych towarów.

T1

T1 (**procedura tranzytu zewnętrznego**) – ma zastosowanie w przypadku przemieszczania towarów nieunijnych i powoduje zawieszenie środków, które normalnie stosuje się w przypadku przywozu towarów o takim statusie.

T2

T2 (**procedura tranzytu wewnętrznego**) – ma zastosowanie w przypadku przemieszczania towarów unijnych i powoduje zawieszenie środków, które normalnie stosuje się w przypadku przywozu takich towarów do państwa wspólnego tranzytu.

Uproszczenia tranzytowe

W określonych warunkach i po udzieleniu pozwolenia przez właściwe organy celne możliwe jest uproszczenie wspólnej procedury tranzytowej (szczegółowe informacje dotyczące uproszczeń tranzytowych – zob. część VI).

I.4. Tranzyt wewnątrz Unii

Punkt ten dzieli się w następujący sposób:

- informacje dotyczące procedury tranzytu unijnego (pkt I.4.1.);
- informacje dotyczące innych systemów tranzytowych, które są stosowane w Unii (pkt I.4.2.).

I.4.1. Tranzyt unijny

I.4.1.1. Przepisy prawne

Podstawą prawną procedury tranzytu unijnego jest unijny kodeks celny (UKC) (rozporządzenie (UE) nr 952/2013) oraz rozporządzenie delegowane do UKC (rozporządzenie (UE) nr 2015/2446), rozporządzenie delegowane dotyczące przepisów przejściowych (rozporządzenie (UE) nr 2016/341 oraz

rozporządzenie wykonawcze (rozporządzenie (UE) nr 2015/2447).

Uzgodnienia dotyczące tranzytu unijnego zostały rozszerzone w celu objęcia nimi wymiany handlowej z Andorą w zakresie niektórych towarów w ramach unii celnej Wspólnota–Andora.

Podobne rozszerzenie istnieje w odniesieniu do wymiany handlowej między Wspólnotą (obecnie UE) i San Marino w ramach uzgodnień dotyczących unii celnej z San Marino (szczegółowe informacje dotyczące Andory i San Marino – zob. część IV, rozdział 5).

Wyjaśnienie zasad i procedur regulujących przyjmowanie przepisów dotyczących tranzytu unijnego zawarto w załączniku I.8.1.

I.4.1.2. Opis procedury

W niniejszym punkcie opisano procedury tranzytu unijnego, a mianowicie:

- procedury unijnego tranzytu zewnętrznego (pkt I.4.1.2.1.);
- procedury unijnego tranzytu wewnętrznego (pkt I.4.1.2.2.);

Stosowanie procedury tranzytu unijnego

Procedura tranzytu unijnego jest stosowana przy przemieszczaniu towarów nieunijnych (a w niektórych przypadkach także towarów unijnych) między dwoma miejscami w Unii (zob. także pkt I.4.2 dotyczący innych procedur tranzytu w Unii).

Procedurą tą zarządzają administracje celne państw członkowskich poprzez sieć urzędów celnych, do których należą:

- urzędy celne wyjścia;
- urzędy celne tranzytowe;
- urzędy celne przeznaczenia;
- urzędy celne zabezpieczenia.

Procedura rozpoczyna się w urzędzie celnym wyjścia, a kończy się wraz z przedstawieniem towarów i TAD w urzędzie celnym przeznaczenia zgodnie z przepisami dotyczącymi tranzytu.

W tym momencie urząd celny przeznaczenia i urząd celny wyjścia wymieniają elektroniczne komunikaty w systemie NCTS w celu potwierdzenia zakończenia tranzytu.

Jeżeli zastosowanie ma również procedura ciągłości działania, urząd

celny przeznaczenia zwraca jeden egzemplarz zgłoszenia tranzytowego w formie papierowej (SAD lub TAD/TSAD) do urzędu celnego wyjścia (lub do urzędu centralnego w państwie członkowskim wyjścia).

Po otrzymaniu potwierdzenia za pośrednictwem NCTS albo zgłoszenia tranzytowego w formie papierowej urząd celny wyjścia zamyka procedurę tranzytu i zwalnia z odpowiedzialności osobę uprawnioną do korzystania z procedury tranzytu, chyba że stwierdzono poważne rozbieżności.

Osoba uprawniona do korzystania z procedury w tranzycie unijnym

Procedura tranzytu unijnego rozpoczyna się, gdy przedsiębiorca składa zgłoszenie tranzytowe w urzędzie celnym wyjścia, wnosząc o objęcie towarów procedurą tranzytu.

Staje się on wówczas „osobą uprawnioną do korzystania z procedury" w tranzycie wspólnym.

Po zwolnieniu towarów do tranzytu osoba ta musi w wyznaczonym czasie przedstawić towary będące w niezmienionym stanie (z nienaruszonymi zamknięciami celnymi, jeżeli zostały nałożone) wraz z towarzyszącym im zgłoszeniem tranzytowym w urzędzie celnym przeznaczenia.

Ten urząd celny zastosuje przepisy celne dotyczące wspólnej procedury tranzytowej oraz spłaty wszelkiego długu (celnego), który jest należny w przypadku wystąpienia nieprawidłowości.

Osoba uprawniona do korzystania z procedury musi złożyć zabezpieczenie na pokrycie kwoty ewentualnego długu (jeżeli nie została ona zwolniona na mocy przepisów prawa lub na podstawie pozwolenia). Zabezpieczenie to może zostać złożone w formie depozytu w gotówce lub w formie zobowiązania ze strony instytucji finansowej będącej gwarantem (szczegółowe informacje dotyczące zabezpieczeń i gwarantów – zob. część III).

Tranzyt zewnętrzny i wewnętrzny

Art. 226 i 227 UKC

Istnieją dwa rodzaje procedury tranzytu unijnego, które odzwierciedlają ogólnie różnice w statusie przemieszczanych towarów:

- T1 (tranzyt zewnętrzny);
- T2 (tranzyt wewnętrzny).

Uproszczenia

W określonych warunkach i po udzieleniu pozwolenia przez

tranzytowe

właściwy urząd celny procedura tranzytu unijnego może zostać uproszczona (szczegółowe informacje dotyczące uproszczeń tranzytowych – zob. część VI).

I.4.1.2.1. Procedura unijnego tranzytu zewnętrznego

T1

Procedura unijnego tranzytu zewnętrznego (T1) **stosowana jest głównie w przypadku przemieszczania towarów niewspólnotowych**. Powoduje ona zawieszenie należności celnych przywozowych i innych opłat oraz środków polityki handlowej do czasu dostarczenia towarów do ich miejsca przeznaczenia w Unii.

Art. 189 RD

Stosowanie procedury unijnego tranzytu zewnętrznego jest jednak również obowiązkowe

– gdy towary unijne są wywożone z obszaru celnego Unii do państwa wspólnego tranzytu; lub

– gdy są one wywożone i przewożone przez co najmniej jedno państwo wspólnego tranzytu, a po wywozie stosowana jest procedura tranzytu,

w następujących przypadkach:

a) towary unijne poddano formalnościom celnym wywozowym w celu uzyskania zwrotu należności zapłaconych przy wywozie do państw trzecich w ramach wspólnej polityki rolnej;

b) towary unijne pochodzą z zapasów interwencyjnych, podlegają środkom kontroli w zakresie stosowania lub przeznaczenia i zostały poddane formalnościom celnym przy wywozie do państw trzecich w ramach wspólnej polityki rolnej;

c) towary unijne kwalifikują się do otrzymania zwrotu lub umorzenia należności celnych przywozowych zgodnie z art. 118 ust. 4 UKC.

Ponadto w przypadku wywozu towarów, o których mowa w art. 1 dyrektywy 2008/118/WE[5], posiadających unijny status celny, towary te mogą zostać objęte procedurą unijnego tranzytu zewnętrznego.

I.4.1.2.2. Procedura unijnego tranzytu wewnętrznego

T2

Procedura tranzytu wewnętrznego (T2) stosowana jest w przypadku przemieszczania towarów unijnych z jednego miejsca na obszarze celnym Unii do innego przez państwo lub terytorium nienależące do tego obszaru, bez zmiany statusu celnego towarów.

Procedura T2 ma również zastosowanie do towarów przemieszczanych z Unii do państwa wspólnego tranzytu, w którym następnie ma miejsce procedura wywozu.

Procedury T2 nie stosuje się, gdy towary są przewożone w całości transportem morskim lub lotniczym.

T2F

Procedura unijnego tranzytu wewnętrznego T2F stosowana jest do towarów unijnych:

- przemieszczanych ze specjalnego obszaru podatkowego do innej części obszaru celnego Unii, która nie jest specjalnym obszarem podatkowym;
- jeżeli przemieszczanie to kończy się w miejscu znajdującym się poza państwem członkowskim, w którym towary te zostały wprowadzone na obszar celny Unii.

W innych sytuacjach procedura tranzytu wewnętrznego (T2F) jest jednak jedną z opcji. Towary mogą również być przemieszczane, jeżeli przedsiębiorca może wykazać, że posiadają one unijny status celny.

[5] Dyrektywa Rady 2008/118/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie ogólnych zasad dotyczących podatku akcyzowego, uchylająca dyrektywę 92/12/EWG (Dz.U. L 9 z 14.1.2009, s. 12).

I.4.1.3. Nowy Skomputeryzowany System Tranzytowy (NCTS)

NCTS to wspólne narzędzie informatyczne UE do zarządzania i sterowania systemem tranzytowym.

Jego głównym celem jest przyspieszenie oraz zwiększenie efektywności, skuteczności i bezpieczeństwa procedur tranzytu przy jednoczesnym zapobieganiu nadużyciom finansowym i wykrywaniu takich nadużyć.

System NCTS jest zasadniczo **obowiązkowy** w przypadku procedury tranzytu unijnego (zarówno zewnętrznego, jak i wewnętrznego) i wspólnej procedury tranzytowej.

Wyjątki:

– uproszczenia dotyczące niektórych rodzajów transportu;

– procedura ciągłości działania:

– podróżni uprawnieni w niektórych sytuacjach do korzystania ze zgłoszenia w formie papierowej.

I.4.1.3.1. Podstawowe elementy i komunikaty stosowane w NCTS

Przed przedstawieniem szczegółowych informacji na temat NCTS warto wspomnieć o głównych elementach i komunikatach wykorzystywanych w tym systemie.

- **Zgłoszenie tranzytowe** – formularz elektroniczny (wysłany jako komunikat *IE015 „Dane zgłoszenia”).*
- **Numer ewidencyjny (MRN)** – niepowtarzalny numer rejestracyjny nadawany przez system zgłoszeniu w celu identyfikacji przemieszczania towarów.
- **Tranzytowy dokument towarzyszący (TAD)** – towarzyszy towarom od urzędu celnego wyjścia do urzędu celnego przeznaczenia.
- ***„Wyprzedzająca informacja o przybyciu towarów”*** (komunikat IE001) – wysyłana przez urząd celny wyjścia do urzędu przeznaczenia wskazanego w zgłoszeniu.
- ***„Wyprzedzająca informacja o tranzycie”*** (komunikat IE050)

– wysyłana przez urząd celny wyjścia do zadeklarowanego urzędu (urzędów) tranzytu, informująca o przewidywanym przekroczeniu granicy przez towary.

- ***„Powiadomienie o przekroczeniu granicy”*** (komunikat IE118) – wysłane przez faktyczny urząd celny tranzytu po sprawdzeniu towarów.
- ***„Komunikat o przybyciu towarów”*** (komunikat IE006) – wysyłany przez faktyczny urząd celny przeznaczenia do urzędu celnego wyjścia po przybyciu towarów.
- ***„Komunikat o wynikach kontroli”*** (komunikat IE018) – wysyłany przez faktyczny urząd celny przeznaczenia do urzędu celnego wyjścia (po sprawdzeniu towarów, jeśli jest to konieczne).

Należy też pamiętać, że system obejmuje wszystkie możliwe kombinacje procedur normalnych i uproszczonych w punkcie wyjścia (upoważniony nadawca) i punkcie przeznaczenia (upoważniony odbiorca).

Więcej informacji na temat komunikatów (ich numery, nazwy i skróty stosowane w systemie) znajduje się w załączniku IV.4.8.1.

I.4.1.3.2. Urząd celny wyjścia

Zgłoszenie tranzytowe przesyłane jest do urzędu celnego wyjścia w formie elektronicznej. Zgłoszeń elektronicznych można dokonywać w urzędzie celnym wyjścia lub z siedziby przedsiębiorcy.

Zgłoszenie musi zawierać wszystkie wymagane dane i być zgodne ze specyfikacjami systemu, gdyż system kodyfikuje i potwierdza dane automatycznie.

System wskaże wszystkie niespójności we wprowadzonych danych. W takim przypadku zgłaszający zostanie poinformowany o stwierdzonych brakach i będzie mógł dokonać koniecznych korekt przed ostatecznym przyjęciem zgłoszenia.

Należy zauważyć, że „korekta” zgłoszenia tranzytowego nie oznacza jego „sprostowania”, o której mowa w art. 31 dodatku I do Konwencji/art. 173 UKC (zob. IV.2.3.2 dotyczący sprostowania zgłoszenia tranzytowego).

Po tym, jak wprowadzone zostaną korekty, a zgłoszenie zostanie przyjęte, system nadaje zgłoszeniu numer MRN, tj. niepowtarzalny numer ewidencyjny.

Następnie po przeprowadzeniu kontroli towarów w urzędzie celnym wyjścia lub w siedzibie upoważnionego nadawcy i przyjęciu zabezpieczenia towary zostają zwolnione do tranzytu.

System drukuje w urzędzie celnym wyjścia lub w siedzibie upoważnionego nadawcy tranzytowy dokument towarzyszący (TAD) i, w stosowanych przypadkach, wykaz pozycji (LoI).

TAD i LoI muszą być przewożone wraz z towarami i przedstawiane w każdym urzędzie celnym tranzytowym oraz w urzędzie celnym przeznaczenia.

Przy drukowaniu TAD i LoI urząd celny wyjścia wysyła jednocześnie do zadeklarowanego urzędu celnego przeznaczenia **komunikat IE001**.

Komunikat ten zawiera głównie informacje podane w zgłoszeniu, na podstawie których urząd celny przeznaczenia skontroluje towary po ich przybyciu. W celu podjęcia prawidłowej i właściwej decyzji w sprawie działań, jakie należy podjąć po przybyciu towarów, urząd celny przeznaczenia musi mieć dostęp do danych zawartych w zgłoszeniu tranzytowym.

Jeżeli towary będą musiały również przejść przez urząd celny tranzytowy, urząd celny wyjścia wysyła do niego również **komunikat IE050**, informując go z wyprzedzeniem, by mógł dokonać kontroli przejścia towarów.

I.4.1.3.3. Urząd celny przeznaczenia

Po przybyciu towary muszą zostać przedstawione wraz z TAD i LoI, jeśli to konieczne, w urzędzie celnym przeznaczenia lub upoważnionemu odbiorcy.

Ten urząd celny, po wcześniejszym otrzymaniu komunikatu IE001, posiada już wszystkie informacje dotyczące danych zawartych w zgłoszeniu tranzytowym i w związku z tym ma możliwość podjęcia z wyprzedzeniem decyzji co do tego, jakie kontrole są konieczne.

Po wprowadzeniu przez urząd celny przeznaczenia numeru MRN

do NCTS system automatycznie odnajdzie komunikat IE001 dotyczący tych towarów, stanowiący podstawę do podjęcia przez ten urząd wszelkich działań lub kontroli.

Urząd przeznaczenia wysyła od razu do urzędu celnego wyjścia komunikat IE006.

Po przeprowadzeniu odpowiednich kontroli urząd celny przeznaczenia powiadamia za pomocą komunikatu IE018 urząd celny wyjścia o wynikach kontroli oraz informuje go o ewentualnych stwierdzonych nieprawidłowościach.

Komunikaty IE006 i IE018 są urzędowi celnemu wyjścia niezbędne do zamknięcia operacji tranzytowej i zwolnienia gwarancji, które zostały wykorzystane na jej potrzeby.

I.4.1.3.4. Urząd celny tranzytowy

Jeżeli towary przechodzą przez urząd celny tranzytowy, w urzędzie tym należy przedstawić towary, dokument TAD oraz, w razie potrzeby, LoI.

W systemie NCTS powinien być już wprowadzony komunikat IE050 – urząd celny może go znaleźć, wprowadzając MRN, a następnie zatwierdzić przejście towarów.

Następnie wysyła komunikat IE118 do urzędu celnego wyjścia.

I.4.1.3.5. Zmiana urzędu celnego tranzytu lub urzędu celnego przeznaczenia

Jeżeli towary przewożone są przez urząd celny tranzytowy, który nie jest tym zadeklarowanym w zgłoszeniu, komunikat wysłany wcześniej do zadeklarowanego urzędu tranzytowego (IE050) nie będzie przydatny.

W takim przypadku faktyczny urząd celny tranzytowy, aby uzyskać dostęp do danych zawartych w zgłoszeniu, wysyła do urzędu celnego wyjścia komunikat „Wniosek ATR” (IE114), zwracając się do tego urzędu o przesłanie komunikatu IE050.

W odpowiedzi urząd celny wyjścia wysyła komunikat „Odpowiedź ATR” (IE115).

Analogicznie, towary mogą zostać przedstawione w innym

urzędzie celnym przeznaczenia niż ten zadeklarowany.

W takim przypadku faktyczny urząd celny przeznaczenia wysyła do urzędu celnego wyjścia komunikat „Wniosek AAR” (IE002), zwracając się do tego urzędu o przesłanie komunikatu IE001. W ten sposób nowy urząd celny przeznaczenia może uzyskać niezbędne informacje na temat danych zawartych w zgłoszeniu.

Po otrzymaniu komunikatu „Odpowiedź AAR” (IE003) i przeprowadzeniu kontroli towarów urząd celny przeznaczenia wysyła komunikat IE018.

W przypadku zmiany urzędu celnego przeznaczenia lub urzędu celnego tranzytowego komunikaty wysłane do zadeklarowanych urzędów nie są wykorzystywane i pozostaną otwarte. W celu ich zamknięcia w systemie przez zadeklarowane urzędy celne NCTS wysyła tym urzędom automatycznie komunikat informujący o miejscu i terminie, w którym towary zostały przedstawione.

I.4.1.3.6. Procedury uproszczone: upoważniony nadawca i upoważniony odbiorca

Stosowanie obu procedur uproszczonych jest optymalnym sposobem korzystania z systemu NCTS. Możliwość przeprowadzenia wszystkich procedur przez przedsiębiorcę w jego siedzibie oraz elektroniczna wymiana informacji z organami celnymi to bez wątpienia najszybszy, najwygodniejszy, bezpieczny i opłacalny sposób prowadzenia działalności handlowej.

Warunkiem dla zastosowania tych procedur uproszczonych jest to, by zarówno upoważniony nadawca, jak i upoważniony odbiorca posiadali odpowiednie elektroniczne systemy wymiany informacji z urzędem celnym wyjścia i urzędem celnym przeznaczenia w NCTS.

NCTS umożliwia **upoważnionym nadawcom**:

- przygotowywanie zgłoszenia tranzytowego w swoim systemie komputerowym;
- wysłanie do urzędu celnego wyjścia komunikatu IE015 bez konieczności przedstawiania w tym urzędzie towarów;
- wysyłanie i odbiór powiadomień o przyjęciu zgłoszenia i o zwolnieniu towarów. Odbywa się to za pośrednictwem innych kolejnych komunikatów z urzędu celnego wyjścia, w tym wniosków o sprostowanie danych zawartych

w zgłoszeniu.

NCTS umożliwia **upoważnionym odbiorcom**:

- odbiór towarów oraz, jeśli to konieczne, dokumentów TAD i LoI bezpośrednio w ich siedzibie;
- wysyłanie komunikatu „*Powiadomienie o przybyciu towarów*" (IE007) do właściwego urzędu celnego przeznaczenia;
- odbiór i wysyłanie kolejnych komunikatów dotyczących zgody na wyładunek towarów oraz powiadomień o wynikach wyładunku.

I.4.2. Inne systemy tranzytowe funkcjonujące w Unii Europejskiej

I.4.2.1. Wprowadzenie

Art. 226 ust. 3 i art. 227 ust. 2 UKC

Oprócz wspólnej procedury tranzytowej oraz procedury unijnego tranzytu wewnętrznego/zewnętrznego stosowane są również procedury tranzytu opisane poniżej:

- procedura TIR;
- karnet ATA;
- manifest reński;
- procedura NATO;
- przesyłki pocztowe.

Procedura TIR, w przeciwieństwie do wspólnej procedury tranzytowej i procedury tranzytu unijnego, oparta jest na międzynarodowym systemie gwarancyjnym tworzonym przez sieć krajowych stowarzyszeń poręczających (zob. pkt I.4.2.2 i część IX, w których znajdują się informacje dotyczące TIR).

Procedura karnetu ATA jest zbliżona do procedury TIR, ale jej stosowanie jest ograniczone tylko do określonych rodzajów towarów (zob. pkt I.4.2.3, w którym znajdują się informacje dotyczące karnetów ATA).

Procedura manifestu reńskiego jest stosowana przy przewozach towarów nieunijnych transportem śródlądowym po Renie i jego dopływach (zob. pkt I.4.2.4, w którym znajdują się informacje

dotyczące manifestu reńskiego).

Procedura NATO dotyczy towarów przewożonych na potrzeby wojsk NATO (zob. pkt I.4.2.5, w którym znajdują się informacje dotyczące procedury NATO).

Procedura przewozu przesyłek pocztowych ma zastosowanie do towarów wysyłanych pocztą (zob. pkt I.4.2.6, w którym znajdują się informacje dotyczące procedury przewozu przesyłek pocztowych).

W przypadku gdy towary unijne są wywożone do państwa trzeciego i przemieszczane przez obszar celny Unii w ramach operacji TIR lub procedury tranzytu zgodnie z konwencją ATA lub konwencją stambulską, zastosowanie ma również procedura unijnego tranzytu zewnętrznego.

I.4.2.2. Procedura TIR (Transports Internationaux Routiers)

Art. 226 ust. 3 lit. b) i art. 227 ust. 2 lit. b) UKC

Podstawowe przepisy dotyczące procedury TIR przewidziano w konwencji TIR z 1975 r. opracowanej pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ). Do konwencji tej przystąpiło 77 umawiających się stron, w tym UE i jej państwa członkowskie.

Konwencja TIR umożliwia międzynarodowe przemieszczanie towarów z jednego lub większej liczby urzędów celnych wyjścia do jednego lub większej liczby urzędów celnych przeznaczenia (**łącznie maksymalnie czterech urzędów celnych wyjścia i przeznaczenia**) i przez tyle państw, ile to konieczne.

Zgodnie z prawodawstwem unijnym procedurę TIR można stosować w Unii jedynie w przypadku, gdy przemieszczanie tranzytowe rozpoczyna się lub kończy poza obszarem Unii lub odbywa się między dwoma miejscami w Unii przez obszar państwa trzeciego.

Konwencja TIR ma zastosowanie do transportu pojazdami drogowymi, zespołami pojazdów i kontenerami oraz pozwala na korzystanie z karnetu TIR w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu, pod warunkiem że część przemieszczania odbywa się transportem drogowym.

Konwencja TIR zawiera również szczegółowe wymogi techniczne dotyczące budowy przestrzeni ładunkowej pojazdów lub kontenerów w celu zapobiegania przemytowi. Ponadto jedynie przewoźnicy upoważnieni przez organy celne mogą przewozić towary w ramach procedury TIR.

W celu zabezpieczenia należności celnych i podatkowych na czas całej operacji przewozu w konwencji TIR ustanowiono międzynarodowy łańcuch gwarancji, którym zarządza Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU). IRU jest również odpowiedzialna za druk i dystrybucję karnetów TIR, które służą jako zgłoszenie celne oraz jako dowód złożenia zabezpieczenia.

Ogólny nadzór nad konwencją TIR i jej stosowaniem we wszystkich umawiających się stronach podlega Komitetowi Administracyjnemu TIR, organowi międzyrządowemu, w którym reprezentowane są wszystkie umawiające się strony, oraz Radzie Wykonawczej TIR (TIRExB). W skład Rady wchodzi dziewięciu wybranych członków, z których każdy reprezentuje inną umawiającą się stronę.

Szczegółowe informacje na temat stosowania procedury TIR w Unii znajdują się w części IX.

I.4.2.3. ATA (odprawa czasowa)

I.4.2.3.1. Kontekst i przepisy prawne

Art. 226 ust. 3 lit. c) i art. 227 ust. 2 lit. c) UKC

Podstawą prawną tej procedury są konwencja ATA i Konwencja dotycząca odprawy czasowej (zwana konwencją stambulską).

Konwencja ATA, zawarta w 1961 r., pozostaje nadal w mocy. Dotychczas przystąpiły do niej 63 umawiające się strony.

Konwencja stambulska, która początkowo miała zastąpić konwencję ATA, została zawarta w dniu 26 czerwca 1990 r. w Stambule pod auspicjami Rady Współpracy Celnej – zwanej obecnie Światową Organizacją Celną (WCO). Konwencja ta jest zarządzana przez Komitet Administracyjny. Dotychczas przystąpiło do niej 69 umawiających się stron.

Zasady stosowania karnetu ATA jako dokumentu tranzytowego w Unii zawarte są w art. 283 i 284 RW.

I.4.2.3.2. Opis procedury

Dla celów karnetu ATA Unia jest traktowana jako jedno terytorium.

W urzędzie celnym wyjścia

Urząd celny wyjścia lub urząd celny wprowadzenia na terytorium Unii musi:

- oderwać odcinek nr 1;
- wypełnić pole „H" (pozycje A–D);
- wprowadzić w polu „H" pozycja (E) (w miarę możliwości za pomocą pieczęci) pełną nazwę i dokładny adres urzędu celnego, do którego należy zwrócić odcinek nr 2.

Przed zwróceniem karnetu posiadaczowi urząd ten musi również wypełnić i poświadczyć odprawę tranzytu (pozycje 1–7) na odpowiednim odcinku kontrolnym.

W urzędzie celnym przeznaczenia

Urząd celny przeznaczenia lub urząd celny wyprowadzenia z Unii, w zależności od tego, który z nich jest właściwy, musi:

- oderwać odcinek nr 2;
- poświadczyć pole „H" (pozycja F);
- wpisać ewentualne uwagi w pozycji G;
- niezwłocznie wysłać ten odcinek do urzędu celnego wymienionego w polu H (pozycja E).

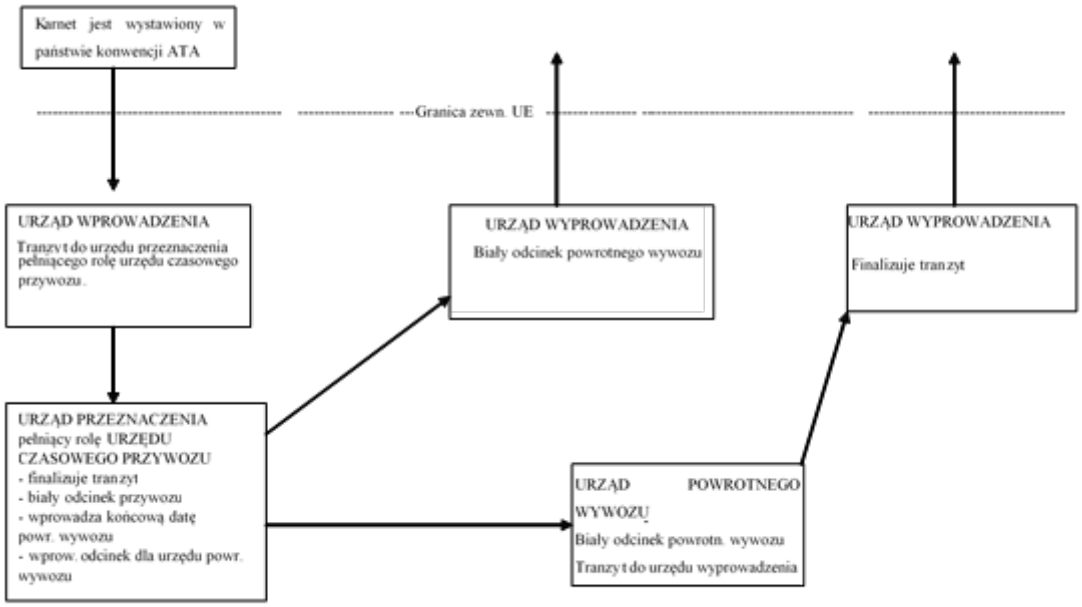
Przed zwróceniem karnetu posiadaczowi urząd ten musi również wypełnić i potwierdzić poświadczenie zamknięcia (pozycje 1–6) na odcinku kontrolnym.

Postępowanie poszukiwawcze

Wszelkie zapytania dotyczące karnetów ATA są rozpatrywane przez wyznaczone urzędy centralne w każdym państwie członkowskim (zob. https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-

procedures/what-is-customs-transit/customs-transit-ata-temporary-admission_en).

Poniższy diagram ilustruje użycie karnetu ATA jako dokumentu tranzytowego przy przemieszczaniu towarów przez obszar celny Unii lub w jego obrębie w ramach procedury opartej na karnecie ATA.



I.4.2.4. Manifest reński

I.4.2.4.1. Kontekst i przepisy prawne

Art. 226 ust. 3 lit. d) i art. 227 ust. 2 lit. d) UKC

Podstawą prawną dla tej procedury są konwencja z Mannheim z dnia 17 października 1868 r. oraz protokół przyjęty przez Centralną Komisję ds. Nawigacji na Renie w dniu 22 listopada 1963 r.

I.4.2.4.2. Opis procedury

Procedura z zastosowaniem manifestu reńskiego pozwala na międzynarodowy przewóz towarów po Renie i jego dopływach.

Konwencję z Mannheim stosują następujące państwa nadreńskie: **Niderlandy**, **Belgia**, **Niemcy**, **Francja** i **Szwajcaria**. Do celów tej konwencji wspomniane państwa traktowane są jako jedno terytorium.

Art. 9 tej Konwencji stanowi, że jeżeli statek płynie po Renie bez załadunku lub wyładunku na terytorium któregoś z tych państw, może płynąć dalej bez kontroli celnej na granicy.

Procedurę opartą na stosowaniu manifestu reńskiego można w razie potrzeby wykorzystać jako zgłoszenie tranzytowe do celów procedury tranzytu unijnego.

I.4.2.5. Operacje NATO

I.4.2.5.1. Kontekst i przepisy prawne

Art. 226 ust. 3 lit. e) i art. 227 ust. 2 lit. e) UKC

Przepisy regulujące przywóz, wywóz i tranzyt towarów przeznaczonych dla sił zbrojnych NATO zawarte są w Umowie między Państwami-Stronami Traktatu Północnoatlantyckiego dotyczącej statusu ich sił zbrojnych podpisanej w dniu 19 czerwca 1951 r. w Londynie.

Dokumentem stosowanym w przypadku transportu tego typu towarów jest **formularz NATO 302**. Formularz ten może być stosowany wyłącznie w przypadku, gdy towary są przemieszczane w ramach mandatu i pod dowództwem sił NATO.

Przepisami unijnymi pozwalającymi na stosowanie formularza NATO 302 jako zgłoszenia tranzytowego do celów procedury tranzytu unijnego są art. 285–287 RW.

I.4.2.5.2. Opis procedury

Do Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO) należy 28 członków: Belgia, Bułgaria, Dania, Estonia, Niemcy, Grecja, Hiszpania, Francja, Włochy, Łotwa, Litwa, Luksemburg, Niderlandy, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Zjednoczone Królestwo, Kanada, Republika Czeska, Węgry, Islandia, Norwegia, Polska, Turcja, Albania, Chorwacja i Stany Zjednoczone Ameryki.

Organy celne każdego z wyżej wymienionych państw, w porozumieniu z daną jednostką NATO stacjonującą na ich terytorium, wyznaczają urząd celny (lub urząd centralny) odpowiedzialny za formalności celne i kontrole dotyczące przemieszczania towarów przewożonych przez tę jednostkę NATO lub na jej rzecz.

Każdy wyznaczony urząd celny w państwie członkowskim wyjścia musi przekazać jednostce lub jednostkom NATO znajdującym się na jego obszarze jurysdykcji formularze 302 do zastosowania jako zgłoszenia tranzytowe:

- uprzednio poświadczone pieczęcią i podpisem funkcjonariusza danego urzędu celnego;
- oznaczone numerem seryjnym;
- zawierające dokładny adres tego urzędu (na potrzeby egzemplarza zwrotnego formularza 302).

Urząd celny musi prowadzić ewidencję liczby oraz numerów seryjnych wszystkich uprzednio poświadczonych formularzy 302 wydanych jednostkom NATO.

Każda przesyłka musi być przemieszczana na podstawie uprzednio poświadczonego formularza 302.

Najpóźniej w chwili wysyłki właściwy organ NATO musi wykonać jedną z następujących czynności:

- wysłać dane formularza 302 do urzędu celnego wyjścia lub wprowadzenia;
- wypełnić formularz 302 w formie papierowej, dodając oświadczenie, że towary są przemieszczane pod kontrolą tego organu, oraz poświadczyć te informacje poprzez opatrzenie oświadczenia podpisem, pieczęcią i datą.

Jeżeli formularz 302 jest przedstawiany w formie papierowej, jeden egzemplarz wypełnionego i podpisanego formularza należy przekazać niezwłocznie wyznaczonemu urzędowi celnemu odpowiedzialnemu za formalności celne i kontrole przeprowadzane w odniesieniu do sił NATO, które dokonały wysyłki towarów lub w imieniu których towary są wysyłane.

Pozostałe egzemplarze formularza 302 towarzyszą towarom w drodze do sił NATO w miejscu przeznaczenia, gdzie formularze są opieczętowywane i podpisywane przez te siły.

Po przybyciu towarów dwa egzemplarze formularza są przekazywane do wyznaczonego urzędu celnego. Ten urząd celny zatrzymuje jeden egzemplarz oraz opieczętowuje i zwraca drugi egzemplarz urzędowi celnemu odpowiedzialnemu za formalności celne i kontrole przeprowadzane w odniesieniu do sił NATO (wspomnianemu powyżej). Właściwym adresem jest adres podany

w formularzu 302.

Należy jednak zauważyć, że w przypadku transportu towarów na podstawie formularza 302, który to transport na części lub całości trasy jest objęty procedurą tranzytu opartą na dokumentacji papierowej mającą zastosowanie do towarów przewożonych koleją, operację prowadzoną na podstawie formularza 302 zawiesza się na tej części trasy.

I.4.2.6. Przesyłki pocztowe

I.4.2.6.1. Kontekst i przepisy

Art. 226 ust. 3 lit. f) i art. 227 ust. 2 lit. f) UKC

Zasadę swobody tranzytu określono w art. 1 Konstytucji UPU (1964) i art. 4 konwencji UPU (2008).

Zasada ta zobowiązuje każdego operatora pocztowego do przesyłania przesyłek przekazywanych mu przez innego operatora pocztowego najszybszymi drogami i przy użyciu najbezpieczniejszych środków.

Oznacza to co prawda utrzymanie krajowych monopoli pocztowych, ale zobowiązuje krajowego operatora pocztowego do przesyłania dalej wszystkich przesyłek, które zostały mu dostarczone przez operatora pocztowego w innym państwie członkowskim UPU.

Procedura tranzytu w ramach systemu pocztowego jest otwarta dla posiadaczy praw wynikających z aktów UPU („wyznaczony operator" zwany dalej „wyznaczonym operatorem pocztowym"[6,7]). W krajowych przepisach pocztowych określa się, kto jest takim operatorem.

Jeżeli przesyłka pocztowa będąca w tranzycie nie jest przekazywana wyznaczonemu operatorowi w państwie tranzytu, tylko jest przewożona przez to państwo przez operatora prywatnego, zastosowanie będą miały standardowe procedury celne.

---

6 W dniu 24 marca 2021 r.

7 „Wyznaczony operator pocztowy" oznacza operatora mającego siedzibę w państwie członkowskim i upoważnionego przez to państwo do świadczenia międzynarodowych usług regulowanych aktualnie obowiązującą Konwencją Światowego Związku Pocztowego.

Do celów tranzytu pocztowego obszar celny Unii uważa się za stanowiący jedno terytorium. Wyznaczony operator pocztowy z jednego państwa członkowskiego może zatem korzystać z procedury tranzytu pocztowego w celu przewozu towarów przez cały obszar celny Unii.

Oznacza to, że operator ten może przekazać przesyłkę wyznaczonemu operatorowi pocztowemu tranzytowego państwa członkowskiego, ale nie jest do tego zobligowany.

Wyznaczony operator pocztowy może zorganizować środki transportu do przewozu towarów przez granice wewnętrzne w UE.

Podwykonawcy powinni mieć możliwość świadczenia usług transportowych na rzecz wyznaczonego operatora pocztowego pod warunkiem prawidłowej identyfikacji operatora – na przykład w dokumencie przewozowym.

I.4.2.6.2. Opis procedury

Art. 288–290 RW

Przepisy dotyczące procedury tranzytu dla towarów przewożonych w ramach systemu pocztowego są określone w art. 288–290 RW.

Jeżeli towary nieunijne są przewożone pocztą (w tym paczkami pocztowymi) z jednego miejsca na obszarze celnym Unii do innego w ramach procedury tranzytu zewnętrznego, paczka i każdy dokument towarzyszący muszą posiadać żółtą etykietę (załącznik 72-01 do RW).

Jeżeli paczka, torba pocztowa lub kontener zawiera wiele pozycji towarowych, potrzebna jest tylko jedna żółta etykieta umieszczana na opakowaniu zewnętrznym.

W przypadku braku żółtej etykiety lub innego dowodu potwierdzającego nieunijny status towarów będą one traktowane jako towary unijne.

Jeżeli przesyłka pocztowa zawiera zarówno towary unijne, jak i nieunijne, wówczas dokument potwierdzający unijny status celny towarów (T2L) (lub numer MRN takiego dokumentu potwierdzającego) należy wysłać oddzielnie do operatora pocztowego miejsca przeznaczenia (lub można go dołączyć do przesyłki).

Jeżeli **dokument potwierdzający został przesłany oddzielnie**

operatorowi pocztowemu miejsca przeznaczenia, operator ten musi przedstawić ten dokument urzędowi celnemu przeznaczenia wraz z przesyłką.

Jeżeli **dokument ten lub jego numer MRN są dołączone do przesyłki**, należy to wyraźnie zaznaczyć na opakowaniu przesyłki. Dokument T2L może być wystawiony z mocą wsteczną.

Żółte etykiety należy umieszczać na zewnątrz opakowania oraz na liście przewozowym. Ponadto w przypadku przesyłek pocztowych CN22/CN23 etykietę należy umieścić również na zgłoszeniu celnym.

Jeżeli towary unijne są przemieszczane do specjalnych obszarów podatkowych, z tych obszarów lub między nimi w ramach procedury tranzytu wewnętrznego, przesyłka pocztowa i wszelkie dokumenty towarzyszące muszą być opatrzone etykietą zgodną ze wzorem przedstawionym w załączniku 72-02 do RW.

Jeżeli towary unijne są przemieszczane w ramach procedury tranzytu wewnętrznego z obszaru celnego Unii do państwa wspólnego tranzytu w celu dalszego transportu na obszar celny Unii, musi im towarzyszyć dowód ich unijnego statusu celnego za pomocą jednego ze środków wymienionych w art. 199 RW.

Dowód ten należy przedstawić urzędowi celnemu w chwili ponownego wprowadzenia towarów na obszar celny Unii.

Alternatywnie, aby uniknąć opóźnień przy przekraczaniu granic, zdecydowanie zaleca się stosowanie w odniesieniu to takich towarów unijnych procedury tranzytu unijnego. Do przesyłek pocztowych nie ma jednak zastosowania wspólna procedura tranzytowa (zob. art. 2 dodatku 1 do CTC). W związku z tym na czas przemieszczania przez państwa wspólnego tranzytu procedura tranzytu unijnego zostanie zawieszona.

I.5. Wyjątki (*pro memoria*)

I.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona)

I.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych

I.8. Załączniki

I.8.1. Przepisy i zasady dotyczące przyjmowania aktów prawnych dotyczących tranzytu unijnego

Najnowsza wersja regulaminu wewnętrznego Komitetu Kodeksu Celnego i grupy ekspertów znajduje się na stronie:

https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/home?do=groupDetail.groupDetailDoc&id=23818&no=1&lang=pl

REGULAMIN WEWNĘTRZNY GRUPY EKSPERTÓW DS. CELNYCH

GRUPA EKSPERTÓW DS. CELNYCH

uwzględniając unijny kodeks celny (UKC) i rozporządzenie wykonawcze do UKC (w szczególności art. 211 ust. 6 UKC i art. 259 rozporządzenia wykonawczego do UKC),

uwzględniając zakres zadań Grupy Ekspertów ds. Celnych,

uwzględniając wzór regulaminu wewnętrznego grup ekspertów,

PRZYJMUJE NASTĘPUJĄCY REGULAMIN WEWNĘTRZNY:

Artykuł 1

Reprezentacja

1. Każde państwo członkowskie jest uznawane za jednego członka Grupy Ekspertów ds. Celnych (zwanej dalej „Grupą"). Każdy członek Grupy decyduje o składzie swojej delegacji, biorąc pod uwagę wymaganą wiedzę ekspercką, i informuje o nim przewodniczącego.

2. W terminie podanym w zaproszeniu, a w każdym razie nie później niż 5 dni kalendarzowych przed datą posiedzenia Grupy organy państw członkowskich przekazują Komisji:

   a) skład każdej delegacji, chyba że przewodniczący już zna taki skład;

   b) fakt nieobecności delegacji na posiedzeniu.

3. Delegacja członka może reprezentować co najwyżej jednego innego członka. Członek, który jest reprezentowany, informuje o tym przewodniczącego na piśmie przed posiedzeniem, a w przypadku mandatu stałego przed pierwszym posiedzeniem, na które mandat jest ważny.

Mandat do reprezentowania innego członka może zawierać następującą treść:

a) członek może przyznać innemu członkowi mandat stały – aż do odwołania – do reprezentowania go w dyskusjach obejmujących wszystkie posiedzenia i dotyczących wszystkich punktów porządku obrad tych posiedzeń;

b) członek może przyznać innemu członkowi mandat jednorazowy do reprezentowania go na konkretnym posiedzeniu, dotyczący wszystkich punktów porządku obrad tego posiedzenia, lub

c) członek może przyznać innemu członkowi mandat jednorazowy dotyczący jednego konkretnego punktu porządku obrad danego posiedzenia.

Artykuł 2

Sekretariat

Komisja zapewnia obsługę sekretariatu Grupy oraz sekcji i podgrup powołanych zgodnie z art. 6.

Artykuł 3

Zwoływanie posiedzeń

1. Posiedzenia grupy zwołuje przewodniczący, z własnej inicjatywy albo na wniosek bezwzględnej większości członków, po uzyskaniu zgody przewodniczącego.

2. Można zwoływać wspólne posiedzenia sekcji Grupy lub posiedzenia Grupy z innymi grupami ekspertów w celu omówienia spraw wchodzących w zakres ich kompetencji.

Artykuł 4

Porządek obrad

1. Sekretariat pod nadzorem przewodniczącego ustala porządek obrad i wysyła go do członków Grupy.

2. Na początku posiedzenia Grupa przyjmuje porządek obrad.

3. W porządku obrad posiedzenia wprowadza się rozróżnienie między:

   a) projektami aktów delegowanych do konsultacji;

   b) badaniem warunków gospodarczych w związku z wnioskiem lub pozwoleniem na stosowanie procedury specjalnej na podstawie art. 211 ust. 6 UKC oraz zgodnie z art. 259 rozporządzenia wykonawczego do UKC;

   c) innymi zagadnieniami przedłożonymi do wiadomości Grupy lub w celu wymiany opinii, z inicjatywy przewodniczącego albo na pisemny wniosek członka Grupy.

Artykuł 5

Dokumentacja przedkładana członkom Grupy

1. Nie później niż 14 dni kalendarzowych przed datą posiedzenia sekretariat przedkłada członkom Grupy zaproszenie na posiedzenie, projekt porządku obrad oraz akt delegowany lub wniosek bądź pozwolenie na stosowanie procedury specjalnej, w sprawie których Grupa jest konsultowana.

2. Sekretariat przedkłada członkom Grupy, w miarę możliwości w tym samym terminie, inne dokumenty związane z posiedzeniem.

3. W pilnych lub wyjątkowych przypadkach terminy na wysłanie dokumentów wspomnianych w ust. 1 i 2 mogą zostać skrócone do pięciu dni kalendarzowych przed datą posiedzenia.

Artykuł 6

Sekcje i podgrupy

1. Grupa obejmuje następujące sekcje:

   - Ogólne przepisy celne
   - Integracja i harmonizacja danych – unijny model danych celnych
   - Upoważniony przedsiębiorca

- Kontrole celne i zarządzanie ryzykiem
- Nomenklatura taryfowa i statystyczna
- Środki taryfowe
- Zwolnienia celne
- Pochodzenie towarów
- Ustalanie wartości celnej
- Dług celny i zabezpieczenia
- Formalności przywozowe i wywozowe
- Status celny i tranzyt
- Konwencja TIR i inne konwencje celne EKG ONZ
- Procedury specjalne inne niż tranzyt
- Egzekwowanie praw własności intelektualnej
- Międzynarodowe sprawy celne

2. Zadaniem Sekcji ds. Ogólnych Przepisów Celnych jest zachowanie ogólnej struktury i spójności przepisów prawa celnego.

3. Konsultacje w sprawie, która wchodzi w zakres co najmniej dwóch sekcji, odbywają się w Sekcji ds. Ogólnych Przepisów Celnych, z uwzględnieniem wniosków wypracowanych przez odpowiednie sekcje.

4. W należycie uzasadnionych przypadkach i na wniosek przewodniczącego w przypadkach, o których mowa w ust. 3, Sekcja ds. Ogólnych Przepisów Celnych może podjąć decyzję, zgodnie z art. 7, o przeprowadzeniu konsultacji w sekcji innej niż Sekcja ds. Ogólnych Przepisów Celnych.

5. Oprócz sekcji przewodniczący może po konsultacji z Grupą tworzyć podgrupy *ad hoc* w celu badania konkretnych kwestii na podstawie szczegółowego zakresu zadań; takie podgrupy są rozwiązywane niezwłocznie po wypełnieniu swojego mandatu.

6. Do celów niniejszego regulaminu i o ile nie określono inaczej, odniesienia do „Grupy" oznaczają również odniesienia do wszelkich sekcji i podgrup, których to dotyczy.

Artykuł 7

Wnioski Grupy

1. W miarę możliwości Grupa wypracowuje wnioski w drodze konsensusu.

2. W przypadku braku konsensusu i jeżeli przewodniczący zwróci się do Grupy o głosowanie, wnioski Grupy przyjmuje się bezwzględną większością głosów członków. Członkowie mają prawo do załączenia do sprawozdania z posiedzenia dokumentu podsumowującego uzasadnienie ich stanowiska.

Artykuł 8

Doradztwo Grupy w sprawach spełniania warunków gospodarczych

Jeżeli zgodnie z art. 211 ust. 6 UKC i art. 259 rozporządzenia wykonawczego do UKC Grupa jest proszona o doradzenie Komisji, czy spełnione są warunki gospodarcze w związku z wnioskiem o pozwolenie lub pozwoleniem na stosowanie procedury specjalnej, zastosowanie mają następujące zasady szczegółowe:

a) Grupa zostanie poproszona o doradzenie Komisji dopiero po zweryfikowaniu, że wszystkie pozostałe istotne warunki (z wyłączeniem złożenia zabezpieczenia) niezbędne do udzielenia pozwolenia są spełnione oraz, w stosownych przypadkach, zarówno członkowie, jak i Komisja przeprowadzili wszelkie inne niezbędne konsultacje w sprawie wniosku, w szczególności te związane ze środkami antydumpingowymi lub wyrównawczymi;

b) przed głosowaniem Grupa wyraża swoje wstępne/orientacyjne stanowisko na temat wniosku lub pozwolenia. Jeżeli według tego stanowiska warunki gospodarcze nie są spełnione, dany członek powiadamia wnioskodawcę lub posiadacza pozwolenia o powodach, dla których Grupa przyjęła takie stanowisko;

c) jeżeli grupa nie osiągnie konsensusu, członkowie głosują nad wnioskiem lub pozwoleniem;

d) Grupa doradza, że warunki gospodarcze są spełnione, jeżeli jest więcej obecnych (lub reprezentowanych) członków głosujących za wnioskiem lub pozwoleniem niż obecnych (lub reprezentowanych) członków głosujących przeciw. We wszystkich innych przypadkach Grupa doradza, że warunki gospodarcze nie są spełnione lub przestały być spełniane. Głosów wstrzymujących się nie bierze się pod uwagę;

e) członkowie głosujący przeciw podają uzasadnienie swojego stanowiska;

f) jeżeli członek nie zakończył swojej wewnętrznej procedury konsultacji i w związku z tym nie może przedstawiać opinii na temat wniosku lub pozwolenia w trakcie posiedzenia, może – za zgodą przewodniczącego – przedstawić swoją opinię w formie pisemnej w ciągu 14 dni od daty posiedzenia. Jeżeli przewodniczący nie wyrazi zgody na przedstawienie opinii na piśmie, dany członek ma możliwość głosowania na posiedzeniu Grupy lub wstrzymania się od głosu.

Artykuł 9

Stosunki z Parlamentem Europejskim i Radą

1. Komisja dostarcza Parlamentowi i Radzie tę samą dokumentację dotyczącą przygotowania i wdrażania unijnego prawodawstwa celnego, którą przekazuje na posiedzenia swoim członkom. Obejmuje to prawo miękkie i akty delegowane. Eksperci z Parlamentu Europejskiego i Rady mają dostęp do posiedzeń Grupy.

2. Wymianę informacji poufnych i dostęp do nich reguluje załącznik II do Porozumienia ramowego w sprawie stosunków między Parlamentem Europejskim i Komisją Europejską.

3. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja zapewnia przesyłanie projektów aktów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w odpowiednim czasie i jednocześnie.

Artykuł 10

Państwa trzecie i eksperci

1. Przewodniczący zaprasza *ad hoc* w charakterze obserwatorów:

a) przedstawicieli Turcji do udziału w posiedzeniach Grupy w sprawach dotyczących decyzji nr 1/95 Rady Stowarzyszenia WE–Turcja z dnia 22 grudnia 1995 r. w sprawie wprowadzenia ostatniej fazy unii celnej;

b) przedstawicieli Andory do udziału w posiedzeniach Grupy w sprawach dotyczących decyzji nr 1/2003 Wspólnego Komitetu WE–Andora z dnia 3 września 2003 r. w sprawie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych dla prawidłowego funkcjonowania unii celnej;

c) przedstawicieli Szwajcarii do udziału w posiedzeniach Grupy w sprawach dotyczących Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie uproszczenia kontroli i formalności przy przewozie towarów oraz środków bezpieczeństwa stosowanych przez organy celne, podpisanej w Brukseli dnia 25 czerwca 2009 r.;

d) przedstawicieli Norwegii do udziału w posiedzeniach Grupy w sprawach dotyczących Porozumienia EOG w sprawie uproszczenia kontroli i formalności przy przewozie towarów, zmienionego decyzją 76/2009 Wspólnego Komitetu EOG;

e) przedstawicieli państw przystępujących do udziału w posiedzeniach Grupy od daty podpisania traktatu o przystąpieniu.

3. Przewodniczący może podjąć decyzję o zaproszeniu do udziału w pracach Grupy lub sekcji innych stron – mianowicie przedstawicieli innych osób trzecich lub ekspertów spoza Grupy posiadających szczególne kompetencje w dziedzinie będącej przedmiotem porządku obrad. Może to nastąpić z inicjatywy własnej przewodniczącego lub na wniosek członka Grupy.

   Przewodniczący informuje członków Grupy w zaproszeniu na posiedzenie o takich zaproszonych stronach. Udział tych stron może zostać uniemożliwiony, jeżeli sprzeciwi się temu bezwzględna większość członków Grupy, najpóźniej do dnia podanego w zaproszeniu.

Artykuł 11

Procedura pisemna

1. W razie potrzeby konsultacje z Grupą mogą odbywać się w drodze procedury pisemnej. W tym celu sekretariat wysyła członkom Grupy dokument lub dokumenty, w sprawie których Grupa jest konsultowana, w terminach, o których mowa w art. 5.

2. Jeżeli jednak absolutna większość członków Grupy zgłosi daną sprawę do rozpatrzenia na posiedzeniu Grupy, procedura pisemna kończy się bez podjęcia decyzji, a przewodniczący zwołuje posiedzenie Grupy w najbliższym możliwym terminie.

3. Przewodniczący informuje członków Grupy o wyniku procedury pisemnej nie później niż 14 dni kalendarzowych po upływie terminu na oddanie głosu.

Artykuł 12

Protokoły z posiedzeń

1. Protokół z dyskusji nad każdym punktem porządku obrad oraz wnioski wypracowane przez Grupę, zgodnie z art. 8, muszą być zrozumiałe i kompletne. Protokół jest sporządzany przez sekretariat pod nadzorem przewodniczącego.

2. Protokół jest przekazywany członkom jak najszybciej, nie później niż pięć dni kalendarzowych przed kolejnym posiedzeniem tej samej sekcji.

3. Członkowie Grupy mogą zwrócić się o wprowadzenie poprawek do protokołu.

Artykuł 13

Lista obecności

Na każdym posiedzeniu sekretariat pod nadzorem przewodniczącego sporządza listę obecności obejmującą w razie potrzeby władze, organizacje i organy reprezentowane przez uczestników.

Artykuł 14

Konflikty interesów

W przypadku wystąpienia konfliktu interesów zgodnie z art. 9 ust. 3 w odniesieniu do eksperta zewnętrznego zaproszonego jako niezależny ekspert na posiedzenie przewodniczący wprowadza wszelkie odpowiednie środki zgodnie z ogólnymi zasadami Komisji dotyczącymi grup ekspertów.

Artykuł 15

Korespondencja

1. Korespondencję dotyczącą Grupy przesyła się przewodniczącemu na adres Komisji.

2. Korespondencję adresowaną do członków Grupy przesyła się na adres(-y) e-mail, które zapewniają oni w tym celu i które mogą obejmować stałe przedstawicielstwa państw członkowskich.

Artykuł 16

Dostęp do dokumentów

Wnioski o dostęp do dokumentów Grupy Ekspertów będą rozpatrywane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1049/2001 i szczegółowymi przepisami dotyczącymi jego stosowania.

Artykuł 17

Obrady

W porozumieniu z przewodniczącym Grupa może – po uzyskaniu zgody bezwzględnej większości członków – podjąć decyzję o otwarciu obrad dla publiczności.

Artykuł 18

Ochrona danych osobowych

Przetwarzanie wszelkich danych osobowych do celów niniejszego regulaminu odbywa się zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001.

Artykuł 19

Stosowanie

Niniejszy regulamin wewnętrzny stosuje się od dnia jego przyjęcia przez Grupę.

I.8.2. Przepisy i zasady dotyczące przyjmowania aktów prawnych dotyczących tranzytu wspólnego

Komisje Mieszane i grupy robocze UE i krajów wspólnego tranzytu i grup roboczych ds. tranzytu wspólnego oraz ds. uproszczenia formalności w wymianie towarowej

Postanowienia Komisji Mieszanych UE i krajów wspólnego tranzytu ds. tranzytu wspólnego oraz ds. uproszczenia formalności w wymianie towarowej, dotyczące ustanowienia ich regulaminów wewnętrznych i utworzenia grupy roboczej

KOMISJA MIESZANA UE I KRAJÓW WSPÓLNEGO TRANZYTU ds. tranzytu wspólnego („KOMISJA MIESZANA ds. tranzytu wspólnego”),

uwzględniając Konwencję o wspólnej procedurze tranzytowej z dnia 20 maja 1987 r., w szczególności jej art. 14 ust. 4 i ust. 5,

oraz

KOMISJA MIESZANA UE I KRAJÓW WSPÓLNEGO TRANZYTU ds. uproszczenia formalności w obrocie towarowym („KOMISJA MIESZANA ds. uproszczenia formalności w obrocie towarowym”),

uwzględniając Konwencję z dnia 20 maja 1987 r. o uproszczeniu formalności w obrocie towarowym, w szczególności jej art. 10 ust. 4 i ust. 5,

PRZYJMUJĄ NASTĘPUJĄCE POSTANOWIENIA:

Rozdział I

Komisja Mieszana

Artykuł 1

Komisji Mieszanej przewodniczą na zmianę przez okres jednego roku kalendarzowego przedstawiciel Komisji Europejskiej i przedstawiciel jednego z państw EFTA.

Artykuł 2

Zadania sekretariatu Komisji Mieszanej są wykonywane na zmianę przez przedstawiciela Komisji Europejskiej i przedstawiciela państwa EFTA, który aktualnie przewodniczy Komisji Mieszanej.

Artykuł 3

Przewodniczący Komisji Mieszanej ustala w porozumieniu ze stronami czas i miejsce posiedzeń.

Artykuł 4

Przed każdym posiedzeniem przewodniczący jest informowany o składzie każdej delegacji.

Artykuł 5

O ile nie zostanie postanowione inaczej, posiedzenia Komisji Mieszanej nie mają charakteru publicznego. W zależności od omawianej tematyki Komisja Mieszana może zapraszać do uczestnictwa w obradach osoby lub organizacje, których dotyczy omawiana tematyka.

Artykuł 5a

1. Kiedy Komisja Mieszana zdecyduje, że dane państwo trzecie zostanie zaproszone do przystąpienia do obu konwencji, odnośne państwo trzecie może być reprezentowane odpowiednio w Komisji Mieszanej, podkomisjach i grupach roboczych przez obserwatorów zgodnie z art. 15 ust. 6 Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej oraz zgodnie z art. 10 ust. 6 Konwencji o uproszczeniu formalności w obrocie towarowym.

2. Przed datą, o której mowa w art. 15 ust. 6 Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej oraz w art. 10 ust. 6 Konwencji o uproszczeniu formalności w obrocie towarowym, Komisja Mieszana może zapraszać inne państwa trzecie do bycia reprezentowanymi w Komisji Mieszanej, podkomitetach lub grupach roboczych przez nieformalnych obserwatorów.

   Zaproszenie takie jest sporządzane na piśmie przez przewodniczącego i może być ograniczone w czasie lub ograniczone do określonych grup lub punktów programu. Może ono zostać wycofane w każdej chwili.

Artykuł 6

Decyzje i zalecenia Komisji Mieszanej dotyczące spraw pilnych można przyjmować w drodze procedury pisemnej.

Artykuł 7

Wszystkie komunikaty przewodniczącego lub umawiających się stron wydane zgodnie z niniejszym regulaminem są skierowane do stron oraz do sekretariatu Komisji Mieszanej.

Artykuł 8

1. Przewodniczący przedstawia proponowany porządek obrad każdego posiedzenia. Porządek obrad jest przekazywany umawiającym się stronom nie później niż piętnaście dni przed rozpoczęciem posiedzenia.

2. Propozycja porządku obrad zawiera punkty, co do których przewodniczący otrzymał wniosek o włączenie ich do porządku obrad, pod warunkiem że wniosek taki wpłynął nie później niż 21 dni przed rozpoczęciem posiedzenia, a powiązane dokumenty zostaną przekazane najpóźniej w dniu wysyłania propozycji porządku obrad.

3. Komisja Mieszana przyjmuje porządek obrad na początku każdego posiedzenia. Do porządku obrad mogą zostać włączone punkty nieuwzględnione w projekcie.

4. W celu uwzględnienia wymagań przewodniczący może w porozumieniu z umawiającymi się stronami skrócić okresy wymienione w ust. 1 i 2.

Artykuł 9

Komisja Mieszana utworzona na mocy Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej i Komisja Mieszana utworzona na mocy Konwencji o uproszczeniu formalności w obrocie towarowym mogą odbywać wspólne posiedzenia.

Artykuł 10

1. Sekretariat Komisji Mieszanej opracowuje skrócone sprawozdanie z każdego posiedzenia. Zawiera ono w szczególności wnioski sformułowane przez Komisję Mieszaną.

2. Po zatwierdzeniu przez Komisję Mieszaną sprawozdanie jest podpisywane przez przewodniczącego i sekretariat Komisji Mieszanej i składane w archiwum Komisji Europejskiej.

3. Kopię sprawozdania przekazuje się umawiającym się stronom.

Artykuł 11

Akty uchwalane przez Komisję Mieszaną podpisuje przewodniczący.

Artykuł 12

Zalecenia i decyzje Komisji Mieszanej w rozumieniu odpowiednio art. 15 Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej i art. 11 Konwencji o uproszczeniu formalności w obrocie towarowym noszą tytuł „Zalecenie" lub „Decyzja", po którym następuje numer seryjny i odniesienie do tematu, którego dokumenty te dotyczą.

Artykuł 13

1. Zalecenia i decyzje Komisji Mieszanej w rozumieniu odpowiednio art. 15 Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej i art. 11 Konwencji o uproszczeniu formalności w obrocie towarowym są podzielone na artykuły. Decyzje zawierają co do zasady datę ich wejścia w życie.

2. Zalecenia i decyzje, o których mowa w ust. 1, kończy formuła „Sporządzono w ..... (dnia)", gdzie data jest dniem, w którym zostały one przyjęte przez Komisję Mieszaną.

3. Zalecenia i decyzje, o których mowa w ust. 1, przekazywane są adresatom wymienionym w art. 7 powyżej.

Artykuł 14

Każda ze stron pokrywa koszty wydatków wynikających z jej uczestnictwa w posiedzeniach Komisji Mieszanej, obejmujące zarówno koszty osobowe, koszty podróży i pobytu, jak i koszty opłat pocztowych i telekomunikacyjnych.

Artykuł 15

1. Wydatki związane z tłumaczeniem ustnym na posiedzeniach i tłumaczeniem dokumentów na języki urzędowe Unii Europejskiej i z tych języków ponosi Unia Europejska.

2. Jeśli państwo wspólnego tranzytu posługuje się językiem, który nie jest językiem urzędowym Unii Europejskiej, takie państwo ponosi wydatki tłumaczenia obrad i dokumentów na język urzędowy Unii Europejskiej.

3. Wydatki praktyczne związane z organizacją posiedzeń ponosi umawiająca się strona, która przewodniczy komisji zgodnie z art. 1.

Artykuł 16

Nie naruszając innych odnośnych postanowień, działalność Komisji Mieszanej ma charakter poufny.

ROZDZIAŁ II

Grupa robocza

Artykuł 17

Powołuje się Grupę Roboczą, której zadaniem jest wspieranie Komisji Mieszanej w wykonywaniu jej zadań i w której są reprezentowane wszystkie umawiające się strony odnośnej Konwencji.

Artykuł 18

Komisja Europejska przewodniczy Grupie Roboczej i prowadzi jej sekretariat.

Artykuł 19

Do Grupy Roboczej stosuje się odpowiednio art. 3–5, 7–10 i 14–16.

Przyjęte w dniu 5 grudnia 2017 r. w Oslo przez Komisje Mieszane UE i krajów wspólnego tranzytu ds. tranzytu wspólnego oraz ds. uproszczenia formalności w obrocie towarowym.

CZĘŚĆ II – STATUS TOWARÓW

II.1. Wprowadzenie

Część II poświęcona jest pojęciu statusu towarów oraz temu, jak i kiedy należy potwierdzać unijny status celny towarów oraz jakie jest znaczenie statusu towarów dla systemów tranzytowych.

W pkt II.2 omówiono zasady ogólne i przepisy prawne dotyczące statusu towarów.

W pkt II.3 opisano ogólne środki stosowane na potrzeby potwierdzania unijnego statusu celnego towarów.

Pkt II.4 dotyczy przemieszczania towarów unijnych bez wymogu potwierdzania unijnego statusu towarów.

W pkt II.5 przedstawiono szczegółowe informacje na temat sposobu potwierdzania unijnego statusu celnego produktów rybołówstwa morskiego.

Pkt II.6 został zastrzeżony dla szczególnych instrukcji krajowych.

Pkt II.7 został zastrzeżony do użytku administracji celnych.

Pkt II.8 zawiera załączniki do części II.

II.2. Zasady ogólne i przepisy prawne

II.2.1. Status celny towarów

II.2.1.1. Towary unijne

Art. 5 pkt 23 UKC
Art. 2 Konwencji

Towary unijne to towary, które:

1. **zostały całkowicie uzyskane na obszarze celnym Unii** lub
2. zostały wprowadzone na obszar celny Unii z państw lub terytoriów znajdujących się poza tym obszarem i zostały **dopuszczone do obrotu** lub
3. **zostały uzyskane lub wytworzone na obszarze celnym Unii** albo wyłącznie z towarów przywiezionych na obszar celny Unii z państw lub terytoriów niebędących częścią tego obszaru i zostały dopuszczone do obrotu, albo z połączenia takich towarów i towarów całkowicie uzyskanych na obszarze celnym Unii.

Art. 153 ust. 3 UKC

Jeżeli towary zostały całkowicie uzyskane z towarów objętych procedurą tranzytu zewnętrznego, nie mają one statusu unijnego. Dotyczy to na przykład zwierząt. Nowo narodzone uznaje się za towary nieunijne.

II.2.1.2. Towary nieunijne

Art. 5 pkt 24 UKC

Towary nieunijne oznaczają towary inne niż te, o których mowa powyżej, lub takie, które utraciły unijny status celny.

Art. 154 UKC
Art. 2 ust. 3 lit. a) Konwencji

Towary unijne tracą swój status, gdy:

- są wyprowadzane poza obszar celny Unii, z wyjątkiem przypadków określonych w pkt II.2.2;
- zostają objęte procedurą tranzytu zewnętrznego, procedurą wolnego obszaru celnego, procedurą składowania celnego lub procedurą uszlachetniania czynnego lub
- zostają objęte procedurą końcowego przeznaczenia i pozostawia się je państwu lub niszczy, a odpady pozostają.

II.2.1.3. Którą procedurę tranzytu stosować?

Jeżeli towary są zgłaszane do tranzytu, powyższe rozróżnienie w statusie celnym towarów decyduje o tym, czy zostaną one objęte procedurą T1 czy T2/T2F.

Dalsze wyjaśnienia dotyczące stosowania tych kodów znajdują się

również w pkt I.4.1.2.1 i I.4.1.2.2.

Art. 227 ust. 1 UKC

Procedury tranzytu T2 mogą mieć miejsce tylko wówczas, gdy w danej operacji uczestniczy państwo trzecie. Jeżeli towary unijne czasowo opuszczają obszar celny Unii i żadne państwo trzecie nie bierze udziału w takim przemieszczaniu, towary te mogą być alternatywnie przemieszczane na podstawie przepisów regulujących status towarów unijnych, jak opisano bardziej szczegółowo w pkt II.2.2 poniżej.

II.2.2. Przemieszczanie towarów unijnych

Art. 154 lit. a) UKC i art. 119 ust. 2 i 3 RD

Przy przemieszczaniu towarów unijnych z jednego miejsca do innego na obszarze celnym Unii, podczas którego może wystąpić czasowe przemieszczanie tych towarów poza tym obszarem, towary tracą swój unijny status z chwilą opuszczenia obszaru celnego Unii. W szczególnych przypadkach te towary unijne mogą jednak być czasowo przemieszczane poza obszarem celnym Unii bez zmiany ich statusu jako towarów unijnych. Rozróżnia się tu trzy możliwe scenariusze:

1. w ramach procedury celnej;
2. bez zastosowania procedury celnej, ale z potwierdzeniem unijnego statusu;
3. bez zastosowania procedury celnej i bez przedstawienia potwierdzenia unijnego statusu.

Te trzy możliwości omówiono poniżej.

II.2.2.1. W ramach procedury celnej

Towary unijne mogą być **przemieszczane** z jednego miejsca do innego na obszarze celnym Unii i **czasowo poza** ten obszar, jeżeli są **objęte procedurą tranzytu wewnętrznego**.

Art. 155 ust. 1 UKC

W przypadku gdy procedura tranzytu wewnętrznego odbywa się w jednej z następujących sytuacji, towary zachowują swój status jako towary unijne tylko wówczas, gdy status ten został ustalony pod pewnymi warunkami i w sposób określony w przepisach prawa celnego:

- zgodnie z konwencją TIR;
- zgodnie z konwencją ATA/konwencją stambulską;
- na podstawie manifestu reńskiego;
- na podstawie formularza 302;

- w ramach systemu pocztowego zgodnie z aktami UPU.

Zobacz również: pkt II.2.3.4.2 i II.3.2.5.

Art. 154 lit. b) UKC

Należy zauważyć, że w przypadku gdy towary unijne są objęte procedurą tranzytu zewnętrznego (T1), a nie procedurą tranzytu wewnętrznego (T2), tracą one swój status unijny i będą traktowane jako towary nieunijne.

Szczegóły dotyczące stosowania procedur tranzytu opisano we wszystkich pozostałych częściach niniejszego podręcznika.

II.2.2.2. Bez zastosowania procedury celnej, ale z potwierdzeniem unijnego statusu

Art. 119 ust. 3 RD

Towary unijne mogą być **przemieszczane** z jednego miejsca do innego na obszarze celnym Unii i **czasowo poza** ten obszar **bez** objęcia **procedurą celną** i bez zmiany ich statusu, **jeżeli** ich **status** jako towarów unijnych **jest potwierdzony** w następujących szczególnych przypadkach:

- opuściły one czasowo ten obszar drogą powietrzną lub morską;
- są one przewożone na podstawie jednolitego dokumentu przewozowego wystawionego w państwie członkowskim i nie są przeładowywane poza terytorium Unii;
- są one przeładowywane poza terytorium Unii na inny środek transportu niż ten, na który zostały pierwotnie załadowane, z nowo wystawionym dokumentem przewozowym obejmującym przewóz spoza Unii, pod warunkiem że nowemu dokumentowi towarzyszy kopia oryginalnego jednolitego dokumentu przewozowego;
- są to silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane w państwie członkowskim;
- jeżeli opakowania, palety i inne podobne urządzenia, z wyjątkiem kontenerów, należące do osoby mającej siedzibę lub miejsce pobytu w Unii, są używane do transportu towarów, które czasowo opuściły ten obszar lub
- są to towary znajdujące się w bagażu przewożonym przez pasażerów, które nie są przeznaczone do użytku komercyjnego.

II.2.2.3. Bez zastosowania procedury celnej i bez przedstawienia potwierdzenia unijnego statusu

Art. 119 ust. 2 RD

Towary unijne mogą być **przemieszczane** z jednego miejsca do innego na obszarze celnym Unii i **czasowo poza** ten obszar **bez** objęcia **procedurą celną** i **bez zmiany** ich **statusu** w następujących

szczególnych przypadkach:

- są one przewożone drogą powietrzną oraz załadowywane lub przeładowywane w porcie lotniczym UE w celu ich wysyłki do innego portu lotniczego UE na podstawie jednolitego dokumentu przewozowego wystawionego w państwie członkowskim (zob. pkt II.4.1.);
- są one przewożone drogą morską statkiem obsługującym regularną linię żeglugową (RSS) między dwoma portami UE (zob. pkt II.4.2.) lub
- są one przewożone koleją i przewożone przez umawiającą się stronę Konwencji na podstawie jednolitego dokumentu przewozowego wystawionego w państwie członkowskim i przewidzianego w umowie międzynarodowej (zob. pkt VI.3.5).

II.2.3. Potwierdzanie unijnego statusu celnego towarów

II.2.3.1. Domniemanie unijnego statusu celnego towarów

Art. 153 pkt 1 UKC

Co do zasady domniemywa się, że wszystkie towary znajdujące się na obszarze celnym Unii posiadają unijny status celny, chyba że zostanie ustalone, że nie są towarami unijnymi.

Istnieją jednak okoliczności, opisane w następnym punkcie, w których pomimo obowiązywania tej ogólnej zasady domniemanie posiadania unijnego statusu celnego towarów nie ma zastosowania i konieczne jest potwierdzenie statusu towarów.

II.2.3.2. Wymóg potwierdzenia unijnego statusu celnego towarów

Art. 119 ust. 1 UKC

Ogólne domniemanie unijnego statusu celnego towarów nie ma zastosowania:

- w przypadku gdy towary są wprowadzane na obszar celny Unii i znajdują się nadal pod dozorem celnym, a organy nadal ustalają ich status celny;
- w przypadku gdy towary są czasowo składowane;
- w przypadku gdy towary są objęte dowolną procedurą specjalną z wyjątkiem tranzytu wewnętrznego, procedury uszlachetniania biernego i procedury końcowego przeznaczenia;
- w przypadku gdy produkty rybołówstwa morskiego złowione przez unijny statek rybacki poza obszarem celnym Unii, na wodach innych niż wody terytorialne państwa trzeciego, tj. na wodach międzynarodowych, są wprowadzane na obszar celny Unii;

- w przypadku gdy towary uzyskane z wyżej wymienionych produktów rybołówstwa morskiego na pokładzie takiego statku lub unijnego statku przetwórni, przy których wytworzeniu zostały użyte inne produkty o unijnym statusie celnym, są wprowadzane na obszar celny Unii; lub
- w przypadku gdy produkty rybołówstwa morskiego i inne produkty zostały wydobyte lub złowione przez statki pływające pod banderą państwa trzeciego w obrębie obszaru celnego Unii.

Art. 2 ust. 2 dodatku II do Konwencji

Towary, w odniesieniu do których nie można potwierdzić ich unijnego statusu celnego, tak jak jest to wymagane powyżej, będą traktowane jako towary nieunijne.

II.2.3.3. Zwolnienie z wymogu potwierdzenia unijnego statusu celnego towarów

Potwierdzenie unijnego statusu towarów nie jest jednak wymagane, jeżeli towary te są przemieszczane, jak opisano w pkt II.2.2.3.

II.2.3.4. Środki służące do potwierdzania unijnego statusu towarów

II.2.3.4.1. Środki ogólne

Art. 199 RW
Art. 4 dodatku II do Konwencji

Jeżeli konieczne jest potwierdzenie unijnego statusu celnego towarów, jak wskazano w pkt II.2.3.2, a towary unijne zostały przemieszczone zgodnie z przemieszczaniem opisanym w pkt II.2.2.2, w celu potwierdzenia ich unijnego statusu można zastosować jeden z następujących środków:

- dokument **T2L lub T2LF** (szczegółowe informacje znajdują się w pkt II.3.2.1. i II.3.3.2.);
- **manifest celny towarów** (szczegółowe informacje znajdują się w sekcjach II.3.2.2. i II.3.3.3);
- **manifest przedsiębiorstwa żeglugowego** z podaniem symboli towarów (przepis przejściowy, szczegółowe informacje – zob. pkt II.3.2.2 i II.3.3.4);
- prawidłowo wypełniona **faktura lub dokument przewozowy**, które mogą zawierać wyłącznie towary unijne, z podaniem kodu „T2L” albo „T2LF” (szczegółowe informacje znajdują się w sekcjach II.3.2.4 i II.3.3.2.).

Więcej informacji na temat stosowania tych wspólnych środków potwierdzających znajduje się w pkt II.3.2.

II.2.3.4.2. Sytuacje szczególne

W przypadkach wymienionych poniżej jako potwierdzenie unijnego statusu mogą być wykorzystywane środki szczególne dostosowane do niektórych operacji. Możliwość skorzystania z tych środków szczególnych nie wyklucza jednak stosowania wspomnianych wyżej środków ogólnych, gdy statusu nie można uznać za potwierdzony zgodnie ze środkami szczególnymi.

- **Dane zgłoszenia do tranzytu wewnętrznego jako potwierdzenie unijnego statusu**

Art. 199 ust. 1 lit. a) UKC

Dane zawarte w zgłoszeniu do tranzytu wewnętrznego są potwierdzeniem unijnego statusu w tym sensie, że tylko towary unijne mogą być objęte procedurą tranzytu wewnętrznego. W związku z tym przy przedstawianiu zgłoszenia T2 organy celne mogą założyć, że towary te mają status unijny.

Takiego potwierdzenia nie można jednak zastosować w odniesieniu do przemieszczania towarów, jak opisano w sekcji II.2.2.2.

- **Przemieszczanie towarów w trybie TIR lub ATA:**

Art. 207 RW
Art. 12 dodatku II do Konwencji

Jeżeli towary unijne są przemieszczane na podstawie konwencji TIR lub ATA, potwierdzeniem unijnego statusu będzie karnet TIR lub karnet ATA opatrzony kodem „T2L" lub „T2LF" i poświadczony przez urząd wyjścia. Dalsze szczegółowe informacje znajdują się w pkt II.3.2.5.

- **Mobilność wojskowa:**

Art. 207 RW

Jeżeli towary unijne są przemieszczane na podstawie formularza 302, potwierdzeniem unijnego statusu będzie ten formularz opatrzony kodem „T2L" lub „T2LF" i poświadczony przez urząd wyjścia. Dalsze szczegóły dotyczące stosowania formularza 302 znajdują się w „Wytycznych dotyczących mobilności wojskowej państw członkowskich i ich sił wojskowych".

- **Przesyłki pocztowe:**

Art. 199 ust. 1 lit. h) i art. 290 RW
Załącznik 72-02 do RW

Jeżeli przesyłki w systemie pocztowym są przewożone do obszarów nieobjętych systemem fiskalnym Unii, z tych obszarów lub między nimi, na opakowaniach i dokumentach towarzyszących należy umieścić specjalną etykietę określoną w załączniku 72-02 do RW.

Art. 2 ust. 3 dodatku II do Konwencji

Uwaga: W odniesieniu do innych okoliczności w systemie pocztowym nie określono żadnych specjalnych etykiet dla towarów unijnych. W związku z tym jeżeli towary unijne są przemieszczane:

1) bezpośrednio z jednego miejsca do innego na obszarze celnym Unii i czasowo opuszczają ten obszar drogą

powietrzną, będą korzystały z domniemania unijnego statusu celnego towarów po ich ponownym wprowadzeniu;

2) z jednego miejsca do innego na obszarze celnym Unii, a poza tym podlegają redystrybucji w celu ich dalszej wysyłki powrotnej do UE, ich status unijny musi zostać potwierdzony przy użyciu jednego z „ogólnych" środków określonych powyżej w pkt II.2.3.4.1 w momencie ich ponownego wprowadzenia.

Art. 208 RW

- **Pojazdy jako środki transportu:**
  Gdy silnikowe pojazdy drogowe czasowo opuszczają obszar celny Unii i ponownie do niego wjeżdżają, za potwierdzenie unijnego statusu posłużą tablice rejestracyjne i dokumenty rejestracyjne pojazdów silnikowych zarejestrowanych w państwie członkowskim. Bardziej szczegółowe informacje – zob. załącznik II.8.3.

Art. 119 ust. 3 lit. e) RD i art. 209 RW

- **Opakowania stosowane do transportu towarów:**
  Jeżeli do czasowego transportu towarów opuszczających czasowo obszar celny Unii używane są pojemniki, opakowania, palety i inny podobny sprzęt, z wyjątkiem kontenerów, muszą one zostać zidentyfikowane w zgłoszeniu jako należące do osoby mającej siedzibę w UE, co posłuży jako dowód ich statusu unijnego, chyba że istnieją wątpliwości co do wiarygodności zgłoszenia.

  Uwaga:
  Powyższy akapit ma zastosowanie wyłącznie do opakowań wykorzystywanych do transportu towarów zgodnie z art. 119 ust. 3 lit. e) RD.

  Jeżeli puste opakowania są zwracane bez ich ponownego użycia do transportu towarów, należy zastosować jeden z pozostałych środków wymienionych w art. 199 RW.

  W przypadku gdy opakowania są wykorzystywane w transporcie towarów do państwa trzeciego, tracą one swój status towarów unijnych. W takim przypadku zastosowanie mają przepisy dotyczące towarów powracających (art. 203 UKC). Przykładowa sytuacja: towary są wywożone do Szwajcarii, a opakowania wracają do UE puste.

Art. 199 ust. 4 RW

Uwaga: Opakowania nieposiadające unijnego statusu celnego towarów
W przypadku towarów posiadających unijny status celny przewożonych w opakowaniach, które nie mają unijnego statusu celnego, dokument poświadczający unijny status celny towarów musi zawierać jedną z następujących adnotacji:

BG	опаковка N
CS	obal N

DA	N-emballager
DE	N-Umschließungen
EE	N-pakendamine
EL	Συσκευασία N
EN	N packaging
ES	envases N
FI	N-pakkaus
FR	emballages N
HR	N pakiranje
HU	N csomagolás
IT	imballaggi N
LT	N pakuoté
LV	N iepakojums
MT	ippakkjar N
NL	N-verpakkingen
PL	opakowania N
PT	embalagens N
RO	ambalaj N
SI	N embalaža
SK	N - obal
SV	N förpackning

- **Towary nieprzeznaczone do celów handlowych w bagażu**

Art. 119 ust. 3 lit. f) RD i art. 210 RW
Art. 13 dodatku II do Konwencji

W przypadku gdy pasażerowie przewożą w swoim bagażu towary nieprzeznaczone do celów handlowych i czasowo opuszczają obszar celny Unii, a następnie do niego powracają, wystarczające jest zgłoszenie unijnego statusu celnego towarów przez pasażerów, chyba że istnieją wątpliwości co do prawdziwości ich zgłoszenia.

Art. 205 ust. 2 RW

W przypadku gdy podróżny jest zobowiązany do złożenia wniosku o poświadczenie dokumentu T2L/T2LF, powinien skorzystać z formularza zamieszczonego w załączniku 51-01 do RW.

- **Towary objęte podatkiem akcyzowym**

Art. 199 ust. 1 lit. g) RW

W przypadku towarów akcyzowych jako potwierdzenie unijnego statusu można wykorzystać elektroniczny dokument administracyjny (e-AD) określony w dyrektywie Rady 2008/118/WE i rozporządzeniu nr 684/2009, stosowany jako dokument towarzyszący przemieszczaniu między dwoma miejscami w Unii towarów podlegających podatkowi akcyzowemu dopuszczonych do obrotu, w stosunku do których zawieszony jest podatek akcyzowy.

- **Produkty uzyskane z rybołówstwa**

Art. 199 ust. 1 lit. e) RW

W razie potrzeby jako potwierdzenie unijnego statusu unijnego można wykorzystać dziennik połowowy, deklarację wyładunkową, deklarację przeładunkową i dane z monitorowania statków, w odniesieniu do produktów

rybołówstwa morskiego oraz towarów uzyskanych z takich produktów złowionych przez unijne statki rybackie poza obszarem celnym Unii na wodach innych niż wody terytorialne państwa trzeciego. (Zob. również pkt II.5).

Art. 199 ust. 6 RW
Art. 2 ust. 2 lit. a) dodatku II do Konwencji

- **Towary przeznaczone na wywóz**

Dokumentów i zasad dotyczących potwierdzania statusu towarów nie można stosować w odniesieniu do towarów, w stosunku do których dopełniono formalności wywozowych lub które zostały objęte procedurą uszlachetniania biernego.

Art. 199 ust. 5 RW
Art. 4 ust. 2 dodatku II do Konwencji

- **Wystawianie potwierdzenia z mocą wsteczną**

Jeżeli spełnione są warunki konieczne dla potwierdzenia unijnego statusu celnego towarów, dokumenty te mogą być wystawiane z mocą wsteczną. W takim przypadku należy umieścić na nich jedną z poniższych adnotacji w kolorze czerwonym:

BG	Издаден впоследствие
CS	Vystaveno dodatečně
DA	Udstedt efterfølgende
DE	Nachträglich ausgestellt
EE	Välja antud tagasiulatuvalt
EL	Εκδοθέν εκ των υστέρων
EN	Issued retrospectively – [code 98201] 99210
ES	Expedido *a posteriori*
FI	Annettu jälkikäteen
FR	Délivré *a posteriori*
HR	Izdano naknadno
HU	Kiadva visszamenőleges hatállyal
IS	Útgefið eftir á
IT	Rilasciato *a posteriori*
LT	Retrospektyvusis išdavimas
LV	Izsniegts retrospektīvi
MT	Maħruġ b'mod retrospettiv
NL	Achteraf afgegeven
NO	Utstedt i etterhånd
PL	Wystawione retrospektywnie
PT	Emitido *a posteriori*
RO	Eliberat ulterior
SI	Izdano naknadno
SK	Vyhotovené dodatočne
SV	Utfärdat i efterhand

Więcej informacji na temat wystawiania potwierdzeń z mocą wsteczną znajduje się w sekcjach szczegółowych dotyczących danego rodzaju potwierdzenia, tj. w pkt II.3.2.1 w odniesieniu

do dokumentu T2L/T2LF, w pkt II.3.2.2 w odniesieniu do manifestu celnego towarów, w pkt II.3.2.3 w odniesieniu do manifestu przedsiębiorstwa żeglugowego oraz w pkt II.3.2.4 w odniesieniu do faktury lub dokumentu przewozowego.

II.2.4. Przegląd rodzajów czasowego przemieszczania towarów unijnych poza obszar Unii

Specyfikacja	Potwierdzenie	Zgłoszenie celne	Inne wymogi	Przepisy prawne
Transport lotniczy				
• Z jednego portu lotniczego UE do innego bez międzylądowania poza UE	Niewymagane	Brak	Pojedynczy lotniczy list przewozowy wystawiony w państwie członkowskim	Art. 119 ust. 2 lit. a) RD
• Z jednego portu lotniczego UE do innego z ewentualnym międzylądowaniem poza UE	Potwierdzenie wymagane	Brak	Lotniczy list przewozowy	Art. 119 ust. 3 lit. a) i b) RD
• Z jednego portu lotniczego UE do innego i z przeładunkiem poza UE	Potwierdzenie wymagane	Brak	Nowy lotniczy list przewozowy + kopia oryginalnego lotniczego listu przewozowego wydanego w danym państwie członkowskim	Art. 119 ust. 3 lit. c) RD
Transport morski				
• Z jednego portu UE do innego bez zawijania do portu poza UE	Niewymagane	Brak	Pozwolenie RSS	Art. 119 ust. 2 lit. b) RD
• Z jednego portu UE do innego portu UE z ewentualnym zawinięciem do portu poza UE	Wymagane	Brak	Konosament	Art. 119 ust. 3 lit. a) i b) RD
• Z jednego portu UE do innego i z przeładunkiem poza UE	Wymagane	Brak	Nowy konosament + kopia oryginalnego konosamentu wydanego w danym państwie członkowskim	Art. 119 ust. 3 lit. c) RD
Transport kolejowy				

Specyfikacja	Potwierdzenie	Zgłoszenie celne	Inne wymogi	Przepisy prawne
• Z jednej stacji kolejowej UE do innej, z przewozem przez państwo trzecie będące umawiającą się stroną Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej	Niewymagane	Brak*	- Międzynarodowa umowa wspierająca stosowanie art. 119 ust. 2 lit. c) RD. Np. Korytarz T2 w CH - List przewozowy CIM wystawiony w danym państwie członkowskim	Art. 119 ust. 2 lit. c) RD
• Z jednej stacji kolejowej UE do innej, z przewozem przez państwo trzecie niebędące umawiającą się stroną Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej, bez przeładunku poza UE	Wymagane	Brak*	List przewozowy CIM wystawiony w danym państwie członkowskim	Art. 119 ust. 3 lit. b) RD
• Z jednej stacji kolejowej UE do innej i z przeładunkiem poza UE	Wymagane	Brak*	Nowy list przewozowy CIM + kopia oryginalnego listu przewozowego CIM wydanego w danym państwie członkowskim	Art. 119 ust. 3 lit. c) RD
Transport drogowy				
• Z jednego miejsca na obszarze UE do innego, bez przeładunku poza UE	Wymagane	Brak*	List przewozowy CMR wystawiony w danym państwie członkowskim	Art. 119 ust. 3 lit. b) RD

Specyfikacja	Potwierdzenie	Zgłoszenie celne	Inne wymogi	Przepisy prawne
• Z jednego miejsca na obszarze UE do innego, z przeładunkiem poza UE	Wymagane	Brak*	Nowy list przewozowy CMR + kopia oryginalnego listu przewozowego CMR wydanego w danym państwie członkowskim	Art. 119 ust. 3 lit. c) RD
Środki transportu**				
• Pojazdy drogowe zarejestrowane w państwie członkowskim	Uznawane za potwierdzone	Brak	Numer rejestracyjny i dokumenty rejestracyjne	Art. 119 ust. 3 lit. d) RD, art. 208 ust. 1 RW
• Pojazdy drogowe zarejestrowane w państwie członkowskim	Wymagane	Brak	Brak	Art. 119 ust. 3 lit. d) RD, art. 208 ust. 2 RW
• Opakowania, palety i inny podobny sprzęt	Uznawane za potwierdzone	Brak	- Identyfikacja przynależności do osoby z UE - Oświadczenie o statusie unijnym - Brak wątpliwości co do prawdziwości	Art. 119 ust. 3 lit. e) RD, art. 209 ust. 1 RW
	Wymagane, jeżeli statusu unijnego nie można uznać za potwierdzony	Brak	Brak	Art. 119 ust. 3 lit. e) RD, art. 209 ust. 2 RW
• Kontener	Zawsze towary powracające!	ATA	Zgodnie z konwencją stambulską	Konwencja ATA
Podróżni **				
• Towary nieprzeznaczone do celów handlowych przewożone przez podróżnych	Uznawane za potwierdzone	Brak	- Deklaracja pasażera - Brak wątpliwości co do prawdziwości	Art. 119 ust. 3 lit. f) RD

Specyfikacja	Potwierdzenie	Zgłoszenie celne	Inne wymogi	Przepisy prawne
Przesyłki pocztowe				
• Transport przesyłek pocztowych z jednego miejsca na obszarze UE do innego, bez przeładunku poza UE	Brak	T2	Identyfikacja jako przesyłka pocztowa	
• Transport przesyłek pocztowych z jednego miejsca na obszarze UE do innego, z dalszym przesyłaniem z państwa wspólnego tranzytu	Wymagane	T2	Identyfikacja jako przesyłka pocztowa	Art. 290 ust. 2 RW
• Transport przesyłek pocztowych do specjalnych obszarów podatkowych, z tych obszarów lub między nimi	Etykieta określona w załączniku 72-02 RW	T2F	Identyfikacja jako przesyłka pocztowa	Art. 290 ust. 1 RW

* * Wskazanie, że zgłoszenie celne nie jest wymagane, odnosi się wyłącznie do obszaru celnego UE. Państwo trzecie może wymagać, by podczas tranzytu przez jego terytorium towary unijne zostały objęte procedurą tranzytu celnego. Na przykład korytarz T2 jest procedurą tranzytu na terytorium Szwajcarii.

** Środki transportu i towary nieprzeznaczone do celów handlowych przewożone przez podróżnych nie tracą swojego unijnego statusu tylko wówczas, gdy są przemieszczane zgodnie z art. 119 ust. 3 RD. Na przykład przy przemieszczaniu z Niemiec przez Szwajcarię do Włoch. W innych sytuacjach zastosowanie ma procedura dotycząca towarów powracających na podstawie art. 203 UKC.

II.3. Przemieszczanie towarów unijnych z potwierdzeniem unijnego statusu towarów

W poprzedniej sekcji wyjaśniono, że, **towary unijne** mogą być **przemieszczane** z jednego miejsca do innego na obszarze celnym Unii i **czasowo poza** ten obszar **bez** objęcia **procedurą celną** i bez zmiany ich statusu, **jeżeli** ich **status** jako towarów unijnych **jest**

potwierdzony (zob. pkt II.2.2.2). W pkt II.2.3.4 opisano środki, jakie można zastosować w celu potwierdzenia statusu unijnego.
W niniejszym punkcie omówiono specyfikę i zastosowanie ogólnych środków służących potwierdzaniu statusu unijnego towarów.

II.3.1. Wykorzystanie potwierdzenia unijnego statusu

Potwierdzenie statusu unijnego jest **ustalane** w następujący sposób:

1. osoba, której to dotyczy, przedstawia potwierdzenie unijnego statusu przy użyciu jednego ze środków wymienionych w pkt II.2.3.4;
2. organ celny w miejscu wyjścia poświadcza potwierdzenie, jeżeli jest to wymagane;
3. organ celny w miejscu wyjścia rejestruje potwierdzenie, jeżeli jest to wymagane.

Następnie potwierdzenie statusu jest **wykorzystywane** we wskazany poniżej sposób.

1. Zainteresowana osoba może przemieszczać towary. Przy powrotnym wprowadzaniu na obszar celny Unii potwierdzenie zostanie przedstawione organowi celnemu po przybyciu towarów.
2. Organ celny w miejscu powrotnego wprowadzenia musi monitorować właściwe wykorzystanie środków potwierdzających, tj. ich autentyczność dowodu, właściwe wykorzystanie itp.
   Aby ułatwić realizację tego monitorowania, urząd celny w miejscu powrotnego wprowadzenia, w którym przedstawiono potwierdzenie, powinien w stosownych przypadkach opieczętować formularz ponownego wprowadzenia, aby zapobiec użyciu tego potwierdzenia po raz drugi.

II.3.2. Ogólne środki potwierdzania statusu unijnego – dalsze szczegóły

II.3.2.1. Dokumenty T2L lub T2LF

Art. 124a RD
Art. 5 i 6 dodatku II do Konwencji

Do czasu wdrożenia elektronicznego systemu potwierdzania unijnego statusu towarów (PoUS) dokument T2L/T2LF stosowany do przedstawienia potwierdzenia unijnego statusu składa się z:

- dokumentu T2L: egzemplarz 4 jednolitego dokumentu administracyjnego (SAD) (szczegółowe informacje – zob. pkt V.3.3.1.1) lub

- dokumentu T2LF: egzemplarz 4 SAD dla towarów przewożonych do obszarów nieobjętych systemem fiskalnym Unii, z tych obszarów lub między nimi (szczegółowe informacje – zob. część IV.5.4) oraz
- wykazu załadunkowego – w szczególnych przypadkach.

Do wymogów dotyczących formy dokumentów T2L/T2LF mają zastosowanie przepisy omówione w pkt IV.1.4.2.1 „Formularz i wypełnianie zgłoszenia tranzytowego".

Art. 124a RD
Art. 6 i 8 dodatku II do Konwencji

PRZEDSIĘBIORCY

Zainteresowana osoba wpisuje „T2L" lub „T2LF" w prawej części pola 1 formularza oraz „T2Lbis" lub „T2LFbis" w prawej części pola 1 w odniesieniu do wszelkich stosowanych formularzy uzupełniających i – w razie potrzeby – wykazów załadunkowych.

Dokument musi być sporządzony w jednym oryginalnym egzemplarzu.

Art. 200 i 202 RW

Dokumenty T2L/T2LF, formularze uzupełniające i wykaz załadunkowy muszą zostać poświadczone i zarejestrowane przez organy celne.

Art. 124a RD
Art. 8 dodatku II do Konwencji

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny wyjścia musi poświadczyć i zarejestrować dokument oraz umieścić w polu C:
- formularza:
  - nazwę i pieczęć urzędu, podpis urzędnika z tego urzędu, datę poświadczenia, numer rejestracji lub numer zgłoszenia wysyłkowego, jeżeli jest on wymagany;
- formularzy uzupełniających lub wykazów załadunkowych:
  - numer, który widnieje na dokumencie T2L/T2LF, za pomocą pieczęci lub odręcznie. Pieczęcie te muszą zawierać nazwę właściwego urzędu; lub też wpisowi powinna towarzyszyć pieczęć urzędowa właściwego urzędu.

Dokumenty te są zwracane osobie zainteresowanej.

Art. 123 RD

Po poświadczeniu dokumentu T2L/T2LF okres jego ważności jest

ograniczony do 90 dni. Na wniosek osoby zainteresowanej i z uzasadnionych przyczyn organy celne mogą ustalić ważność na dłuższy okres.

Jednorazowe wykorzystanie potwierdzenia

Art. 205 ust. 1 RW

Dokumenty T2L/TL2F mogą być wykorzystane tylko raz, tj. gdy zostają przedstawione po raz pierwszy. Jeżeli dokumenty zostały wykorzystane tylko w odniesieniu do niektórych towarów przy ich pierwszym przedstawieniu, należy dla pozostałych towarów przedstawić nowe potwierdzenie zgodnie z opisaną powyżej procedurą.

Zastąpienie

Dokument T2L/T2LF może zostać zastąpiony przez jeden lub większą liczbę nowych dokumentów, jeżeli wymagają tego okoliczności, przez organ celny, który poświadczył oryginalny dokument T2L/T2LF.

Dodatkowe egzemplarze

Jeżeli wymagane są trzy egzemplarze, można je przedstawić w formie oryginału i dwóch kserokopii pod warunkiem oznaczenia kserokopii adnotacją „kopia".

Wystawianie T2L/T2LF z mocą wsteczną

Art. 199 ust. 5 RW
Art. 4 ust. 2 dodatku II do Konwencji

Dokument T2L/T2LF można wystawić z mocą wsteczną, o ile nie jest to wyraźnie zabronione na mocy przepisów oraz pod warunkiem zachowania ostrożności i dokładnego zbadania, czy spełnione zostały wszystkie warunki wystawienia takiego dokumentu.

Art. 212 RW
Art. 21 dodatku II do Konwencji

Przyjmowanie dokumentów T2L/T2LF wystawionych z mocą wsteczną przez organy celne nie może jednak stanowić uszczerbku dla stosowania procedur kontroli wstecznej lub innych procedur administracyjnych dotyczących pomocy administracyjnej, w szczególności w przypadku podejrzenia oszustwa lub nieprawidłowości.

Na dokumentach T2L/T2LF wystawionych z mocą wsteczną umieszcza się odpowiednią adnotację, jak określono w pkt II.2.3.4.2.

Organem celnym odpowiedzialnym za dokument T2L/T2LF wystawiony z mocą wsteczną będzie ten sam organ odpowiedzialny

za poświadczanie oryginalnego dokumentu T2L/T2LF.

Art. 148 ust. 4 lit. b) RD

Omyłkowo sporządzone zgłoszenie T1

Dokument T2L/T2LF można wystawić z mocą wsteczną w odniesieniu do towarów, dla których omyłkowo sporządzono zgłoszenie T1.

W takim przypadku dokument T2L/T2LF musi zawierać odesłanie do tego zgłoszenia T1.

Duplikaty

Można wystawić duplikat dokumentu T2L/T2LF, o ile nie jest to wyraźnie zabronione na mocy przepisów oraz pod warunkiem zachowania ostrożności i dokładnego zbadania, czy spełnione zostały wszystkie warunki wystawienia takiego duplikatu. Więcej informacji na temat wystawiania duplikatów znajduje się w pkt V.3.4.4.

II.3.2.2. Manifest celny towarów

Niniejsza sekcja zostanie uzupełniona po wdrożeniu PoUS i zaprzestaniu stosowania manifestu przedsiębiorstwa żeglugowego jako potwierdzenia unijnego statusu.

II.3.2.3. Manifest przedsiębiorstwa żeglugowego *(tylko w transporcie morskim – przepis przejściowy)*

Art. 199 ust. 2 RW
Art. 10 dodatku II do Konwencji

Do czasu wdrożenia elektronicznego systemu PoUS przedsiębiorcy mogą nadal stosować manifest przedsiębiorstwa żeglugowego jako potwierdzenie unijnego statusu towarów.

Art. 126 a RD
Art. 10 dodatku II do Konwencji

PRZEDSIĘBIORCY

Manifest przedsiębiorstwa żeglugowego (w przypadku przewozów okazjonalnych) musi zawierać następujące informacje:
- nazwę i dokładny adres przedsiębiorstwa żeglugowego;
- nazwę statku;
- miejsce i datę załadunku;

- miejsce wyładunku;
- podpis spedytora.

A dla każdej przesyłki:
- numer referencyjny konosamentu lub innego dokumentu handlowego;
- liczbę, opis, znaki i numery referencyjne opakowań;
- zwyczajowy opis handlowy towarów, zawierający dostateczne dane potrzebne do ustalenia ich tożsamości;
- masę brutto w kilogramach;
- w stosownych przypadkach numer identyfikacyjny kontenera oraz
- następujące wpisy dotyczące statusu towarów, odpowiednio:
    - symbol „C" (odpowiednik „T2L") w przypadku towarów, których unijny status celny może zostać wykazany;
    - symbol „F" (odpowiednik „T2LF") w przypadku towarów, których unijny status celny może zostać wykazany, wysyłanych do lub pochodzących z części obszaru celnego Unii, gdzie nie stosuje się przepisów dyrektywy 2006/112/WE, lub
    - symbol „N" w przypadku wszystkich pozostałych towarów.

Art. 203 RW
Art. 10 dodatku II do Konwencji

Na wniosek przedsiębiorstwa żeglugowego właściwy urząd poświadcza prawidłowo wypełniony i podpisany manifest.

Art. 126 a RD
Art. 10 dodatku II do Konwencji

SŁUŻBY CELNE

Poświadczenie manifestu przedsiębiorstwa żeglugowego przez właściwy urząd zawiera następujące dane:
- nazwę i pieczęć właściwego urzędu;
- podpis funkcjonariusza tego urzędu oraz
- datę poświadczenia.

Art. 199 ust. 5 RW
Art. 4 ust. 2 dodatku II do Konwencji

Jeżeli manifest przedsiębiorstwa żeglugowego jest wystawiany z mocą wsteczną, musi być opatrzony odpowiednim zwrotem przewidzianym w sekcji II.2.3.4.2.

II.3.2.4. Faktura lub dokument przewozowy

Art. 126 RD
Art. 9 dodatku II do Konwencji

PRZEDSIĘBIORCY

Faktura lub dokument przewozowy musi zawierać co najmniej poniższe dane:

- pełną nazwę (imię i nazwisko) i dokładny adres nadawcy lub właściwej osoby, w przypadku gdy osoba ta nie jest nadawcą;
- liczbę i rodzaj, znaki i numery opakowań;
- opis towarów;
- masę brutto w kilogramach;
- wartość towarów;
- w stosownych przypadkach numery kontenera;
- odpowiednio symbol T2L lub T2LF oraz
- odręczny podpis zainteresowanej osoby.

Uwaga: Faktura lub dokument przewozowy może dotyczyć wyłącznie towarów unijnych.

Art. 199 ust. 1 lit. d) i art. 211 UKC-RW
Art. 9 dodatku II do Konwencji

Faktury lub dokumenty przewozowe, w przypadku gdy całkowita wartość towarów objętych zgłoszeniem nie przekracza 15 000 EUR

Jeżeli całkowita wartość towarów unijnych, których dotyczy faktura lub dokument przewozowy, nie przekracza 15 000 EUR, potwierdzenie przez właściwy urząd nie jest wymagane. Nazwa i adres właściwego urzędu muszą być jednak wpisane na fakturze lub dokumencie przewozowym obok wyżej wymienionych danych.

Art. 126 RD i art. 201 RW
Art. 9 dodatku II do Konwencji

Faktury lub dokumenty przewozowe, w przypadku gdy całkowita wartość towarów objętych zgłoszeniem przekracza 15 000 EUR

Na wniosek zainteresowanej osoby właściwy urząd poświadcza fakturę lub dokument przewozowy prawidłowo wypełnione i podpisane przez tę osobę. Jeżeli faktura lub dokument przewozowy nie są poświadczone, nie mogą służyć jako potwierdzenie unijnego statusu towarów.

Art. 126 RD
Art. 9 dodatku II do Konwencji

SŁUŻBY CELNE

Poświadczenie faktury lub dokumentu przewozowego przez właściwy urząd zawiera następujące dane:

- nazwę i pieczęć właściwego urzędu;
- podpis funkcjonariusza tego urzędu;
- datę poświadczenia oraz
- numer ewidencyjny lub numer zgłoszenia do wysyłki, jeżeli takie zgłoszenie jest wymagane.

Art. 199 ust. 5 RW
Art. 4 ust. 2 dodatku II do Konwencji

Faktura lub dokument przewozowy wystawione z mocą wsteczną muszą być opatrzone odpowiednim zwrotem przewidzianym w sekcji II.2.3.4.2.

II.3.2.5. Karnet TIR, karnet ATA lub formularz 302

Art. 127 RD
Art. 207 RW
Art. 12 dodatku II do Konwencji

Jeżeli towary przewożone na podstawie karnetu TIR, karnetu ATA lub formularza 302 są towarami unijnymi, zgłaszający wpisuje w dobrze widoczny sposób odpowiednio kod „T2L" lub „T2FL" w polach przeznaczonych do opisu towarów wszystkich właściwych odcinków karnetu, opatrując je swoim podpisem, i przedstawia karnet urzędowi wyjścia w celu poświadczenia.

W przypadkach, w których przewożone są towary unijne i towary nieunijne z zastosowaniem karnetu TIR, karnetu ATA lub formularza 302, należy oddzielnie wyszczególnić obie kategorie towarów, a symbol odpowiednio „T2L" lub „T2LF" należy umieścić tak, aby jednoznacznie odnosił się tylko do towarów unijnych.

SŁUŻBY CELNE

Jeżeli karnet TIR, karnet ATA lub formularz 302 są przedstawiane urzędowi wyjścia do poświadczenia w celu potwierdzenia unijnego statusu celnego towarów, należy zadbać o to, by towary unijne były przedstawiane oddzielnie od pozostałych towarów oraz aby kod „T2L" lub „T2LF" został umieszczony w taki sposób, by odnosił się wyłącznie do towarów unijnych.

Kod odpowiednio „T2L" lub „T2LF" musi zostać potwierdzony odciskiem pieczęci urzędu celnego wyjścia i podpisem właściwego funkcjonariusza.

II.3.3. Upoważniony wystawca

II.3.3.1. Przepisy ogólne

Art. 128 RD
Art. 14 dodatku I1 do Konwencji

Organy celne mogą zezwolić osobie zwanej „upoważnionym wystawcą" na wystawianie następujących potwierdzeń unijnego statusu:

1. dokumenty T2L i T2LF bez poświadczenia (zob. Pkt II.3.3.2) (przejściowe):
    a) ze wstępnym uwierzytelnieniem przez organy celne,
    b) z uwierzytelnieniem własnym,
    c) z elektronicznym uwierzytelnieniem własnym bez podpisu,
2. manifest celny towarów bez poświadczenia i bez rejestracji (zob. pkt II.3.3.3);
3. manifesty przedsiębiorstwa żeglugowego bez poświadczenia (zob. pkt II.3.3.4) (przepis przejściowy):
    a) manifest przedsiębiorstwa żeglugowego jako potwierdzenie,
    b) manifest przedsiębiorstwa żeglugowego po wyjściu;
4. faktury lub dokumenty przewozowe dla towarów o wartości przekraczającej 15 000 EUR bez poświadczenia (przepis przejściowy) (zob. pkt II.3.3.2).

Należy zauważyć, że zezwolenie na wystawianie dokumentów T2L/T2LF bez poświadczenia jest przepisem przejściowym w zakresie, w jakim poświadczenie będzie składało się z dokumentów T2L/T2LF zamiast danych wprowadzonych do systemu PoUS.

Pozwolenie na wystawianie określonych środków potwierdzających unijny status bez poświadczenia (i rejestracji) przez organy celne jest decyzją celną podejmowaną na wniosek. Oznacza to, że o ile nie określono inaczej, zastosowanie mają ogólne zasady wydawania decyzji celnych opisane w części VI.

Procedura, której należy przestrzegać, musi być zgodna z częścią VI pkt 2.2, chyba że poniżej podano dodatkowe szczegóły.

Wniosek należy składać do organu celnego właściwego dla miejsca, w którym są prowadzone lub dostępne główne księgi rachunkowe wnioskodawcy na potrzeby celne i w którym ma być prowadzona przynajmniej część działalności, której ma dotyczyć pozwolenie.

Wnioskodawca musi spełniać warunki ogólne i szczegółowe. Warunki ogólne mające zastosowanie we wszystkich okolicznościach wymieniono w poniższej tabeli. Pozostałe warunki szczegółowe są wymienione w poniższych sekcjach dotyczących poszczególnych środków lub obiektów.

Warunki ogólne

Art. 128 ust. 1 RD
Art. 14 dodatku II do Konwencji

- Wnioskodawca ma siedzibę w UE lub państwie wspólnego tranzytu.
- Wnioskodawca musi posiadać numer rejestracyjny i identyfikacyjny przedsiębiorcy (EORI), jeżeli ma on siedzibę w UE.
- Dana osoba nie popełniła poważnego lub ponownego naruszenia przepisów prawa celnego lub podatkowego.
- Właściwe organy celne mogą zapewnić nadzór i kontrolę procedury, nie podejmując wysiłków administracyjnych nieproporcjonalnych w stosunku do wymagań danej osoby.
- Dana osoba prowadzi ewidencję umożliwiającą organom celnym przeprowadzenie skutecznej kontroli.

II.3.3.2. Dokument T2L/T2LF lub faktura lub dokument przewozowy wystawione przez upoważnionego wystawcę *(przepis przejściowy)*

II.3.3.2.1. Pozwolenie

Oprócz warunków ogólnych wymienionych powyżej w pkt II.3.3.1 wnioskodawca musi spełnić następujące warunki szczególne, aby uzyskać pozwolenie na wystawianie dokumentów T2L/T2LF, faktur lub dokumentów przewozowych jako potwierdzenia unijnego statusu bez konieczności poświadczania ich przez organy celne.

Warunki szczególne dla wystawiania dokumentów T2L/T2LF, faktur lub dokumentów przewozowych

Art. 128 ust. 2 i 4 RD
Art. 14 dodatku II do Konwencji

- Dana osoba regularnie wystawia potwierdzenia unijnego statusu celnego towarów lub organy celne wiedzą, że jest ona w stanie wypełnić zobowiązania prawne dotyczące wykorzystania tych potwierdzeń.

Oprócz warunków ogólnych wymienionych powyżej w pkt II.3.3.1 oraz warunków szczególnych wnioskodawca musi spełnić następujące warunki szczególne, aby uzyskać pozwolenie na wystawianie elektronicznych dokumentów T2L/T2LF z uwierzytelnieniem własnym jako potwierdzenia unijnego statusu bez konieczności poświadczania ich przez organy celne.

Warunki szczególne dla elektronicznego uwierzytelniania własnego bez podpisu

Art. 128b RD
Art. 17 dodatku II do Konwencji

– Upoważniony wystawca złożył pisemne zobowiązanie, w którym potwierdza swoją odpowiedzialność za skutki prawne wynikające z wystawiania wszystkich dokumentów T2L/T2LF lub dokumentów handlowych opatrzonych specjalną pieczęcią.

Art. 128a ust. 2 RD
Art. 15 dodatku II do Konwencji

SŁUŻBY CELNE

Pozwolenie musi w szczególności określać:

a) urząd celny, któremu powierzono obowiązek wstępnego uwierzytelnienia formularzy „T2L” lub „T2LF”;
b) sposób potwierdzania przez upoważnionego wystawcę właściwego wykorzystania tych formularzy;
c) wyłączone kategorie lub przemieszczania towarów;
d) termin i sposób informowania przez upoważnionego wystawcę właściwego urzędu celnego w celu umożliwienia mu przeprowadzenia ewentualnej kontroli przed wysyłką towarów;
e) czy potwierdzenie powinno być:
   (i) wstępnie uwierzytelnione przez organy celne,
   (ii) samouwierzytelnione przez upoważnionego wystawcę podpisem,
   (iii) samouwierzytelnione przez upoważnionego wystawcę elektronicznie (bez podpisu);
f) że upoważniony nadawca musi wypełniać i podpisywać formularz przed wysyłką towarów;
g) czy organ celny zezwala na stosowanie wykazów załadunkowych, które nie spełniają wszystkich wymogów.

II.3.3.2.2. Stosowanie dokumentów T2L/T2LF, faktur lub dokumentów przewozowych wystawionych przez upoważnionego wystawcę

Jeżeli potwierdzenia są wstępnie uwierzytelnione przez organy celne:

Art. 128a RD
Art. 16 dodatku II do Konwencji

SŁUŻBY CELNE

Organy celne z wyprzedzeniem opatrują pieczęcią i podpisem:

– przednią stronę faktur lub dokumentów przewozowych lub
– pole „C. Urząd wyjścia" na przedniej stronie dokumentów T2L/T2LF oraz, w stosownych przypadkach, formularzy uzupełniających.

Podpis funkcjonariusza z urzędu odpowiedzialnego za uprzednie uwierzytelnienie nie musi być odręczny, a pieczęć urzędu może być nadrukowana, jeżeli procedura uprzedniego uwierzytelnienia jest administrowana centralnie przez jeden organ celny.

Jeżeli potwierdzenia są uwierzytelniane przez upoważnionego wystawcę podpisem:

Art. 128a RD i część II rozdział II załącznika 72-04 do RW
Art. 16 dodatku II oraz załącznik B9 do dodatku III do Konwencji

PRZEDSIĘBIORCY

Upoważniony wystawca stempluje specjalną pieczęcią:

– przednią stronę faktur lub dokumentów przewozowych lub
– pole „C. Urząd wyjścia" na przedniej stronie dokumentów T2L/T2LF oraz, w stosownych przypadkach, formularzy uzupełniających.

Odcisk takiej pieczęci może być uprzednio wydrukowany na formularzach, jeżeli druk dokonywany jest przez zatwierdzoną w tym celu drukarnię. Pola 1 i 2 oraz 4–6 specjalnej pieczęci należy uzupełnić o następujące informacje:

— godło lub wszelkie inne symbole lub litery, określające dany kraj;
— właściwy urząd celny;
— datę;
— upoważniony wystawca; oraz
— numer pozwolenia.

Uwaga: Nadruk specjalnej pieczęci jest zatwierdzany przez właściwy organ państwa, w którym upoważniony nadawca ma siedzibę, a nie przez właściwe organy państwa siedziby zakładu drukarskiego.

Dalsze wypełnianie potwierdzenia przez upoważnionego wystawcę:

Art. 128a RD
Art. 16 ust. 4, art. 19 i 20 dodatku II do Konwencji

PRZEDSIĘBIORCY

Przed wysyłką towarów upoważniony wystawca musi wypełnić i podpisać formularz, wpisując:
- w wyraźnie identyfikowalnym miejscu na dokumencie handlowym lub
- w polu „D. Kontrola przez urząd wyjścia" dokumentów T2L/T2LF oraz, w stosownych przypadkach, formularzy uzupełniających,

następujące dane:
- nazwę właściwego urzędu celnego,
- datę wypełnienia dokumentu i podpis upoważnionego wystawcy, oraz
- jedną z następujących adnotacji:

BG	Одобрен издател
CS	Schválený vydavatel
DA	Autoriseret udsteder
DE	Zugelassener Aussteller
EL	Εγκεκριμένος εκδότης
EN	Authorised issuer
ES	Emisor autorizado
ET	Volitatud väljastaja
FI	Valtuutettu antaja
FR	Emetteur agréé
HR	Ovlaštenog izdavatelja
HU	Engedélyes kibocsátó
IT	Emittente autorizzato
LT	Įgaliotasis išdavėjas
LV	Atzītais izdevējs
MT	Emittent awtorizzat
NL	Toegelaten afgever
PL	Upoważniony wystawca
PT	Emissor autorizado
RO	Emitent autorizat
SK	Schválený vystaviteľ
SL	Pooblaščeni izdajatelj
SV	Godkänd utfärdare

Upoważniony wystawca musi:
- wykonać kopię każdego wystawionego potwierdzenia;
- przedstawić kopie organom celnym do celów kontroli zgodnie z pozwoleniem;
- przechowywać kopie przez co najmniej 3 lata.

W przypadku elektronicznego uwierzytelniania przez upoważnionego wystawcę bez podpisu:

Art. 128b RD
Art. 17 dodatku II do Konwencji

PRZEDSIĘBIORCY

Przed wysyłką towarów upoważniony wystawca musi wypełnić i podpisać formularz, tak jak opisano to w poprzedniej ramce „Przedsiębiorcy", z wyjątkiem poniższego zastrzeżenia.

Zamiast podpisu upoważnionego wystawcy dokumenty T2L/T2LF lub dokumenty handlowe muszą zawierać jedną z następujących adnotacji:

BG	Освободен от подпис
CS	Podpis se nevyžaduje
DA	Fritaget for underskrift
DE	Freistellung von der Unterschriftsleistung
EE	Allkirjanõudest loobutud
EL	Δεν απαιτείται υπογραφή
EN	Signature waived
ES	Dispensa de firma
FI	Vapautettu allekirjoituksesta
FR	Dispense de signature
HR	Oslobodeno potpisa
HU	Aláírás alól mentesítve
IS	Undanþegið undirskrift
IT	Dispensa dalla firma
LT	Leista nepasirašyti
LV	Derīgs bez paraksta
MT	Firma mhux meħtieġa
NL	Van ondertekening vrijgesteld
NO	Fritatt for underskrift
PL	Zwolniony ze składania podpisu
PT	Dispensada a assinatura
RO	Dispensă de semnătură
SI	Opustitev podpisa
SK	Oslobodenie od podpisu
SV	Befrielse från underskrift

Więcej informacji na temat wykorzystania tych potwierdzeń można znaleźć w pkt II.3.2.1. w odniesieniu do dokumentów T2L/T2LF oraz w pkt II.3.2.4. w odniesieniu do faktur i dokumentów przewozowych.

II.3.3.3. Manifest celny towarów wystawiony przez upoważnionego wystawcę

Niniejsza sekcja zostanie uzupełniona po wdrożeniu PoUS i zaprzestaniu stosowania manifestu przedsiębiorstwa żeglugowego jako potwierdzenia unijnego statusu.

II.3.3.4. Manifest przedsiębiorstwa żeglugowego wstawiony przez upoważnionego wystawcę *(przepis przejściowy)*

II.3.3.4.1. Pozwolenie

Oprócz warunków ogólnych wymienionych powyżej w pkt II.3.3.1 wnioskodawca musi spełnić następujące warunki szczególne, aby uzyskać pozwolenie na sporządzanie **manifestu przedsiębiorstwa żeglugowego** jako potwierdzenia unijnego statusu bez konieczności poświadczania go przez organy celne.

Warunki szczególne

Art. 128 ust. 2 i 4 RD

– Dana osoba regularnie wystawia potwierdzenia unijnego statusu celnego towarów lub organy celne wiedzą, że jest ona w stanie wypełnić zobowiązania prawne dotyczące wykorzystania tych potwierdzeń.

Z przyczyn logistycznych czasami podczas żeglugi nie ma możliwości udostępnienia manifestu celem potwierdzenia statusu towarów. W takich przypadkach przedsiębiorstwo żeglugowe może przesłać treść manifestu drogą elektroniczną do portu wyjścia po wypłynięciu z niego statku, tak by dokument ten był dostępny w porcie przeznaczenia przed dopłynięciem do niego statku. Organy celne mogą zezwolić przedsiębiorstwu żeglugowemu na **sporządzanie** takich manifestów najpóźniej w **dniu następującym** po wypłynięciu statku, ale przed przybyciem do portu przeznaczenia – pozwolenie TC12 (zob. załącznik 8.2). Oprócz warunków ogólnych wymienionych powyżej w pkt II.3.3.1 wnioskodawca musi spełnić następujące warunki szczególne.

Warunki szczególne

Art. 128d ust. 1 i 2 RD, art. 18 dodatku II do Konwencji

– Jest on międzynarodowym przedsiębiorstwem żeglugowym.
– Do celów przekazywania informacji między portami wyjścia i przeznaczenia na obszarze celnym Unii stosuje on systemy elektronicznej wymiany danych.
– Obsługuje znaczną liczbę połączeń między portami państw członkowskich lub państw wspólnego tranzytu na uznanych trasach.

Stosowanie

Art. 128c i 128d RD
Art. 18 dodatku II do Konwencji

We wniosku przedsiębiorstwa żeglugowego należy wymienić wszystkie państwa oraz wszystkie porty wyjścia i przeznaczenia, których dotyczy wniosek.

Przedsiębiorstwo żeglugowe powinno także wskazać we wniosku nazwiska swoich przedstawicieli w tych portach.

Procedura konsultacji w odniesieniu do pozwolenia

Po przyjęciu wniosku organy celne państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo żeglugowe ma siedzibę, powiadamiają o tym wniosku pozostałe państwa członkowskie, na których obszarze znajdują się porty wyjścia i zamierzone porty przeznaczenia. Odpowiednie osoby wyznaczone do kontaktów wymieniono w załączniku B w pkt II.8.2.B.

Następnie organy celne w portach wyjścia i przeznaczenia sprawdzą wspólnie z miejscowymi biurami przedsiębiorstwa żeglugowego, czy zostały spełnione warunki umożliwiające zastosowanie procedury uproszczonej, a w szczególności warunek odbywania znaczącej liczby rejsów po uznanych trasach między danymi państwami.

Po zakończeniu procedury konsultacyjnej organy celne w portach wyjścia i przeznaczenia powiadomią swoje właściwe organy o tym, czy w portach tych są warunki umożliwiające zastosowanie systemu elektronicznej wymiany informacji oraz czy przedsiębiorstwo żeglugowe spełnia kryteria określone powyżej.

W przypadku braku sprzeciwu w terminie 60 dni (państwa członkowskie) lub 45 dni (państwa wspólnego tranzytu) od daty powiadomienia organy celne muszą zezwolić na stosowanie procedury uproszczonej polegającej na sporządzaniu manifestu przedsiębiorstwa żeglugowego jako potwierdzenia unijnego statusu bez konieczności poświadczania przez organy celne.

Pozwolenie takie jest ważne w odnośnych państwach członkowskich i jest stosowane tylko w stosunku do operacji transportowych realizowanych między portami, do których się ono odnosi. Uproszczenia dotyczą przewozu wszystkich towarów, jakie przedsiębiorstwo żeglugowe przewozi drogą morską między portami państw członkowskich i państw wspólnego tranzytu wymienionymi w pozwoleniu.

II.3.3.4.2. Sporządzanie potwierdzenia

Przedsiębiorstwo żeglugowe musi potwierdzić taki manifest, zanim statek opuści port wyjścia.

Z przyczyn logistycznych czasami podczas żeglugi nie ma możliwości udostępnienia manifestu celem potwierdzenia statusu towarów. W takich przypadkach przedsiębiorstwo żeglugowe może przesłać treść manifestu drogą elektroniczną do portu wyjścia po wypłynięciu z niego statku, tak by dokument ten był dostępny w porcie przeznaczenia przed dopłynięciem do niego statku.

Art. 128c i 128d RD
Art. 18 dodatku II do Konwencji

W art. 128c i 128d RD (art. 18 dodatku II do Konwencji) zezwala się na wystawianie takiego manifestu z mocą wsteczną jako potwierdzenia statusu towarów i – przy spełnieniu określonych warunków – na przesyłanie go do portu przeznaczenia za pomocą systemu elektronicznej wymiany danych.

Art. 126a RD
Art. 18 dodatku II do Konwencji

Jeżeli manifest przedsiębiorstwa żeglugowego jest stosowany jako potwierdzenie unijnego statusu celnego towarów, musi zawierać co najmniej następujące dane:

- nazwę i dokładny adres przedsiębiorstwa żeglugowego;
- nazwę statku;
- miejsce i datę załadunku;
- miejsce wyładunku;
- oraz dla każdej przesyłki:
  - numer referencyjny konosamentu lub innego dokumentu handlowego,
  - liczbę, opis, znaki i numery referencyjne opakowań,
  - zwyczajowy opis handlowy towarów, zawierający dostateczne dane potrzebne do ustalenia ich tożsamości,
  - masę brutto w kilogramach,
  - w stosownych przypadkach – numery identyfikacyjne kontenera oraz
  - następujące wpisy dotyczące statusu towarów:
    - symbol „C” (odpowiednik „T2L”) w przypadku towarów, których unijny status celny może zostać

wykazany, lub
- symbol „F” (odpowiednik „T2LF”) w przypadku towarów przewożonych do obszarów nieobjętych systemem fiskalnym Unii, z tych obszarów lub między nimi, których unijny status celny może zostać wykazany, lub
- symbol „N” w przypadku wszystkich pozostałych towarów.

II.3.3.4.3. Procedura w porcie wyjścia

Przedsiębiorstwo żeglugowe musi sporządzić manifest potwierdzający unijny status celny towarów nie później niż dzień po wypłynięciu statku, a w każdym wypadku przed jego przybyciem do portu przeznaczenia.

Przedsiębiorstwo żeglugowe przesyła następnie manifest drogą elektroniczną do portu przeznaczenia.

Na żądanie organów celnych w porcie wyjścia przedsiębiorstwo żeglugowe przesyła im manifest albo za pomocą systemu elektronicznej wymiany danych, albo w wersji papierowej, jeżeli organy celne nie mają możliwości odbierania danych przesyłanych pocztą elektroniczną.

Właściwe organy w porcie wyjścia przeprowadzają kontrole na podstawie analizy ryzyka.

II.3.3.4.4. Procedura w porcie przeznaczenia

Przedsiębiorstwo żeglugowe przedstawia kopię manifestu organom celnym w porcie przeznaczenia albo za pomocą systemu elektronicznej wymiany danych, albo w wersji papierowej, jeżeli organy celne nie mają możliwości odbierania danych przesyłanych drogą elektroniczną.

Właściwe organy w porcie przeznaczenia sprawdzają zadeklarowany unijny status celny towarów, przeprowadzając kontrolę na podstawie analizy ryzyka, a w razie konieczności wykonują kontrole krzyżowe wraz z właściwymi organami w porcie wyjścia.

II.3.3.4.5. Nieprawidłowości/naruszenia przepisów

Przedsiębiorstwo żeglugowe musi zgłaszać właściwym organom

w portach wyjścia i przeznaczenia wszelkie stwierdzone nieprawidłowości i naruszenia. Jest ono również zobowiązane do pomocy w zaradzeniu wszelkim nieprawidłowościom lub naruszeniom stwierdzonym przez właściwe organy w portach wyjścia i przeznaczenia.

Jeżeli zaradzenie nieprawidłowościom lub naruszeniom w porcie przeznaczenia jest niemożliwe, właściwe organy w tym porcie powiadomią o tym fakcie właściwe organy w porcie wyjścia oraz urząd, który wydał pozwolenie, celem podjęcia przez nie koniecznych działań.

II.3.3.4.6. Obowiązki przedsiębiorstwa żeglugowego

Przedsiębiorstwo żeglugowe musi:

- prowadzić odpowiednią ewidencję umożliwiającą właściwym organom sprawdzenie operacji w porcie wyjścia i przeznaczenia;
- udostępniać właściwym organom wszystkie stosowne dokumenty;
- zobowiązać się wobec właściwych organów do przyjęcia pełnej odpowiedzialności za wykonywanie swoich obowiązków, prowadzenie dokumentacji oraz współdziałanie w zaradzeniu wszelkim naruszeniom i nieprawidłowościom.

II.3.4. Państwo wspólnego tranzytu

Art. 9 Konwencji

Jeżeli towary unijne przybyły do państwa wspólnego tranzytu w ramach procedury T2, zachowują one swój status unijny, pod warunkiem że:

- pozostawały w ramach procedury T2 lub procedury składowania w państwie wspólnego tranzytu oraz
- okres, przez który towary były przechowywane w składzie, nie przekraczał 5 lat (lub 6 miesięcy w przypadku niektórych szczególnych kategorii towarów); oraz
- przez cały czas pozostawały pod kontrolą organu celnego.

Towary unijne w państwach wspólnego tranzytu

Art. 2 ust. 3 lit. b) i art. 9 Konwencji
Art. 2 dodatku II do Konwencji

Towary unijne w państwach wspólnego tranzytu mogą zostać objęte procedurą T2 tylko wówczas, gdy:

- towary przybyły do tego państwa w ramach procedury T2;

- towary są powrotnie wysyłane, pod warunkiem że:
    - pozostawały one przez cały czas pod kontrolą organów celnych tego państwa w celu zapewnienia niezmienności ich tożsamości i stanu,
    - nie zostały objęte procedurą celną tranzytową inną niż procedura tranzytu lub składowania oraz
    - jeżeli zostały objęte procedurą składowania:
        - okres nie przekracza 5 lat,
        - w przypadku towarów objętych działami 1–24 Nomenklatury scalonej do klasyfikacji towarów – okres ten nie może przekraczać 6 miesięcy,
        - towary były składowane oddzielnie i mogły być poddane tylko takim czynnościom, które były niezbędne do utrzymania ich w niezmienionym stanie lub polegały na podziale przesyłki i nie zostały przy tym zamienione opakowania oraz
        - wszelkie czynności odbywały się pod dozorem celnym;

  oraz
- nowa procedura T2 zawiera odniesienie do poprzedniej takiej procedury, w ramach której towary unijne przybyły do tego państwa wspólnego tranzytu, w tym wszystkie widniejące w niej specjalne adnotacje.

Dostarczanie potwierdzenia unijnego statusu w państwie wspólnego tranzytu

Art. 5, 9, 10 i 18a Konwencji

W państwie wspólnego tranzytu można wydawać następujące potwierdzenia:
- dokument T2L;
- faktura lub dokument przewozowy;
- manifest przedsiębiorstwa żeglugowego.

Więcej informacji na temat dostarczania i stosowania tych potwierdzeń można znaleźć w pkt II.3.2 i II.3.3.

Każdy dokument wystawiony przez właściwy urząd państwa wspólnego tranzytu w celu poświadczenia unijnego statusu celnego towarów musi zawierać odniesienie do odpowiedniego zgłoszenia T2 lub dokumentu poświadczającego unijny status celny towarów, na podstawie którego towary przybyły do tego państwa wspólnego tranzytu, oraz musi zawierać wszystkie umieszczone na nim adnotacje.

Towary unijne wywożone powrotnie do państwa wspólnego

Art. 9 Konwencji
Art. 12 dodatku II do Konwencji

tranzytu

W przypadku towarów unijnych, które zostały wprowadzone do państwa wspólnego tranzytu i mają być powrotnie wywiezione w ramach procedury tranzytu innej niż tranzyt wspólny, nie jest konieczne odnawianie dokumentu T2L/T2LF, o ile przed powrotną wysyłką towary nie były składowane. W celu wykazania, że towary pozostawały pod stałym dozorem organów celnych, właściwy urząd celny państwa wspólnego tranzytu przystawia pieczęć u góry pierwszej części dokumentu, wpisując datę powrotnego wywozu.

Na przykład: towary unijne przybywają do państwa wspólnego tranzytu statkiem nieobsługującym RSS i są powrotnie wywożone samochodem ciężarowym w ramach procedury TIR. Należy zauważyć, że okres ważności dokumentu T2L/T2LF jest ograniczony do 90 dni.

Wystawianie potwierdzenia w państwach wspólnego tranzytu

Art. 2 dodatku II do Konwencji

Potwierdzenie unijnego statusu towarów przemieszczanych z państwa wspólnego tranzytu można przedstawić tylko wtedy, gdy towary są przemieszczane bezpośrednio z tego państwa wspólnego tranzytu do innego państwa wspólnego tranzytu lub państwa członkowskiego:

- bez przewozu przez państwo trzecie lub
- przy przewozie przez państwo trzecie są przemieszczane na podstawie jednolitego dokumentu przewozowego wydanego w państwie wspólnego tranzytu.

Towary unijne wywożone z państwa wspólnego tranzytu

Art. 2 dodatku II do Konwencji

Potwierdzenie unijnego statusu nie może być stosowane w odniesieniu do towarów unijnych przeznaczonych do wywozu z państwa wspólnego tranzytu lub UE.

Domniemanie unijnego statusu towarów

Odprawa czasowa

Art. 9 ust. 2 Konwencji

Potwierdzenie unijnego statusu towarów nie jest jednak wymagane w przypadku towarów unijnych w państwie wspólnego tranzytu objętych procedurą odprawy czasowej, które nie zostały poddane żadnym innym czynnościom niż te niezbędne do utrzymania ich w niezmienionym stanie lub do podziału przesyłek.

Korytarz T2

Art. 2a dodatku II do Konwencji

Towary posiadające status celny towarów unijnych, które są przewożone transportem kolejowym, mogą być przemieszczane, bez konieczności objęcia ich procedurą celną, z jednego miejsca na obszarze celnym Unii do innego i transportowane przez terytorium kraju wspólnego tranzytu bez zmiany ich statusu celnego. Więcej informacji na temat korytarza T2 można znaleźć w części VI – pkt 3.5.5

II.4. Przemieszczanie towarów unijnych bez potwierdzenia unijnego statusu towarów

II.4.1. Przewóz towarów transportem lotniczym

Art. 119 ust. 2 lit. a) RD

Towary unijne przewożone drogą powietrzną z jednego portu lotniczego UE do innego bez międzylądowania poza UE korzystają z domniemania unijnego statusu, pod warunkiem że są objęte jednolitym dokumentem przewozowym, tj. lotniczym listem przewozowym wydanym w państwie członkowskim. W takich okolicznościach nie wymaga się w związku z tym przedstawienia potwierdzenia w odniesieniu do towarów unijnych.

II.4.2. Przewozy regularną linią żeglugową

II.4.2.1. Definicja

Art. 120 RD

Przedsiębiorstwa żeglugowe, które świadczą jedynie usługi (żeglugi bliskiego zasięgu) między dwoma portami UE lub większą ich liczbą i przewożą towary unijne, mogą ubiegać się o pozwolenie na prowadzenie regularnej linii żeglugowej (RSS).

Towary unijne przewożone na pokładzie statku zatwierdzonego do obsługi RSS między dwoma portami UE lub większą ich liczbą zachowują swój unijny status bez wymogu przedstawiania organom celnym w portach przybycia do UE dowodu tego statusu. Statek przydzielony do obsługi RSS nie może zawijać do:

- żadnego portu leżącego poza obszarem celnym Unii;
- do portu, który nie jest częścią tras zatwierdzonych do celów RSS;
- do portu znajdującego się w wolnym obszarze celnym portu UE;

- oraz nie może dokonywać przeładunku towarów na morzu.

Art. 119 ust. 2 lit. b) RD

RSS można zatem porównać do mostu lądowego między portami UE, na którego obu końcach nie przeprowadza się kontroli celnych. Towary nieunijne przewożone statkiem zatwierdzonym do obsługi RSS muszą jednak zostać objęte procedurą tranzytu T1.

Gdy natomiast między portami UE płynie statek nienależący do RSS i opuszcza on obszar celny Unii, to towary unijne znajdujące się na jego pokładzie tracą swój unijny status. Po powrocie do Unii unijny status towarów musi zostać ponownie udowodniony, w przeciwnym razie organy celne uznają wszystkie towary znajdujące się na pokładzie za towary nieunijne.

Jeżeli usługi żeglugowe są wykonywane między portami UE i portami poza UE, pozwolenie na wykonywanie RSS na takich trasach nie zostanie udzielone. W przypadku towarów unijnych przewożonych na pokładzie statku nienależącego do RSS konieczne będzie udowodnienie statusu celnego tych towarów przy rozładunku w porcie UE.

Konwencja o wspólnej procedurze tranzytowej nie obejmuje ułatwień dotyczących RSS ani stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego (ETD) jako zgłoszenia tranzytowego w transporcie morskim.

Tak zdefiniowanego pojęcia RSS nie należy mylić z pojęciem „regularnej linii" używanym przez przewoźników morskich.

II.4.2.2. Procedura wydawania pozwoleń na dokonywanie przewozów regularną linią żeglugową

Art. 120 i 121 RD
Art. 39 lit. a) UKC

Pozwolenie jest udzielane wyłącznie przedsiębiorstwom żeglugowym, które:

- mają siedzibę na obszarze celnym Unii;
- nie popełniły w przeszłości poważnych lub powtarzających się naruszeń przepisów prawa celnego i przepisów podatkowych oraz nie figurują w rejestrze skazanych za poważne przestępstwa karne związane z prowadzoną przez siebie działalnością gospodarczą (uwaga: warunek ten uważa się za spełniony w przypadku przedsiębiorstw mających status upoważnionego przedsiębiorcy – AEO);
- zobowiążą się do tego, że po uzyskaniu pozwolenia przekażą organowi celnemu, który udzielił pozwolenia, informacji

dotyczących:

  - nazw statków, które mają pływać na regularnej linii żeglugowej;
  - portu, z którego dany statek rozpoczyna operację w ramach regularnej linii żeglugowej oraz
  - nazw portów, do których statki będą zawijać;

- zobowiąże się do niezawijania do portów poza obszarem celnym Unii ani do wolnego obszaru celnego w portach UE oraz do niedokonywania żadnych przeładunków towarów na morzu.

Do pozwoleń na ustanowienie regularnej linii żeglugowej mają pełne zastosowanie ogólne zasady regulujące decyzje organów celnych wydawane na wniosek. Wytyczne opisane w części VI pkt 2.2–2.5 mają zatem również dodatkowo zastosowanie do specyfikacji opisanych poniżej.

PRZEDSIĘBIORCY

We wniosku należy określić państwa członkowskie, w których są świadczone usługi RSS, i można określić państwa członkowskie zadeklarowane przez wnioskodawcę w odniesieniu do planów dotyczących przyszłych usług.

Art. 195 RW

Po rozpatrzeniu wniosku właściwy organ celny (zezwalający organ celny) powinien powiadomić – za pośrednictwem systemu decyzji celnych – organy celne (organy celne opiniujące) pozostałych państw członkowskich, w których funkcjonuje lub mogłaby potencjalnie funkcjonować w przyszłości linia żeglugowa wnosząca o wydanie zgody. Pozostałe administracje wydają zgodę lub odmowę w terminie 15 dni od otrzymania powiadomienia od zezwalającego organu celnego. Państwo członkowskie, które odmawia zgody na wydanie pozwolenia, przekazuje za pomocą systemu decyzji celnych uzasadnienie swojego stanowiska, podając podstawę prawną odnoszącą się do popełnionego przez dany podmiot naruszenia prawa. W takim przypadku organy państwa członkowskiego, w którym złożono wniosek, nie wydają pozwolenia i powiadamiają wnioskodawcę o przyczynach odmowy.

Art. 195 RW

Jeżeli w ciągu 15 dni od dnia otrzymania powiadomienia nie zostanie udzielona odpowiedź lub odmowa, zezwalające organy celne wydają zainteresowanemu przedsiębiorstwu żeglugowemu pozwolenie.

Pozwolenie musi być akceptowane przez pozostałe państwa

członkowskie, w których dana regularna linia żeglugowa funkcjonuje lub może potencjalnie funkcjonować w przyszłości.

Art. 121 RD

PRZEDSIĘBIORCY

Po uzyskaniu pozwolenia na utworzenie regularnej linii żeglugowej przedsiębiorstwo żeglugowe musi przekazać zezwalającemu organowi celnemu informacje dotyczące:

a) nazw statków, które mają pływać na regularnej linii żeglugowej;
b) pierwszego portu, z którego dany statek rozpoczyna operację w ramach regularnej linii żeglugowej;
c) nazw portów, do których statki będą zawijać;

oraz informować zezwalający organ celny o:

d) wszelkich zmianach danych, o których mowa w lit. a), b) i c);
e) dniu i godzinie, od których zmiany te wchodzą w życie;

oraz w stosownych przypadkach:

f) podać nazwy podmiotów czarterujących częściowo.

Art. 121 RD i art. 196 RW

SŁUŻBY CELNE

Wszelkie zmiany w pozwoleniu przekazywane przez przedsiębiorstwo żeglugowe muszą być rejestrowane w systemie decyzji celnych w ciągu 1 dnia roboczego od dnia powiadomienia i muszą być dostępne dla organów celnych zaangażowanych w system RSS. Zmiany wchodzą w życie pierwszego dnia roboczego po ich rejestracji.

Wszelka korespondencja z innymi administracjami celnymi zaangażowanymi w system RSS musi być prowadzona za pośrednictwem systemu decyzji celnych.

Załącznik II.8.4 zawiera wykaz organów właściwych do spraw procedury wydawania pozwoleń i innych powiadomień dotyczących regularnych linii żeglugowych.

SŁUŻBY CELNE

Pozwolenie => rejestracja w elektronicznym systemie teleinformatycznym dotyczącym RSS.

W stosownych przypadkach w polu „Inne informacje" pozwolenia na dokonywanie przewozów RSS należy dla każdego statku wpisać nazwę lub nazwy podmiotu lub podmiotów czarterujących częściowo.

Powyższe informacje zostaną uzupełnione po aktualizacji systemu zarządzania decyzjami celnymi *planowanej na koniec 2020 r.*

II.4.2.3. Czarter częściowy

W przypadku czarteru częściowego wniosek o wydanie pozwolenia na dokonywanie przewozów RSS jest składany przez osobę (oddającego w czarter lub czarterującego), która określa RSS, tj. decyduje, jaki statek lub jakie statki będą używane do realizacji RSS, i wyznacza porty, do których te statki będą zawijać, lub przez przedstawiciela tej osoby. Zezwalające organy celne mogą zażądać dodatkowych informacji koniecznych dla rozpatrzenia wniosku.

Przykładowe umowy o zafrachtowanie obejmujące subczarter i czarter częściowy przedstawiono w załączniku II.8.1.

II.4.2.4. Weryfikacja warunków RSS

Organy celne mogą zażądać od przedsiębiorstwa żeglugowego przedstawienia dowodów, że przestrzega ono przepisów dotyczących funkcjonowania RSS, a mianowicie, że RSS działa zgodnie z informacjami zarejestrowanymi przez właściwy organ celny i zawija wyłącznie do zarejestrowanych portów zawinięcia.

Jeżeli organ celny stwierdzi, że przepisy dotyczące RSS nie są przestrzegane, niezwłocznie informuje za pośrednictwem systemu decyzji celnych organy celne innych państw członkowskich, w których działa RSS, tak by mogły one wprowadzić niezbędne środki.

II.4.2.5. Przewozy regularną linią żeglugową i przewozy niebędące regularną linią żeglugową

Towary nieunijne, a także w niektórych przypadkach towary unijne przewożone statkiem RSS muszą być transportowane w ramach procedury celnej („samochód ciężarowy na promie") albo muszą zostać objęte procedurą tranzytu unijnego (T1 lub T2F), by mogły skorzystać z przewozu w ramach RSS. W tym celu RSS może zdecydować, czy ubiegać się o pozwolenie na stosowanie elektroniczny dokument przewozowy (ETD) jako zgłoszenia tranzytowego w transporcie morskim czy też stosować standardową procedurę tranzytu (korzystając ze zgłoszenia w NCTS opartego na dokumencie SAD i z zabezpieczenia) dla towarów T1 lub T2F. Jeżeli jako zgłoszenie tranzytowe w transporcie morskim stosuje się ETD, można do tego celu wykorzystać manifesty RSS i wówczas zabezpieczenie nie jest wymagane.

W przypadku żeglugi morskiej bliskiego zasięgu między co najmniej dwoma portami UE, która świadczy usługi przewozu głównie towarów nieunijnych, obsługujący ją operatorzy powinni uwzględnić związane z tym obciążenie administracyjne. Powinni oni ocenić, czy spełnianie wymogów administracyjnych niezbędnych do posiadania pozwolenia (pozwoleń) na obsługę RSS i ETD jako zgłoszenia tranzytowego w transporcie morskim oraz spełniania wymogów operacyjnych niezbędnych do korzystania z tych pozwoleń jest opłacalne. Alternatywą dla operatorów jest korzystanie z systemu niebędącego RSS. Nie muszą wówczas ubiegać się o pozwolenie na świadczenie usług RSS, a zamiast tego w stosownych przypadkach mogą przedstawiać zwykłe potwierdzenie unijnego statusu celnego towarów.

Nieprzewidziane okoliczności podczas transportu RSS

W przypadku gdy statek zarejestrowany do obsługi RSS jest zmuszony z powodu nieprzewidzianych okoliczności do przeładunku towarów na morzu, do zawinięcia do portu poza UE, portu nienależącego do tras RSS lub wolnego obszaru celnego w porcie UE lub do załadunku lub rozładunku towarów w wyżej wspomnianych rodzajach portów, przedsiębiorstwo żeglugowe musi niezwłocznie powiadomić organy celne wszystkich kolejnych portów UE, do których statek zawinie zgodnie z planowaną trasą.

Status celny towarów znajdujących się na pokładzie statku nie może ulec zmianie, chyba że w tych miejscach załadowano nowe towary lub też towary wyładowano i pozostawiono.

Przykład 1 **Nowy Jork/Hawr/Antwerpia – przewozy inne niż RSS**

W chwili przybycia do Hawru wszystkie towary uważa się za nieunijne.

- Dla towarów unijnych (innych niż towary podlegające podatkowi akcyzowemu) załadowanych w Hawrze: należy stosować dokument T2L lub, na wniosek przedsiębiorstwa żeglugowego, manifest przedsiębiorstwa żeglugowego z wpisanym kodem „C”.
- Dla towarów unijnych podlegających podatkowi akcyzowemu załadowanych w Hawrze: należy stosować wydruk elektronicznego dokumentu administracyjnego (e-AD) (określonego w art. 21 i 34 dyrektywy Rady 2008/118/WE i rozporządzeniu nr 684/2009).

Przykład 2 **Hawr/Pointe à Pitre (Gwadelupa) – przewozy inne niż RSS**

W chwili przybycia do Pointe à Pitre wszystkie towary uważa się za nieunijne.

- Dla towarów unijnych: należy stosować dokument T2LF lub, na wniosek przedsiębiorstwa żeglugowego, manifest przedsiębiorstwa żeglugowego z wpisanym kodem „F”.

Przykład 3 **Genua/Marsylia – przewozy inne niż RSS**

W chwili przybycia do Marsylii wszystkie towary uważa się za nieunijne.

- Dla towarów unijnych (innych niż towary podlegające podatkowi akcyzowemu) załadowanych w Genui: należy stosować dokument T2L lub, na wniosek przedsiębiorstwa żeglugowego, manifest przedsiębiorstwa żeglugowego z wpisanym kodem „C”.
- Dla towarów unijnych podlegających akcyzie załadowanych w Genui: należy stosować wydruk dokumentu e-AD (określonego w art. 21 i 34 dyrektywy Rady 2008/118/WE i rozporządzeniu nr 684/2009).

Przykład 4 **Nowy Jork/Hawr/Antwerpia – przewozy inne niż RSS**

W chwili przybycia statku do Hawru wszystkie towary będą uważane za nieunijne.

Część towarów jest rozładowywana w Hawrze, natomiast reszta pozostaje na pokładzie.

Istnieją dwie możliwości:

- *Towary są rozładowywane w Hawrze i przewożone transportem drogowym do Antwerpii*: do przewozu transportem drogowym wymagana jest procedura tranzytu T1 i należy złożyć zabezpieczenie.
- *Towary nie są rozładowywane w Hawrze i są przewożone transportem morskim do Antwerpii*: procedura tranzytu T1 nie jest wymagana. W chwili przybycia do Antwerpii wszystkie towary będą uważana za nieunijne, chyba że zostanie potwierdzony unijny status celny towarów.

Przykład 5 **Wywóz towarów w przypadku ubiegania się o refundację**

Hawr/Antwerpia/Nowy Jork – przewozy inne niż RSS

Formalności wywozowe są dokonywane w Hawrze, gdzie towary są ładowane na statek w ramach jednolitej umowy przewozowej do państwa nienależącego do UE i przewożone do Antwerpii, gdzie są z kolei załadowywane na inny statek z przeznaczeniem do państwa nienależącego do UE.

Ze względu na fakt, że towary te przewożone są w ramach przewozów niebędących RSS, uważa się je za towary nieunijne.

Potwierdzanie unijnego statusu celnego towarów w przypadku przeładunku

Towary unijne są transportowane w ramach RSS (zob. pkt II.4.2.). Jeżeli towary zostaną następnie przeładowane w porcie UE na statek, który nie obsługuje RSS, utracą swój status i zostaną objęte czasowym składowaniem. To zaś spowoduje problem w docelowym unijnym porcie przeznaczenia (rozładunku). Sytuację tę ilustruje poniższy schemat:

DUBLIN
Załadunek towarów unijnych
→
Statek A (RSS)
→
MARSYLIA
Przeładunek
→
Statek B (nie RSS)
→
TARENT
Wymagane potwierdzenie unijnego statusu towarów

W takich przypadkach potwierdzeniem statusu towarów wymaganym w unijnym porcie przeznaczenia (rozładunku), np. w Tarencie, będzie dokument T2L, wystawiony i potwierdzony przez właściwe organy najpóźniej w porcie przeładunku, np. w Marsylii.

Zaleca się w takich przypadkach, by potwierdzenie statusu towarzyszyło towarom od miejsca rozpoczęcia operacji przewozowej (statek A).

W ramach rozwiązania alternatywnego wymaganym potwierdzeniem statusu może być manifest przedsiębiorstwa

żeglugowego (zob. pkt II.4.2.).

II.4.3. Korytarz T2

Zobacz pkt VI.3.5.5.

II.5. Przepisy szczegółowe dotyczące produktów rybołówstwa morskiego i towarów uzyskiwanych z takich produktów

Potwierdzanie unijnego statusu celnego produktów rybołówstwa morskiego i innych produktów poławianych na morzu statkami

Art. 213 RW

W stosownych przypadkach należy przedstawić dziennik połowowy, deklarację wyładunkową, deklarację przeładunkową i dane z monitorowania statku, aby udowodnić unijny status:

- produktów rybołówstwa morskiego złowionych przez unijny statek rybacki poza obszarem celnym Unii, na wodach innych niż wody terytorialne państwa trzeciego; oraz
- towarów uzyskanych z takich produktów na pokładzie unijnego statku rybackiego lub unijnego statku przetwórni, w których procesie produkcji mogły zostać użyte inne produkty posiadające unijny status celny.

Art. 129 RD

Dziennik połowowy, deklarację wyładunkową, deklarację przeładunkową i dane z monitorowania statku w stosownych przypadkach muszą przedstawiać następujące podmioty:

1. unijny statek rybacki, na którym złowiono produkty oraz – w razie potrzeby – dokonano ich przetworzenia lub
2. inny unijny statek rybacki lub unijny statek przetwórnia, który przetworzył produkty po ich przeładunku ze statku, o którym mowa w pkt 1 lub
3. każdy inny statek, na który przeładowano wspomniane produkty i towary ze statków, o których mowa w pkt 1 lub 2, bez dalszego przetwarzania tych produktów lub
4. środek transportu, którym dokonywany jest przewóz na podstawie jednolitego dokumentu przewozowego wystawionego w państwie lub na terytorium niestanowiącym obszaru celnego Unii, w przypadku gdy produkty lub towary zostały wyładowane ze statków, o których mowa w pkt 1, 2 lub 3.

Art. 214 RW

Gdy produkty rybołówstwa morskiego lub towary uzyskiwane z takich produktów są przed ich przemieszczeniem do UE przeładowywane i transportowane przez terytorium znajdujące się poza UE, potwierdzenie unijnego statusu celnego tych produktów i towarów należy przedstawić w chwili ich przybycia na obszar celny Unii. Może to nastąpić w postaci wydruku dziennika połowowego zawierającego poświadczenie organu celnego tego państwa lub terytorium, że przedmiotowe produkty lub towary:

- były objęte dozorem celnym w czasie, gdy znajdowały się na obszarze tego państwa lub terytorium, oraz
- nie zostały poddane żadnym czynnościom innym niż czynności konieczne do ich zabezpieczenia.

Wydruk dziennika połowowego, o którym jest mowa w obowiązujących przepisach, może oznaczać:

- wydruk odpowiednich części dziennika połowowego (tj. wyciąg) zawierających – w stosownych przypadkach – informacje dotyczące przeładunku lub przeładunków albo
- wydruk całego dziennika połowowego, pod warunkiem że umożliwia on identyfikację danej przesyłki produktów lub towarów rybołówstwa morskiego i zawiera odniesienie do odpowiedniego dziennika połowowego.

Organy celne państw trzecich nie są prawnie zobowiązane do poświadczania na wydruku dziennika połowowego, że produkty i towary rybołówstwa morskiego przeładowywane i transportowane przez te państwa nie zostały poddane żadnym manipulacjom. W związku z tym akceptowalne są również poświadczenia w innej formie niż te na wydruku dziennika połowowego.

Forma dokumentów poświadczających jest dowolna; w załączniku II.8.5 znajduje się przykładowy dokument przedstawiony przez sektor rybołówstwa. Inny przykładowy dokument, zawarty w załączniku II.8.6, to świadectwo niemanipulacji wydane przez Singapur.

Art. 130 i 133 RD

W art. 130 RD określono wymogi dotyczące danych odnoszące się do potwierdzenia unijnego statusu celnego produktów rybołówstwa morskiego i towarów uzyskiwanych z takich produktów, dostarczanych na obszar celny Unii zarówno bezpośrednio, jak i z przeładunkiem.

W art. 133 RD określa się wymogi dotyczące danych w odniesieniu do poświadczenia braku manipulacji w stosunku do produktów rybołówstwa morskiego i towarów uzyskiwanych z takich produktów, przeładowywanych i transportowanych przez państwo lub terytorium trzecie, które stanowi integralną część potwierdzenia unijnego statusu celnego tych produktów i towarów.

Jeżeli do celów poświadczenia braku manipulacji wykorzystywane są inne dokumenty niż wydruk dziennika połowowego lub wydruk odpowiednich części dziennika połowowego, takie inne środki muszą zawierać:

- wszystkie właściwe dane określone w art. 130 i 133 RD;

- odniesienie do dziennika połowowego.

Środkom tym musi towarzyszyć wydruk z odpowiedniego dziennika połowowego albo wydruk odpowiednich części dziennika połowowego, gdy są one przedstawiane organom celnym państwa członkowskiego w chwili wprowadzenia na obszar celny Unii.

Jeżeli chodzi o informacje o miejscu połowu produktów rybołówstwa morskiego, jak określono w art. 130 ust. 1 lit. a), przyjmuje się, że informacje o dokładnym miejscu połowu będą traktowane jako poufne, a przekazywanie ich organom celnym państw trzecich do celów poświadczenia może powodować problemy. Umieszczanie tych informacji w dokumentach przedstawianych organom celnym państw trzecich na potrzeby poświadczenia nie powinno być zatem wymagane, pod warunkiem że informacje o dokładnym miejscu połowu zostaną przekazane organom celnym państw członkowskim w chwili wprowadzenia na obszar celny Unii.

II.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona)

II.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych

II.7.1. Dokument T2L(T2LF) uwierzytelniony za pomocą środków elektronicznych

II.8. Załączniki

II.8.1. Przykładowa umowa o „zafrachtowanie” obejmująca subczarter i czarter częściowy

Czarter częściowy

W tym punkcie wyjaśniono aspekty handlowe czarterów częściowych ze szczególnym uwzględnieniem transportu kontenerowego i jego skutków dla tranzytu unijnego.

1. Wprowadzenie

Czarter częściowy w transporcie kontenerowym określany jest z reguły jako „slot-czarter” (ang. „slot-charter”). „Slot” jest częścią ładowni statku o ściśle określonej wielkości, odpowiadającą kontenerowi lub jednostce kontenerowej. Rozróżnia się dwa rodzaje kontenerów:

a) TUE = jednostka kontenerowa o długości 20 stóp
oraz
b) FEU = jednostka kontenerowa o długości 40 stóp (zwana też podwójnym TEU)

Uwaga: Inne rodzaje kontenerów to o długości 10 stóp, o zwiększonej wysokości (highcube), o długości 45 stóp itd.

2. Rodzaje slot-czarteru

Rozróżnia się dwie główne formy:

a) slot-czarter zwykły

b) umowa o wzajemnym udostępnianiu miejsca na statkach

3. Slot-czarter zwykły

W ramach slot-czarterów zwykłych czarterujący (przedsiębiorstwo żeglugowe) wynajmuje od właściciela statku (innego przedsiębiorstwa żeglugowego posiadającego wolną powierzchnię w ładowni) określoną liczbę „slotów”. Czarterujący płaci (zazwyczaj) pewną sumę za całkowitą liczbę wynajętych przez siebie slotów, niezależnie od tego, czy jest w stanie je wykorzystać. Umowa zwykłego slot-czarteru zawierana jest (z reguły) na okres jednego rejsu.

4. Umowa o wzajemnym udostępnianiu miejsca na statkach

W ramach umowy o wzajemnym udostępnianiu miejsca na statkach dwa przedsiębiorstwa żeglugowe (lub ich większa liczba) uzgadniają, że na ściśle określonych

statkach lub trasach udostępnią sobie wzajemnie stałą liczbę slotów. Umowy te opierają się zwykle na zasadzie wzajemności, a przedsiębiorstwa żeglugowe nie płacą sobie wzajemnie za sloty.

5. Skutki handlowe

a) Pomijając fakt, że zwykły slot-czarter odbywa się za opłatą, a umowa o wzajemnym udostępnianiu miejsca na statkach realizowana jest bez opłat, konsekwencje prawne obu rodzajów czarteru są identyczne.

b) System ten funkcjonuje tak jak zwykły czarter, tzn. przewóz towaru w ramach slot-czarteru/wzajemnego udostępniania miejsca na statkach odbywa się w imieniu czarterującego, na jego konosamentach i jego manifestach. Właściciel statku wystawia jeden konosament morski obejmujący wszystkie wykorzystane sloty, a nie oddzielny konosament dla każdego kontenera/każdej przesyłki. Właściciel statku nie dysponuje żadną dokumentacją (z wyjątkiem spisów załadowanych towarów niebezpiecznych itp.) dotyczącą poszczególnych przesyłek: danymi o nadawcy, odbiorcy, zawartości itp.

c) Przewóz towaru w ramach slot-czarteru/umowy o wzajemnym udostępnianiu miejsc na statkach traktowany jest *de facto* w taki sposób, jakby odbywał się na statku należącym do czarterującego.

d) Nadawca/odbiorca nie musi wiedzieć ani być powiadamiany, że część transportu odbywa się na pokładzie statku wynajętego w ramach slot-czarteru/umowy o wzajemnym udostępnianiu miejsca na statkach.

e) Nadawca/odbiorca otrzymuje konosament wystawiony przez przedsiębiorstwo żeglugowe, z którym zawarł umowę przewozu.

6. Skutki dla procedury tranzytu unijnego

W ramach handlowych umów o czarter częściowy każde przedsiębiorstwo żeglugowe może występować jako osoba uprawniona do korzystania z procedury, pod warunkiem że wszystkie manifesty są w pełni zgodne z wymogami określonymi w art. 50 i 51 PRD.

Ponadto konosament morski w manifeście statku przewożącego ładunek musi wskazywać właściwym organom w porcie przeznaczenia, że kontrole tranzytu towarów będą się odbywać w oparciu o dane zawarte w manifestach i konosamentach czarterującego.

7. Skutki dla zatwierdzania przewozów regularną linią żeglugową (RSS)

a) W przypadku czarteru częściowego wniosek o wydanie pozwolenia na dokonywanie przewozów regularną linią żeglugową (RSS) musi złożyć osoba (oddający w czarter lub czarterujący), która określa daną RSS.

Organy celne mogą zażądać wszelkich informacji koniecznych do oceny wnioskodawcy, a w szczególności strony czarterującej.

b) Przykłady:

Przykład 1:

- Statek o nazwie Goodwill należy do właściciela A, który zawiera z przedsiębiorstwem żeglugowym B umowę czarteru na czas określony. W ramach czarteru A udostępnia B swój statek.

- B odpowiada za handlowe wykorzystanie statku, który wyczarterował. Określa on porty, które ten statek będzie obsługiwał (RSS). B zawiera umowę o wzajemnym udostępnianiu miejsca na statkach (czarter częściowy) z C, – innym przedsiębiorstwem żeglugowym – w celu zapewnienia pełnego wykorzystania ładowności statku. Oznacza to zawarcie umowy czarteru częściowego. B pozwala na handlowe wykorzystanie części statku Goodwill przez C, ale zachowuje prawo do samodzielnego decydowania o wykorzystaniu reszty statku. B wystąpi z wnioskiem o **wydanie pozwolenia na wykonywanie RSS statkiem Goodwill.**

Przykład 2:

Usługi (1)	Statki (2)	Podmiot odpowiedzialny za określenie linii (3)	Czartery częściowe (4)
Rotterdam–Dublin–Rosslare–Antwerpia–Hawr–Lizbona–Leixoes–Vigo	Corvette oraz Caravel	A	B: statkiem Corvette: Rosslare–Antwerpia – Hawr–Lizbona; statkiem Caravel: Rosslare–Antwerpia–Hawr–Lizbona–Vigo
			C: statkiem Corvette: Rotterdam–Rosslare–Antwerpia–Hawr–Lizbona; statkiem Caravel: Rosslare–Antwerpia–Hawr–Lizbona–Vigo
			D: statkiem Corvette: Rotterdam–Rosslare–Antwerpia–Hawr–Lizbona
Rotterdam–Dublin –	Douro	B	A: Rotterdam–Dublin–Rosslare–Antwerpia–

Usługi (1)	Statki (2)	Podmiot odpowiedzialny za określenie linii (3)	Czartery częściowe (4)
Rosslare–Antwerpia–Hawr–Bilbao–Lizbona–Leixoes–Vigo			Hawr–Bilbao
			C: Rosslare–Antwerpia–Hawr–Bilbao–Lizbona–Leixoes
			D: Antwerpia–Hawr–Bilbao–Lizbona–Leixoes–Vigo
Rotterdam–Dublin – Rosslare–Antwerpia–Hawr–Lizbona–Leixoes–Vigo	Angela J	C	A: Rotterdam–Dublin–Rosslare–Antwerpia–Hawr–Lizbona
			B: Rotterdam–Rosslare–Antwerpia–Hawr–Lizbona
			D: Antwerpia–Hawr–Lizbona–Leixoes–Vigo
Rotterdam–Dublin – Rosslare–Antwerpia–Hawr–Bilbao–Lizbona–Leixoes–Vigo	Goodwill	D	A: Rotterdam–Dublin–Rosslare–Antwerpia–Hawr–Lizbona
			B: Rotterdam–Rosslare–Antwerpia–Hawr–Lizbona
			C: Antwerpia–Hawr–Lizbona–Leixoes–Vigo

- W kolumnie 1 wymieniono linie, które obsługują wymienione statki, i porty, z których statki te korzystają. Pozwolenie na dokonywanie przewozów RSS dotyczy tych linii.
- W kolumnie 2 wymieniono nazwy statków przypisanych do różnych linii. Aby statki mogły zostać objęte jednym wnioskiem o wydanie pozwolenia na przewozy RSS, muszą zawijać do wszystkich wymienionych portów.
- W kolumnie 3 podano osobę odpowiedzialną za określenie linii (porty, do których zawijają statki itp.). Jest to osoba, która wnioskuje o wydanie pozwolenia i informuje czarterujących częściowo (zob. kolumna 4) o uzyskaniu przez linię statusu „regularnej” linii żeglugowej. Osoba ta może oczywiście także przewozić towary tą linią.

- W kolumnie 4 wymieniono różnych czarterujących częściowo, którzy wyczarterowali część statku od oddającego w czarter. Osoby te nie muszą składać wniosku o wydanie pozwolenia, ale muszą przestrzegać lub dopilnować przestrzegania przez ich klientów procedur celnych (zależnych od statusu celnego przewożonych towarów) mających zastosowanie w przewozie „regularną" linią żeglugową.

c) Treść wniosku o udzielenie pozwolenia na przewozy RSS oraz treść pozwolenia.

Pozwolenie na przewozy RSS jest sporządzane zgodnie z następującymi instrukcjami:

- Uwagi ogólne:
  Komisja Europejska i organy celne państw członkowskich muszą przechowywać pozwolenie (w tym wszelkie jego zmiany) i mieć do niego dostęp przy zastosowaniu elektronicznego systemu teleinformatycznego dotyczącego regularnych linii żeglugowych.

- Poszczególne pola:

Pole 1: Należy wpisać nazwę przedsiębiorstwa żeglugowego lub jego przedstawiciela oraz jego dokładny adres.

Jeżeli wykorzystanie handlowe statku jest dzielone między kilka przedsiębiorstw, które razem określają obsługiwane porty, należy wpisać nazwę każdego przedsiębiorstwa żeglugowego, którego to dotyczy, lub jego przedstawiciela oraz ich dokładny adres.

W takim przypadku jako wnioskodawcę na pojedynczym wniosku o wydanie pozwolenia na przewozy regularną linią żeglugową należy wymienić każde przedsiębiorstwo żeglugowe.

Pole 2: Należy wpisać wszystkie porty, do których będzie zawijał statek, w kolejności zawijania dla danej trasy. Po nazwie portu następuje odpowiedni kod ISO dla danego państwa (na przykład: Rotterdam (NL), Dublin (IE), Hawr (FR)).

Jeżeli pozwolenie wydaje się na więcej niż jedną trasę, każda trasa musi być opatrzona różnym numerem (na przykład: 1. Rotterdam (NL) – Dublin (IE) – Hawr (FR), 2. Lizbona (PT) – Vigo (ES) – Bilbao (ES) itd.

Pole 3: Należy wpisać nazwę statku lub nazwy statków przeznaczonych do obsługi trasy określonej w polu nr 2. Jeżeli w polu nr 2 wyszczególniono więcej niż jedną trasę, statki muszą być przypisane do numerów tras, które obsługują (na przykład: 1. Neptune, Goodwill, 2. Corvette, 3. Douro itd.).

Pole 4: Należy wpisać nazwiska (nazwy) czarterujących częściowo (a nie nazwy statków). Osoba ubiegająca się o pozwolenie musi podać organom celnym nazwiska (nazwy) czarterujących częściowo. Należy pamiętać, że czarterujący częściowo nie są posiadaczami świadectwa ani nie są wymienieni w polu nr 1.

Pole 5: W polu tym musi znaleźć się data i podpis przedsiębiorstwa żeglugowego lub przedsiębiorstw żeglugowych wymienionych w polu nr 1 lub ich przedstawiciela lub przedstawicieli.

Pole A: Po nazwie państwa członkowskiego następuje kod ISO danego państwa w nawiasie: (AT), (BE), (BG), (CY), (CZ), (DE), (DK), (EE), (ES), (FI),

(FR), (GR), (HR), (HU), (IE), (IT), (LT), (LU), (LV), (MT), (NL), (PL), (PT), (RO), (SE), (SI) lub (SK).

II.8.2. Manifest morski – pozwolenie TC12

Pozwolenie na stosowanie procedury uproszczonej, o której mowa w art. 128d ust. 5 lit. d) RD (art. 18 dodatku II do Konwencji). Zobacz pkt II.3.3.4.

Wzór pozwolenia TC 12

<table>
<tr><td rowspan="2">1. Posiadacz pozwolenia</td><td>(Numer pozwolenia)
…….</td></tr>
<tr><td>Pozwolenie na stosowanie procedury uproszczonej, o której mowa w art. 128d ust. 5 lit. d) RD (art. 18 dodatku II do Konwencji).</td></tr>
<tr><td colspan="2">2. Państwa i porty wyjścia, których dotyczy pozwolenie, oraz imię i nazwisko przedstawiciela/przedstawicieli przedsiębiorstwa żeglugowego</td></tr>
<tr><td colspan="2">3. Państwa i porty przeznaczenia, których dotyczy pozwolenie, oraz imię i nazwisko przedstawiciela/przedstawicieli przedsiębiorstwa żeglugowego</td></tr>
<tr><td colspan="2">4. Inne informacje</td></tr>
</table>

5. Organ wydający Pieczęć Nazwa: Data: Adres: Państwo: (Podpis)

II.8.2.B. Załącznik B – Wykaz właściwych organów, z którymi można się konsultować

Najnowsza wersja tego wykazu znajduje się pod jednym z następujących linków:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

II.8.3. Potwierdzenie unijnego statusu celnego silnikowych pojazdów drogowych

Do ustalenia statusu celnego silnikowych pojazdów drogowych na obszarze celnym Unii konieczne jest przestrzeganie poniższych zasad.

1. Zasady dotyczące przemieszczania towarów z jednego punktu na obszarze celnym Unii do drugiego stosuje się także do przemieszczania silnikowych pojazdów drogowych, rekreacyjnych jednostek pływających i prywatnych statków powietrznych.

2. Określenie „przemieszczanie" dotyczy nie tylko użytkowania pojazdu poruszającego się w obrębie obszaru celnego Unii, ale również, podobnie jak w przypadku wszystkich pozostałych towarów unijnych, przeniesienia własności (dostawa/nabycie) oraz zmiany miejsca zamieszkania i związanej z tym relokacji pojazdu bez zmiany własności.

3. Art. 153 UKC stanowi: „Domniemywa się, że wszystkie towary znajdujące się na obszarze celnym Unii posiadają unijny status celny, chyba że zostanie stwierdzone, że nie są towarami unijnymi". To założenie dotyczy również obrotu pojazdami.

4. A zatem w przypadku, gdy pojazdy są przywożone z państwa trzeciego i wprowadzane do obrotu w państwie członkowskim bez rejestracji, mogą zostać wysłane do innego państwa członkowskiego jako towary unijne, ponieważ spełnione jest podstawowe założenie art. 153 UKC. Do celów rejestracyjnych takie pojazdy należy traktować dokładnie tak samo, jak pojazdy wyprodukowane w Unii.

5. W takich okolicznościach rejestracja nowych pojazdów nie może zależeć od potwierdzenia unijnego statusu pojazdu.

6. W przypadku wątpliwości właściwe organy mogą zwrócić się z wnioskiem o udzielenie informacji w ramach wzajemnej pomocy. Takiego wniosku nie należy jednak traktować jako standardowej procedury postępowania.

7. W związku z tym przemieszczanie pojazdów unijnych na obszarze celnym Unii musi odbywać się na takich samych warunkach, jak przemieszczanie innych towarów unijnych. Nie przewiduje się interwencji urzędu celnego.

8. Powyższe zasady nie wpływają na przepisy dotyczące spraw podatkowych, w szczególności związane z wymogiem zarejestrowania przez właściciela w swoim państwie zamieszkania.

9. Bez uszczerbku dla powyższych zasad wszystkie silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane w państwie członkowskim uznaje się za posiadające status unijny, pod warunkiem że:

   a) ich dokumenty rejestracyjne zostają przedstawione właściwym organom państwa członkowskiego, do którego pojazd jest wprowadzany;

b) dowodem rejestracji pojazdu są dokument oraz tablice rejestracyjne, które zależnie od państwa rejestracji wyglądają dokładnie tak, jak opisano poniżej.

Jeżeli nie są spełnione powyższe kryteria, potwierdzenie unijnego statusu celnego towarów odbywa się zgodnie z przepisami art. 199 RW.

10. Potwierdzenie unijnego statusu celnego silnikowych pojazdów drogowych na podstawie numeru rejestracyjnego (art. 208 RW):

Austria:

W Austrii system numeracji składa się z „wyróżnika" i „znaku zarezerwowanego".

Wyróżnik składa się z jednej lub dwóch liter i identyfikuje okręg administracyjny (powiat), miasto statutowe, rząd kraju związkowego lub władze federalne; znak zarezerwowany składa się z kombinacji cyfr i liter.

Tablice rejestracyjne zawierają napis w kolorze czarnym na białym tle oraz wąskie czerwono-biało-czerwone paski przy górnej i dolnej krawędzi. Numer rejestracyjny musi składać się z liter łacińskich i cyfr arabskich. Od listopada 2002 r. tablice rejestracyjne mają po lewej stronie niebieskie pole z białą literą „A" pod unijnym kręgiem gwiazd.

Litery identyfikacyjne i znak są oddzielone emblematem. W przypadku zwykłych tablic jest to godło danego kraju związkowego, a pod nim znajduje się nazwa kraju związkowego napisana czarnymi drukowanymi literami.

Tablice rejestracyjne – mające najczęściej kształt prostokąta z zaokrąglonymi narożami – mają następujące wymiary (szerokość × wysokość):

- jednowierszowe: 520 × 120 mm, wysokość czcionki: 67 mm;
- dwuwierszowe: 300 × 200 mm, wysokość czcionki: 67 mm.

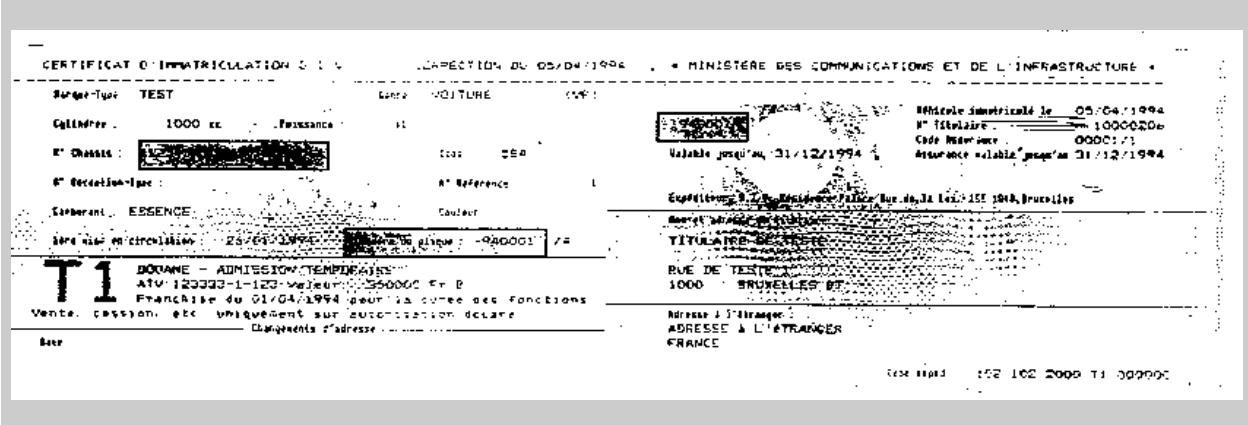
Przykłady:

Belgia:

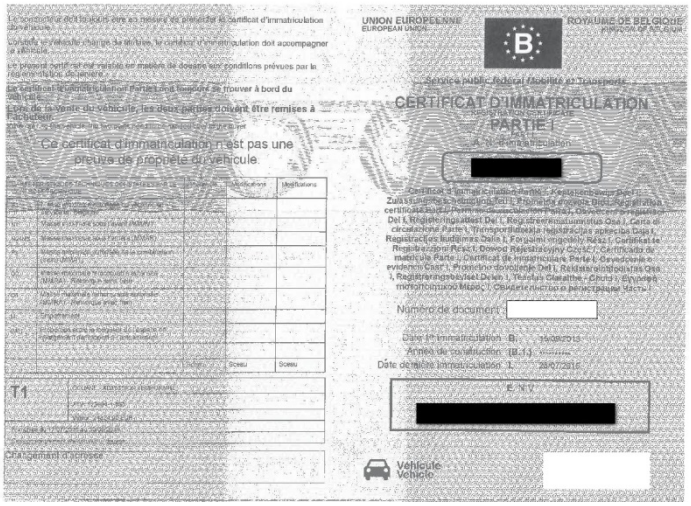
Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane w Belgii uznaje się za posiadające unijny status celny, z wyjątkiem przypadków przedstawionych poniżej.

1. Dowód rejestracyjny, jak przedstawiono poniżej, jest opatrzony skrótem T1, który:

a) w przypadku wydania dowodu przed dniem 16 listopada 2010 r. znajduje się na odwrocie strony tytułowej, po lewej stronie w sekcji poświęconej odprawie czasowej;



b) w przypadku wydania dowodu po dniu 16 listopada 2010 r. znajduje się na przedniej stronie części 1, w tabeli dotyczącej odprawy czasowej w lewym dolnym rogu.



2. Jeżeli pojazd ma tablicę rejestracyjną „dealera”, **może** nie mieć unijnego statusu celnego towarów. W takim przypadku w pojeździe musi znajdować się pozwolenie na odprawę czasową. Zamiast informacji na temat pojazdu dowód rejestracyjny zawiera numer tablicy rejestracyjnej, datę ważności, rodzaj „tablicy dealera”, numer rejestru krajowego lub numer przedsiębiorstwa oraz maksymalną pojemność skokową lub maksymalną moc wnioskowaną przez posiadacza.

   Na tablicach umieszczony jest numer rejestracyjny składający się z liczby indeksowej, grupy trzech liter i grupy trzech cyfr w jednej z poniższych kombinacji:

   - *– „tablice dealera” w przypadku samochodów: 1 - Z + dwie inne litery + trzy cyfry;*
   - *– „tablice dealera” w przypadku motocykli: 1 - ZM lub 1 - ZW + jedna inna litera + trzy cyfry (wymiary różnią się od innych tablic; indeks i litery umieszczone są w górnym rzędzie, cyfry – w dolnym);*
   - *– „tablice dealera” w przypadku motorowerów: 1 - SZ + jedna inna litera + trzy cyfry (wymiary różnią się od innych tablic; indeks i litery umieszczone są w górnym rzędzie, cyfry – w dolnym);*
   - *– „tablice dealera” w przypadku przyczep: 1 - ZQ lub 1 - ZU+ jedna inna litera + trzy cyfry.*

   Cyfry i litery są koloru zielonego na białym tle. W specjalnie wyznaczonym miejscu musi być także umieszczona nalepka z podaniem roku.

3. Jeżeli pojazd ma tablicę rejestracyjną „testową”, **może** nie mieć unijnego statusu celnego towarów. W takim przypadku w pojeździe musi znajdować się pozwolenie na odprawę czasową. Pojazdy te nie mogą jednak poruszać się poza terytorium Belgii. Zamiast informacji na temat pojazdu dowód rejestracyjny zawiera numer tablicy rejestracyjnej, datę ważności, rodzaj „tablicy testowej” oraz numer rejestru krajowego lub numer przedsiębiorstwa.

   Na tablicach umieszczony jest numer rejestracyjny składający się z liczby indeksowej, grupy trzech liter i grupy trzech cyfr (dwóch cyfr w przypadku motorowerów) w jednej z poniższych kombinacji:

   - *w przypadku samochodów: 1 - ZZ + jedna inna litera + trzy cyfry;*
   - *w przypadku motocykli: 1 - ZZM lub 1 - ZZW + trzy cyfry (wymiary różnią się od innych tablic; litery umieszczone są w górnym rzędzie, cyfry – w dolnym);*
   - *w przypadku motorowerów: 1 - SZZ+ dwie cyfry (wymiary różnią się od innych tablic; litery umieszczone są w górnym rzędzie, cyfry – w dolnym);*
   - *w przypadku przyczep: 1 - ZZQ lub 1 - ZZU + trzy cyfry.*

Cyfry i litery są koloru zielonego na białym tle. W specjalnie wyznaczonym miejscu musi być także umieszczona nalepka z podaniem roku.

Bułgaria

Pojazdy silnikowe zarejestrowane w Bułgarii uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, jeżeli mają prostokątne tablice rejestracyjne w kolorze odblaskowej bieli z niebieskim paskiem po lewej stronie i czarnym napisem będącym kombinacją liter i cyfr.

Na niebieskim pasku z lewej strony tablicy rejestracyjnej znajduje się flaga Bułgarii oraz białe litery „BG".

Rejestracja jest kombinacją trzech grup (np. C 5027 AB), przy czym:

- pierwsza grupa składa się z liter i odpowiada jednostce terytorialnej;
- druga grupa składa się z czterech cyfr arabskich;
- trzecia grupa jest serią (jedna lub dwie litery).

Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane w Bułgarii uznaje się za nieposiadające unijnego statusu celnego towarów, jeżeli:

- mają prostokątne tablice rejestracyjne w kolorze białym z rejestracją składającą się z kombinacji sześciu czarnych cyfr rozdzielonych po środku literą „B", a rok ważności jest zaznaczony na czerwonym tle po prawej stronie;
- mają prostokątne tablice rejestracyjne w kolorze białym z rejestracją składającą się z kombinacji sześciu czarnych cyfr rozdzielonych po środku literą „T" lub „H";
- mają prostokątne tablice rejestracyjne w kolorze czerwonym z rejestracją składającą się z kombinacji białych liter „C", „CC" lub „CT" i cyfr; lub
- mają prostokątne tablice rejestracyjne w kolorze niebieskim z rejestracją składającą się z kombinacji białych liter „XX" i cyfr.

Pojazdy silnikowe posiadające tablice rejestracyjne tego typu mogą mieć unijny status celny towarów albo mogą nie mieć takiego statusu.

Ich status można sprawdzić jedynie w odnośnej dokumentacji.

Chorwacja

1. Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane w Chorwacji uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, jeżeli mają odpowiednie tablice rejestracyjne.

Tablice rejestracyjne pojazdów są wykonane z metalu, pokryte folią odblaskową i opatrzone oznaczeniem jednostki administracyjnej oraz numerem rejestracyjnym

pojazdu w kolorze czarnym na białym tle. Pomiędzy oznaczeniem jednostki administracyjnej a numerem rejestracyjnym pojazdu znajduje się chorwackie godło.

Wyjątkiem są tablice rejestracyjne *pojazdów, które nie spełniają określonych warunków* co do rozmiarów (długość, szerokość, wysokość), tj. których maksymalny dopuszczalny ciężar przekracza ciężar wymieniony w przepisach, tj. których dopuszczalny nacisk osi jest przekroczony. Takie tablice posiadają litery i cyfry w kolorze czerwonym.

Tablice rejestracyjne pojazdów należących do obywateli zagranicznych, którym udzielono pozwolenia na pobyt czasowy lub stały (pojazdy zarejestrowane tymczasowo, pojazdy należące do zagranicznych przedsiębiorstw handlowych, transportowych, placówek kultury i innych przedstawicielstw, zagranicznych biur korespondentów i stałych korespondentów zagranicznych) posiadają litery i cyfry w kolorze zielonym.

2. Tablice rejestracyjne *pojazdów należących do placówek dyplomatycznych i konsularnych, misji zagranicznych i biur organizacji międzynarodowych oraz ich pracowników* w Chorwacji są niebieskie i mają litery i cyfry w kolorze żółtym. Są one opatrzone numerycznym kodem państwa, do którego należy dana placówka, oraz literą odpowiadającą rodzajowi działalności danej placówki, tj. statusowi danej osoby, i numerem rejestracyjnym.

Cypr

Wydział Transportu Drogowego Cypru został w styczniu 1997 r. skomputeryzowany. Wszystkie świadectwa rejestracyjne wydane od tego czasu są drukowane komputerowo.

a. <u>Pojazdy zarejestrowane na stałe na Cyprze</u>

Wszystkie pojazdy zarejestrowane na Cyprze na stałe mają numer rejestracyjny będący kombinacją jednej, dwóch lub trzech liter alfabetu łacińskiego i numeru seryjnego od 1 do 999. Każdy pojazd ma dwie tablice rejestracyjne, jedną umieszczoną z przodu pojazdu w kolorze odblaskowej bieli, a drugą z tyłu pojazdu w kolorze odblaskowej żółci lub bieli; na obu tablicach numer składa się z czarnych liter i liczb.

W celu ustalenia unijnego statusu celnego większości pojazdów o numerach rejestracyjnych mających postać LLCCC (np.YW764) lub LLLCCC (np. EAY857) należy sprawdzić odnośne informacje podane w dowodzie rejestracyjnym – zob. tabela A.

b. <u>Pojazdy korpusu dyplomatycznego (CD lub AT)</u>

Pojazdy korpusu dyplomatycznego mają dwa numery rejestracyjne wpisane w dowodzie rejestracyjnym. Pierwszy to stały numer rejestracyjny. Drugi numer oznacza, że pojazd należy do korpusu dyplomatycznego.

Numer rejestracyjny pojazdów korpusu dyplomatycznego składa się z kombinacji dwóch liter będących kodem ambasady lub komisji oraz liter „CD” lub „AT” i numeru porządkowego pojazdu w danej ambasadzie lub komisji.

Pojazdy te poruszają się w ruchu drogowym z dyplomatycznymi tablicami rejestracyjnymi przez okres, w którym posiadają status pojazdów dyplomatycznych. Po utracie przez nie statusu pojazdów dyplomatycznych stosuje się stały numer rejestracyjny. Unijny status celny tych pojazdów można sprawdzić na podstawie informacji zawartych w ich dokumentach.

Tabela A

	Informacje (informacje podatkowe) (w języku angielskim i greckim w postaci podanej w dowodach rejestracyjnych)	Możliwa postać informacji wraz z tłumaczeniem na język angielski zapisanym małymi literami
1	Cło (Customs Duty) Τελωνειακός Δασμός	Zwolnione z cła, cło częściowo opłacone, cło opłacone (Duty free, Duty partly paid, Duty paid) ΠΛΗΡΗΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗ, ΜΕΡΙΚΗ ΑΠΑΛΛΑΓΗ, ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ
2	Kod zwolnienia celnego (Custom R.C (Customs Relief Code)) K.E Δασμών (Κωδικός Εξαίρεσης Δασμών)	01.01, 01.18, 01.19, 07.02, 07.03, 07.05, 07.06, 07.07, 11(4)α, 11(4)β, 11(4)γ

Czechy

1. Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane w Czechach uznaje się za posiadające unijny status celny, jeżeli ich tablice rejestracyjne wydano w jednej z następujących serii specjalnych.

   - Prostokątna biała tablica rejestracyjna z czarnym napisem składającym się z pięciu do siedmiu znaków (w tym co najmniej jedna litera i jedna cyfra), np.: 1K3 2246. Pierwsza litera to wyróżnik jednostki terytorialnej. **Tablica rejestracyjna „na życzenie” składająca się z pięciu, siedmiu lub ośmiu znaków (co najmniej jednej litery i jednej cyfry) w kolorze czarnym na białym tle. Pojazdy wojskowe mają tablice rejestracyjne składające się z siedmiu cyfr arabskich (bez liter) na białym tle.** Silnikowe pojazdy specjalne oraz traktory rolnicze i leśne mają prostokątne żółte tablice rejestracyjne.

W obiegu są również silnikowe pojazdy drogowe z białymi tablicami wydanymi we wcześniejszych seriach, z numerem rejestracyjnym w kolorze czarnym, będącym kombinacją dwóch lub trzech liter oraz czterech cyfr rozdzielonych parami dywizem (np. CHA 63-46). Samochody ciężarowe, autobusy i przyczepy zarejestrowane we wcześniejszych seriach mają prostokątne tablice koloru żółtego.

- Prostokątna biała tablica rejestracyjna z czarnym napisem oraz z czerwonym polem, na którym podana jest data wygaśnięcia rejestracji, dla pojazdów zarejestrowanych do wywozu.
- **Specjalna prostokątna biała tablica rejestracyjna z czarnym napisem składającym się z liter „EL" i trzech, czterech lub pięciu cyfr (pojazdy elektryczne).**
- **Specjalna prostokątna biała tablica rejestracyjna z zielonym napisem składającym się z dwóch cyfr arabskich i następującej po nich litery „V" i dwóch, trzech lub czterech cyfr arabskich (pojazdy historyczne).**
- **Specjalna prostokątna biała tablica rejestracyjna z zielonym napisem składającym się z dwóch cyfr arabskich i następującej po nich litery „R" i trzech lub czterech cyfr arabskich (rajdowe samochody i motocykle).**
- Specjalna prostokątna biała tablica rejestracyjna z zielonym napisem składającym się z pięciu do siedmiu znaków, z których pierwsza litera to wyróżnik jednostki terytorialnej, a kolejne znaki to cyfry arabskie, dla pojazdów zarejestrowanych w celu trwałej przeróbki.
- Specjalna prostokątna biała tablica rejestracyjna z zielonym napisem składającym się z pięciu znaków: litery „F" i czterech cyfr arabskich, dla pojazdów testowych.

2. Silnikowych pojazdów drogowych zarejestrowanych w Czechach nie uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, jeżeli mają prostokątne **białe** tablice rejestracyjne oznaczone **trzema cyframi arabskimi oraz następującymi po nich literami „CD", „XX", „XC" lub „HC" i dwiema cyframi arabskimi w kolorze niebieskim** (korpus dyplomatyczny lub misje zagraniczne), chyba że ich status unijny może zostać potwierdzony na podstawie informacji zawartych w ich dokumentach.

Dania

Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane w Danii uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, jeżeli w dolnym polu dowodu rejestracyjnego znajduje się następujący wpis: „IKKE TOLDDOKUMENT VED OMREGISTRERING" (tłumaczenie: w przypadku zmiany własności nie trzeba przedstawiać dokumentów celnych).

Estonia

Silnikowe pojazdy drogowe rejestruje się w Estonii na podstawie rozporządzenia w sprawie silnikowych pojazdów drogowych. Numer rejestracyjny silnikowych pojazdów drogowych to kombinacja trzech liter i trzech cyfr. Od maja 2004 r. po lewej stronie tablicy rejestracyjnej jest umieszczany napis „EST".

Finlandia

Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane w Finlandii uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, o ile nie są zarejestrowane tymczasowo do celów wywozowych (rejestracja na wywóz), w którym to przypadku pojazdy mają białe odblaskowe tablice rejestracyjne opatrzone czarnym napisem składającym się z jednej litery oraz maksymalnie czterech cyfr. Ponadto po prawej stronie takich tablic rejestracyjnych na czerwonym odblaskowym tle umieszczone jest oznaczenie miesiąca i roku wygaśnięcia rejestracji w kolorze białym.

Dodatkowo pojazdów silnikowych nie uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, jeżeli umieszczono na nich:

1. tablice przewozowe w kolorze odblaskowej bieli opatrzone czerwonym napisem składającym się z jednej litery i maksymalnie czterech cyfr;
2. tablice próbne w kolorze odblaskowej żółci opatrzone równomiernie rozmieszczonym pionowym napisem „KOE" (pojazd testowy) oraz numerem składającym się z jednej litery i maksymalnie trzech cyfr w kolorze czarnym.

Francja

Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane we Francji uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, chyba że ich tablice rejestracyjne zostały wydane w jednej z poniższych serii specjalnych:

– CMD, CD, C, K (status dyplomatyczny lub podobny);
– TT (pobyt czasowy);
– IT (pobyt czasowy);
– WW (pojazdy zastępcze).

Niemcy

Unijny status w odniesieniu do rejestracji pojazdów silnikowych w Niemczech (silnikowe pojazdy drogowe i ich przyczepy) **uznaje się za potwierdzony**, jeżeli wystawiono niemiecki dowód rejestracyjny, a pojazd posiada prostokątne tablice rejestracyjne opatrzone **kombinacją liter będących wyróżnikiem** jednostki administracyjnej (maksymalnie do trzech liter) oraz **numerem identyfikacyjnym** (składającym się z grupy liter i grupy cyfr). **(Zob. przykład 1).**

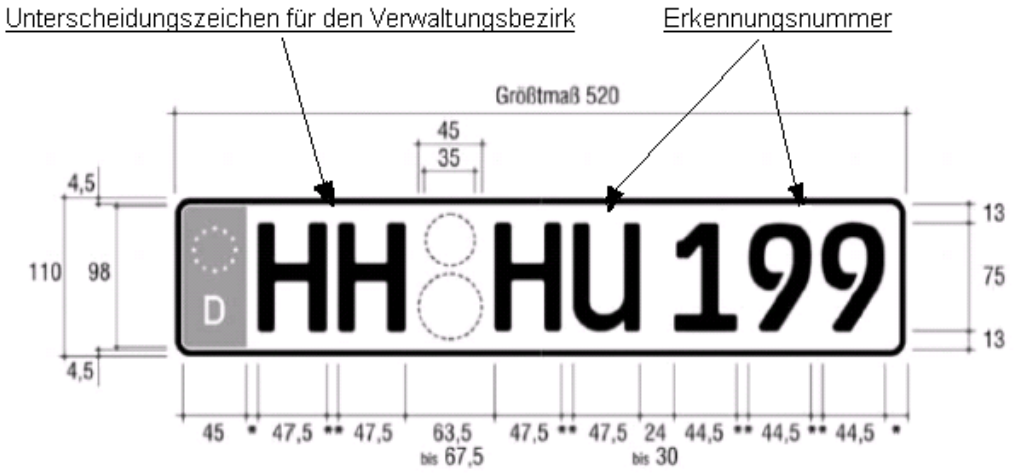
Po **numerze identyfikacyjnym** pojazdu te tablice rejestracyjne mogą również mieć literę identyfikacyjną „H" („tablica rejestracyjna oldtimerów" dla samochodów zabytkowych – **zob. przykład 2**) lub mogą zawierać wskazanie konkretnego okresu w roku, w którym poruszanie się takim pojazdem jest dozwolone („tablica rejestracyjna do celów rejestracji sezonowej" – **zob. przykład 3**).

Unijnego statusu **nie uznaje się za potwierdzony** w przypadku pojazdów, których tablice rejestracyjne:

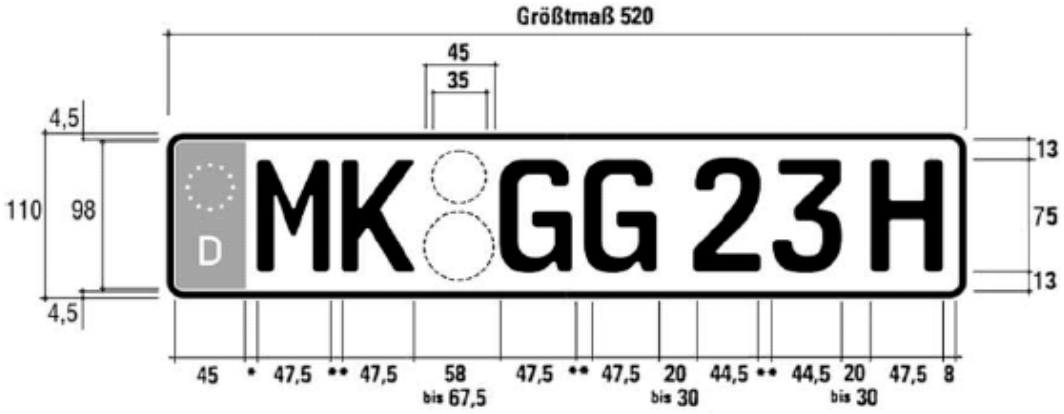
- są opatrzone jedynie cyfrą „0", jeśli chodzi o kombinację znaków będącą wyróżnikiem jednostki administracyjnej (specjalne tablice rejestracyjne dla korpusu dyplomatycznego i uprzywilejowanych organizacji międzynarodowych);
- zawierają numer identyfikacyjny składający się wyłącznie z cyfr i następującą po nim literę identyfikacyjną, np. „A", oraz datę wygaśnięcia ważności wskazaną na czerwonym polu;
- są tablicami do celów wywozu (– **zob. przykład 4**);
- są ważne przez krótki okres (tablice rejestracyjne krótkoterminowe): ich numer identyfikacyjny składa się wyłącznie z cyfr i zawierają one datę wygaśnięcia ważności wskazaną na żółtym polu;
- są wykorzystywane do celów poddania samochodu procedurze testowej lub jeździe testowej lub do celów jego transferu – **zob. przykład 5**);
- są opatrzone nie czarnymi, lecz czerwonymi znakami.
- Numery rejestracyjne mogą być umieszczone w jednym lub w dwóch wierszach.

Przykład 1

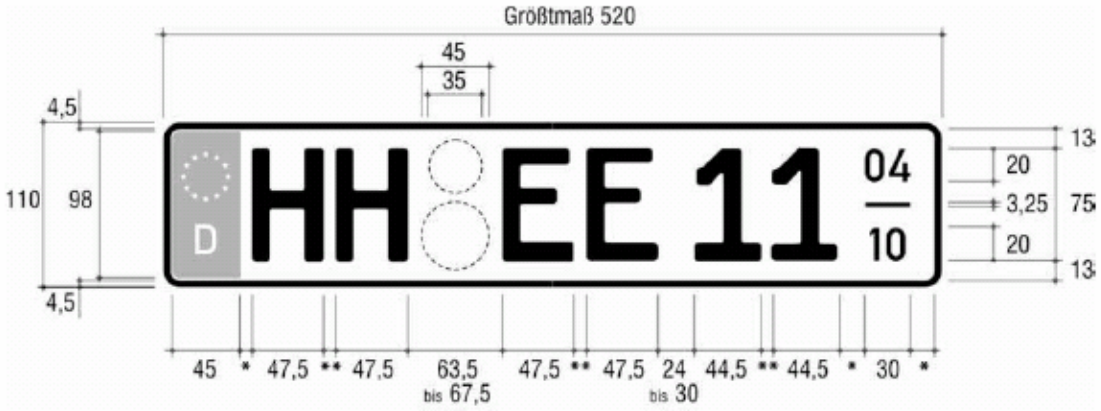
Kombinacja liter będących wyróżnikiem jednostki terytorialnej oraz liter i cyfr będących numerem identyfikacyjnym



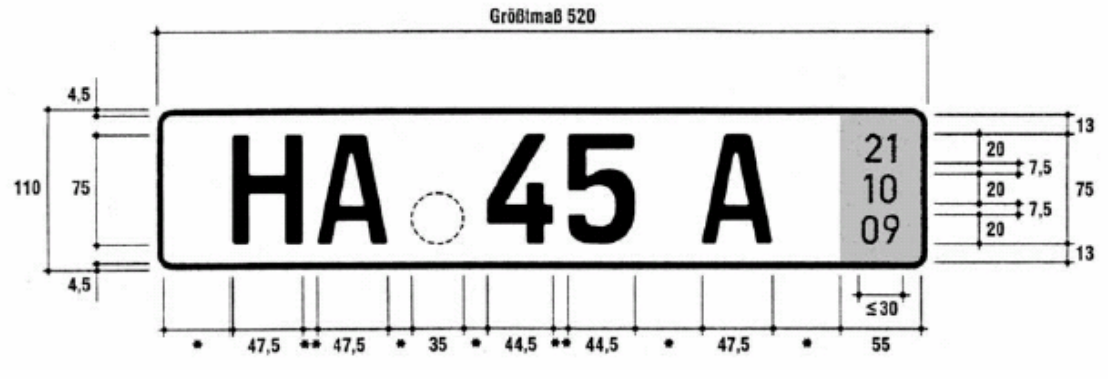
Przykład 2 („tablica rejestracyjna oldtimerów” dla samochodów zabytkowych)



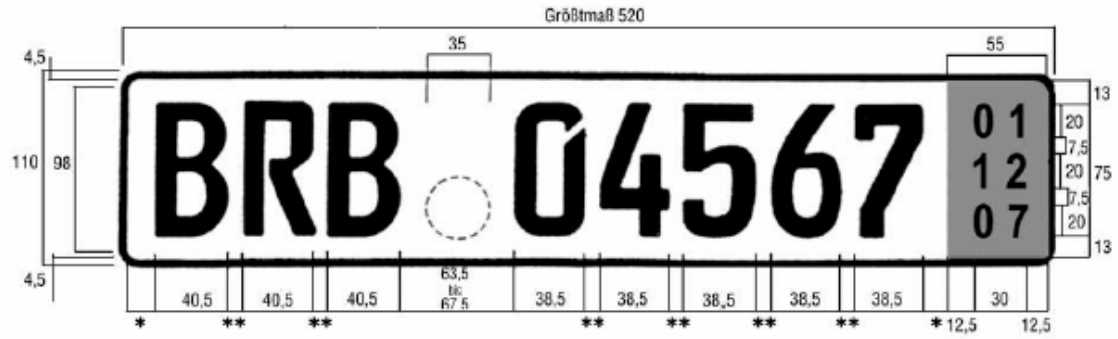
Przykład 3 („tablica rejestracyjna do celów rejestracji sezonowej”)



Przykład 4 (tablica rejestracyjna do celów wywozu)



Przykład 5 (tablica rejestracyjna stosowana w przypadku poddawania samochodu procedurze testowej lub jeździe testowej lub w przypadku jego transferu)



Grecja

Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane w Grecji uznaje się za spełniające warunki określone w art. 9 i 10 Traktatu EWG w Grecji, jeżeli są opatrzone białymi prostokątnymi tablicami rejestracyjnymi z numerem rejestracyjnym będącym kombinacją trzech liter i czterech cyfr (np. BAK 7876) lub kombinacją tylko sześciu cyfr (np. 237.568 – poprzednie tablice, które są nadal ważne), a ich dokumentem rejestracyjnym jest formularz T-01-19.

Pojazdy nie są uznawane za posiadające unijny status celny towarów, jeżeli są opatrzone tablicami rejestracyjnymi zawierającymi:

a) litery CD lub ΔΣ (korpus dyplomatyczny) przed numerem (tablica zielona);
b) Litery Ξ A (misja zagraniczna) przed numerem (tablica żółta);
c) litery EX (rejestracja czasowa) przed numerem (tablica biała).

Węgry

Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane na Węgrzech uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, jeżeli ich tablice rejestracyjne nie zostały wydane w jednej z poniższych serii specjalnych:

- V (pobyt czasowy);
- E (tablice tymczasowe).

Irlandia

Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane w Irlandii uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, jeżeli ich numery rejestracyjne należą do serii innej niż ZZ (system rejestracji czasowej, składający się z liter ZZ i następującej po nich grupy pięciu cyfr), a w dowodzie rejestracyjnym nie ma żadnych szczególnych adnotacji celnych (np. mających związek z urzędem skarbowym). Taka adnotacja byłaby opatrzona pieczęcią organów celnych.

Włochy

Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane we Włoszech uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, chyba że:

1. są zarejestrowane w jednej z następujących serii specjalnych:

   – E E (Escursionisti Esteri);
   – CD (Corpo diplomatico);

2. na tablicy rejestracyjnej znajduje się napis „PROVA”;

3. na tablicy rejestracyjnej znajduje się oznaczenie „SO”, a w dokumencie rejestracyjnym (libretto di circolazione) znajduje się następujący wpis:

   „veicolo soggetto a formalità doganali nel caso di transferimento diproprieta o di transferimento di residenza del proprietario dal territorio di Livigno ad altro comune. Produrre documento doganale al p.r.a. di Sondrio”.

Łotwa

Pojazdy silnikowe zarejestrowane na Łotwie uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, jeżeli mają białe prostokątne tablice rejestracyjne z numerem rejestracyjnym będącym (zwykle) kombinacją dwóch czarnych liter i od jednej do czterech czarnych cyfr (np. EP-6037), mogącym jednak składać się też wyłącznie z liter lub wyłącznie z cyfr, i jeżeli dla pojazdu wydano łotewski dokument rejestracyjny. Po prawej stronie tablicy rejestracyjnej jest ponadto umieszczony symbol łotewskiej flagi narodowej lub błękitnej flagi UE z kręgiem 12 gwiazd (począwszy od 1 maja 2004 r.) oraz dwie czarne litery (LV).

Litwa

Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane na Litwie uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, jeżeli wydano dowód rejestracyjny, a pojazd ma prostokątne tablice rejestracyjne (o wymiarach: 520x110 mm lub 300x150 mm) w kolorze odblaskowej bieli, opatrzone powtarzalnym znakiem bezpieczeństwa. Po lewej stronie znajduje się niebieski pasek, a obrzeże, litery i cyfry są czarne. Na niebieskim pasku z lewej strony tablicy rejestracyjnej znajduje się symbol UE oraz biały wyróżnik „LT" oznaczający Litwę. Napisy na litewskich tablicach rejestracyjnych oraz ich skład zostały opisane poniżej.

- Trzy litery i trzy cyfry w przypadku samochodów, dwie litery i trzy cyfry w przypadku przyczep i naczep, trzy cyfry i dwie litery w przypadku motocykli (wymiary: 250x150 mm, 185x210 mm lub 520x110 mm), dwie cyfry i trzy litery w przypadku motorowerów (motocykli) (wymiary: 145x120 mm lub 520x110 mm) oraz dwie cyfry i dwie litery w przypadku czterokołowców o dużej mocy (wymiary: 250x150 mm) zob. przykład 1). Litera „H" i pięć cyfr, które wskazują numer seryjny dla oznaczenia samochodów zabytkowych. Te rodzaje tablic rejestracyjnych są dostępne od3 kwietnia 2018 r. (zob. przykład 2).

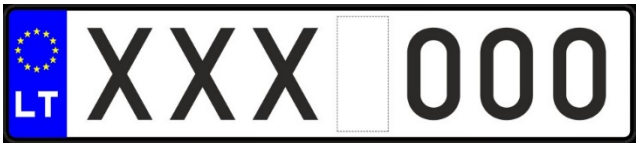
- Od jednego do sześciu znaków, z których jeden musi być cyfrą, w przypadku indywidualnych tablic rejestracyjnych (opatrzonych napisem zgodnie z wnioskiem wnioskodawcy) (zob. przykład 3).

- Dwie litery (litera „E" i wszelkie inne litery alfabetu w porządku rosnącym) i cztery cyfry, które wskazują numer seryjny dla pojazdu elektrycznego. Te rodzaje tablic rejestracyjnych są dostępne od 1 lipca 2016 r. (zob. przykład 4).

- Litera „T" i pięć cyfr w przypadku taksówek. Te rodzaje tablic rejestracyjnych są dostępne od 3 kwietnia 2018 r. (zob. przykład 5).

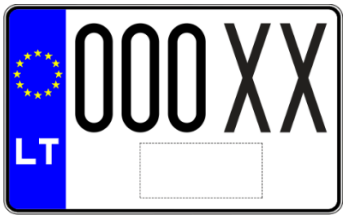
Przykład 1

W przypadku samochodów



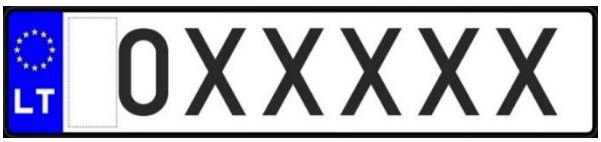
W przypadku przyczep lub naczep

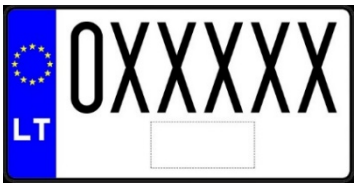
W przypadku motocykli



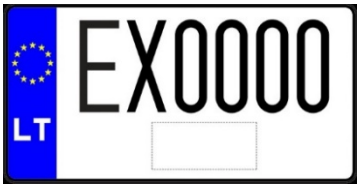
Przykład 2

Przykład 3

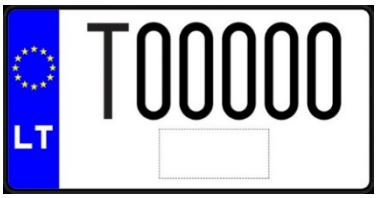




Przykład 4



Przykład 5



Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane na Litwie uznaje się za nieposiadające unijnego statusu celnego towarów, jeżeli mają następujące tablice rejestracyjne.

- Prostokątne **dyplomatyczne** tablice rejestracyjne dla misji zagranicznych i organizacji międzynarodowych.

  Tablice te są w kolorze odblaskowej zieleni i są opatrzone powtarzalnym znakiem bezpieczeństwa. Obrzeże, litery i cyfry są białe. Napisy na tego rodzaju tablicach rejestracyjnych składają się z sześciu cyfr. Pierwsze dwie cyfry wskazują kod

misji zagranicznej nadany przez Departament Protokołu Ministerstwa Spraw Zagranicznych zgodnie z kolejnością akredytacji misji zagranicznej na Litwie. Trzecia cyfra wskazuje kategorię pojazdu (status osoby, która posiada prawo własności pojazdu). Trzy ostatnie cyfry wskazują numer seryjny nadany tablicom rejestracyjnym. Te rodzaje tablic rejestracyjnych są dostępne od 11 października 2004 r. (zob. przykład 6).

- Prostokątne tablice **tymczasowe do celów handlowych**.

  Tablice te są w kolorze odblaskowej bieli i są opatrzone powtarzalnym znakiem bezpieczeństwa. Po lewej stronie znajduje się niebieski pasek, a obrzeże, litery i cyfry są czerwone. Na niebieskim pasku z lewej strony tablicy rejestracyjnej znajduje się symbol UE oraz biały wyróżnik „LT" oznaczający Litwę. Tymczasowe tablice rejestracyjne pojazdu mogą być wydawane dla samochodów, przyczep i motocykli. Samochody i przyczepy oznaczone są literą „P" i pięcioma cyframi wskazującymi numer seryjny, natomiast motocykle są oznaczone literą „P" i czterema numerami wskazującymi numer seryjny. Tymczasowe tablice rejestracyjne pojazdów są dostępne od 30 września 2004 r. Od 3 kwietnia 2018 r. tego rodzaju tablice rejestracyjne są wydawane na czas nieokreślony. Te tymczasowe tablice rejestracyjne mogą być używane wyłącznie do oznaczania pojazdów, które je posiadają, i mogą być używane na drogach publicznych wyłącznie na terytorium Litwy (zob. przykład 7).

- Prostokątne tablice **tymczasowe (tranzytowe)**.

  Tablice te są w kolorze odblaskowej bieli i są opatrzone powtarzalnym znakiem bezpieczeństwa. Po lewej stronie znajduje się niebieski pasek, a obrzeże, litery i cyfry są czerwone. Na niebieskim pasku z lewej strony tablicy rejestracyjnej znajduje się symbol UE oraz biały wyróżnik „LT" oznaczający Litwę. Tego rodzaju tablice rejestracyjne mogą być wydawane dla samochodów, przyczep i motocykli wywożonych z Litwy (zob. przykład 8).

Pojazdy silnikowe posiadające tablice rejestracyjne w rodzaju wymienionych powyżej mogą mieć unijny status celny towarów albo mogą nie mieć takiego statusu. Ich status można sprawdzić jedynie w odnośnej dokumentacji.

Przykład 6

W przypadku samochodów osobowych i przyczep:

Format 1 520x110 mm

Format 2 300x150 mm

W przypadku motocykli

Format 3 250x150 mm

Format 5 182x210 mm

W przypadku motorowerów

Format 4 145x120 mm

Przykład 7

W przypadku samochodów osobowych i przyczep:

520x110 mm

300x150 mm

W przypadku motocykli:

250x110 mm

Przykład 8

W przypadku samochodów osobowych i przyczep:

520x110 mm

300x150 mm

W przypadku motocykli

250x110 mm

Luksemburg

Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane w Luksemburgu uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, chyba że:

1. w karcie rejestracyjnej („carte grise”) widnieje wpis:

‘DOUANE - ADMISSION TEMPORAIRE
Duties when sold’

Malta

Pojazdy silnikowe zarejestrowane na Malcie uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, jeżeli mają dwie prostokątne tablice rejestracyjne.

Jedna z nich musi być umieszczona z przodu, a druga z tyłu pojazdu w taki sposób, by wszystkie litery i cyfry na tablicy znajdowały się w pozycji pionowej.

Maltański numer rejestracyjny składa się z kombinacji trzech znaków numerycznych, literowych lub alfanumerycznych.

Na tablicy rejestracyjnej znajduje się ponadto godło UE z wieńcem z 12 gwiazdami, a pod nim litera M. Poniżej znajduje się hologram z numerem seryjnym tablicy.

Silnikowych pojazdów drogowych zarejestrowanych na Malcie nie powinno się uznawać za posiadające unijny status celny towarów, jeżeli na ich tablicach rejestracyjnych znajduje jedno lub więcej następujących oznaczeń:

CD* ***	**Dyplomaci**
TRIAL RN ***	**Importerzy pojazdów silnikowych**
DDV ***	**Ważni goście dyplomatyczni**
PRO ***	**Protokół**
DMS ***	**Misje dyplomatyczne**
********X**	**Wywóz przez dealerów**
TF* ***	**Zwolnione z podatku**
GV* ***	**Pojazdy rządowe**
GM **	**Pojazdy ministrów**

Niderlandy

Pojazdy silnikowe zarejestrowane w Niderlandach uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, chyba że ich dokument rejestracyjny („kentekenbewijs”) jest opatrzony następującymi literami i cyframi:

CD- xx-xx

xx-CD-xx

CDJ-xxx

BN – xx-xx

GN – xx-xx

Polska

Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane w Polsce uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, jeżeli:

1. mają prostokątne tablice rejestracyjne opatrzone numerem będącym kombinacją liter i cyfr (maksymalnie siedem znaków, w tym co najmniej jedna litera) w kolorze czarnym na odblaskowym białym lub żółtym (pojazdy historyczne) tle, w kolorze czerwonym na odblaskowym białym tle (pojazdy testowe), w kolorze białym na odblaskowym niebieskim tle (pojazdy dyplomatyczne i podobne), w kolorze białym na czarnym tle (nadal obowiązujące tablice starego typu) oraz
2. mają polski dokument rejestracyjny.

Portugalia

1. Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane w Portugalii uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, jeżeli mają prostokątne białe tablice rejestracyjne z numerem składającym się z dwóch liter i czterech cyfr w kolorze czarnym, rozdzielonych parami dywizem (np. AB-32-46). Dokumentem rejestracyjnym jest formularz „LIVRETE 1227".

2. Silnikowe pojazdy drogowe posiadające białe, również prostokątne, tablice oznaczone literami CD, CC lub FM należą do korpusu dyplomatycznego i mogą mieć unijny status celny towarów lub nie mieć takiego statusu. Ich status można sprawdzić jedynie w odnośnej dokumentacji.

Rumunia

W Rumunii istnieją trzy rodzaje rejestracji pojazdów drogowych: rejestracja stała, rejestracja tymczasowa i rejestracja korpusu dyplomatycznego.

Pojazdy drogowe **zarejestrowane** w Rumunii **na stałe** uznaje się za posiadające unijny status celny towarów.

Stałe tablice rejestracyjne mają następującą postać: LL CC XXX, przy czym LL jest oznaczeniem jednostki terytorialnej składającym się z jednej lub dwóch liter, CC jest pierwszą częścią numeru porządkowego od 01 do 99, zaś XXX jest drugą częścią numeru porządkowego składającą się z trzech liter od AAA do ZZZ.

Tablica ma aluminiowy zacisk i odblaskowe białe tło, zaś litery i cyfry są koloru czarnego. Widnieją one także w dowodzie rejestracyjnym danego pojazdu.

Pojazdów drogowych **zarejestrowanych tymczasowo** lub należących **do korpusu dyplomatycznego** nie uznaje się za posiadające status unijny, chyba że status taki można wykazać na podstawie towarzyszących im dokumentów.

Tablice do celów rejestracji tymczasowej są przydzielane zagranicznym pojazdom i przyczepom korzystającym z procedury odprawy czasowej lub pojazdom przeznaczonym do wywozu.

Tymczasowe tablice rejestracyjne mają następującą postać: LL CCCCCC F, przy czym LL jest oznaczeniem jednostki terytorialnej składającym się z jednej lub dwóch liter, CCCCCC jest liczbą porządkową od 101 do 999999, zaś F jest grupą na czerwonym tle zawierającą miesiąc i rok wygaśnięcia rejestracji, wyrażony w obu przypadkach dwoma znakami.

Tablica ma aluminiowy zacisk i odblaskowe białe tło, zaś litery i cyfry są koloru czarnego. Widnieją one także w dowodzie rejestracyjnym danego pojazdu. Dowód rejestracyjny nie zawiera specjalnych adnotacji wskazujących na to, czy pojazd pochodzi z UE czy spoza UE.

Tablice rejestracyjne pojazdów należących do misji dyplomatycznych, urzędów konsularnych i ich pracowników, jak również innych organizacji i obywateli zagranicznych mających status dyplomatyczny działających w Rumunii mają następującą postać: jedno z oznaczeń to CD, CO lub TC, zaś numer porządkowy składa się z dwóch zestawów trzech cyfr.

Tablica ma odblaskowe białe tło, zaś litery i cyfry są koloru niebieskiego. Widnieją one także w dowodzie rejestracyjnym danego pojazdu.

Słowacja

1. Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane na Słowacji uznaje się za posiadające unijny status celny, jeżeli ich tablice rejestracyjne wydano w jednej z następujących serii specjalnych.

   - Prostokątna biała tablica rejestracyjna z numerem składającym się z dwóch liter i pięciu znaków (trzech cyfr i dwóch liter) w kolorze czarnym, rozdzielonych dywizem (np. BA-858BL). Pierwsza para liter oznacza jednostkę terytorialną. Druga grupa znaków po dywizie może się składać z pięciu liter lub liter na pierwszych czterech pozycjach i cyfry na piątej pozycji lub liter na pierwszych trzech pozycjach i cyfr na czwartej i piątej pozycji.

   - W obiegu są również silnikowe pojazdy drogowe z białymi tablicami wydanymi we wcześniejszych seriach, z numerem rejestracyjnym w kolorze czarnym będącym kombinacją dwóch lub trzech liter oraz czterech cyfr rozdzielonych parami dywizem (np. BA 12-23).

   - Specjalne prostokątne białe tablice rejestracyjne z czerwonymi znakami w dwóch wierszach. Pierwszy wiersz składa się z dwóch liter oznaczających jednostkę terytorialną, zaś drugi wiersz składa się z litery „M”, po której następują trzy cyfry. Po literze „M” może być również dodana jeszcze jedna litera. Takie tablice rejestracyjne są wydawane pojazdom nowo wyprodukowanym, pojazdom nowo zakupionym lub pojazdom wykorzystywanym do celów testowych.

   - Specjalne prostokątne żółte tablice rejestracyjne z czarnymi znakami w dwóch wierszach. Pierwszy wiersz składa się z dwóch liter oznaczających jednostkę terytorialną, zaś drugi wiersz składa się z litery „V”, po której następują trzy cyfry. Po literze „V” może być również dodana jeszcze jedna litera. Takie

tablice rejestracyjne mogą być wydawane pojazdom zarejestrowanym do celów wywozu. W górnym prawym rogu znajduje się pole z datą wygaśnięcia rejestracji.

- Specjalne prostokątne żółte tablice rejestracyjne z czerwonymi znakami w dwóch wierszach. Pierwszy wiersz składa się z dwóch liter oznaczających jednostkę terytorialną, zaś drugi wiersz składa się z litery „H”, po której następują trzy cyfry. Po literze „H” może być również dodana jeszcze jedna litera. Takie tablice rejestracyjne mogą być wydawane pojazdom zabytkowym.

- Specjalne prostokątne białe tablice rejestracyjne z niebieskimi znakami w dwóch wierszach. Pierwszy wiersz składa się z dwóch liter oznaczających jednostkę terytorialną, zaś drugi wiersz składa się z litery „S”, po której następują trzy cyfry. Po literze „S” może być również dodana jeszcze jedna litera. Takie tablice rejestracyjne mogą być wydawane pojazdom wykorzystywanym do celów sportowych.

- Specjalne prostokątne białe tablice rejestracyjne z zielonymi znakami w dwóch wierszach. Pierwszy wiersz składa się z litery „C”, po której może następować jeszcze jedna litera, zaś drugi wiersz składa się z pięciu znaków. Takie tablice rejestracyjne mogą być wydawane pojazdom indywidualnie przywożonym do Republiki Słowackiej, których stan techniczny nie został zatwierdzony, lub innym pojazdom.

2. Silnikowe pojazdy drogowe posiadające niebieskie prostokątne tablice oznaczone żółtymi literami „EE” lub „ZZ” i pięcioma cyframi należą do korpusu dyplomatycznego lub misji zagranicznych i mogą mieć unijny status celny towarów lub nie mieć takiego statusu. Ich unijny status można sprawdzić jedynie w odnośnej dokumentacji.

Słowenia

Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane w Słowenii uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, jeżeli mają tablice prostokątne opatrzone alfanumerycznym (od trzech do sześciu liter lub kombinacja liter i cyfr) numerem rejestracyjnym (zależnym od regionu) oraz posiadają słoweński dokument rejestracyjny.

Hiszpania

1. Numer rejestracyjny silnikowych pojazdów drogowych to kombinacja dwóch grup liter. Pierwsza z nich wskazuje jednostkę terytorialną, np.: MA – Malaga, M –

Madryt; druga zaś składa się z jednej lub dwóch liter oraz grupy cyfr (od 0000 do 9999) umieszczonych między tymi dwiema grupami liter (np. MA-6555-AT).

W obiegu znajdują się również silnikowe pojazdy drogowe z tablicami rejestracyjnymi wydanymi we wcześniejszych seriach, których numer rejestracyjny jest kombinacją jednej lub dwóch liter i maksymalnie sześciu cyfr, np. M-636.454.

Od października 2002 r. silnikowe pojazdy drogowe mają tablice rejestracyjne składające się z czterech cyfr i trzech liter, bez wyróżnika jednostki terytorialnej (np. 4382 BRT).

Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane w Hiszpanii według wyżej opisanych serii uznawane są za posiadające unijny status celny towarów.

2. Silnikowych pojazdów drogowych zarejestrowanych w Hiszpanii nie uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, jeżeli ich tablice rejestracyjne wydano w jednej z poniższych serii specjalnych.

– „CD”, „CC”.
– Tablice turystyczne z numerem rejestracyjnym składającym się z dwóch grup cyfr (pierwsza grupa od 00 do 99, druga od 0000 do 9999) i grupy liter (zależnie od przypadku: jednej lub dwóch). Wszystkie grupy rozdzielone są dywizami, np. 00-M-0000.
– Tablice turystyczne zawierające pionowy czerwony pasek o długości 3 cm, na którym umieszczone są w kolorze białym dwie ostatnie cyfry danego roku (jedna pod drugą) oraz oznaczenie miesiąca cyframi rzymskimi (umieszczone pod cyframi arabskimi). Np. 00-M-0000 - 86VI. Takie tablice wydaje się w celu określenia terminu wygaśnięcia tymczasowego dopuszczenia pojazdu do ruchu.

Szwecja

Silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane w Szwecji uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, o ile nie są zarejestrowane tymczasowo do celów wywozowych (rejestracja na wywóz). W takich przypadkach tablice rejestracyjne są czerwone z białym napisem. Data wygaśnięcia (rok, miesiąc i dzień) rejestracji tymczasowej umieszczona jest po prawej lub po lewej stronie tablicy. Oprócz opisanych wyżej tablic właściciel pojazdu posiada specjalną decyzję, w której określono rodzaj rejestracji tymczasowej.

Pozostałe tymczasowo zarejestrowane silnikowe pojazdy drogowe uznaje się na posiadające unijny status celny towarów.

Zjednoczone Królestwo (tylko Irlandia Północna)

Zgodnie z art. 13 Protokołu w sprawie Irlandii/Irlandii Północnej silnikowe pojazdy drogowe zarejestrowane w Irlandii Północnej uznaje się za posiadające unijny status celny towarów, jeżeli na ich tablicach rejestracyjnych znajdują się oznaczenia opisane poniżej, a dokumenty lub świadectwa rejestracyjne tych pojazdów nie są opatrzone adnotacją „Customs restriction" (ograniczenia celne), „Customs concession" (zezwolenie celne) ani „Warning: Customs duty and tax have not been paid on this vehicle" (Uwaga: w przypadku tego pojazdu nie uiszczono cła i podatku). Tablica rejestracyjna umieszczona z przodu pojazdu jest oznaczona czarnymi znakami na białym tle. Tablica rejestracyjna umieszczona z tyłu pojazdu jest oznaczona czarnymi znakami na żółtym tle.

- **Irlandia Północna**

  Trzy litery i maksymalnie cztery cyfry, np. CDZ 1277.

II.8.4. Wykaz organów właściwych do spraw regularnych linii żeglugowych

Najnowsza wersja tego wykazu znajduje się pod następującym adresem:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

II.8.5. Poświadczenie o braku manipulacji w odniesieniu do produktów rybołówstwa morskiego i towarów z nich uzyskiwanych

Reference to the Fishing Trip:

Vessel Information

Vessel name: Radio Callsign: Register and Page:

CERTIFICATE OF NON-MANIPULATION

The undersigned Customs Authority hereby certifies that the products of sea-fishing and/or goods obtained from the said products have remained under customs supervision throughout their stay and have undergone no handling other than that necessary for their preservation.

Products of sea-fishing (name and type):

Gross mass (kg):

Goods obtained from products of sea-fishing (kind):

Description of the goods:

Gross mass (kg):

Date of arrival of the products/goods:

Date of departure of the products/goods:

Means of transport used for reconsignment to the customs territory of the Union:

Address of the Customs Authority:

Country or territory:
Date:

Captain of the Fishing Vessel

Signature and Stamp

Customs Authority

Signature and Stamp

Certification of non-manipulation for products of sea-fishing and/or goods obtained from said products transhipped and transported through a country or territory that is not part of the customs territory of the Union (Articles 130 and 133 of Commission Delegated Regulation (EU) 2015/2446 of 28 July 2015 and Article 214 of Commission Implementing Regulation (EU) 2015/2447 of 24 November 2015).

Formularz ten stanowi dokument zewnętrzny i nie musi odzwierciedlać stanowiska lub opinii Komisji Europejskiej. Komisja nie ponosi odpowiedzialności za jego prawidłowość i aktualność.

II.8.6. Poświadczenie o braku manipulacji wystawione przez Singapur

Original

1. Name & Address of Shipping Agent/ Freight Forwarder	SINGAPORE CUSTOMS 55 Newton Road #07-01 Revenue House Singapore 307987 Tel : 6355 2000 Fax : 6337 6361 E-mail: customs_cnmcfsHQ@customs.gov.sg **CERTIFICATE OF NON-MANIPULATION** No. .....

2. Details of Consignment

Item(s) Description		Quantity/ Gross Weight	
Country of Origin of Goods		Outward Bill of Lading No./ Air Waybill No.	
Date of Discharge in Singapore		Date of Departure from Singapore	
Country of Final Destination		Outgoing Vessel/ Vehicle/ Flight No.	

3. Declaration by Shipping Agent/Freight Forwarder

I/We undertake that

a) The goods indicated, when transshipped via Singapore, will not undergo operations beyond the following:
   i. ensuring the preservation of goods in good condition for the purpose of transport or storage;
   ii. facilitating shipment or transportation; and
   iii. packaging or presenting goods for sale.

b) all information provided for above is true and correct.

Authorised Signature:

Name:

Designation:

Date: (company stamp)

4. Certification by Singapore Customs

We certify that, to the best of our knowledge, the declaration by the shipping agent/ freight forwarder is true and correct.

This Certificate is issued without any prejudice or liability whatsoever on our part arising from any circumstances.

Authorised Signature:

Name:

Designation:

Date: (stamp)

SC-A-009 (Ver 3 – 01/17)

Zastrzeżenie: Formularz ten stanowi dokument zewnętrzny i nie musi odzwierciedlać stanowiska lub opinii Komisji Europejskiej. Komisja nie ponosi odpowiedzialności za jego prawidłowość i aktualność.

CZĘŚĆ III – ZABEZPIECZENIA

III.1. Wprowadzenie

Część III dotyczy zabezpieczeń.

W pkt III.1.1 omówiono zasady ogólne i odnośne przepisy prawne dotyczące zabezpieczeń tranzytowych.

W pkt III.1.2 opisano ogólne warunki dotyczące zabezpieczeń.

W pkt III.1.3 opisano zabezpieczenie pojedyncze.

W pkt III.1.4 opisano zabezpieczenie generalne oraz zwolnienie z obowiązku złożenia zabezpieczenia.

Pkt III.1.5 został zastrzeżony dla szczególnych instrukcji krajowych.

Pkt III.1.6 został zastrzeżony do użytku administracji celnych.

Pkt III.1.7 zawiera załączniki.

III.1.1. Cel zabezpieczenia

Należności celne i inne opłaty dotyczące towarów są czasowo zawieszane, gdy towary te są dopuszczone do tranzytu wspólnego/tranzytu unijnego. W celu zapewnienia uiszczenia należności celnych i innych opłat w przypadku powstania długu (celnego) w trakcie operacji tranzytowej osoba uprawniona do korzystania z procedury ma obowiązek złożyć zabezpieczenie.

Przepisy regulujące zabezpieczenia tranzytowe to:

- art. 10 Konwencji;
- art. 9–13 i art. 74–80 dodatku I do Konwencji;
- załącznik I do dodatku I do Konwencji;
- załączniki C1–C7 do dodatku III do Konwencji;
- art. 89–98 UKC;
- art. 82 i 85 RD;
- art. 148, 150–152 i 154–162 RW;
- załączniki 32-01, 32-02, 32-03 i 32-06 do RW;
- załącznik 72-04 do RW.

.

III.1.2. Formy zabezpieczenia

Art. 11 i art. 55 lit. a) dodatku I do Konwencji

Art. 89 ust. 5 i art. 92 ust. 1 UKC

Zabezpieczenie może zostać złożone w formie depozytu w gotówce lub przez gwaranta. Zabezpieczenie musi mieć postać albo zabezpieczenia pojedynczego składanego na jedną operację tranzytową, albo zabezpieczenia generalnego obejmującego kilka operacji. Zabezpieczenie pojedyncze składane przez gwaranta może mieć formę karnetów wydawanych przez gwaranta osobom uprawnionym do korzystania z procedury oraz w formie zobowiązania gwaranta. Zastosowanie zabezpieczenia generalnego stanowi uproszczenie standardowych zasad postępowania, w związku z czym wymaga uzyskania pozwolenia.

III.1.3. Zwolnienie z obowiązku składania zabezpieczenia

Art. 13 dodatku I do Konwencji

Art. 89 ust. 7, 8 i 9 UKC

Na zasadzie wyjątku nie ma obowiązku składania zabezpieczenia w następujących przypadkach:

– ustawowe zwolnienie z obowiązku złożenia zabezpieczenia:

  - dla towarów przewożonych po Renie i dopływach Renu lub po Dunaju i dopływach Dunaju;

Art. 24 ust. 2 PRD

- dla towarów przesyłanych stałym transportem przesyłowym;
- dla towarów objętych wspólną procedurą tranzytową/procedurą tranzytu unijnego z zastosowaniem uproszczenia dotyczącego elektronicznego dokumentu przewozowego w transporcie lotniczym i morskim (to ostatnie dotyczy tylko procedury tranzytu unijnego);
- w Unii – w przypadku gdy kwota należności celnych przywozowych nie przekracza progu statystycznego wartości dla zgłoszeń określonego w art. 3 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 471/2009 w sprawie statystyk Wspólnoty dotyczących handlu zagranicznego z państwami trzecimi (Dz.U. L 152 z 16.6.2009, s. 23);
- w Unii – państwa, władze regionalne i lokalne lub inne podmioty prawa publicznego, w odniesieniu do działalności, w którą angażują się jako organy publiczne.

Wykaz reńskich dróg wodnych znajduje się w załączniku III.7.2. Informacje na ten temat przekazały administracje celne zainteresowanych państw.

– zwolnienie z obowiązku złożenia zabezpieczenia na mocy decyzji krajowej, które ma zastosowanie tylko do państw wspólnego tranzytu:

Art. 10 ust. 2 lit. a) Konwencji

- na podstawie dwustronnego lub wielostronnego porozumienia umawiających się stron dla operacji realizowanych wyłącznie na własnym obszarze celnym;

Art. 10 ust. 2 lit. b) Konwencji

- dla części operacji między urzędem celnym wyjścia a pierwszym urzędem celnym tranzytu, zgodnie z decyzją zainteresowanej umawiającej się strony.

III.1.4. Obszar obowiązywania

Art. 10 ust. 1 Konwencji

Art. 19 ust. 2 i art. 21 ust. 2 dodatku I do Konwencji

Z zasady zabezpieczenie musi być ważne tylko dla umawiających się stron biorących udział we wspólnej operacji tranzytowej/operacji tranzytu unijnego. Na zasadzie wyjątku zabezpieczenia pojedyncze w formie depozytu w gotówce lub karnetów obowiązują dla wszystkich umawiających się stron.

Jeżeli zabezpieczenie jest ważne tylko dla zainteresowanych umawiających się stron, możliwe jest ograniczenie obszaru jego ważności. Gwarant może usunąć ze zobowiązania gwaranta nazwę umawiającej się strony lub umawiających się stron lub Andory lub San Marino. Zabezpieczenie jest wówczas ważne na obszarze celnym wszystkich umawiających się stron i państw, które nie zostały wykreślone z dokumentu. Zabezpieczenie nie pokrywa jednak wspólnej operacji tranzytowej z obszaru lub na obszar Andory i San Marino, ponieważ w odniesieniu do tych państw postanowienia Konwencji nie mają zastosowania.

W przypadku procedury tranzytu unijnego zabezpieczenie jest ważne we wszystkich państwach członkowskich oraz w Andorze i San Marino. Jeżeli w zobowiązaniu gwaranta nie wykreślono UE lub Andory lub San Marino, a osoba uprawniona do korzystania z procedury przestrzega warunków korzystania z zabezpieczenia, osoba ta ma prawo do przedstawienia zabezpieczenia przyjętego lub udzielonego przez właściwe organy umawiającej się strony innej niż UE w przypadku operacji tranzytu unijnego odbywającej się na obszarze Unii lub pomiędzy Unią a jednym z tych państw.

III.1.5. Tabela zabezpieczeń

	Zabezpieczenie pojedyncze			**Zabezpieczenie generalne**
	Depozyt w gotówce	**Zobowiązanie gwaranta**	**Karnet**	
Zakres ważności	jedna operacja	jedna operacja	jedna operacja	kilka operacji
Obszar	obowiązuje bez ograniczeń	możliwe ograniczenia	obowiązuje bez ograniczeń	możliwe ograniczenia
Wymagana kwota zabezpieczenia	100 % długu (celnego)	100 % długu (celnego)	100 % długu (celnego)	100 % 50 % 30 % 0 % kwoty referencyjnej
Okres ważności poświadczeń zabezpiecze	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Maksymalnie jeden rok od wydania	Dwa lata (możliwość jednorazowego przedłużenia

	Zabezpieczenie pojedyncze			Zabezpieczenie generalne
	Depozyt w gotówce	**Zobowiązanie gwaranta**	**Karnet**	
nia				o kolejne dwa lata)
Dowód złożenia zabezpieczenia	Depozyt w gotówce wniesiony przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury	Zobowiązanie gwaranta (wzór w załączniku C1 do dodatku III do Konwencji/ załączniku 32-01 do RW)	Zobowiązanie gwaranta (wzór w załączniku C2 do dodatku III do Konwencji/ załączniku 32-02 do RW)	Zobowiązanie gwaranta (wzór w załączniku C4 do dodatku III do Konwencji/załącznik u 32-03 do RW)

III.2. Przepisy ogólne

III.2.1. Obowiązek złożenia zabezpieczenia

III.2.1.1. Wprowadzenie

Art. 10 ust. 1 dodatku I do Konwencji

Warunkiem przewozu towarów pod osłoną wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego jest przedstawienie zabezpieczenia zapewniającego spłatę długu (celnego), który może powstać.

Art. 89 ust. 2 UKC

Uiszczenie kwot należności, jakie mogą powstać, jest zapewnione, gdy kwota zabezpieczenia jest obliczona zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie do stosowanego zabezpieczenia.

III.2.1.2. Niespełnienie warunków

Art. 30 dodatku I do Konwencji

Art. 89 ust. 2, art. 94 ust. 3 i art. 95 UKC

Jeżeli w zgłoszeniu tranzytowym nie podano informacji dotyczących zabezpieczenia lub – w przypadku procedury ciągłości działania – w urzędzie celnym wyjścia nie przedstawiono wymaganego dokumentu zabezpieczenia, zgłoszenie nie może zostać przyjęte.

Jeżeli kwota zabezpieczenia okaże się niewystarczająca, urząd celny wyjścia nie może zwolnić towarów do procedury tranzytu, dopóki nie zostanie przedstawione zabezpieczenie obejmujące pełną kwotę długu (celnego), który może powstać.

Urząd celny wyjścia musi również odmówić zwolnienia towarów, jeżeli w przypadku procedury ciągłości działania z przedstawionych

dokumentów wynika, że zabezpieczenie na tę operację tranzytową nie zostało wydane osobie uprawnionej do korzystania z procedury.

III.2.2. Obliczanie kwoty zabezpieczenia

III.2.2.1. Wprowadzenie

Art. 10 ust. 1 dodatku I do Konwencji

Art. 89 ust. 2 UKC

Kwota zabezpieczenia musi być obliczona w taki sposób, by pokryła w pełnej wysokości kwotę długu (celnego), który może powstać.

III.2.2.2. Obliczanie

Art. 18 i 74 dodatku I do Konwencji

Art. 148 i 155 RW

Obliczenia kwoty zabezpieczenia dokonuje się z zasady w oparciu o najwyższe stawki dotyczące takich towarów w państwie wyjścia. Obliczenie obejmuje wszystkie należności celne i inne opłaty, np. należności z tytułu podatku akcyzowego i VAT, stosowane do tego rodzaju towarów w przywozie. Najwyższe stawki należności celnych ustala się w oparciu o stawki umowne. Nie bierze się pod uwagę preferencji zależnych od przedstawienia dowodu w chwili dopuszczenia towarów do obrotu, np. stawek preferencyjnych lub kontyngentów.

Obliczenia dokonuje się w oparciu o należności celne przywozowe, które byłyby stosowane wobec towarów tego samego rodzaju w państwie wyjścia w przypadku dopuszczenia towarów do obrotu. Towary znajdujące się w obrocie na obszarze celnym umawiającej się strony są traktowane jak towary przywiezione z państwa trzeciego.

Dotyczy to także sytuacji, w której towary unijne są objęte procedurą tranzytu unijnego, a miejscem przeznaczenia jest państwo wspólnego tranzytu. Towary te są uznawane za towary nieunijne do celów obliczenia kwoty zabezpieczenia na potrzeby pokrycia ewentualnego długu (celnego), który może powstać na obszarze umawiającej się strony innej niż Unia.

Art. 74 ust. 2 dodatku I do Konwencji

Art. 155 ust. 3 RW

Towary, których to dotyczy, należy klasyfikować na podstawie taryfy celnej, ale jeżeli klasyfikacja jest niemożliwa lub nieadekwatna, kwotę zabezpieczenia można obliczyć szacunkowo. Szacunkowa kwota zabezpieczenia musi pokrywać w pełnej wysokości kwotę długu (celnego), który może być należny. W wyjątkowych przypadkach, gdy obliczenie szacunkowej kwoty zabezpieczenia także nie jest możliwe, przyjmuje się kwotę zabezpieczenia w wysokości 10 000 EUR. To podstawowe założenie dotyczy

zarówno zabezpieczenia pojedynczego jak i generalnego.

III.2.3. Gwarant

III.2.3.1. Wprowadzenie

Art. 12 dodatku I do Konwencji

Gwarant musi być osobą trzecią (fizyczną lub prawną).

Art. 94 UKC

Gwarant i osoba uprawniona do korzystania z procedury nie mogą być tą samą osobą fizyczną lub prawną.

III.2.3.2. Siedziba i zatwierdzenie gwaranta

Gwarant musi mieć miejsce zamieszkania lub siedzibę na obszarze umawiającej się strony, w której składane jest zabezpieczenie, i musi być zatwierdzony przez organy celne wymagające zabezpieczenia.

Takie zatwierdzenie odbywa się zgodnie z przepisami obowiązującymi w danym państwie. W związku z tym ogólny stosunek prawny między gwarantem a właściwymi organami w ramach ogólnych zasad dotyczących tranzytu określają przepisy krajowe.

W Unii gwarant nie musi być zatwierdzany przez organy celne, jeżeli gwarantem jest instytucja kredytowa, finansowa lub ubezpieczeniowa akredytowana w Unii zgodnie z obowiązującymi przepisami unijnymi.

Organy celne mogą odmówić uznania gwaranta, który nie daje pewności uiszczenia kwoty długu (celnego) w wyznaczonym terminie.

Gwarant musi mieć adres do doręczeń w każdym państwie, w którym zabezpieczenie jest ważne, lub musi wyznaczyć w tym państwie swojego przedstawiciela, jeżeli przepisy danego państwa nie wymagają posiadania takiego adresu. Przez „adres do doręczeń" rozumie się miejsce prowadzenia działalności – siedzibę zarejestrowaną zgodnie z przepisami danego państwa, w której właściwe organy mogą dokonywać wszelkich formalności i procedur związanych z gwarantem w formie pisemnej i prawnie wiążącej. Przedstawicielem musi być osoba fizyczna lub prawna wyznaczona przez gwaranta.

Rozwiązanie takie daje pewność doręczenia pisemnych powiadomień kierowanych do gwaranta, w tym związanych z postępowaniem sądowym, w każdym państwie, w którym może powstać dług (celny)

w związku z przewozem towarów objętych procedurą tranzytu.

PRZEDSIĘBIORCY
1) Gwarant musi zobowiązać się na piśmie do zapłacenia kwoty długu (celnego).
2) Gwarant zobowiązuje się nie zmieniać swoich adresów do doręczeń bez złożenia załącznika do zobowiązania zawierającego nowe adresy do doręczeń w urzędzie celnym zabezpieczenia.

III.2.3.3. Odpowiedzialność

Art. 117 dodatku I do Konwencji

Art. 94 UKC

Art. 85 RD

Odpowiedzialność gwaranta opiera się na przyjęciu jego zobowiązania przez urząd celny zabezpieczenia. Powstaje ona w dniu zwolnienia towarów do procedury tranzytu objętej tym zabezpieczeniem przez urząd celny wyjścia.

Odpowiedzialność gwaranta jest ograniczona do wysokości maksymalnej kwoty wskazanej w zobowiązaniu gwaranta. Roszczenia nie mogą przekraczać tej kwoty.

Jeżeli wspólna procedura tranzytowa/procedura tranzytu unijnego nie została zamknięta, organy celne państwa wyjścia muszą w terminie dziewięciu miesięcy od wyznaczonego terminu przedstawienia towarów w urzędzie przeznaczenia powiadomić gwaranta o niezakończeniu procedury.

Jeżeli po tym dziewięciomiesięcznym okresie procedura jest nadal otwarta, organy celne państwa wyjścia muszą w terminie 3 lat od daty przyjęcia zgłoszenia tranzytowego powiadomić gwaranta o tym, że jest lub może być zobowiązany do spłaty długu (celnego). Powiadomienie musi zawierać numer MRN i datę przyjęcia zgłoszenia tranzytowego, nazwę urzędu celnego wyjścia, nazwę/imię i nazwisko osoby uprawnionej do korzystania z procedury oraz odnośną kwotę.

Gwarant zostanie zwolniony ze swoich zobowiązań, jeżeli przed upływem terminu nie wysłano któregoś z tych powiadomień. Jeżeli jednak którekolwiek z tych powiadomień zostało wysłane, gwaranta należy poinformować o odzyskaniu długu lub zamknięciu procedury.

III.2.3.4. Cofnięcie zatwierdzenia gwaranta lub jego zobowiązania i odwołanie zobowiązania

Art. 23 dodatku I do Konwencji

Art. 93 UKC

Art. 82 RD

Urząd celny zabezpieczenia może w każdej chwili cofnąć decyzję uznającą gwaranta lub zobowiązanie złożone przez gwaranta. Taki urząd celny musi powiadomić o tym cofnięciu gwaranta i osobę uprawnioną do korzystania z procedury. Cofnięcie staje się skuteczne 16. dnia następującego po dniu, w którym gwarant otrzymał decyzję o cofnięciu lub w którym decyzję tę uznaje się za doręczoną.

Jeżeli organy celne nie zażądały utrzymania wybranej formy zabezpieczenia przez określony czas, gwarant może w każdej chwili odwołać zobowiązanie. Gwarant musi powiadomić o takim odwołaniu urząd celny zabezpieczenia.

Odwołanie nie będzie dotyczyło towarów, które w chwili, gdy odwołanie staje się skuteczne, są już objęte wspólną procedurą tranzytową/procedurą tranzytu unijnego na podstawie odwoływanego zobowiązania.

Odwołanie zobowiązania przez gwaranta musi stawać się skuteczne 16. dnia następującego po dniu, w którym gwarant powiadomił urząd celny zabezpieczenia o odwołaniu.

W przypadku cofnięcia lub odwołania zobowiązania gwaranta urząd celny zabezpieczenia musi zatrzymać zobowiązanie gwaranta na okres co najmniej 9 miesięcy, z wyjątkiem sytuacji, w której dług (celny) wygasł lub już nie powstanie lub gdy gwarant został poinformowany o odzyskaniu długu (celnego) lub zamknięciu procedury.

Jeżeli gwarant został poinformowany, że procedura tranzytu nie została zamknięta, urząd celny zabezpieczenia musi zatrzymać zobowiązanie na podstawie informacji otrzymanych do czasu spłaty długu lub zamknięcia procedury lub – w stosownych przypadkach – zwolnienia gwaranta z odpowiedzialności.

Organy celne państwa, któremu podlega dany urząd celny zabezpieczenia, muszą wprowadzić do systemu elektronicznego informacje o cofnięciu lub odwołaniu zabezpieczenia oraz o dniu, w którym staje się ono skuteczne.

III.3. Zabezpieczenie pojedyncze

III.3.1. Depozyt w gotówce

III.3.1.1. Wprowadzenie

Art. 19 dodatku I do Konwencji

Art. 92 ust. 1 lit. a) UKC

Art. 150 RW

Zabezpieczenie w formie depozytu w gotówce może być złożone w urzędzie celnym wyjścia, zgodnie z przepisami obowiązującymi w państwie wyjścia i zostanie zwrócone po zamknięciu procedury tranzytu.

III.3.1.2. Zwrot

Zasadniczo urzędem właściwym w sprawach zwrotu jest urząd celny wyjścia. Ten urząd celny powinien poinformować osobę uprawnioną do korzystania z procedury o takim zwrocie w momencie składania przez nią depozytu w gotówce lub innego równoważnego środka płatniczego i zwrócić się do niej z zapytaniem, jakie środki zwrotu preferuje. Jeżeli osoba uprawniona do korzystania z procedury wybierze przelew pieniężny, urząd celny wyjścia powinien zapisać dane rachunku bankowego osoby uprawnionej do korzystania z procedury i poinformować ją, że zostanie obciążona kosztami przelewu.

Jeżeli zabezpieczenie ma formę depozytu gotówkowego, organy celne nie będą zobowiązane do spłaty odsetek.

III.3.2. Zabezpieczenie pojedyncze w formie zobowiązania gwaranta

Art. 20 dodatku I do Konwencji

Art. 92 UKC

Art. 152 i 154 RW

Zobowiązania składane przez gwaranta do celów zabezpieczenia indywidualnego są składane i zatwierdzane w urzędzie celnym zabezpieczenia. Muszą zostać zarejestrowane przez ten urząd w systemie zarządzania gwarancjami (GMS). GMS jest powiązany z systemem NCTS.

Urząd celny zabezpieczenia musi przekazać osobie uprawnionej do korzystania z procedury następujące informacje w odniesieniu do każdego zobowiązania:

- numer referencyjny zabezpieczenia (GRN);
- kod dostępu powiązany z GRN.

Osoba uprawniona do korzystania z procedury nie może zmienić tego kodu dostępu.

Gdy składane jest zgłoszenie celne, musi ono zawierać numer GRN i odpowiadający mu kod dostępu. Urząd celny wyjścia musi sprawdzić w systemie, czy zabezpieczenie istnieje i czy jest ono ważne.

W przypadku procedury ciągłości działania zobowiązanie gwaranta musi zostać przedstawione w urzędzie celnym wyjścia. Jeżeli urząd celny zabezpieczenia nie jest urzędem celnym wyjścia i w związku z tym zatrzymuje kopię zobowiązania gwaranta, urząd celny wyjścia musi powiadomić urząd celny zabezpieczenia o zwróceniu oryginału zobowiązania osobie uprawnionej do korzystania z procedury.

Wzór zobowiązania jest określony w załączniku C1 do dodatku III do Konwencji/załączniku 32-01 do RW. Jeżeli jednak wymagają tego krajowe przepisy ustawowe, wykonawcze lub administracyjne albo istnieje przyjęta praktyka, dany kraj może pozwolić, by zobowiązanie zostało sporządzone według innego wzoru, pod warunkiem że dokument taki ma taką samą moc prawną, jak wzór zawarty w załączniku C1 lub załączniku 32-01.

III.3.3. Zabezpieczenie pojedyncze w formie karnetów (TC32)

III.3.3.1. Odpowiedzialność i zatwierdzenie

Art. 21 dodatku I do Konwencji

Art. 160 i 161 RW

Zobowiązania składane przez gwaranta do celów zabezpieczenia indywidualnego w formie karnetów (TC32) są składane i zatwierdzane w urzędzie celnym zabezpieczenia. Są one zatrzymywane w tym urzędzie celnym na okres ich ważności. Ponadto wspomniany urząd celny musi zarejestrować te zobowiązania i karnety w GMS.

Zobowiązanie nie zawiera maksymalnej kwoty odpowiedzialności. Urząd celny zabezpieczenia powinien upewnić się, czy gwarant posiada wystarczające środki finansowe do spłaty długu (celnego), który może być należny. W szczególności urząd celny powinien rozważyć ograniczenie liczby karnetów wydawanych danemu gwarantowi.

Wzór zobowiązania określono w załączniku C2 do dodatku III do Konwencji/załączniku 32-02 do RW. Jeżeli jednak wymagają tego krajowe przepisy ustawowe, wykonawcze lub administracyjne albo istnieje przyjęta praktyka, dany kraj może pozwolić, by zobowiązanie zostało sporządzone według innego wzoru, pod

warunkiem że dokument taki ma taką samą moc prawną, jak wzór zawarty w załączniku C2 lub załączniku 32-02.

III.3.3.2. Powiadomienie

Każde państwo jest zobowiązane do przekazania Komisji Europejskiej nazwisk (nazw) i adresów gwarantów upoważnionych do wystawiania zabezpieczeń indywidualnych w formie karnetów.

Wykaz upoważnionych gwarantów znajduje się w załączniku III.7.1.

W przypadku cofnięcia upoważnienia państwo, w którym znajduje się urząd celny zabezpieczenia, musi niezwłocznie powiadomić o tym fakcie Komisję, podając datę wejścia w życie takiego cofnięcia.

Komisja przekaże tę informację pozostałym państwom.

III.3.3.3. Karnet (TC32)

Karnety są wystawiane przez gwaranta i przekazywane osobom, które zamierzają być osobami uprawnionymi do korzystania z procedury. Gwarant może połączyć karnet z odcinkiem kontrolnym oraz, w stosownych przypadkach, z poświadczeniem odbioru.

Brak podpisu na karnecie złożonego przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury nie wpływa na ważność karnetu, a podpis gwaranta na karnecie nie musi być odręczny.

Każdy karnet pokrywa kwotę 10 000 EUR, za którą odpowiada gwarant. Karnet jest ważny przez okres jednego roku od daty jego wystawienia.

Każdy karnet musi być zarejestrowany w GMS, a urząd celny zabezpieczenia musi przekazać osobie uprawnionej do korzystania z procedury następujące informacje w odniesieniu do każdego karnetu:

- GRN;
- kod dostępu powiązany z GRN.

Osoba uprawniona do korzystania z procedury nie może zmienić tego kodu dostępu.
Gdy składane jest zgłoszenie celne, musi ono zawierać numer GRN i kod dostępu dla każdego karnetu. Urząd celny wyjścia musi

sprawdzić w systemie, czy zabezpieczenie istnieje i czy jest ono ważne.

Zgłaszający przedkłada urzędowi celnemu wyjścia liczbę karnetów odpowiadających kwocie 10 000 EUR na pokrycie kwoty długu (celnego), który może powstać (np. jeżeli kwota długu (celnego) wynosi 8 000 EUR, wystarczy jeden karnet, ale jeżeli wynosi ona 33 000 EUR, potrzebne będą cztery karnety).

W przypadku procedury ciągłości działania karnet lub karnety muszą zostać przedstawione w urzędzie celnym wyjścia, który je zatrzymuje.

Karnet musi być zgodny ze wzorem znajdującym się w załączniku C3 do dodatku III do Konwencji/załączniku 32-06 do RW.

PRZEDSIĘBIORCY

Gwarant wpisuje na karnetach TC32 datę, do której karnet jest ważny. Data ważności nie może być dłuższa niż jeden rok od daty wydania.

III.4. Zabezpieczenie generalne i zwolnienie z obowiązku złożenia zabezpieczenia

III.4.1. Przepisy ogólne

III.4.1.1. Wprowadzenie

Art. 55 lit. a) dodatku I do Konwencji

Art. 89 ust. 5 i art. 95 UKC

Art. 84 RD

Korzystanie z zabezpieczenia generalnego lub zabezpieczenia generalnego w obniżonej kwocie, w tym zwolnienia z obowiązku składania zabezpieczenia, jest uproszczeniem przyznawanym na podstawie pozwolenia. Wymaga to złożenia wniosku przez wnioskodawcę i udzielenia pozwolenia przez właściwe organy.

III.4.1.2. Warunki ogólne

Wnioskodawca musi spełniać warunki określone w art. 57 i 75 dodatku I do Konwencji/art. 95 UKC i art. 84 RD (szczegółowe informacje znajdują się w pkt VI.2.1 i VI.3.1).

III.4.1.3. Obliczanie kwoty referencyjnej

Art. 74 dodatku I do Konwencji

Art. 155 RW

Korzystanie z zabezpieczenia generalnego lub zabezpieczenia generalnego w obniżonej kwocie, w tym zwolnienia z obowiązku składania zabezpieczenia, jest przyznawane maksymalnie do wysokości kwoty referencyjnej. W celu zabezpieczenia interesów finansowych umawiających się stron oraz spełnienia wymagań osoby uprawnionej do korzystania z procedury kwotę referencyjną oblicza się z najwyższą starannością.

Kwota referencyjna musi odpowiadać kwocie długu (celnego) mogącego powstać w związku z każdą wspólną operacją tranzytową/operacją tranzytu unijnego, w odniesieniu do której złożono zabezpieczenie, w okresie od objęcia towarów wspólną procedurą tranzytową/operacją tranzytu unijnego do chwili zamknięcia procedury. Okres ten powinien być reprezentatywny dla operacji tranzytowych osoby uprawnionej do korzystania z procedury. W celu uwzględnienia wszystkich możliwych okoliczności obliczanie kwoty referencyjnej powinno obejmować również przewóz towarów w okresach szczytowych lub towary, których osoba uprawniona do korzystania z procedury nie zgłasza regularnie do procedury tranzytu.

Do celów tego obliczania w państwie urzędu celnego

zabezpieczenia należy uwzględnić najwyższe stawki długu (celnego) mające zastosowanie do towarów tego samego rodzaju.

Urząd celny zabezpieczenia musi ustalić kwotę referencyjną we współpracy z osobą uprawnioną do korzystania z procedury na podstawie informacji dotyczących towarów objętych wspólną procedurą tranzytową/procedurą tranzytu unijnego w ciągu ostatnich 12 miesięcy oraz szacunkowej wielkości planowanych operacji w przyszłości. W porozumieniu z wnioskodawcą urząd celny zabezpieczenia może oszacować kwotę referencyjną, zaokrąglając sumy, tak by uzyskać pokrycie wymaganej kwoty. Jeżeli informacje te nie są dostępne, kwotę tę należy ustalić na 10 000 EUR na każdą operację tranzytową.

Urząd celny zabezpieczenia powinien dokonywać przeglądu kwoty referencyjnej z własnej inicjatywy lub na wniosek osoby uprawnionej do korzystania z procedury i w razie potrzeby dokonywać korekty tej kwoty.

III.4.1.4. Kwota zabezpieczenia

Kwota referencyjna zabezpieczenia generalnego musi być równa maksymalnej kwocie podanej w zobowiązaniu gwaranta, które wnioskodawca przedstawia do zatwierdzenia urzędowi celnemu zabezpieczenia.

III.4.1.5. Poświadczenie zabezpieczenia

Art. 79 dodatku I do Konwencji

Załącznik 72-04 do RW

Właściwe organy muszą wydać osobie uprawnionej do korzystania z procedury poświadczenie (poświadczenie zabezpieczenia generalnego TC31 oraz poświadczenie zwolnienia z obowiązku złożenia zabezpieczenia TC33). Aby zapobiec niewłaściwemu wykorzystaniu poświadczeń i zabezpieczenia, właściwe organy powinny wydawać więcej niż jedno poświadczenie tylko w uzasadnionych przypadkach i w liczbie, którą osoba uprawniona do korzystania z procedury uzasadni (na przykład jeżeli osoba uprawniona do korzystania z procedury regularnie przedstawia zgłoszenia tranzytowe w kilku urzędach celnych).

Poświadczenie zabezpieczenia generalnego i poświadczenie zwolnienia z obowiązku złożenia zabezpieczenia przedstawia się wyłącznie w przypadku procedury ciągłości działania.

Wzory poświadczeń są określone w załącznikach C5 i C6 do dodatku III do Konwencji/rozdziałach VI i VII załącznika 72-04 do RW.

Poświadczenia są ważne przez 2 lata, ale możliwe jest przedłużenie ich ważności o kolejne 2 lata (załącznik 72-04 do RW pkt 19.3).

III.4.1.6. Obowiązki osoby uprawnionej do korzystania z procedury i przegląd kwoty referencyjnej

Art. 74 ust. 5 i 6 dodatku I do Konwencji

Art. 156 i 157 RW

Osoba uprawniona do korzystania z procedury musi dopilnować, by kwota należna lub kwota, która może stać się należna, nie przekroczyła kwoty referencyjnej.

Dzięki systemom (GMS i NCTS) zapewnia się monitorowanie kwoty referencyjnej dla każdej wspólnej operacji tranzytowej/operacji tranzytu unijnego, w przypadku gdy towary są objęte wspólną procedurą tranzytową/procedurą tranzytu unijnego.

W przypadku procedury ciągłości działania właściwe organy muszą opisać w pozwoleniu środki monitorowania. Mogą one uwzględnić przy tym wnioski dotyczące środków monitorowania złożone przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury. W każdym przypadku metoda kontroli musi umożliwiać osobie uprawnionej do korzystania z procedury ustalenie, czy w wyniku operacji tranzytowej, której dotyczy wniosek, nie zostanie przekroczona kwota referencyjna.

W tym względzie właściwe organy mogą w szczególności wymagać od osoby uprawnionej do korzystania z procedury prowadzenia ewidencji zgłoszeń tranzytowych złożonych w procedurze ciągłości działania oraz obliczonych lub oszacowanych należności celnych i innych opłat. W szczególności osoba uprawniona do korzystania z procedury może sprawdzać, czy nie nastąpiło przekroczenie kwoty referencyjnej, wpisując przy niej kwotę każdej operacji tranzytowej w chwili, gdy towary są zwalniane do procedury tranzytu. Następnie, gdy otrzyma informację, że operacja tranzytowa została zakończona, odlicza tę kwotę od kwoty referencyjnej. Osoba uprawniona do korzystania z procedury może założyć, że operacja tranzytowa została zakończona w dniu, w którym towary należy przedstawić w urzędzie celnym przeznaczenia. Jeżeli osoba uprawniona do korzystania z procedury

zostanie powiadomiona, że procedura nie została zamknięta lub zakończyła się po terminie wyznaczonym przez urząd celny wyjścia, musi skorygować prowadzone rejestry z mocą wsteczną.

Jeżeli osoba uprawniona do korzystania z procedury stwierdzi, że mogła przekroczyć kwotę referencyjną, musi przyjąć środki związane z uzyskaniem pozwolenia i, jeśli to konieczne, zabezpieczeniem przyszłych operacji tranzytowych.

Niepowiadomienie urzędu celnego zabezpieczenia przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury o przekroczeniu kwoty referencyjnej w procedurze ciągłości działania może spowodować cofnięcie pozwolenia.

III.4.1.7. Wysokość zabezpieczenia generalnego

Art. 76 dodatku I do Konwencji

Zobowiązania składane przez gwaranta do celów zabezpieczenia generalnego są składane i zatwierdzane w urzędzie celnym zabezpieczenia, który musi zarejestrować te zobowiązania w systemie GMS.

Art. 154 RW

Urząd celny zabezpieczenia musi przekazać osobie uprawnionej do korzystania z procedury następujące informacje w odniesieniu do każdego zobowiązania:

- GRN;
- kod dostępu powiązany z GRN.

Na wniosek osoby uprawnionej do korzystania z procedury urząd celny zabezpieczenia musi przypisać temu zabezpieczeniu co najmniej jeden dodatkowy kod dostępu do wykorzystania przez osobę uprawnioną lub jej przedstawicieli.

Gdy składane jest zgłoszenie celne, musi ono zawierać numer GRN i właściwy kod dostępu. Urząd celny wyjścia musi sprawdzić w systemie, czy zabezpieczenie istnieje i czy jest ono ważne.

W przypadku procedury ciągłości działania należy przedstawić poświadczenie zabezpieczenia generalnego lub poświadczenie zwolnienia z obowiązku złożenia zabezpieczenia (szczegółowe informacje znajdują się w pkt III.4.1.5).

Wzór zobowiązania gwaranta określono w załączniku C4 do dodatku III do Konwencji/załączniku 32-03 do RW. Jeżeli jednak wymagają tego krajowe przepisy ustawowe, wykonawcze lub administracyjne albo istnieje przyjęta praktyka, dany kraj może pozwolić, by zobowiązanie było sporządzone według innego wzoru, pod warunkiem że dokument taki posiada taką samą

moc prawną, jak wzór zawarty w załączniku C4 lub załączniku 32-03.

III.4.1.8. Tymczasowy zakaz korzystania z zabezpieczenia generalnego

Art. 77 dodatku I do Konwencji
Załącznik I do dodatku I do Konwencji

Art. 96 UKC

Korzystanie z zabezpieczenia generalnego lub zabezpieczenia generalnego w obniżonej wysokości, w tym ze zwolnienia z obowiązku złożenia zabezpieczenia, może zostać czasowo zakazane w następujących przypadkach:

- w okolicznościach szczególnych;
- w przypadku towarów, w odniesieniu do których udowodniono popełnienie nadużyć finansowych na dużą skalę przy korzystaniu z tego zabezpieczenia.

Jeśli chodzi o procedurę tranzytu unijnego, decyzję o zakazie podejmuje Komisja Europejska, a w odniesieniu do wspólnej procedury tranzytowej – Komisja Mieszana UE-CTC.

Szczególne okoliczności, o których mowa powyżej, odnoszą się do sytuacji, w których ustalono, że zabezpieczenie generalne lub zabezpieczenie generalne w obniżonej wysokości, w tym zwolnienie z obowiązku złożenia zabezpieczenia, nie wystarcza już do zapewnienia spłaty w wyznaczonym terminie w odniesieniu do długu (celnego), który powstaje w momencie usunięcia niektórych towarów spod wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego. W znacznej liczbie przypadków dotyczy to więcej niż jednej osoby uprawnionej do korzystania z procedury i zagraża sprawnemu przebiegowi procedury.

Nadużycia finansowe na dużą skalę, o których mowa powyżej, odnoszą się do sytuacji, w których ustalono, że zabezpieczenie generalne lub zabezpieczenie generalne w obniżonej wysokości, w tym zwolnienie z obowiązku złożenia zabezpieczenia, nie wystarcza już do zapewnienia spłaty w wyznaczonym terminie w odniesieniu do długu (celnego), który powstaje w momencie usunięcia niektórych towarów spod wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego. Gdy taka sytuacja wystąpi, należy uwzględnić ilość towarów usuniętych spod procedury oraz okoliczności ich usunięcia, zwłaszcza jeżeli ma to związek z międzynarodową przestępczością zorganizowaną.

III.4.1.8.1. Zabezpieczenie indywidualne wielokrotnego użytku – tylko państwa wspólnego tranzytu

Załącznik I do dodatku I do Konwencji
Załącznik A2 do dodatku III do Konwencji

W przypadku czasowego zakazu stosowania zabezpieczenia generalnego (z wyjątkiem zabezpieczenia w obniżonej wysokości i zwolnienia) posiadacz pozwolenia na stosowanie zabezpieczenia generalnego może na wniosek – pod warunkiem spełnienia poniższych warunków – zastosować zabezpieczenie pojedyncze wielokrotnego użytku.

- Zabezpieczenie pojedyncze musi zostać złożone w formie szczególnego dokumentu gwarancyjnego, który obejmuje wyłącznie te rodzaje towarów, o których jest mowa w decyzji zakazującej.
- Zabezpieczenie pojedyncze może być stosowane tylko w urzędzie celnym wyjścia, określonym w dokumencie gwarancyjnym.
- Zabezpieczenie pojedyncze może obejmować kilka równoległych lub następujących po sobie operacji tranzytowych, pod warunkiem że całkowita kwota odnosząca się do bieżących operacji, które nie zostały jeszcze zakończone, nie przekracza kwoty referencyjnej zabezpieczenia pojedynczego. W takim przypadku urząd celny zabezpieczenia przypisuje osobie uprawnionej do korzystania z procedury jeden początkowy kod dostępu do zabezpieczenia. Osoba uprawniona do korzystania z procedury może przypisać jeden kod dostępu lub kilka takich kodów dla tego zabezpieczenia, do wykorzystania przez siebie lub przez swoich przedstawicieli.
- Za każdym razem, gdy zostaje zamknięta procedura w przypadku operacji tranzytu objętej tym zabezpieczeniem pojedynczym, kwota jej odpowiadająca zostaje zwolniona i może być ponownie wykorzystana do innej operacji, do wysokości maksymalnej kwoty zabezpieczenia.

Zabezpieczenie pojedyncze wielokrotnego użytku ma zastosowanie wyłącznie do wspólnych operacji tranzytowych rozpoczynanych w państwach wspólnego tranzytu w urzędzie celnym wyjścia lub do operacji rozpoczynanych przez upoważnionych nadawców. Nie można jej stosować do operacji tranzytu unijnego rozpoczynanych w UE.

W zgłoszeniu tranzytowym jako kod zabezpieczenia należy podać kod „9”. Kod ten nie istnieje w przepisach UE.

III.4.1.8.2. Odstępstwo od decyzji czasowo zakazującej korzystania z zabezpieczenia generalnego lub zabezpieczenia generalnego w obniżonej wysokości (w tym zwolnienia)

Pomimo decyzji o czasowym zakazie korzystania z zabezpieczenia generalnego lub zabezpieczenia generalnego w obniżonej wysokości (w tym zwolnienia z obowiązku złożenia zabezpieczenia), korzystanie z zabezpieczenia generalnego może zostać dopuszczone, jeżeli osoba uprawniona do korzystania z procedury spełnia następujące kryteria:

- potrafi wykazać, że w trakcie operacji tranzytu wspólnego/unijnego, które osoba ta wykonywała w ciągu 2 lat poprzedzających decyzję o zakazie, w odniesieniu do danych towarów nie powstał żaden dług (celny) lub też, jeżeli dług (celny) powstał w tym okresie, może wykazać, że został w pełni spłacony przez dłużnika/dłużników lub gwaranta w wyznaczonym terminie;
- wykaże, że posiada wysoki poziom kontroli swoich operacji i przepływu towarów zapewniony dzięki systemowi zarządzania ewidencją handlową oraz transportową, co umożliwia przeprowadzanie odpowiednich kontroli celnych;
- jej wypłacalność uznaje się za udowodnioną, gdyż ma dobrą sytuację finansową pozwalającą jej na wypełnianie swoich zobowiązań, stosownie do rodzaju prowadzonej przez tę osobę działalności gospodarczej.

Te wyjątkowe zastosowania gwarancji generalnej dotyczą zarówno operacji w tranzycie wspólnym, jak i unijnym.

W przypadku procedury ciągłości działania w polu 8 poświadczenia zabezpieczenia TC31 należy umieścić następującą adnotację: „NIEOGRANICZONE KORZYSTANIE – 99209”. Różne wersje językowe tej adnotacji znajdują się w załączniku B6 do dodatku III do Konwencji/dodatku D1 do załącznika 9 do PRD.

III.4.1.9. Unieważnienie i cofnięcie pozwolenia

Art. 80 dodatku I do Konwencji

Art. 27 i 28 UKC

W przypadku unieważnienia lub cofnięcia pozwolenia nie można wykorzystywać wcześniej wydanych poświadczeń do objęcia towarów wspólną procedurą tranzytową/procedurą tranzytu unijnego, a osoba uprawniona do korzystania z procedury musi je niezwłocznie zwrócić do urzędu celnego zabezpieczenia.

Państwo, w którym znajduje się urząd celny zabezpieczenia, musi powiadomić Komisję o sposobie identyfikacji tych poświadczeń, które pozostają ważne, ale nie zostały jeszcze zwrócone.

Komisja przekaże tę informację pozostałym państwom.

Dalsze szczegółowe informacje znajdują się w pkt VI.2.3.

III.4.2. Obniżenie kwoty zabezpieczenia i zwolnienie z obowiązku złożenia zabezpieczenia

III.4.2.1. Wprowadzenie

Maksymalna wysokość kwoty zabezpieczenia, która z zasady jest równa kwocie referencyjnej, może ulec obniżeniu, pod warunkiem że osoba uprawniona do korzystania z procedury spełnia określone kryteria wiarygodności. Kwota ta może zostać obniżona do 50 % lub 30 % kwoty referencyjnej lub może zostać udzielone zwolnienie z obowiązku złożenia zabezpieczenia.

III.4.2.2. Kryteria obniżenia kwoty zabezpieczenia

Dalsze szczegółowe informacje znajdują się w pkt VI.3.1.

III.5. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona)

III.6. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych

III.7. Załączniki

III.7.1. Wykaz gwarantów uprawnionych do wydawania karnetów zabezpieczenia pojedynczego TC32

Najnowsza wersja tego wykazu znajduje się pod następującym adresem:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

III.7.2. Wykaz dróg wodnych

Belgia	a) kanał Terneuzen b) Skalda do Antwerpii c) kanały łączące Smeermaas lub Petit-Lanaye i Liège d) nowy kanał Skalda-Ren z portu w Antwerpii do Krammer w Niderlandach przez Wschodnią Skaldę, Eendracht, Slaakdam i Prins Hendrikpolder e) kanał Alberta f) kanał Willebroek
Niemcy	Wszystkie drogi wodne połączone z Renem, w tym Kanał Men-Dunaj, z wyjątkiem Dunaju i dróg wodnych Dunaju.
Francja	a) Wielki Kanał Alzacki b) Mozela między Apach i Neuves-Maisons c) odcinki między miejscowościami Marckolsheim, Rhinau, Gerstheim, Strasburg i Gambsheim na francuskim brzegu Renu między Kembs i Vogelgrun
Luksemburg	Część skanalizowanej Mozeli między śluzą Apach-Schengen i Wasserbillig
Niderlandy	1. Reńskie drogi wodne w ścisłym znaczeniu tego terminu: a) połączenie Lobith–Amsterdam: – Ren, Waal, kanał Amsterdam–Ren b) połączenie na obszarze portu Lobith–Rotterdam: – Ren, Waal, Merwede, Noord, Nieuwe Maas, Nieuwe Waterweg – Ren, Lek, Nieuwe Maas, Nieuwe Waterweg c) połączenie Lobith–Dordrecht–Hansweert–Antwerpia: Ren, Waal, Merwede, Dordtse Kil lub Nieuwe Merwede,

	Hollands Diep, Volkerak, Krammer, Zijpe, Mastgat, Keeten, Oosterschelde (kanał Wschodnia Skalda), przez Zuid–Beveland, Westerschelde (Zachodnia Skalda), Skalda d) połączenie Lobith–Dordrecht–Hansweert–Gandawa: Ren, Waal, Merwede, Dordtse Kil lub Nieuwe Merwede, Hollands Diep, Volkerak, Krammer, Zijpe, Mastgat, Keeten, Oosterschelde (Wschodnia Skalda), kanał Zuid–Beveland, Westerschelde (Zachodnia Skalda), kanał Terneuzen e) połączenie Lobith–De Kempen–Smeermaas lub St.Pieter: wszystkie zwykle używane drogi wodne między tymi miejscami i połączeniami z następującymi drogami wodnymi: Ren, Waal, kanał Juliany, Dieze, Zuid–Willemsvaart, Kanał Wessem–Nederweert. 2. Uznaje się, że z reńskich dróg wodnych korzystają następujące statki: – statki przypływające Renem w kierunku Antwerpii lub Gandawy lub – statki przypływające z Antwerpii lub Gandawy, mające opuścić obszar Niderlandów Renem, gdy przepływają przez port w Rotterdamie w celu przeładunku towarów objętych procedurą tranzytu na podstawie manifestu reńskiego lub w celu załadunku towarów, które mają być wywiezione z Niderlandów reńskimi drogami wodnymi prowadzącymi do Antwerpii lub Gandawy. 3. W praktyce drogę wodną istniejącą od 1975 r. prowadzącą do Antwerpii przez śluzę Kreekrak również uznaje się za reńską drogę wodną.
Szwajcaria	Ren do Bazylei

CZĘŚĆ IV – STANDARDOWA PROCEDURA TRANZYTU W SYSTEMIE NCTS (NOWY SKOMPUTERYZOWANY SYSTEM TRANZYTOWY)

W niniejszej części przedstawiono standardową procedurę tranzytu realizowaną za pomocą nowego skomputeryzowanego systemu tranzytowego (NCTS).

Uwaga: W części V przedstawiono procedurę ciągłości działania stosowaną w sytuacji, kiedy nie można korzystać z systemu NCTS.

Rozdział IV.1 dotyczy standardowego zgłoszenia tranzytowego.

W rozdziale IV.2 omówiono formalności w urzędzie celnym wyjścia.

Rozdział IV.3 dotyczy formalności i zdarzeń podczas przewozu.

W rozdziale IV.4 omówiono formalności w urzędzie celnym przeznaczenia.

Rozdział IV.5 dotyczy Andory, San Marino i specjalnych obszarów podatkowych.

Uwaga:

Niniejsze wyjaśnienia nie zastępują przewodników i instrukcji technicznych dotyczących korzystania z technicznych aplikacji systemu NCTS i odpowiedniego oprogramowania (FTSS + DDNTA).

ROZDZIAŁ 1 – STANDARDOWE ZGŁOSZENIE TRANZYTOWE

IV.1.1. Wprowadzenie

W niniejszym rozdziale opisano standardową procedurę tranzytu w systemie NCTS.

W pkt IV.1.2 omówiono zasady ogólne i przepisy prawne dotyczące standardowej procedury tranzytu.

W pkt IV.1.3 opisano sposób korzystania z NCTS.

Pkt IV.1.4 dotyczy załadunku towarów i wypełniania zgłoszenia tranzytowego.

W pkt IV.1.5 omówiono sytuacje szczególne.

W pkt IV.1.6 omówiono wyjątki od zasad ogólnych.

Pkt IV.1.7 został zastrzeżony dla szczególnych zasad krajowych.

Pkt IV.1.8 został zastrzeżony do użytku administracji celnych.

Pkt IV.1.9 zawiera załączniki do rozdziału 1.

IV.1.2. Zasady ogólne i przepisy prawne

Źródła prawa to:

- art. 3 lit. c), d) i e) dodatku I do Konwencji;
- tytuł I dodatku III do Konwencji;
- załączniki A1 i A2 do dodatku III do Konwencji;
- art. 5 pkt 12, art. 6 ust. 1, art. 158, 162, 163 i 170–174 UKC;
- art. 143 i 148 RD;
- art. 294 i 296 RW;
- dodatki D1, D2, F1, F2, G1 i G2 do załącznika 9 do PRD.

IV.1.3. NCTS

IV.1.3.1. Organizacja systemu NCTS

NCTS to skomputeryzowany system tranzytowy służący do wymiany komunikatów elektronicznych. Komunikaty te zastępują szereg dokumentów papierowych i niektóre formalności systemu

tranzytowego.

Komunikaty te są wymieniane drogą elektroniczną na trzech poziomach:

- między przedsiębiorcami i administracją celną („obszar zewnętrzny”);
- między urzędami celnymi tego samego państwa („obszar krajowy”);
- między administracjami celnymi poszczególnych państw oraz między administracjami celnymi i Komisją („obszar wspólny”).

Podstawowe elementy i komunikaty stosowane w systemie NCTS to:

- zgłoszenie tranzytowe przedstawiane w formie elektronicznej – komunikat „Dane zgłoszenia” (IE015);
- numer ewidencyjny (MRN), który jest niepowtarzalnym numerem rejestracyjnym nadawanym zgłoszeniu tranzytowemu przez właściwy organ i drukowanym na tranzytowym dokumencie towarzyszącym (TAD)/tranzytowym dokumencie towarzyszącym/bezpieczeństwo (TSAD) oraz wykazie pozycji (LoI)/tranzytowym wykazie pozycji/bezpieczeństwo (TSLoI) w celu identyfikacji operacji tranzytowej;
- TAD/TSAD, który jest drukowany w urzędzie celnym wyjścia lub w siedzibie przedsiębiorcy po zwolnieniu towarów do tranzytu i który towarzyszy towarom od miejsca wyjścia do miejsca przeznaczenia;
- komunikat „Wyprzedzająca informacja o przybyciu towarów” – „AAR” (IE001), wysyłany przez urząd celny wyjścia do zadeklarowanego urzędu przeznaczenia wskazanego w zgłoszeniu;
- komunikat „Wyprzedzająca informacja o tranzycie” – „ATR” (IE050), wysyłany przez urząd celny wyjścia do zadeklarowanego urzędu (urzędów) tranzytu, informujący o przewidywanym przekroczeniu granicy przez towary;
- komunikat „Powiadomienie o przekroczeniu granicy” – „NCF” (IE118), wysyłany przez faktyczny urząd celny tranzytu do urzędu celnego wyjścia w celu powiadomienia o przekroczeniu granicy przez towary;
- „Komunikat o przybyciu towarów” – „AA” (IE006), wysyłany przez faktyczny urząd celny przeznaczenia do urzędu celnego

wyjścia po przybyciu towarów;

- komunikat „Wyniki kontroli w miejscu przeznaczenia" (IE018), wysyłany przez faktyczny urząd celny przeznaczenia do urzędu celnego wyjścia (po poddaniu towarów kontroli, jeśli to konieczne).

IV.1.3.2. Zakres systemu NCTS

System NCTS ma zastosowanie do wszystkich wspólnych operacji tranzytowych/operacji tranzytu unijnego bez względu na stosowany rodzaj transportu, z wyjątkiem procedur tranzytu, w których jako zgłoszenie tranzytowe służy dokument handlowy (np. procedury tranzytu w transporcie lotniczym, morskim lub kolejowym, w których jako zgłoszenie tranzytowe służy lotniczy/morski dokument przewozowy lub list przewozowy CIM).

IV.1.3.3. Dostęp przedsiębiorców do systemu NCTS

Zasadniczo przedsiębiorcy mają następujące możliwości dostępu do systemu NCTS:

- bezpośrednie wprowadzanie danych przez przedsiębiorcę (Direct Trader Input), w tym wprowadzanie danych poprzez stronę internetową administracji celnej;
- przekaz danych drogą elektroniczną (Electronic Data Interchange, EDI);
- wprowadzanie danych w urzędzie celnym.

W celu uzyskania szczegółowych informacji dotyczących dostępu do systemu NCTS należy skontaktować się z krajowymi organami celnymi.

IV.1.4. Procedura dokonywania zgłoszenia

Niniejszy punkt zawiera informacje na temat:

- załadunku towarów (pkt IV.1.4.1);
- zgłoszenia tranzytowego (pkt IV.1.4.2).

IV.1.4.1. Załadunek

Art. 24 dodatku I do Konwencji

Każde zgłoszenie tranzytowe może dotyczyć wyłącznie towarów objętych wspólną procedurą tranzytową/procedurą tranzytu unijnego, które są lub mają być przemieszczane z jednego urzędu celnego

wyjścia do jednego urzędu celnego przeznaczenia z wykorzystaniem pojedynczego środka transportu, w kontenerze lub w paczce (np. osiem paczek załadowanych na jednej przyczepie).

Jedno zgłoszenie tranzytowe może jednak obejmować towary, które są lub mają być przemieszczane z jednego urzędu celnego wyjścia do jednego urzędu celnego przeznaczenia w więcej niż jednym kontenerze lub w więcej niż jednej paczce, jeżeli takie kontenery lub paczki są ładowane na pojedynczy środek transportu.

Następujące środki transportu stanowią pojedynczy środek transportu, o ile przewożone nimi towary mają pozostawać razem:

- pojazd drogowy z jedną lub kilkoma przyczepami lub naczepami;
- zestaw połączonych wagonów lub platform kolejowych;
- zespół statków, które tworzą jedną całość.

Jeżeli przesyłka jest rozdzielona na dwa środki transportu, wymagane są odrębne zgłoszenia tranzytowe dla towarów załadowanych na każdy środek transportu, mimo że wszystkie towary są przewożone z tego samego urzędu celnego wyjścia do tego samego urzędu celnego przeznaczenia.

Z drugiej strony jeden środek transportu może być wykorzystywany do załadunku towarów w więcej niż jednym urzędzie celnym wyjścia i do ich wyładunku w więcej niż jednym urzędzie celnym przeznaczenia.

Jeżeli towary są załadowywane na jeden środek transportu w więcej niż jednym urzędzie celnym wyjścia, w każdym urzędzie celnym wyjścia należy złożyć dla każdej z przesyłek odrębne zgłoszenia tranzytowe dotyczące towarów załadowanych w tym urzędzie.

<u>Przykład 1:</u>

W urzędzie celnym wyjścia A trzy paczki załadowane na samochód ciężarowy są objęte jednym zgłoszeniem tranzytowym i paczki te mają zostać dostarczone do urzędu celnego przeznaczenia C. W następnym urzędzie celnym wyjścia B dodano i załadowano na ten sam samochód ciężarowy pięć paczek, a paczki te należy także dostarczyć do tego samego urzędu celnego przeznaczenia C. Te pięć paczek należy objąć nowym zgłoszeniem tranzytowym.

Nie naruszając przepisów art. 7 ust. 3 Konwencji, tej samej osobie uprawnionej do korzystania z procedury można wydać większą liczbę

zgłoszeń tranzytowych dla towarów przewożonych pojedynczym środkiem transportu i do tego samego miejsca przeznaczenia. Dla każdego takiego zgłoszenia należy złożyć zabezpieczenie.

Przykład 2:

W urzędzie celnym wyjścia A dwie paczki załadowane na samochód ciężarowy są objęte jednym zgłoszeniem tranzytowym przeznaczonym dla urzędu celnego przeznaczenia C, a trzy paczki są objęte innym zgłoszeniem tranzytowym przeznaczonym dla urzędu celnego przeznaczenia D. W urzędach celnych przeznaczenia (C i D) paczki te są rozładowywane, a operacje tranzytowe zostają zakończone.

IV.1.4.2. Zgłoszenie tranzytowe (IE015)

IV.1.4.2.1. Formularz i wypełnianie zgłoszenia tranzytowego

Załączniki A1 i B1 do dodatku III do Konwencji

Art. 5 pkt 12 UKC

Należy podkreślić, że termin „**zgłoszenie tranzytowe**" ma dwa znaczenia. Po pierwsze, „zgłoszenie tranzytowe" oznacza zgłoszenie, w którym osoba wyraża wolę objęcia towarów procedurą tranzytu w wymaganej formie i w określony sposób. Po drugie, termin ten oznacza dane jako zgłoszenie tranzytowe, tj. komunikat „Dane zgłoszenia" (IE015) oraz wydruk takiego zgłoszenia w formie dokumentu TAD. W poniższych rozdziałach termin „zgłoszenie tranzytowe" jest używany w pierwszym znaczeniu.

Należy dostarczyć dane, o których mowa w załączniku A1 do dodatku III do Konwencji/dodatku C2 do załącznika 9 do PRD.

Aby złożyć zgłoszenie tranzytowe, należy podać wszystkie obowiązkowe elementy danych (IE015).

Zgłoszenia tranzytowe należy wypełniać w jednym z języków urzędowych umawiających się stron, uznanym przez właściwe organy w państwie wyjścia.

Przedsiębiorcy powinni wypełniać zgłoszenie tranzytowe prawidłowo, tak by nie było ono odrzucane przez system NCTS.

Jeżeli zgłoszenie tranzytowe zostanie przez NCTS odrzucone, zgłaszający jest powiadamiany o przyczynie odrzucenia i może dokonać niezbędnych korekt lub złożyć nowe zgłoszenie.

Operacja tranzytowa może obejmować maksymalnie 999 pozycji towarowych. Każda pozycja towarowa w zgłoszeniu musi zostać wprowadzona do NCTS i jest drukowana na dokumencie TAD lub wykazie pozycji LoI. LoI jest drukowany wówczas, gdy zgłoszenie tranzytowe obejmuje więcej niż jedną pozycję towarową. Wykaz ten jest załączany do dokumentu TAD, który w polu 31 zawiera odniesienie do wykazu pozycji. Wzór TAD oraz odpowiednie objaśnienia są zamieszczone w załącznikach A3–A4 do dodatku III do Konwencji/dodatku F1 do załącznika 9 do PRD. Wzór LoI oraz odpowiednie objaśnienia są zamieszczone w załącznikach A5–A6 do dodatku III do Konwencji/dodatku F2 do załącznika 9 do PRD.

IV.1.4.2.2. Przesyłki mieszane

Art. 28 dodatku I do Konwencji

Art. 294 RW

Dodatek D1 do załącznika 9 do PRD

Załącznik B do RW

Ogólnie rzecz biorąc, przesyłki, które zawierają zarówno towary nieunijne przemieszczane w procedurze T1, jak i towary unijne przemieszczane w procedurze T2/T2F, są objęte jednym zgłoszeniem tranzytowym, które wraz z LoI jest załączane do dokumentu TAD. Dokument TAD zawiera informacje na temat LoI oraz zestawienie LoI stosowanych dla towarów o różnym statusie.

Alternatywnym rozwiązaniem jest sporządzenie odrębnych zgłoszeń tranzytowych (na przykład: zgłoszenia tranzytowego T1 dla towarów nieunijnych oraz zgłoszenia tranzytowego T2 lub T2F dla towarów unijnych).

Uwaga: Towary unijne nieobjęte procedurą tranzytu (i przemieszczane na obszarze celnym Unii) mogą być przewożone jednym środkiem transportu razem z towarami objętymi procedurą tranzytu. W takim przypadku zgłoszenie tranzytowe dotyczy tylko towarów objętych procedurą tranzytu.

PRZEDSIĘBIORCY

W przypadku przesyłek mieszanych na poziomie zgłoszenia wprowadzany jest rodzaj zgłoszenia oznaczony kodem „T”, który dotyczy zgłoszenia jako całości. Rzeczywisty status każdej pozycji towarowej (T1, T2, T2F) wprowadzany jest do NCTS na poziomie pozycji towarowej i jest drukowany na LoI.

IV.1.4.2.3. Złożenie zgłoszenia tranzytowego

Złożenie zgłoszenia tranzytowego (E015 za pomocą technik elektronicznego przetwarzania danych) czyni osobę uprawnioną do korzystania z procedury odpowiedzialną za:

a) dokładność informacji podawanych w zgłoszeniu;

b) autentyczność załączonych dokumentów;

c) przestrzeganie wszystkich obowiązków związanych z objęciem towarów wspólną procedurą tranzytową/procedurą tranzytu unijnego.

Uwierzytelnienie zgłoszenia podlega warunkom obowiązującym w państwie wyjścia.

PRZEDSIĘBIORCY
Osoba uprawniona do korzystania z procedury musi skontaktować się z organami celnymi w celu określenia sposobu uwierzytelnienia zgłoszenia tranzytowego złożonego drogą elektroniczną.

IV.1.4.2.4. Zgłoszenie tranzytowe/bezpieczeństwo

Art. 127 i 128 UKC

Przed przybyciem towarów na obszar celny Unii należy w urzędzie celnym pierwszego wprowadzenia złożyć przywozową deklarację skróconą (PDS).

Art. 104, 105–109 RD

Urząd celny przeprowadza następnie ocenę ryzyka transakcji na podstawie zgłoszenia poprzez ocenę danych pod kątem kryteriów ryzyka.

Art. 182 RW

Art. 106 ust. 3, zmieniony PRD

Termin na złożenie PDS jest bezpośrednio związany z rodzajem transportu i wynosi:

a) transport drogowy – najpóźniej 1 godzinę przed przybyciem;

b) transport kolejowy:
- w przypadku gdy przejazd pociągu z ostatniej stacji kolejowej znajdującej się w państwie trzecim do urzędu

celnego pierwszego wprowadzenia zajmuje mniej niż 2 godziny – najpóźniej 1 godzinę przed przybyciem,

- we wszystkich pozostałych przypadkach – najpóźniej 2 godziny przed przybyciem;

c) wodne drogi śródlądowe – najpóźniej 2 godziny przed przybyciem;

d) morskie przesyłki kontenerowe – najpóźniej 24 godziny przed załadunkiem w porcie wyjścia;

e) przesyłki masowe/luzem – najpóźniej 4 godziny przed przybyciem;

f) w przypadku gdy towary przybywają z któregokolwiek z poniższych miejsc:

- Grenlandia,
- Wyspy Owcze,
- Islandia,
- porty na Morzu Bałtyckim, Morzu Północnym, Morzu Czarnym i Morzu Śródziemnym,
- wszystkie porty w Maroku

– najpóźniej 2 godziny przed przybyciem;

g) w przypadku przemieszczania towarów między terytorium znajdującym się poza obszarem celnym Unii a francuskimi departamentami zamorskimi, Azorami, Maderą lub Wyspami Kanaryjskimi, jeżeli czas trwania transportu jest krótszy niż 24 godziny – najpóźniej 2 godziny przed przybyciem;

h) w przypadku transportu lotniczego obowiązują następujące terminy:

- dla lotów trwających krócej niż 4 godziny – najpóźniej do czasu faktycznego odlotu statku powietrznego;
- dla wszystkich pozostałych lotów – najpóźniej 4 godziny przed przybyciem.

PDS nie jest wymagany:

a) w odniesieniu do towarów wymienionych w art. 104 RD;

b) jeżeli w umowach międzynarodowych między Unią i państwami trzecimi przewiduje się uznawanie kontroli w zakresie bezpieczeństwa i ochrony przeprowadzanych w tych

państwach jako państwach wywozu zgodnie z art. 127 ust. 2 lit. b) UKC. Dotyczy to następujących państw: Norwegia, Szwajcaria, Liechtenstein, Andora i San Marino.

PDS jest składany przez przewoźnika lub, niezależnie od obowiązku przewoźnika, przez następujące osoby:

a) importera lub odbiorcę lub inną osobę, w których imieniu lub na których rzecz działa przewoźnik, lub

b) każdą osobę, która jest w stanie przedstawić dane towary lub spowodować ich przedstawienie w urzędzie celnym wprowadzenia.

Do przesyłania PDS drogą elektroniczną wykorzystywany jest system kontroli importu.

Alternatywnie można stosować NCTS, pod warunkiem że:

a) procedura tranzytu rozpoczyna się na granicy zewnętrznej Unii przy wprowadzaniu towarów;

b) dane zawierają wszystkie elementy wymagane dla PDS.

W tym przypadku w urzędzie celnym wprowadzenia, który jest także urzędem celnym wyjścia, składa się zgłoszenie tranzytowe/bezpieczeństwo (IE015) zawierające dane dotyczące tranzytu, jak również dane dotyczące bezpieczeństwa i ochrony. Po dokonaniu oceny ryzyka i zwolnieniu towarów do tranzytu drukowane są TSAD i TSLoI. Wzory dokumentu TSAD i wykazu TSLoI znajdują się w dodatkach G1 i G2 do załącznika 9 do PRD.

Wszelkie odniesienia do TAD i LoI mają zastosowanie również do TSAD i TSLoI.

IV.1.5. Sytuacje szczególne

IV.1.5.1. Umowy między Unią a innymi państwami w sprawie danych dotyczących bezpieczeństwa i ochrony

Państwa wspólnego tranzytu, z wyjątkiem Norwegii, Szwajcarii i Liechtensteinu, nie mają zawartych szczególnych umów z Unią w sprawie uznawania kontroli w zakresie bezpieczeństwa i ochrony przeprowadzanych w tych państwach jako państwach wywozu.

Oznacza to, że gdy towary są wprowadzane na obszar celny Unii z państw, które nie mają zawartych szczególnych umów z Unią, przedsiębiorcy mają

obowiązek przedłożenia PDS zgodnie z unijnymi przepisami celnymi. Mają oni przy tym dwie możliwości:

- do celów przedkładania PDS korzystają oni z systemu kontroli importu albo
- korzystają z NCTS, by ująć dane dotyczące bezpieczeństwa i ochrony w zgłoszeniu tranzytowym.

Ta druga opcja jest możliwa, jeżeli spełnione są następujące warunki:

- w systemie NCTS w tych państwach akceptowane są zgłoszenia złożone przez przedsiębiorców, które zawierają dane dotyczące tranzytu i dane PDS;
- TSAD i TSLoI są drukowane jako odpowiedniki TAD i LoI;
- w systemie NCTS w tych państwach możliwe jest otrzymywanie danych PDS wraz z danymi tranzytowymi i ich przekazywanie do państw UE i innych umawiających się stron, a także otrzymywanie danych PDS przekazywanych z państw UE i innych umawiających się stron do tych państw (w charakterze państwa tranzytu i państwa przeznaczenia);
- państwa UE uznają i akceptują takie dane zawarte w zgłoszeniu do tranzytu wspólnego zarówno do celów wspólnej procedury tranzytowej, jak i do celów danych PDS, bez zmian prawnych zakresu stosowania konwencji ani rozszerzania tego zakresu w oparciu o odpowiednie przepisy UKC;
- pozostałe umawiające się strony uznają dane tranzytowe i dane PDS, jak również TSAD i TSLoI przedstawiane w jednym z ich urzędów celnych za równoważne z TAD i LoI, pod warunkiem że zawierają one wszystkie niezbędne dane dotyczące tranzytu.

IV.1.5.2. Zasady mające zastosowanie do towarów z opakowaniem

Do towarów z opakowaniem stosuje się następujące zasady:

a) towary nieunijne z opakowaniem niemającym statusu unijnego:

należy wypełnić jedno zgłoszenie T1 dla towarów i ich opakowania;

b) towary nieunijne z opakowaniem mającym status wspólnotowy:

we wszystkich przypadkach należy wypełnić jedno zgłoszenie T1 dla towarów i ich opakowania;

c) towary unijne, o których mowa w art. 189 RD, z opakowaniem niemającym statusu unijnego:

należy wypełnić jedno zgłoszenie T1 dla towarów i ich opakowania.

Jeżeli jednak takie towary nie zostają wywiezione z obszaru celnego, tylko zostają dopuszczone do obrotu, unijny status celny towarów może mieć do nich zastosowanie wyłącznie po przedstawieniu dokumentu T2L wystawionego z mocą wsteczną.

Niezależnie od ewentualnego zwrotu refundacji wywozowej dla produktów rolnych dokument T2L można uzyskać wyłącznie po uiszczeniu należności celnej mającej zastosowanie do opakowania;

d) towary unijne z opakowaniem niemającym statusu unijnego, wywożone z obszaru celnego UE do państwa trzeciego innego niż państwo wspólnego tranzytu:

należy wypełnić zgłoszenie T1 dla opakowania, tak aby w przypadku wprowadzenia opakowania do obrotu nie korzystało ono z unijnego statusu celnego towarów. Dokument taki musi być opatrzony jedną z następujących adnotacji:

BG	Общностни стоки
CS	zboží Unie
DA	fælleskabsvarer
DE	Unionswaren
EE	Ühenduse kaup
EL	κοινοτικά εμπορεύματα
ES	mercancías communitarias
FR	marchandises communautaires
IT	merci unionali;
LV	Savienības preces
LT	Bendrijos prekės
HU	közösségi áruk
MT	Merkanzija Komunitarja
NL	communautaire goederen
PL	towary unijne
PT	mercadorias comunitárias
RO	Mărfuri unionale
SI	skupnostno blago
SK	Tovar Únie
FI	unionitavaroita
SV	gemenskapsvaror
EN	Union goods
HR	Roba Unije

e) towary unijne z opakowaniem niemającym statusu unijnego,

wywożone z obszaru celnego UE do państwa wspólnego tranzytu:

należy wypełnić jedno zgłoszenie T1 dla towarów i ich opakowania. Zgłoszenie należy opatrzyć adnotacjami „towary unijne” (jak powyżej) oraz „opakowania T1” (jak poniżej);

wysyłane do innego państwa członkowskiego w przypadku, o którym mowa w art. 227 UKC:

wypełnia się jedno zgłoszenie T2 dla towarów i ich opakowania po zapłacie należności celnej mającej zastosowanie do opakowania.

Jeżeli zainteresowana osoba nie chce uiścić należności celnej za opakowanie, na zgłoszeniu T2 należy umieścić jedną z następujących adnotacji:

BG	T1 колети
CS	obal T1
DA	T1 emballager
DE	T1-Umschließungen
EE	T1-pakend
EL	συσκευασία T1
ES	envases T1
FR	emballages T1
IT	imballaggi T1
LV	T1 iepakojums
LT	T1 pakuotė
HU	T1 göngyölegek
MT	Ippakkjar T1
NL	T1-verpakkingsmiddelen
PL	opakowania T1
PT	embalagens T1
RO	Ambalaje T1
SI	pakiranje T1
SK	Obal T1
FI	T1-pakkaus
SV	T1-förpackning
EN	T1 packaging
HR	T1 pakiranje

f) przesyłki mieszane:

1) przesyłki zawierające w jednym opakowaniu towary objęte procedurą T1 oraz towary objęte procedurą T2:

należy wypełnić oddzielne zgłoszenia zgodnie ze statusem

towarów. W polu 31 należy wykazać ilości odrębnych przesyłek oraz, w górnej części tego pola, opis i liczbę innych dokumentów wypełnionych dla danych przesyłek mieszanych. Zgłoszenia muszą być opatrzone jedną z następujących adnotacji:

BG	Общностни колети
CS	obal Unie
DA	fælleskabsemballager
DE	gemeinschaftliche Umschließungen
EE	Ühenduse pakend
EL	κοινοτική συσκευασία
ES	envases comunitarios
FR	emballages communautaires
IT	imballaggi unionali
LV	Savienības iepakojums
LT	Bendrijos pakuotė
HU	közösségi göngyölegek
MT	Ippakkjar Komunitarju
NL	communautaire verpakkingsmiddelen
PL	opakowania unijne
PT	embalagens comunitárias
RO	Ambalaje unionale
SI	skupnostno pakiranje
SK	Obal Únie
FI	yhteisöpakkaus
SV	gemenskapsförpackning
EN	Union packaging
HR	Pakiranje Unije

Jeżeli przesyłka mieszana jest zapakowana w opakowanie T1, należy wypełnić jedno zgłoszenie T1 dla towarów i ich opakowania;

2) przesyłki mieszane zawierające w jednym opakowaniu towary objęte procedurą T1 oraz towary nieobjęte procedurą tranzytu:

należy dokonać jednego zgłoszenia. W polu 31 należy wykazać ilości i rodzaje towarów w odrębnych przesyłkach objętych procedurą T1 oraz wpisać jedną z następujących adnotacji:

BG	Стоки не обхванати от транзитен режим
CS	zboží není v režimu tranzitu
DA	varer ikke omfattet af forsendelsesprocedure
DE	nicht im Versandverfahren befindliche Waren
EE	Kaubad ei ole transiidi protseduuril

EL	Εμπορεύματα εκτός διαδικασίας διαμετακόμισης
ES	mercancías fuera del procedimento de tránsito
FR	marchandises hors procédure de transit
IT	merci non vincolate ad una procedura di transito
LV	Precēm nav piemērota tranzīta procedūra
LT	Prekės, kurioms neįforminta tranzito procedūra
HU	nem továbbítási eljárás alá tartozó áruk
MT	Merkanzija mhux koperta bi proċedura ta' transitu
NL	geen douanevervoer
PL	towary nieprzewożone w procedurze tranzytu
PT	mercadorias não cobertas por um procedimento de trânsito
RO	Mărfuri neplasate în regim de tranzit
SI	blago, ki ni krito s tranzitnim postopkom
SK	Tovar nie je v tranzitnom režime
FI	tavaroita, jotka eivät sisälly passitusmenettelyyn
SV	varor ej under transitering
EN	goods not covered by a transit procedure
HR	Roba koja nije u postupku provoza

IV.1.5.3. Towary przewożone przez podróżnych w ich bagażu

Art. 210 RW

Organy administracji są zobowiązane do stosowania przepisów art. 210 RW (ustalanie unijnego statusu celnego towarów) w przypadku towarów przewożonych w bagażu podróżnych i nieprzeznaczonych do wykorzystania w celach handlowych.

W chwili wprowadzania towarów na obszar celny Unii pasażerowie z państw trzecich mogą je jednak objąć procedurą tranzytu unijnego.

IV.1.5.4. Transport towarów unijnych do państwa wspólnego tranzytu, z państwa wspólnego tranzytu lub przez takie państwo

Jeżeli towary unijne są wprowadzane na obszar jednego lub kilku państw wspólnego tranzytu lub są przez nie przewożone, zaleca się przestrzeganie następujących zasad w celu umożliwienia szybkiego przekraczania granicy:

a) towary przewożone między dwoma miejscami znajdującymi się na obszarze celnym Unii przez obszar jednego lub kilku państw wspólnego tranzytu lub z obszaru celnego Unii na terytorium państwa wspólnego tranzytu powinny zostać objęte procedurą tranzytu unijnego/wspólną procedurą tranzytową w urzędzie celnym właściwym dla siedziby osoby uprawnionej

do korzystania z procedury lub dla miejsca załadunku towarów do przemieszczania w ramach procedury tranzytu unijnego lub wspólnej procedury tranzytowej lub – najpóźniej – przed wspólną strefą przygraniczną Unii i państwa wspólnego tranzytu w celu uniknięcia opóźnień w przekraczaniu granicy. Zaleca się również, o ile jest to możliwe, zakończenie przemieszczania w ramach procedury tranzytu unijnego/wspólnej procedury tranzytowej poza wspólną strefą przygraniczną Unii i państwa wspólnego tranzytu;

b) właściwe organy państw członkowskich i państw wspólnego tranzytu muszą zadbać o to, by zainteresowani przedsiębiorcy byli oficjalnie informowani o przepisach i by byli świadomi korzyści wynikających ze stosowania przepisów określonych w lit. a) w celu uniknięcia w miarę możliwości praktycznych utrudnień na granicach Unii z państwami wspólnego tranzytu.

Tranzyt przez terytorium państwa wspólnego tranzytu

Przemieszczanie towarów unijnych z jednego miejsca w Unii do innego przez państwo wspólnego tranzytu może być objęte procedurą tranzytu T2, T2F lub T1 (zob. część I pkt 4.1.2.1.).

Przemieszczanie towarów unijnych do państwa wspólnego tranzytu

Art. 189 RD

W przypadku gdy towary unijne są wywożone z obszaru celnego Unii do państwa wspólnego tranzytu, a procedura tranzytu rozpoczyna się po wywozie w Unii, towary są objęte procedurą unijnego tranzytu wewnętrznego (T2) w Unii, a procedura ta jest następnie kontynuowana w państwach wspólnego tranzytu jako wspólna procedura tranzytowa.

W wyjątkowych przypadkach, jeżeli procedura tranzytu ma miejsce po wywozie i jest kontynuowana w państwach wspólnego tranzytu jako wspólna procedura tranzytowa, zastosowanie będzie miała jednak procedura unijnego tranzytu zewnętrznego (T1). Obejmuje to następujące przypadki:

a) towary unijne zostały poddane wywozowym formalnościom celnym w celu przyznania zwrotów przy wywozie do państw trzecich w ramach wspólnej polityki rolnej;

b) towary unijne pochodzą z zapasów interwencyjnych, podlegają środkom kontroli w zakresie stosowania lub przeznaczenia i zostały poddane formalnościom celnym przy wywozie do państw trzecich w ramach wspólnej polityki rolnej;

c) towary unijne kwalifikują się do otrzymania zwrotu lub umorzenia należności celnych przywozowych pod warunkiem ich objęcia tranzytem zewnętrznym zgodnie z art. 118 ust. 4 UKC;

d) ma miejsce wywóz towarów unijnych, o których mowa w art. 1 dyrektywy 2008/118/WE (zob. Przypis 9); powrotna wysyłka towarów unijnych z państwa wspólnego tranzytu:

(i) towary unijne wprowadzone na obszar państwa wspólnego tranzytu w ramach procedury T2 mogą być wysłane powrotnie w ramach tej procedury, pod warunkiem że:

- pozostają one przez cały czas pod kontrolą organów celnych tego państwa w celu zapewnienia niezmienności ich tożsamości i stanu;

- nie zostały one objęte w tym państwie wspólnego tranzytu procedurą celną inną niż tranzyt lub składowanie*, z wyjątkiem towarów, które zostały czasowo dopuszczone w celu wystawienia na targach lub podobnej wystawie publicznej;

  * W przypadku towarów składowanych ponowna wysyłka musi nastąpić w ciągu pięciu lat (lub – w przypadku towarów składowanych z działów 1–24 Systemu Zharmonizowanego – w ciągu 6 miesięcy), pod warunkiem że towary były składowane w specjalnych miejscach i zostały poddane tylko takim czynnościom, które były niezbędne do utrzymania ich w niezmienionym stanie lub do podziału przesyłki bez wymiany opakowania, a wszelkie czynności były dokonywane pod dozorem celnym.

- zgłoszenie T2 lub T2F lub jakikolwiek inny dokument stanowiący dowód unijnego statusu celnego towarów wystawiony przez państwo wspólnego tranzytu muszą być opatrzone numerem MRN zgłoszenia lub dowodu unijnego statusu celnego towarów, na podstawie którego towary przybyły do tego państwa wspólnego tranzytu.

(ii) w przypadku wywozu bez zastosowania procedury tranzytu państwa wspólnego tranzytu nie mogą wystawiać zgłoszenia T2 lub T2F z powodu braku wcześniejszego zgłoszenia tranzytowego. W związku z tym powrotnej wysyłki należy dokonać z zastosowaniem procedury T1. Gdy przesyłka jest z powrotem wprowadzana do Unii,

musi być traktowana jako przywóz towarów nieunijnych, chyba że towary mogą skorzystać z przepisów dotyczących towarów powracających.

Działania w przypadku powrotnego wprowadzenia na obszar celny Unii towarów powrotnie wysyłanych

a) Jeżeli towary unijne zostają ponownie wysłane z państwa wspólnego tranzytu do miejsca przeznaczenia w Unii, są one przewożone na podstawie zgłoszenia T2F lub T2F lub dokumentu równoważnego (np. listu przewozowego CIM-T2).

b) Aby ustalić w państwie członkowskim przeznaczenia czy działanie stanowi przemieszczanie towarów między dwoma miejscami w Unii, które zostało przerwane w państwie wspólnego tranzytu, czy też jest to powrotne wprowadzenie towarów na obszar celny Unii następujące po ostatecznym bądź czasowym wywozie z Unii, należy przestrzegać następujących zasad:

- w celu zakończenia operacji tranzytowej należy w urzędzie celnym przeznaczenia przedstawić towary i zgłoszenie T2 lub T2F lub dokument równoważny;

- urząd ten odpowiada za podjęcie decyzji o niezwłocznym dopuszczeniu towarów do obrotu lub objęciu ich inną procedurą celną;

Art. 9 ust. 4 Konwencji

- towary należy niezwłocznie dopuścić do obrotu, w przypadku gdy zgłoszenie T2 lub T2F lub dokument równoważny nie zawierają odniesienia do wcześniejszego wywozu z obszaru celnego Unii.

  W przypadku wątpliwości urząd celny przeznaczenia może zażądać od odbiorcy dowodów (np. faktury z numerami identyfikacyjnymi VAT nadawcy i odbiorcy zgodnie z przepisami dyrektywy 2006/112/WE z późniejszymi zmianami lub elektronicznego dokumentu administracyjnego (e-AD) zgodnie z przepisami dyrektywy 2008/118/WE).

- towary muszą zostać objęte kolejną procedurą tranzytu lub czasowym składowaniem wraz ze wszystkimi związanymi z tym konsekwencjami (płatność VAT od przywozu i podatków wewnętrznych, jeśli to konieczne):

– gdy towary zostały wywiezione z obszaru celnego Unii lub
– gdy odbiorca lub jego przedstawiciel nie mogą wykazać wobec organów celnych w sposób zadowalający, że jest to przemieszczanie towarów między dwoma miejscami na obszarze celnym Unii.

IV.1.6. Wyjątki (*pro memoria*)

IV.1.7. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona)

IV.1.8. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych

IV.1.9. Załączniki

ROZDZIAŁ 2 – FORMALNOŚCI W URZĘDZIE CELNYM WYJŚCIA

IV.2.1. Wprowadzenie

W pkt IV.2.2 omówiono zasady ogólne i przepisy prawne dotyczące formalności w urzędzie wyjścia.

W pkt IV.2.3 opisano sposób postępowania w urzędzie celnym wyjścia.

W pkt IV.2.4 omówiono sytuacje szczególne.

W pkt IV.2.5 omówiono wyjątki od zasad ogólnych.

Pkt IV.2.6 został zastrzeżony dla szczególnych zasad krajowych.

Pkt IV.2.7 został zastrzeżony do użytku administracji celnych.

Pkt IV.2.8 zawiera załączniki do rozdziału 2.

IV.2.2. Zasady ogólne i przepisy prawne

Źródła prawa to:

- art. 11 konwencji;
- art. 30–41 i art. 81–83 dodatku I do Konwencji;
- art. 162, 163 i 170–174 UKC;
- art. 222, 226, 227 i 297–303 RW.

IV.2.3. Opis postępowania w urzędzie celnym wyjścia

Niniejszy punkt zawiera informacje na temat:

- przyjęcia i rejestracji zgłoszenia tranzytowego (pkt IV.2.3.1);
- sprostowania zgłoszenia tranzytowego (pkt IV.2.3.2);
- unieważnienia zgłoszenia tranzytowego (pkt IV.2.3.3);
- weryfikacji zgłoszenia tranzytowego i kontroli towarów (pkt IV.2.3.4);
- trasy przemieszczania towarów (pkt IV.2.3.5);
- terminu (pkt IV.2.3.6);
- środków służących identyfikacji towarów (pkt IV.2.3.7);
- zwolnienia towarów (pkt IV.2.3.8.);
- zamknięcia procedury tranzytu (pkt IV.2.3.9).

IV.2.3.1. Przyjęcie i rejestracja zgłoszenia tranzytowego

Art. 27, 30 i 35 dodatku I do Konwencji

Art. 171–172 UKC

Art. 143 RD

Urząd celny wyjścia przyjmuje zgłoszenie tranzytowe – komunikat „Dane zgłoszenia" (IE015) – pod warunkiem, że:

- zawiera ono wszystkie informacje niezbędne do celów wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego;
- dołączone są do niego wszystkie wymagane dokumenty;
- towary, których dotyczy zgłoszenie tranzytowe, zostały przedstawione organom celnym w godzinach urzędowania.

System NCTS automatycznie sprawdza ważność zgłoszenia. Zgłoszenie nieprawidłowe lub niekompletne zostanie odrzucone za pomocą komunikatu „Zgłoszenie odrzucone" (IE016). Odrzucenie zgłoszenia następuje również wówczas, gdy dane zawarte w zgłoszeniu są niezgodne z danymi zarejestrowanymi w krajowej bazie danych referencyjnych.

Jeżeli zgłoszenie tranzytowe zostaje przyjęte, NCTS generuje numer ewidencyjny (MRN) (komunikat IE028).

Zgłoszenie uzyskuje wówczas status „Przyjęte" i urząd celny wyjścia podejmuje decyzję, czy przed zwolnieniem towary zostaną poddane kontroli.

Organy celne mogą odstąpić od wymogu składania wraz ze zgłoszeniem dodatkowych dokumentów wymaganych dla wykonania przepisów regulujących procedurę celną, do której towary zostały zgłoszone. W takim przypadku dokumenty te będą przechowywane i udostępniane organom celnym na żądanie. Pole 44 zgłoszenia tranzytowego wypełnia się następująco:

- w atrybucie „Rodzaj dokumentu" należy podać kod odpowiadający danemu dokumentowi (kody określono w załączniku A2 do dodatku III do Konwencji; dodatku D1 do załącznika 9 do PRD);
- w atrybucie „Odniesienie do dokumentu" należy podać opis i numer dokumentu.

Krajowe organy celne zezwalają przewoźnikom na przedstawienie zgłoszenia tranzytowego na papierze w jednym egzemplarzu (przy użyciu jednolitego dokumentu administracyjnego lub, w stosownych przypadkach, wzoru tranzytowego dokumentu towarzyszącego) w urzędzie celnym wyjścia w celu przetwarzania go w NCTS.

Urząd celny wyjścia musi być urzędem właściwym dla operacji tranzytowych i obsługi danego rodzaju transportu. Wykaz urzędów

celnych znajduje się na następującej stronie internetowej:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/csrdhome_en.htm.

IV.2.3.2. Sprostowanie zgłoszenia tranzytowego

Art. 31 dodatku I do Konwencji

Art. 173 UKC

Zgłaszający może wnioskować o zezwolenie na dokonanie sprostowania zgłoszenia tranzytowego, jak przewidziano w art. 173 UKC. Przed przyjęciem zgłoszenia celnego zgłaszający może dokonać jego sprostowania bez uprzedniego wniosku.

Osoba uprawniona do korzystania z procedury może wnioskować o zezwolenie na dokonanie sprostowania zgłoszenia tranzytowego po jego przyjęciu przez organy celne. Sprostowanie to nie może spowodować, by zgłoszenie tranzytowe dotyczyło innych towarów niż pierwotnie zgłoszone.

Osoba uprawniona do korzystania z procedury przesyła sprostowanie danych zgłoszenia za pomocą komunikatu „Sprostowanie zgłoszenia" (IE013) przekazywanego do urzędu celnego wyjścia, który podejmuje decyzję o przyjęciu wniosku o sprostowanie (komunikat „Akceptacja sprostowania" (IE004)) lub o jego odrzuceniu (komunikat „Odrzucenie sprostowania" (IE005)).

Nie zezwala się na sprostowanie, jeżeli właściwe organy po otrzymaniu zgłoszenia tranzytowego powiadomiły, iż zamierzają dokonać kontroli towarów, lub ustaliły, że podano nieprawidłowe dane, bądź gdy już zwolniły towary do tranzytu.

Art. 29a dodatku I do Konwencji

Art. 130 i 171 UKC

Sprostowania zgłoszenia tranzytowego przed jego przyjęciem przez organy celne nie są objęte art. 173 UKC ani nie wymagają uprzedniego złożenia wniosku przez zgłaszającego.

Przykładowo, jeżeli zgłoszenie tranzytowe nie zostało jeszcze złożone lub zostało wstępnie złożone, ale nie zostało jeszcze przyjęte, można je skorygować bez uprzedniego zezwolenia, ponieważ nie jest to uważane za sprostowanie zgodnie z art. 173 UKC.

Odpowiednie specyfikacje NCTS (T-TRA-DEP-A-002-Correction) stanowią, że korekta zgłoszenia wstępnego ma być przetwarzana za pomocą tego samego komunikatu, co sprostowanie.

IV.2.3.3. Unieważnienie zgłoszenia tranzytowego

Artykuł 32 dodatku I do Konwencji

Art. 174 UKC

Art. 148 RD

Urząd celny wyjścia może unieważnić zgłoszenie tranzytowe, wysyłając do zgłaszającego komunikat „Powiadomienie o unieważnieniu" (IE010) na jego wniosek złożony przy pomocy komunikatu „Wniosek o unieważnienie zgłoszenia" (IE014), wysłanego do urzędu celnego wyjścia, wyłącznie przed zwolnieniem towarów do tranzytu. Urząd celny wyjścia musi następnie poinformować zgłaszającego o wyniku jego wniosku za pomocą komunikatu „Decyzja w sprawie unieważnienia" (IE009).

Jeżeli jednak urząd celny wyjścia poinformował zgłaszającego o zamiarze przeprowadzenia rewizji towarów, wniosek o unieważnienie nie zostaje przyjęty przed przeprowadzeniem takiej rewizji.

Zgłoszenia tranzytowego nie można unieważnić po zwolnieniu towarów do tranzytu, z wyjątkiem następujących przypadków:

- jeżeli towary unijne błędnie zgłoszono do procedury celnej stosowanej wobec towarów nieunijnych, a ich status celny jako towarów unijnych został następnie potwierdzony za pomocą T2L, T2LF lub manifestu celnego towarów;
- jeżeli towary błędnie zgłoszono w ramach więcej niż jednego zgłoszenia celnego.

W przypadku procedury ciągłości działania dotyczącej tranzytu należy dopilnować, by wszelkie zgłoszenia, które zostały wprowadzone do NCTS, ale nie zostały dalej przetworzone z powodu awarii systemu, zostały unieważnione.

Przedsiębiorca jest zobowiązany do informowania właściwych organów o każdym przypadku, w którym zgłoszenie zostaje złożone w NCTS, ale następnie dochodzi do przejścia na procedurę ciągłości działania.

W niektórych przypadkach organy celne mogą zażądać złożenia nowego zgłoszenia. Poprzednie zgłoszenie zostaje wówczas unieważnione, a nowemu zgłoszeniu nadawany jest nowy numer MRN.

IV.2.3.4. Weryfikacja zgłoszenia tranzytowego i kontrola towarów

Art. 35 dodatku I do Konwencji

Art. 188 UKC

Art. 238 i 239 RW

Po przyjęciu zgłoszenia tranzytowego przez urząd celny wyjścia urząd ten w celu zweryfikowania prawidłowości danych:

- sprawdza zgłoszenie i dokumenty załączane do zgłoszenia;
- zwraca się do zgłaszającego o dostarczenie ewentualnych innych dokumentów;
- przeprowadza w razie potrzeby kontrolę towarów;
- pobiera próbki do analizy lub w celu dokładniejszej rewizji towarów, jeśli jest to konieczne;
- weryfikuje istnienie i ważność zabezpieczenia.

Istnienie i ważność zabezpieczenia sprawdza się za pomocą numeru referencyjnego zabezpieczenia i kodu dostępu (szczegółowe informacje można znaleźć w części III).

Przed zwolnieniem towarów do tranzytu NCTS sprawdza w systemie zarządzania zabezpieczeniami (GMS) integralność i ważność zabezpieczenia w odniesieniu do następujących kwestii w zależności od poziomu monitorowania:

- czy kwota zabezpieczenia jest wystarczająca (w przypadku zabezpieczenia generalnego – czy dostępna kwota jest wystarczająca);
- czy zabezpieczenie jest ważne na terytorium wszystkich umawiających się stron, których dotyczy dana operacja tranzytowa;
- czy zabezpieczenie jest wystawione na osobę uprawnioną do korzystania z procedury.

GMS rejestruje wówczas wykorzystanie i informuje NCTS.

Jeżeli towary mają zostać poddane rewizji, odbywa się to w miejscach wyznaczonych przez urząd celny wyjścia i w wyznaczonych do tego celu godzinach. Osoba uprawniona do korzystania z procedury zostaje poinformowana o miejscu i czasie rewizji. Organy celne mogą jednak na wniosek osoby uprawnionej do korzystania z procedury przeprowadzić rewizję towarów w innych miejscach lub poza godzinami urzędowania.

W przypadku wykrycia drobnych rozbieżności urząd celny wyjścia powiadamia osobę uprawnioną do korzystania z procedury. Celem usunięcia tych rozbieżności urząd celny wyjścia wprowadza (w porozumieniu z osobą uprawnioną do korzystania z procedury) drobne zmiany w danych zgłoszenia, tak by możliwe było zwolnienie

towarów do tranzytu.

W przypadku wykrycia poważnych nieprawidłowości urząd celny wyjścia przy pomocy komunikatu „Odmowa zwolnienia do procedury tranzytu" (IE051) informuje osobę uprawnioną do korzystania z procedury, że towary nie zostają zwolnione do tranzytu, i rejestruje w systemie negatywny wynik kontroli.

W komunikacie IE001 **urząd celny wyjścia** wpisuje następujący kod dotyczący wyników kontroli:

- „A1" (Zgodnie): jeżeli towary są zwalniane do tranzytu po ich (pełnej lub częściowej) fizycznej kontroli i nie wykryto żadnych rozbieżności;
- „A2" (Uznano za zgodnie): jeżeli towary są zwalniane do tranzytu po przeprowadzeniu tylko kontroli dokumentacji (brak kontroli fizycznej) i nie wykryto żadnych rozbieżności lub są zwalniane bez przeprowadzenia jakiejkolwiek kontroli;
- „A3" (Procedura uproszczona): jeżeli towary są zwalniane do tranzytu przez upoważnionego nadawcę.

IV.2.3.5. Trasa przemieszczania towarów

Art. 33 dodatku I do Konwencji

Zgodnie z zasadą ogólną towary objęte procedurą tranzytu muszą być przemieszczane do urzędu celnego przeznaczenia ekonomicznie uzasadnioną trasą.

Art. 298 RW

Urząd celny wyjścia wyznaczy jednak trasę przewozu na potrzeby przemieszczania towarów w ramach procedury tranzytu unijnego, uwzględniając wszystkie istotne informacje przekazane przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury, jeżeli przedmiotowy urząd celny lub dana osoba uprawniona do korzystania z procedury uzna to za uzasadnione.

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny wyjścia, biorąc pod uwagę wszelkie istotne informacje przekazane przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury, określi wyznaczoną trasę poprzez wprowadzenie do danych zgłoszenia w NCTS informacji o państwach, przez które ma nastąpić przewóz zawartych w danych zgłoszenia (wystarczą kody państw).

Uwaga 1: W przypadku Unii podaje się kody odnośnych państw członkowskich.

Uwaga 2: Należy podać kody wszystkich państw trzecich, przez które przebiega wyznaczona trasa przewozu.

Wyznaczona trasa przewozu może zostać w trakcie operacji tranzytowej zmieniona. W takim przypadku przewoźnik jest zobowiązany do dokonania niezbędnych wpisów w polu 56 tranzytowego dokumentu towarzyszącego (TAD) i przedstawienia go po zmianie trasy wraz z towarami bez zbędnej zwłoki najbliższemu organowi celnemu państwa, na którego terytorium znajduje się środek transportu. Właściwy organ podejmuje decyzję, czy operacja tranzytowa może być kontynuowana, podejmuje wszelkie konieczne kroki i dokonuje adnotacji w polu G dokumentu TAD.

Część IV.3.3.1 zawiera dalsze szczegółowe informacje na temat procedur, których należy przestrzegać w przypadku zdarzeń, które miały miejsce podczas transportu.

IV.2.3.6. Termin na przedstawienie towarów

Art. 34 i art. 45. ust. 2 dodatku I do Konwencji

Art. 297 i art. 306 ust. 3 RW

Urząd celny wyjścia określi termin, w którym towary muszą zostać przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia.

Termin wyznaczony przez ten urząd jest wiążący dla właściwych organów państw, przez które towary są przewożone w ramach operacji tranzytowej. Państwa te nie mogą zmieniać tego terminu.

W przypadku gdy przedstawienie towarów w urzędzie celnym przeznaczenia odbyło się po upływie terminu określonego przez urząd celny wyjścia, uznaje się, że osoba uprawniona do korzystania z procedury dotrzymała tego terminu, jeżeli osoba ta lub przewoźnik udowodnią w sposób zadowalający urząd celny przeznaczenia, że opóźnienie nie nastąpiło z ich winy.

SŁUŻBY CELNE

Przy określaniu wyznaczonego terminu urząd celny wyjścia musi wziąć pod uwagę:

- rodzaj środków transportu, jakie zostaną użyte;
- trasę przewozu;
- przepisy dotyczące transportu lub inne przepisy, które mogą mieć wpływ na ustalenie terminu (na przykład: przepisy socjalne lub dotyczące ochrony środowiska mające wpływ na rodzaj transportu, przepisy transportowe dotyczące czasu pracy i obowiązkowych okresów odpoczynku kierowców);
- w stosownych przypadkach informacje przekazane przez osobę uprawnioną do

korzystania z procedury.
Urząd celny wyjścia musi wprowadzić do danych zgłoszenia wyznaczony (stosując format RRRR-MM-DD) lub zatwierdzić termin wprowadzony przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury, jeżeli się z nim zgadza. Wspomniany termin to dzień, w którym towary i dokument TAD muszą zostać przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia.

IV.2.3.7. Środki służące identyfikacji towarów

Punkt ten podzielono w następujący sposób:

- wprowadzenie (pkt IV.2.3.7.1.);
- metody nakładania zamknięć celnych (pkt IV.2.3.7.2);
- charakterystyka zamknięć celnych (pkt IV.2.3.7.3);
- stosowanie zamknięć specjalnego rodzaju (pkt IV.2.3.7.4).

IV.2.3.7.1. Wprowadzenie

Art. 11 ust. 2 Konwencji

Art. 36–39 dodatku I do Konwencji

Art. 192 UKC

Art. 299 RW

Bardzo ważne jest zapewnienie identyfikacji towarów przewożonych w ramach procedury tranzytu. Zasadniczo do identyfikacji tych towarów można użyć zamknięć celnych.

Art. 39 dodatku I do Konwencji

Art. 302 RW

Urząd celny wyjścia może jednak odstąpić od wymogu nałożenia zamknięć celnych, jeżeli opis towarów w danych zgłoszenia lub w dokumentach uzupełniających jest na tyle precyzyjny, że umożliwia łatwą identyfikację towarów, oraz wskazuje ich jakość, charakter i cechy szczególne (np. poprzez podanie numerów silnika i podwozia w przypadku samochodów przewożonych w ramach procedury tranzytu lub podanie numerów seryjnych towarów).

Na zasadzie wyjątku nie wymaga się zamknięć celnych (chyba że urząd celny wyjścia postanowi inaczej), jeżeli:

- towary są przewożone drogą powietrzną i każda przesyłka jest opatrzona etykietą, na której podany jest numer towarzyszącego lotniczego listu przewozowego, albo przesyłka stanowi jednostkę załadunkową, na której podany jest numer towarzyszącego lotniczego listu przewozowego;

- towary są przewożone koleją, a przedsiębiorstwa kolejowe stosują środki identyfikacyjne.

SŁUŻBY CELNE
Po nałożeniu zamknięć celnych urząd celny wyjścia rejestruje w danych zgłoszenia liczbę nałożonych zamknięć i ich znaki identyfikacyjne. Jeżeli do identyfikacji towarów nie są wymagane zamknięcia celne, urząd celny wyjścia pozostawia odpowiednie pole puste. W takim przypadku NCTS automatycznie drukuje symbol „- -” w polu D dokumentu TAD.

W przypadku gdy towary, które nie są objęte procedurą tranzytu, są przewożone razem z towarami objętymi procedurą tranzytu tym samym środkiem transportu lub w kontenerze, na pomieszczenie przeznaczone na ładunek lub na przestrzeń, w której znajdują się towary, z reguły nie nakłada się zamknięć, jeżeli identyfikację towarów zapewniają zamknięcia celne nałożone na poszczególne opakowania lub wystarczająco dokładny opis towarów.

Uwaga: Towary te muszą być wyraźnie rozdzielone i oznakowane, tak by można łatwo zidentyfikować towary objęte procedurą tranzytu i towary, które nie są objęte tą procedurą.

Jeżeli tożsamości przesyłki nie można zapewnić poprzez nałożenie zamknięć celnych lub dokładny opis towarów, urząd celny wyjścia odmówi objęcia towarów procedurą tranzytu.

Art. 38 ust. 5 dodatku I do Konwencji

Zamknięć celnych nie można zdejmować bez pozwolenia właściwych organów celnych.

Art. 301 ust. 5 RW

Jeżeli pojazd został opatrzony zamknięciami celnymi w urzędzie celnym wyjścia i służy do przewozu towarów do różnych urzędów celnych przeznaczenia na podstawie wielu dokumentów TAD, a w kolejnych urzędach celnych przeznaczenia położonych w różnych państwach dokonywany jest sukcesywny wyładunek, organy celne w pośrednich urzędach celnych przeznaczenia, w których zdejmowane są zamknięcia celne w celu wyładunku części towarów, muszą nałożyć nowe zamknięcia i umieścić stosowną adnotację w polu F dokumentów TAD. W takim przypadku organy celne będą się starać nakładać nowe zamknięcia celne zapewniające co najmniej równoważny poziom zabezpieczenia.

Urząd celny przeznaczenia informuje o tych nowych zamknięciach

wymienionych na dokumencie TAD urząd celny wyjścia w komunikacie IE018 w rubryce „Informacja o nowych zamknięciach celnych” oraz „Znaki identyfikacyjne nowych zamknięć celnych”.

IV.2.3.7.2. Metody nakładania zamknięć celnych

Art. 11 ust. 2 do Konwencji

Art. 299 RW

Rozróżnia się dwie metody nakładania zamknięć celnych:

- na przestrzeń ładunkową, jeżeli urząd celny wyjścia uzna środek transportu lub kontener za odpowiedni do nałożenia zamknięcia celnego;
- w pozostałych przypadkach, na poszczególne opakowania.

Jeżeli zamknięcia celne są nakładane na przestrzeń ładunkową, środek transportu musi umożliwiać nałożenie takich zamknięć.

SŁUŻBY CELNE

Art. 11 ust. 3 Konwencji, art. 300 RW

Urząd celny wyjścia uznaje, że środek transportu umożliwia nałożenie zamknięć celnych, jeżeli:

- zamknięcia celne można nałożyć na dany środek transportu lub kontener w sposób prosty i skuteczny;
- środek transportu lub kontener nie mają ukrytych przestrzeni, w których można by schować towary;
- przestrzenie ładunkowe są łatwo dostępne do celów kontroli przeprowadzanej przez organy celne.

Uwaga: Środki transportu lub kontenery uważa się za odpowiednie do nałożenia zamknięć celnych, jeżeli są one dopuszczone do przewozu towarów pod zamknięciami celnymi zgodnie z umową międzynarodową, do której przystąpiły umawiające się strony (np. Konwencją celną z dnia 14 listopada 1975 r. dotyczącą międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR).

IV.2.3.7.3. Charakterystyka zamknięć celnych

Wszystkie zamknięcia celne służące jako środek identyfikacji towarów muszą spełniać określone wymogi i warunki techniczne.

Art. 38 dodatku I do Konwencji

Art. 301 RW

Zamknięcia celne muszą:

- podczas normalnego użytkowania pozostawać nienaruszone i bezpiecznie przymocowane;
- być łatwe do sprawdzenia i rozpoznania;
- być wykonane w taki sposób, aby każda próba ich naruszenia, manipulacji nimi lub ich usunięcia pozostawiała widoczne

ślady;

- być przeznaczone do jednokrotnego wykorzystania lub – jeżeli mają być wykorzystywane wielokrotnie – być wykonane w taki sposób, by można było umieścić na nich wyraźny indywidualny znak identyfikacyjny za każdym razem, gdy są ponownie stosowane;
- być oznakowane indywidualnym identyfikatorem zamknięcia, który ma charakter stały, jest czytelny i opatrzony niepowtarzalnym numerem.

Ponadto zamknięcia celne muszą spełniać następujące warunki techniczne:

- forma i wymiary zamknięć celnych mogą się różnić w zależności od zastosowanej metody zamknięcia, ale wymiary muszą umożliwiać łatwe odczytanie znaków identyfikacyjnych;
- znaki identyfikacyjne zamknięć celnych muszą być niemożliwe do sfałszowania i trudne do podrobienia;
- materiał, z którego zostały wykonane zamknięcia celne, musi być odporny na przypadkowe naruszenia i uniemożliwiać ich niewykrywalne fałszowanie lub ponowne wykorzystanie.

Uznaje się, że zamknięcia celne spełniają powyższe wymogi, jeżeli zostały poświadczone przez właściwy organ zgodnie z międzynarodową normą ISO nr 17712:2013 „Pojemniki ładunkowe – uszczelnienia mechaniczne".

W przypadku transportu kontenerowego należy, jeżeli to tylko możliwe, stosować zamknięcia o wysokim poziomie zabezpieczenia.

Zamknięcie celne powinno być opatrzone następującymi oznaczeniami:

- zwrot „Cło" w jednym z języków urzędowych Unii lub państw wspólnego tranzytu lub odpowiadający mu skrót;
- kod kraju w formie kodu ISO-alfa-2, określający kraj, w którym nałożono zamknięcie.

Umawiające się strony mogą ponadto w drodze wzajemnego porozumienia podjąć decyzję o stosowaniu wspólnych zabezpieczeń i technologii.

Każde państwo musi powiadomić Komisję o stosowanych rodzajach zamknięć celnych. Komisja przekaże te informacje wszystkim innym państwom.

IV.2.3.7.4. Stosowanie specjalnych zamknięć celnych

Art. 81–83 dodatku I do Konwencji

Stosowanie zamknięć specjalnych przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury wymaga uzyskania pozwolenia właściwych organów.

Art. 317–318 RW

Stosowanie zamknięć specjalnych stanowi uproszczenie podlegające określonym warunkom (szczegółowe informacje – zob. część VI pkt 3.3).

W przypadku stosowania zamknięć specjalnych osoba uprawniona do korzystania z procedury wprowadza do danych zgłoszenia formę, rodzaj i liczbę nałożonych zamknięć (pole D). Zamknięcia te muszą zostać nałożone przed zwolnieniem towarów.

IV.2.3.8. Zwolnienie towarów

Art. 40 dodatku I do Konwencji

Po dopełnieniu wszystkich poniższych formalności w urzędzie celnym wyjścia, tj. po::

Art. 303 RW

- przekazaniu danych zgłoszenia do urzędu celnego wyjścia;
- weryfikacji danych zgłoszenia;
- przyjęciu zgłoszenia tranzytowego;
- przeprowadzeniu ewentualnej kontroli;
- złożeniu zabezpieczenia, jeżeli jest to wymagane (zob. część III);
- wyznaczeniu terminu;
- określeniu wyznaczonej trasy przewozu, jeżeli jest to wymagane;
- nałożeniu zamknięć celnych, jeżeli jest to wymagane;

towary zostają zwolnione do tranzytu. Przekazywane są odpowiednie komunikaty:

- komunikat „Zwolnienie do tranzytu” (IE029) do zgłaszającego;
- komunikat IE001 do urzędu celnego przeznaczenia;
- komunikat IE050 do urzędu celnego tranzytowego, w stosownych przypadkach.

Treść tych komunikatów odpowiada danym zgłoszenia tranzytowego (w stosownych przypadkach – sprostowanego).

SŁUŻBY CELNE

Po dopełnieniu formalności urząd celny wyjścia:

- zatwierdza zgłoszenie tranzytowe;
- rejestruje wyniki kontroli;
- rejestruje zabezpieczenie;
- przesyła do zadeklarowanego urzędu przeznaczenia i (ewentualnych) urzędów tranzytowych komunikat IE001 oraz – w stosownych przypadkach – komunikat IE050; oraz
- drukuje dokument TAD (wraz z wykazem LoI – w stosownych przypadkach).

IV.2.3.8.1. Dokumenty stosowane przy zwolnieniu towarów

Art. 41 dodatku I do Konwencji

Art. 303 ust. 4 RW

Urząd celny wyjścia przekaże dokument TAD opatrzony numerem MRN osobie uprawnionej do korzystania z procedury lub osobie, która przedstawiła towary w urzędzie celnym wyjścia. Dokument TAD, w stosownych przypadkach uzupełniony wykazem LoI, będzie towarzyszył towarom podczas operacji tranzytowej.

Art. 184 ust. 2 RD, zmieniony PRD

Dokument TAD może również zostać wydrukowany przez zgłaszającego po zatwierdzeniu przez urząd celny wyjścia.

IV.2.3.9. Zamknięcie procedury tranzytu

Art. 48 ust. 2 dodatku I do Konwencji

Art. 215 ust. 2 UKC

Procedura tranzytu zostanie zamknięta przez organy celne, jeżeli na podstawie porównania danych dostępnych w urzędzie celnym wyjścia i danych dostępnych w urzędzie celnym przeznaczenia są one w stanie stwierdzić, że procedura została zakończona w prawidłowy sposób.

IV.2.4. Sytuacje szczególne

W przypadku dużej liczby różnych pozycji towarowych w niewielkich ilościach (np. dostawy zaopatrzenia na statki, majątek ruchomy gospodarstwa domowego w przeprowadzkach międzynarodowych), które są przeznaczone dla tego samego odbiorcy końcowego i muszą zostać objęte procedurą tranzytu

unijnego/wspólną procedurą tranzytową, wystarczający jest zwykły opis towarów, tak aby uniknąć dodatkowych kosztów związanych z wprowadzaniem danych dotyczących tranzytu. Takie ustalenie byłoby uzależnione od spełnienia dodatkowego warunku polegającego na tym, że dokładny szczegółowy opis towarów musi być dostępny do celów celnych i towarzyszyć przesyłce.

W każdym przypadku należy najpierw sprawdzić, czy rzeczywiście konieczne jest objęcie wszystkich towarów procedurą tranzytu unijnego/wspólną procedurą tranzytową.

IV.2.5. Wyjątki (*pro memoria*)

IV.2.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona)

IV.2.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych

IV.2.7.1. ATIS

SŁUŻBY CELNE

Aby uzyskać dostęp do tej części dokumentu, należy wejść na stronę Centrum zasobów dotyczących komunikacji i informacji dla organów administracji, przedsiębiorstw i obywateli (CIRCABC):

https://circabc.europa.eu/ui/group/fac511f0-681d-41af-b678-7d743f529c8f/library/d9bfedcd-976c-4e10-836b-5158b27518f7

IV.2.7.2. SMS

SŁUŻBY CELNE

Aby uzyskać dostęp do tej części dokumentu, należy wejść na stronę CIRCABC:

https://circabc.europa.eu/ui/group/fac511f0-681d-41af-b678-7d743f529c8f/library/d9bfedcd-976c-4e10-836b-5158b27518f7

IV.2.8. Załączniki

ROZDZIAŁ 3 – FORMALNOŚCI I ZDARZENIA W TRAKCIE PRZEMIESZCZANIA TOWARÓW W RAMACH WSPÓLNYCH OPERACJI TRANZYTOWYCH/OPERACJI TRANZYTU UNIJNEGO

IV.3.1. Wprowadzenie

Niniejszy rozdział dotyczy formalności i zdarzeń podczas przemieszczania towarów w ramach wspólnej operacji tranzytowej/operacji tranzytu unijnego.

W pkt IV.3.2 omówiono zasady ogólne i przepisy prawne.

W pkt IV.3.3 opisano formalności w przypadku wystąpienia zdarzeń podczas przemieszczania towarów w ramach wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego oraz w urzędzie celnym tranzytu.

W pkt IV.3.4 omówiono sytuacje szczególne.

W pkt IV.3.5 omówiono wyjątki od zasad ogólnych.

Pkt IV.3.6 został zastrzeżony dla szczególnych zasad krajowych.

Pkt IV.3.7 został zastrzeżony do użytku administracji celnych.

Pkt IV.3.8 zawiera załączniki do rozdziału 3.

IV.3.2. Zasady ogólne i przepisy prawne

Źródła prawa to:

- art. 43 i 44 dodatku I do Konwencji;
- art. 304 i 305 RW;
- dodatek F1 do załącznika 9 do PRD.

IV.3.3. Formalności w przypadku zdarzeń i urząd celny tranzytowy

Niniejszy punkt zawiera informacje na temat:

- formalności, których należy dopełnić w przypadku zdarzeń podczas przemieszczania towarów w ramach wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego (pkt IV.3.3.1);
- formalności w urzędzie tranzytowym (pkt IV.3.3.2.).

IV.3.3.1. Formalności w przypadku zdarzeń

Przykłady najczęstszych sytuacji, które można określić jako zdarzenia podczas przemieszczania towarów w ramach operacji tranzytu wspólnego/unijnego, to:

- konieczność zmiany trasy ze względu na okoliczności niezależne od przewoźnika;
- przypadkowe naruszenie zamknięć celnych lub przypadek manipulowania nimi z przyczyn niezależnych od przewoźnika;
- przeładunek towarów z jednego środka transportu na inny;
- konieczność natychmiastowego częściowego lub całkowitego rozładunku środka transportu w wyniku bezpośredniego niebezpieczeństwa;
- wypadek, który może mieć wpływ na możliwość wywiązania się osoby uprawnionej do korzystania z procedury lub przewoźnika z ciążących na nich obowiązków;
- zmiana jakichkolwiek elementów składających się na pojedynczy środek transportu (np. usunięcie wagonu).

Art. 44 dodatku I do Konwencji

Art. 305 RW

W każdym z tych przypadków przewoźnik musi natychmiast powiadomić najbliższy właściwy organ celny państwa, na którego terytorium znajduje się środek transportu. Po zaistnieniu zdarzenia przewoźnik musi również niezwłocznie dokonać niezbędnych adnotacji w polu 56 dokumentu TAD i przedstawić towary wraz z TAD urzędowi celnemu. Właściwe organy tego urzędu celnego podejmują wówczas decyzję, czy można kontynuować operację tranzytową. Jeżeli operacja tranzytowa może być kontynuowana, właściwy urząd celny dokonuje wpisów w polu G, wskazując podjęte działania.

W przypadku gdy zamknięcia celne zostały naruszone z przyczyn niezależnych od przewoźnika, właściwy organ dokonuje kontroli towarów i pojazdu. Jeżeli organ ten podjął decyzję zezwalającą na kontynuowanie operacji, nakłada się nowe zamknięcia, a w dokumencie TAD dokonuje się odpowiednich adnotacji.

Przeładunek towarów z jednego środka transportu na inny może być dokonany wyłącznie za zgodą organów właściwych ze względu na miejsce, gdzie ma nastąpić przeładunek, i pod ich nadzorem. W takim przypadku przewoźnik musi wypełnić pole 55 „Przeładunki" dokumentu TAD. Można to zrobić pismem odręcznym, atramentem i drukowanymi literami. W stosownych

przypadkach organy celne wypełniają pole F dokumentu TAD. Jeżeli dokonano więcej niż dwóch przeładunków, w wyniku czego w polu F brakuje miejsca na kolejny wpis, wymagane informacje przewoźnik wpisuje w polu 56 dokumentu TAD.

Jeżeli jednak przeładunek towarów następuje ze środka transportu, na którym nie są nałożone zamknięcia celne pomimo wpisów dokonanych przez przewoźnika, nie ma konieczności przedstawienia towarów i dokumentu TAD w najbliższym urzędzie celnym, a organy celne nie dokonują adnotacji.

W przypadku zmiany jednego lub większej liczby elementów składających się na pojedynczy środek transportu towary i środki transportu nie muszą być przedstawiane w najbliższym urzędzie celnym, a poświadczenie tego urzędu celnego nie jest konieczne w następujących przypadkach:

- jeżeli co najmniej jeden z wagonów zostaje usunięty z zestawu wagonów kolejowych z przyczyn technicznych. W takim przypadku przewoźnik może po dokonaniu niezbędnych wpisów w dokumencie TAD kontynuować operację tranzytową;
- w przypadku gdy w trakcie przewozu następuje wyłącznie zmiana ciągnika pojazdu drogowego bez zmiany przyczep lub naczep (bez przekazania lub przeładunku towarów), przewoźnik musi wpisać w polu 56 dokumentu TAD numer rejestracyjny i przynależność państwową nowego ciągnika, a operacja tranzytowa może być kontynuowana.

W przypadkach, o których mowa powyżej, przewoźnik nie jest zobowiązany do przedstawienia towarów i dokumentu TAD organowi celnemu państwa, na którego terytorium znajduje się środek transportu, i nie musi on informować organu o takich zdarzeniach.

We wszystkich powyższych przypadkach urząd celny tranzytowy (jeżeli istnieje) lub urząd celny przeznaczenia muszą odnotować w systemie NCTS odpowiednie wpisy dokonane przez przewoźnika i poświadczenie dokonane przez organy celne.

Wszelkie podziały przesyłek muszą odbywać się pod nadzorem celnym, a wspólna procedura tranzytowa/procedura tranzytu unijnego musi zostać zakończona. Dla każdej partii towaru należy złożyć nowe zgłoszenie tranzytowe.

IV.3.3.2. Formalności w urzędzie celnym tranzytowym

Niniejszy punkt zawiera informacje na temat:

- urzędu celnego tranzytowego (pkt IV.3.3.2.1.);
- formalności w urzędzie celnym tranzytowym (pkt IV.3.3.2.2.);
- zmiany urzędu tranzytowego (pkt IV.3.3.2.3);
- działań podejmowanych w przypadku zaistnienia nieprawidłowości (pkt IV.3.3.2.4).

IV.3.3.2.1. Urząd celny tranzytowy

Art. 3 lit. h) dodatku I do Konwencji

Art. 1 ust. 13 RW

Urząd celny tranzytowy to urząd celny znajdujący się w miejscu wprowadzenia lub wyprowadzenia na obszar umawiającej się strony. Poniższa tabela zawiera zestawienie różnych sytuacji dotyczących tranzytu wspólnego i unijnego.

	Tranzyt wspólny	Tranzyt unijny
Miejsce wprowadzenia	– na obszar umawiającej się strony	– na obszar celny Unii, jeżeli w trakcie operacji tranzytowej towary były przewożone przez terytorium państwa trzeciego
Miejsce wyprowadzenia	– z obszaru umawiającej się strony, jeżeli w trakcie operacji tranzytowej towary opuszczają obszar celny tej umawiającej się strony przez granicę między tą umawiającą się stroną a państwem trzecim	– z obszaru celnego Unii, jeżeli w trakcie operacji tranzytowej towary opuszczają ten obszar przez granicę między państwem członkowskim a państwem trzecim innym niż państwo wspólnego tranzytu

Zgodnie z Konwencją na granicy między IE a NI zasadniczo powinien zostać zainstalowany urząd tranzytowy. Ponieważ nie jest to wykonalne zgodnie z Protokołem w sprawie Irlandii/Irlandii Północnej[8], Zjednoczone Królestwo zgodziło się[9] na umiejscowienie

[8] Dz.U. C 384I z 12.11.2019, s. 92.

funkcji urzędu tranzytowego na zewnętrznej granicy wyspy Irlandii, w portach IE i NI. Między IE a NI nie jest zatem potrzebny urząd tranzytowy.

Aby ułatwić przemieszczanie towarów unijnych między różnymi częściami obszaru celnego Unii przez terytorium państwa trzeciego innego niż państwo wspólnego tranzytu, państwa członkowskie muszą podjąć się stworzenia przy własnych urzędach celnych znajdujących się na zewnętrznej granicy Unii – w miarę możliwości (jeżeli pozwalają na to miejscowe warunki) – specjalnych pasów zarezerwowanych na potrzeby kontroli towarów unijnych objętych zgłoszeniem tranzytowym wydanym w innym państwie członkowskim.

Kontrola tych towarów będzie ograniczać się do sprawdzenia dowodu unijnego statusu celnego towarów oraz – w razie potrzeby – zakończenia operacji transportowej, chyba że jej okoliczności sprawiają, iż konieczne jest przeprowadzenie bardziej szczegółowej kontroli.

Jeżeli wspomniana wyżej kontrola nie wykaże nieprawidłowości, zezwoli się na dalszy transport do miejsca przeznaczenia.

Przykłady lokalizacji urzędów tranzytowych

Przykład 1: z DE przez BE do GB

Urząd wyjścia znajduje się w DE, a towary opuszczają UE przez port promowy w BE. Urząd tranzytowy znajduje się w porcie w GB.

Przykład 2: DE przez FR i GB do NI

Urząd wyjścia znajduje się w DE, a towary opuszczają UE przez port promowy w FR. Pierwszy urząd tranzytowy znajduje się w porcie przybycia do GB. Procedura tranzytu jest kontynuowana w GB do portu promowego, w którym towary są załadowywane na prom z miejscem przeznaczenia w NI. W porcie promowym w GB przy opuszczaniu GB nie są wymagane żadne formalności. Przy zawijaniu do portu w NI stosuje się formalności urzędu tranzytowego.

[9] UE i Zjednoczone Królestwo zawarły w związku z tym protokół ustaleń, zgodnie z którym Zjednoczone Królestwo będzie prowadzić biuro funkcji tranzytowych na zewnętrznej granicy całej wyspy Irlandii, a nie na granicy między Irlandią a Irlandią Północną.

Przykład 3: DE przez NL, GB i IE do NI

Urząd wyjścia znajduje się w DE, a towary opuszczają UE przez port promowy w NL. Pierwszy urząd tranzytowy znajduje się w porcie przybycia do GB. Procedura tranzytu jest kontynuowana w GB do portu promowego, w którym towary są załadowywane na prom z miejscem przeznaczenia w IE. Po przybyciu do IE stosuje się formalności urzędu tranzytowego. Procedura tranzytu jest kontynuowana w IE, a towary przekraczają granicę między IE a NI bez jakichkolwiek formalności celnych. Towary są przedstawiane w urzędzie przeznaczenia w NI.

Stosowanie procedury T1 lub T2 w odniesieniu do towarów przemieszczanych z UE do NI?

- Jeżeli towary unijne nie są przewożone przez państwo wspólnego tranzytu w drodze z UE do NI, procedura tranzytu nie jest konieczna (zob. również przykład 9).
- W przypadku transportu towarów unijnych do NI stosuje się procedurę T2. Towary są przemieszczane jako wewnątrzunijna dostawa z państwa członkowskiego przez GB do NI. W urzędzie przeznaczenia w NI procedura tranzytu zostanie zakończona. W związku z tym, że unijny status celny towarów zostaje ustalony w chwili przybycia za pomocą procedury T2, dozór celny może się zakończyć, a kolejna procedura celna nie jest wymagana.
- W przypadku transportu towarów nieunijnych do NI należy stosować procedurę T1. W urzędzie przeznaczenia w NI wymagana jest kolejna procedura celna.

Przykład 4: NI do GB

Urząd wyjścia znajduje się w NI, a towary opuszczają NI przez port promowy. Urząd tranzytowy znajduje się w porcie w GB.

Stosowanie procedury T1 lub T2 w odniesieniu do towarów przemieszczanych z NI do GB?

– Stosowanie procedury tranzytu zewnętrznego T1: w przypadku towarów nieunijnych (lub w przypadku wywozu, po którym następuje procedura tranzytu, gdy zastosowanie ma art. 189 RD)
– Stosowanie procedury tranzytu wewnętrznego T2: wywóz towarów unijnych, po którym następuje procedura tranzytu.

Przykład 5: GB do NI

Urząd wyjścia znajduje się w GB, a towary opuszczają GB przez port promowy. Urząd tranzytowy znajduje się w porcie w NI.

Stosowanie procedury T1 lub T2 w odniesieniu do towarów przemieszczanych z GB do NI?

- Stosowanie procedury tranzytu wewnętrznego T2: w przypadku stosowania w GB art. 9 Konwencji.
- Stosowanie procedury tranzytu zewnętrznego T1: we wszelkich innych przypadkach.

Przykład 6: GB przez NI do IE

Urząd wyjścia znajduje się w GB, a towary opuszczają GB przez port promowy. Urząd tranzytowy znajduje się w porcie w NI. Towary przekraczają granicę między NI i IE bez jakichkolwiek dalszych formalności celnych. Towary są przedstawiane w urzędzie przeznaczenia w IE.

Stosowanie procedury T1 lub T2 w odniesieniu do towarów przemieszczanych z GB?

- Zobacz przykład 5.

Przykład 7: GB przez NL do DE

Urząd wyjścia znajduje się w GB, a towary opuszczają GB przez port promowy. Urząd tranzytowy znajduje się w porcie przybycia do UE w NL. Zgłoszenie tranzytowe i towary są przedstawiane w urzędzie przeznaczenia w DE.

Przykład 8: IE, przez NI, GB, BE, FR, CH do IT

Urząd wyjścia znajduje się w IE. Towary przekraczają granicę między IE i NI bez jakichkolwiek formalności celnych, a procedura tranzytu jest kontynuowana w NI. Towary opuszczają NI przez port promowy. Pierwszy urząd tranzytowy znajduje się w porcie przybycia do GB. Procedura tranzytu jest kontynuowana w GB do portu promowego, w którym towary są załadowywane na prom z miejscem przeznaczenia w BE. Po przybyciu do BE stosuje się formalności drugiego urzędu tranzytowego. Procedura tranzytu jest kontynuowana w UE. Trzecim urzędem tranzytowym jest pierwszy urząd celny w CH. Czwartym urzędem tranzytowym jest pierwszy urząd celny w IT. Zgłoszenie tranzytowe i towary są przedstawiane w urzędzie przeznaczenia w IT.

Przykład 9: NI przez IE do FR (i z powrotem)

Towary opuszczają NI i przekraczają granicę między NI i IE bez jakichkolwiek formalności celnych. Towary opuszczają IE przez port

promowy. Port promowy przybycia znajduje się w FR. Towary są przedstawiane w urzędzie celnym w porcie promowym przybycia do Francji.

Stosowanie procedury T1 lub T2 czy jedynie potwierdzenie unijnego statusu towarów przemieszczanych między wyspą Irlandii a UE?

- W tym przykładzie towary unijne nie są przewożone przez państwo wspólnego tranzytu. W związku z tym nie można zastosować procedury T2. Jeżeli jest to wymagane, wystarczające jest potwierdzenie unijnego statusu towarów w chwili przedstawiania towarów organom celnym w porcie promowym przybycia.
- W przypadku transportu towarów nieunijnych między wyspą Irlandii i UE należy stosować procedurę T1. W urzędzie przeznaczenia wymagana jest kolejna procedura celna.

IV.3.3.2.2. Formalności w urzędzie celnym tranzytowym

Art. 43 dodatku I do Konwencji

W każdym urzędzie celnym tranzytowym przedstawiane są: TAD wraz z numerem MRN oraz towary.

Art. 304 RW

Urząd tranzytowy lub urzędy tranzytowe mogą przeprowadzić kontrolę towarów, jeżeli uznają to za konieczne. Każda kontrola będzie przeprowadzana głównie na podstawie danych dotyczących operacji tranzytowej otrzymanych z urzędu celnego wyjścia w postaci komunikatu IE050.

SŁUŻBY CELNE

Urzędy celne tranzytowe:

- rejestrują numer MRN;
- rejestrują przekroczenie granicy; oraz
- wysyłają do urzędu celnego wyjścia komunikat IE118.

Jeżeli towary podlegają ograniczeniom wywozowym, na dokumencie TAD widnieje jeden z następujących kodów:

- w tranzycie wspólnym:
  DG0 („Wywóz z państwa podlegający ograniczeniom”) lub
  DG1 („Wywóz z państwa podlegający cłu”).
- w tranzycie unijnym:
  DG0 („Wywóz z UE podlegający ograniczeniom”) albo
  DG1 („Wywóz z UE podlegający cłu”).

IV.3.3.2.3. Zmiana urzędu celnego tranzytowego

Towary mogą być przewożone przez urząd celny tranzytowy inny niż zadeklarowany w dokumencie TAD.

Jeżeli towary i dokument TAD są przedstawiane w urzędzie celnym tranzytowym innym niż zgłoszony, a numer MRN wprowadzony przez faktyczny urząd celny tranzytowy dotyczy operacji tranzytowej, w odniesieniu do której ten urząd celny nie posiada odpowiedniego komunikatu IE050, NCTS automatycznie zwraca się do urzędu celnego wyjścia o przesłanie komunikatu „Wniosek o ATR" (IE114) do faktycznego urzędu celnego tranzytowego.

System NCTS w urzędzie celnym wyjścia udzieli automatycznie odpowiedzi za pomocą komunikatu „Odpowiedź na wniosek o ATR" (IE115). Po otrzymaniu komunikatu IE115 system NCTS jest aktualizowany, a dane dotyczące operacji tranzytowej są dostępne ze statusem „ATR wygenerowany" i gotowe do przetwarzania przez organy celne.

Zadeklarowany urząd celny tranzytowy, przez który towary nie zostały ostatecznie przewiezione, jest automatycznie powiadamiany w chwili zakończenia operacji tranzytowej w urzędzie celnym przeznaczenia.

Jeżeli z jakiegokolwiek powodu nie można przekazać danych dotyczących danej operacji tranzytowej, do faktycznego urzędu celnego tranzytowego wysyłany jest komunikat IE115 wraz z „Kodem przyczyny odrzucenia wniosku o ATR" oraz przyczyną odrzucenia (obowiązkowe dla kodu 4). Urząd ten podejmuje wówczas odpowiednie działania.

SŁUŻBY CELNE

Faktyczny urząd celny tranzytu:

- rejestruje numer MRN w systemie NCTS;
- przesyła do urzędu celnego wyjścia komunikat IE114;
- system NCTS w urzędzie celnym wyjścia odpowiada za pomocą komunikatu IE115, który zawiera informacje z komunikatu IE050;
- system NCTS jest aktualizowany, a dane dotyczące operacji tranzytowej są dostępne ze statusem „ATR wygenerowany" i gotowe do przetwarzania przez organy celne;
- urząd celny tranzytowy rejestruje przekroczenie granicy i wysyła do urzędu celnego wyjścia komunikat IE118.

IV.3.3.2.4. Działania podejmowane w przypadku zaistnienia istotnych nieprawidłowości

Jeżeli urząd celny tranzytowy stwierdzi, że wystąpiły istotne nieprawidłowości w związku z realizowaną operacją tranzytową, musi dokonać zakończenia procedury tranzytu i podjąć konieczne działania wyjaśniające.

IV.3.4. Sytuacje szczególne (*pro memoria*)

IV.3.5. Wyjątki (*pro memoria*)

IV.3.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona)

IV.3.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych

IV.3.8. Załączniki

ROZDZIAŁ 4 – FORMALNOŚCI W URZĘDZIE CELNYM PRZEZNACZENIA

IV.4.1. Wprowadzenie

W rozdziale 4 opisano formalności w urzędzie celnym przeznaczenia.

W pkt IV.4.2 omówiono zasady ogólne i przepisy prawne.

W pkt IV.4.3 opisano formalności w urzędzie celnym przeznaczenia, w tym zakończenie i kontrolę procedury.

W pkt IV.4.4 omówiono sytuacje szczególne.

W pkt IV.4.5 omówiono wyjątki od zasad ogólnych.

Pkt IV.4.6 został zastrzeżony dla szczególnych zasad krajowych.

Pkt IV.4.7 został zastrzeżony do użytku administracji celnych.

Pkt IV.4.8 zawiera załączniki do rozdziału 4.

IV.4.2. Zasady ogólne i przepisy prawne

Na zakończenie operacji tranzytowej w urzędzie celnym przeznaczenia należy przedstawić towary wraz z dokumentem TAD oraz informacjami wymaganymi przez ten urząd celny (np. zaświadczeniem wydanym przez policję w razie wypadku, poświadczeniem od stacji napraw samochodów, CMR itp.). W ten sposób kończy się operacja tranzytowa. Urząd celny przeznaczenia wysyła niezwłocznie do urzędu celnego wyjścia „Komunikat o przybyciu towarów" (IE006).

Urząd celny przeznaczenia dokonuje kontroli towarów na podstawie danych uzyskanych z NCTS (w stosownych przypadkach uzupełnionych informacjami zawartymi w TAD), rejestruje wyniki kontroli i wyśle do urzędu celnego wyjścia komunikat „Wyniki kontroli" (IE018).

Jeżeli nie stwierdzi się żadnych rozbieżności, urząd celny wyjścia zamyka operację tranzytową.

W przypadku stwierdzenia rozbieżności konieczne są dalsze środki.

Źródła prawa to:

- art. 8 i 45–51 dodatku I do Konwencji;
- załącznik B10 do dodatku III do Konwencji;
- art. 215, art. 233 ust. 1, 2 i 3 UKC;
- art. 306–312 RW;
- załącznik 72-03 do RW.

IV.4.3. Formalności w urzędzie celnym przeznaczenia

Niniejszy punkt zawiera informacje na temat:

– przedstawienia towarów i dokumentów w urzędzie celnym przeznaczenia (pkt IV.4.3.1);

– kontroli zakończenia procedury (pkt IV.4.3.2).

W niniejszym punkcie założono, że nie wystąpiły żadne rozbieżności. Kroki, jakie należy podjąć w przypadku wystąpienia rozbieżności, opisano w pkt IV.4.4 niniejszego rozdziału.

Uwaga: **Zakończenie** procedury tranzytu w urzędzie celnym przeznaczenia nie jest równoznaczne z **zamknięciem** procedury tranzytu. O zamknięciu procedury tranzytu decyduje urząd celny wyjścia na podstawie informacji otrzymanych od urzędu celnego przeznaczenia.

IV.4.3.1. Przedstawienie towarów

Art. 8 dodatku I do Konwencji

Art. 233 ust. 1 i 2 UKC

Procedura tranzytu zostaje zakończona, a obowiązki osoby uprawnionej do korzystania z procedury zostają spełnione, gdy towary objęte tą procedurą, dokument TAD i inne wymagane informacje zostaną udostępnione urzędowi celnemu przeznaczenia zgodnie z przepisami prawa celnego.

W praktyce zakończenie procedury oznacza przedstawienie towarów, TAD i innych wymaganych informacji w urzędzie celnym przeznaczenia. Z prawnego punktu widzenia oznacza to, że przedstawienie odbywa się zgodnie z przepisami prawa regulującymi dany rodzaj zastosowanej procedury, tj. standardowej lub uproszczonej[10]. Oba działania należą do obowiązków osoby uprawnionej do korzystania z procedury.

[10] Oprócz ogólnej definicji zakończenia procedury istnieje również szereg przepisów szczególnych określających szczególne warunki, w których procedura zostaje zakończona lub zostaje uznana za

Wraz z zakończeniem procedury wygasają również obowiązki osoby uprawnionej do korzystania z procedury w odniesieniu do danej procedury. Zdarzenia lub przypadki niedotrzymania zobowiązań mające miejsce po tym terminie są rozpatrywane przez inne organy i regulują je inne przepisy celne niż dotyczące procedury tranzytu. Nie oznacza to jednak, że osoba uprawniona do korzystania z procedury nie może zostać po zakończeniu procedury pociągnięta do odpowiedzialności (pod względem finansowym lub innym), ale jedynie w zakresie dotyczącym tej operacji tranzytowej.

Art. 8 dodatku I do Konwencji

Art. 233 ust. 3 UKC

Oprócz osoby uprawnionej do korzystania z procedury również inne osoby mają określone obowiązki w procedurze tranzytu. Przewoźnik i każda inna osoba, która odbiera towary, wiedząc o tym, że były one objęte procedurą tranzytu, również odpowiadają za przedstawienie towarów w urzędzie celnym przeznaczenia w wyznaczonym terminie w nienaruszonym stanie i zgodnie ze środkami zastosowanymi przez organy celne w celu zapewnienia ich identyfikacji.
Towary wraz z dokumentem TAD i innymi wymaganymi informacjami muszą zostać przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia. Należy tego dokonać w godzinach urzędowania urzędu celnego (jeśli chodzi o uproszczenia, zob. część VI).

Towary należy przedstawić w terminie wyznaczonym przez urząd celny wyjścia. Termin ten podaje się w polu D dokumentu TAD.
Termin wyznaczony przez urząd celny wyjścia jest wiążący dla właściwych organów państw, przez które towary są przewożone w operacji tranzytowej. Właściwe organy, w tym urząd celny przeznaczenia, nie mogą go zmieniać (więcej informacji znajduje się w części IV.2.3.6).
Urząd celny przeznaczenia posługuje się numerem MRN celem uzyskania z systemu NCTS danych przekazanych w komunikacie IE001.
Komunikat IE006 jest wysyłany do urzędu celnego wyjścia w momencie, gdy funkcjonariusz celny w urzędzie przeznaczenia rejestruje numer MRN w systemie NCTS celem poinformowania urzędu celnego wyjścia o przybyciu towarów. Komunikat ten jest przekazywany w dniu, w którym towary i dokument TAD są przedstawiane w urzędzie celnym przeznaczenia.

---

zakończoną w ramach takich procedur, jak procedura dotycząca upoważnionego odbiorcy, tranzytu drogą lotniczą i morską oraz procedura tranzytowa przy przesyłaniu towarów przez stałe instalacje przesyłowe (zob. część V).

Jeżeli w urzędzie wyjścia towary zostały zwolnione do tranzytu w systemie NCTS, ale po przybyciu towarów system NCTS w urzędzie celnym przeznaczenia jest niedostępny, urząd ten dokonuje zakończenia procedury na podstawie dokumentu TAD, a po ponownym udostępnieniu NCTS wprowadza do niego dane wymagane celem zamknięcia procedury tranzytu.

IV.4.3.2. Kontrola zakończenia procedury tranzytu

Art. 47 dodatku I do Konwencji

Art. 188 UKC

Art. 308–309 RW

Po przedstawieniu towarów, TAD i innych wymaganych informacji **urząd celny przeznaczenia** rejestruje przybycie i wprowadza do systemu NCTS następujące informacje:

1. MRN (numer ewidencyjny operacji tranzytowej);
2. datę przybycia;
3. w przypadku zdarzeń podczas przewozu towarów (na przykład nałożenia nowych zamknięć, przeładunku) – wszystkie wymagane informacje uzyskane z dokumentu TAD (jeśli nie zostały już zarejestrowane przez poprzedni urząd celny).

Urząd celny przeznaczenia podejmuje decyzję, czy towary zostaną poddane kontroli czy nie, i zachowuje dokument TAD. Kontrolę należy przeprowadzać na podstawie informacji z komunikatu IE001 otrzymanego z urzędu celnego wyjścia.

Urząd celny przeznaczenia wprowadza do komunikatu IE018 odpowiedni kod wyników kontroli i przesyła go do urzędu celnego wyjścia. Urząd celny przeznaczenia musi wpisać następujący kod wyników kontroli:

1. kod „A1” (Zgodnie) należy wpisać, w przypadku gdy urząd celny przeznaczenia dokonał (pełnej lub częściowej) fizycznej kontroli towarów i nie wykryto żadnych rozbieżności. Oprócz przeprowadzenia fizycznej kontroli towarów należy sprawdzić przynajmniej:

   - numer rejestracyjny środka transportu przy wyjściu i w miejscu przeznaczenia, porównując dane ze zgłoszenia z danymi dostępnymi w miejscu przeznaczenia;
   - stan nałożonych zamknięć;

2. kod „A2” (Uznano za zgodnie) należy wpisać w następujących przypadkach:
   - w przypadku gdy urząd celny przeznaczenia przeprowadził tylko kontrolę dokumentacji (brak fizycznej kontroli

towarów) i nie wykryto żadnych rozbieżności lub gdy urząd ten nie przeprowadził żadnej kontroli. Sprawdzenie stanu nałożonych zamknięć bez fizycznej kontroli towarów zapisuje się również kodem „A2”, pod warunkiem że zamknięcia są nienaruszone;

- w przypadku gdy towary zostały dostarczone upoważnionemu odbiorcy i urząd celny przeznaczenia podejmuje decyzję o nieprzeprowadzaniu kontroli towarów lub dokumentów, a w komunikacie „Uwagi rozładunkowe” (IE044) nie wykazano żadnych nieprawidłowości.

Zaleca się, aby w przypadku kodu „A2” urząd celny przeznaczenia przesyłał komunikat IE018 tego samego dnia, w którym towary zostały przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia, lub najpóźniej w następnym dniu roboczym;

3. kod „A5” (Rozbieżności) należy wpisać w następujących przypadkach:
   a) w przypadku wykrycia drobnych rozbieżności, które nie doprowadziły do powstania długu.
      Przykłady:
      - brakujące, zerwane lub uszkodzone zamknięcia;
      - towary dostarczone po upływie terminu;
      - nieprawidłowa tożsamość/przynależność państwowa środka transportu;
      - niewprowadzenie niezbędnych zapisów dotyczących zdarzeń, które miały miejsce podczas przemieszczania towarów;
      - nieprawidłowa masa bez widocznych śladów manipulowania towarami (niewielkie rozbieżności w wyniku zaokrąglenia masy);
   b) w przypadku wykrycia drobnych rozbieżności, gdy wymagana jest grzywna administracyjna na podstawie przepisów krajowych;
   c) w przypadku stwierdzenia nadwyżki towarów (tego samego lub innego rodzaju) jako towarów niezgłoszonych oraz w przypadku, gdy nie można ustalić statusu unijnego tych towarów/statusu tych towarów jako towarów umawiającej się strony.
      Jeżeli towary zgłoszone w zgłoszeniu tranzytowym zostały dostarczone do urzędu celnego przeznaczenia, fakt, iż stwierdzono nadwyżkę towarów, nie uniemożliwia urzędowi celnemu wyjścia zamknięcia procedury i zamknięcia danego przemieszczania. Towary pierwotnie zgłoszone do tranzytu mogą wówczas zostać zwolnione.

W przypadku nadwyżki towarów sprawę wyjaśni urząd celny przeznaczenia.

Urząd celny przeznaczenia powinien przedstawić szczegółowy opis rozbieżności w komunikacie IE018. Wszelkie informacje wpisane w wolnym polu tekstowym powinny być sformułowane w miarę możliwości w języku zrozumiałym dla urzędu celnego wyjścia;

4. kod „B1" (Niezgodnie) oznacza znaczne rozbieżności, które nie pozwalają na zamknięcie procedury tranzytu. Operacja tranzytowa nie zostaje zamknięta w systemie NCTS, a do czasu wyjaśnienia sprawy odpowiedzialność ponoszą nadal osoba uprawniona do korzystania z procedury i gwarant. W związku z tym kod ten powinien być stosowany wyłącznie w należycie uzasadnionych przypadkach, w sytuacji braku towarów (w całości lub w części) lub w podobnych okolicznościach, na przykład gdy towary przedstawione w miejscu przeznaczenia wykazują znaczną niezgodność z opisem w zgłoszeniu (co do rodzaju i ilości).

Istnieją dwa rodzaje kodu B1:

a) kod „B1" (Niezgodnie) z adnotacją „Oczekiwanie na wyjaśnienie rozbieżności" należy wpisać w przypadku, gdy podczas fizycznej kontroli celnej lub kontroli dokumentacji wykryto niedobór towarów lub przedstawienie towarów innych niż towary ujęte w zgłoszeniu, a urząd celny przeznaczenia podejrzewa, że może to być spowodowane błędem lub zaniedbaniem w miejscu wyjścia.

Urząd celny przeznaczenia:

- musi zwrócić się do urzędu celnego wyjścia o zbadanie sprawy, w szczególności poprzez zbadanie wszelkich dokumentów przedstawionych przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury/zgłaszającego i porównanie ich z danymi zawartymi w zgłoszeniu; oraz
- nie może zwolnić towarów z tranzytu.

Art. 112 i art. 114 ust. 1 dodatku I do Konwencji

Art. 79, art. 87 ust. 1 i 4 oraz art. 124 ust. 1 lit. g) i h) UKC

Art. 103 RD

Operacja tranzytowa jest oznaczona adnotacją „Oczekiwanie na wyjaśnienie rozbieżności". Proces zostaje zawieszony w urzędzie celnym wyjścia do czasu wyjaśnienia nieprawidłowości.

Po wyjaśnieniu sprawy urząd celny wyjścia informuje

urząd celny przeznaczenia za pomocą komunikatu „Zawiadomienie o wyjaśnieniu rozbieżności” (IE020) z kodem „1”.
Towary zostaną wówczas zwolnione z tranzytu, a operacja zostaje ostatecznie zamknięta i urząd celny wyjścia dokona jej zamknięcia w systemie NCTS.
Jeżeli sprawa nie jest wyjaśniona, urząd celny wyjścia informuje urząd celny przeznaczenia za pomocą komunikatu „Zawiadomienie o wyjaśnieniu rozbieżności” (IE020) z kodem „0”. Po otrzymaniu komunikatu lub w przypadku, gdy nie otrzymano żadnego komunikatu w ciągu 6 dni kalendarzowych od dnia wysłania komunikatu IE018 z adnotacją, urząd celny przeznaczenia wszczyna własne dochodzenie w celu wyjaśnienia sprawy[11];

b) kod „B1” (Niezgodnie) bez adnotacji „Oczekiwanie na wyjaśnienie rozbieżności” należy wpisać w przypadku, gdy podczas fizycznej kontroli celnej lub kontroli dokumentacji wykryto niedobór towarów lub przedstawienie towarów innych niż towary zawarte w zgłoszeniu, a urząd celny przeznaczenia nie podejrzewa, by mogło to być spowodowane błędem lub zaniedbaniem w miejscu wyjścia.
Urząd celny przeznaczenia wszczyna własne dochodzenie w celu wyjaśnienia sprawy.

Jeśli chodzi o dług, o którym mowa w pkt 3 (nadwyżka towarów) oraz pkt 4 lit. a) i b), istnieją dwie możliwości:

- dochodzi do powstania długu, zgodnie z art. 79 kodeksu/art. 112 ust. 1 lit. b) dodatku I do Konwencji (niewypełnienie jednego z warunków wymaganych do objęcia towarów procedurą tranzytu unijnego lub wspólną procedurą tranzytową; usunięcie towarów spod dozoru celnego), i musi on zostać spłacony;
- doszło do powstania długu, ale wygasł on zgodnie

[11] Jeśli urząd celny wyjścia znajduje się w następujących państwach: BG, CH, CZ, ES, MK i RS, należy użyć tego kodu we wskazany sposób. W pozostałych państwach procedura jest inna i niezależnie od kodu wskazanego w komunikacie IE020 operacja jest automatycznie zamykana w systemie. Oznacza to, że dalsze przetwarzanie odbywa się poza systemem NCTS. W przypadku tych pozostałych państw zaleca się zatem stosowanie kodu „B1” z adnotacją tylko wtedy, gdy urząd celny przeznaczenia jest całkowicie przekonany, że niedobór towarów lub przedstawienie towarów innych niż towary zawarte w zgłoszeniu wynika z błędu lub zaniedbania w miejscu wyjścia i konieczne będzie wyjaśnienie tej sytuacji w urzędzie celnym wyjścia.

z art. 124 ust. 1 lit. g) i h) kodeksu oraz art. 103 RD/art. 112 ust. 2 dodatku I do Konwencji.

Wygaśnięcie długu ma miejsce, w przypadku gdy:

- ✓ usunięcie towarów spod procedury tranzytu lub niedopełnienie warunków wymaganych do objęcia towarów procedurą tranzytu lub do zastosowania procedury tranzytu jest spowodowane całkowitym zniszczeniem lub nieodwracalną utratą tych towarów, wynikającymi z faktycznych cech towarów, nieprzewidzianych okoliczności lub działania siły wyższej, bądź jest następstwem polecenia organu celnego;
- ✓ niedopełnienie, które doprowadziło do powstania długu, nie ma znaczącego wpływu na prawidłowy przebieg procedury tranzytu ani nie stanowi próby oszustwa, a wszelkie formalności niezbędne do uregulowania sytuacji towarów zostały następnie zakończone.

W art. 103 RD określono, że jeden z przypadków, w którym występuje takie niedopełnienie, polega na późniejszym przywróceniu dozoru celnego dla towarów, które nie są objęte zgłoszeniem tranzytowym, ale które wcześniej podlegały procedurze czasowego składowania lub zostały objęte procedurą specjalną wraz z towarami formalnie objętymi daną procedurą tranzytu[12].

Dalsze szczegółowe informacje znajdują się w części VIII.2.3.2.

W obu przypadkach (dług wygasł lub nie) urząd celny przeznaczenia będzie kontynuował swoje dochodzenie i stosował się do przepisów art. 87 ust. 1 kodeksu/art. 114 ust. 1 dodatku I do Konwencji, aby ustalić organ celny właściwy do odzyskania długu lub ewentualnego podjęcia decyzji o wygaśnięciu długu. Dalsze szczegółowe informacje znajdują się w częściach VIII.2.1, VIII.2.2, VIII.2.3 oraz VIII.3.2.

Jeżeli zakłada się, że to urząd celny przeznaczenia jest właściwy do odzyskania długu, urząd ten powinien zwrócić się do urzędu celnego wyjścia o przeniesienie na niego tej odpowiedzialności poprzez wysłanie komunikatu IE150 (Wniosek o dokonanie poboru). Dalsze szczegółowe informacje znajdują się w częściach VIII.3.3.3, VIII.3.3.4 oraz VIII.3.3.5.

Jeśli urząd celny odpowiedzialny za odzyskanie długu nie jest urzędem celnym wyjścia, musi on po ściągnięciu długu poinformować urząd

[12] Jedynie procedura tranzytu unijnego.

celny wyjścia o takim odzyskaniu, wysyłając komunikat IE152 (Powiadomienie o zakończeniu poboru).

Jeśli kwota długu celnego jest mniejsza niż 10 000 EUR, uznaje się, że dług powstał w państwie członkowskim, w którym ustalono, że taki dług istnieje, co oznacza, że odpowiedzialny za odzyskanie długu jest urząd celny przeznaczenia (art. 87 ust. 4 kodeksu)[13]. Wymiana komunikatów IE150/151 jest jednak nadal konieczna, aby umożliwić urzędowi celnemu przeznaczenia wszczęcie procedury odzyskania długu. Po zakończeniu procedury odzyskania urząd celny przeznaczenia przesyła komunikat IE152 do urzędu celnego wyjścia. Dalsze szczegółowe informacje znajdują się w części VIII.3.3.5.

W przypadkach określonych w pkt 1, 3 i 4 powyżej urząd celny przeznaczenia musi przesłać komunikat IE018 najpóźniej:

- trzeciego dnia po dniu, w którym towary zostały przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia lub w innym miejscu (w wyjątkowych przypadkach, np. kilku dni wolnych od pracy, termin ten może zostać przedłużony o maksymalnie sześć dni);
- szóstego dnia po dniu, w którym towary zostały odebrane przez upoważnionego odbiorcę.

IV.4.4. Sytuacje szczególne

Niniejszy punkt zawiera informacje dotyczące sytuacji szczególnych w procedurze tranzytu w urzędzie celnym przeznaczenia. Są to następujące sytuacje:

- wydanie poświadczenia odbioru (pkt IV.4.4.1);
- wydanie dowodu alternatywnego (pkt IV.4.4.2);
- przedstawienie towarów i dokumentów poza godzinami urzędowania urzędu celnego przeznaczenia i w miejscu innym niż urząd celny przeznaczenia (pkt IV.4.4.3);
- nieprawidłowości (pkt IV.4.4.4.);
- zmiana urzędu celnego przeznaczenia (pkt IV.4.4.5);

IV.4.4.1. Wydanie poświadczenia odbioru

Na wniosek osoby przedstawiającej towary i dokument TAD w urzędzie celnym przeznaczenia urząd ten musi wydać

[13] Jedynie procedura tranzytu unijnego.

poświadczenie odbioru (TC11). Poświadczenie odbioru nie może być jednak stosowane jako alternatywny dowód zakończenia procedury tranzytu.

Art. 46 dodatku I do Konwencji

Art. 306 ust. 5 RW

Poświadczenie pełni dwie istotne funkcje. Po pierwsze, stanowi ono informację dla osoby uprawnionej do korzystania z procedury, że przewoźnik dostarczył towary i dokumenty do urzędu celnego przeznaczenia. Po drugie, poświadczenie odbioru ma duże znaczenie w przypadku wszczęcia postępowania poszukiwawczego, gdy urząd celny wyjścia nie otrzymał komunikatu (IE006). W takich przypadkach osoba uprawniona do korzystania z procedury może przedstawić urzędowi celnemu wyjścia poświadczenie odbioru wskazujące, w którym urzędzie celnym przedstawiono towary i dokumenty. Ułatwia to znacznie prowadzenie postępowania poszukiwawczego.

Załącznik B10 do dodatku III do Konwencji

Załącznik 72-03 do RW

Formularz poświadczenia odbioru musi być zgodny ze wzorem TC11 zamieszczonym w załączniku B10 do dodatku III do Konwencji/załączniku 72-03 do RW.

Osoba występująca z wnioskiem o wydanie poświadczenia odbioru musi je wypełnić przed przedłożeniem go funkcjonariuszowi celnemu urzędu celnego przeznaczenia w celu potwierdzenia.

PRZEDSIĘBIORCY

Osoba występująca z wnioskiem o wydanie poświadczenia odbioru przez urząd celny przeznaczenia wypełnia formularz TC 11 czytelnie, wpisując następujące dane:

- miejsce, nazwę i numer referencyjny urzędu celnego przeznaczenia;
- status towarów zgodnie z dotyczącym ich dokumentem TAD (T1, T2, T2F);
- numer MRN;
- miejsce, nazwę i numer referencyjny urzędu celnego wyjścia;
- miejsce.

Ponadto poświadczenie odbioru może zawierać również inne informacje dotyczące towarów. Osoba uprawniona do korzystania z procedury może na przykład chcieć, aby wpisany został adres, pod który przewoźnik towarów prześle poświadczenie odbioru po jego potwierdzeniu przez organy celne. Urząd celny przeznaczenia nie ma obowiązku odsyłania poświadczenia odbioru pocztą; może to jednak zrobić w razie konieczności. Przewoźnik zwykle zwraca poświadczenie odbioru osobie zobowiązanej do korzystania z procedury.

Adres zwrotny może być wpisany na odwrocie poświadczenia odbioru.

SŁUŻBY CELNE

Jeżeli wystąpiono z wnioskiem o wydanie poświadczenia odbioru, urząd celny przeznaczenia:

- sprawdza, czy posłużono się właściwym formularzem (TC11);
- sprawdza, czy wpisy są czytelne;
- sprawdza, czy formularz został wypełniony prawidłowo;
- sprawdza, czy istnieją jakiekolwiek okoliczności uniemożliwiające wydanie potwierdzenia odbioru;
- jeżeli wszystko jest w porządku, wydaje poświadczenie odbioru wnioskodawcy.

IV.4.4.2. Alternatywny dowód zakończenia procedury

Art. 45 ust. 4 dodatku I do Konwencji

Art. 308 ust. 2 RW

Osoba uprawniona do korzystania z procedury może wystąpić do organów celnych z wnioskiem o wydanie alternatywnego dowodu prawidłowego zakończenia procedury tranzytu i braku stwierdzenia nieprawidłowości, w formie adnotacji na egzemplarzu TAD. Wniosek taki może zostać złożony w chwili przedstawienia towarów i dokumentu TAD w urzędzie celnym przeznaczenia.

Uwaga: Szczegółowe informacje dotyczące przyjmowania alternatywnego dowodu przez urząd celny wyjścia znajdują się w części VII pkt 3.3.1.

PRZEDSIĘBIORCY

W celu uzyskania alternatywnego dowodu zakończenia procedury tranzytu w rozumieniu art. 45 ust. 4 dodatku I do Konwencji/art. 308 RW w urzędzie celnym przeznaczenia można przedstawić celem poświadczenia egzemplarz dokumentu TAD i (w stosownych przypadkach) LoI.

Egzemplarz, który może być fotokopią oryginału, musi:

- być opatrzony adnotacją „Kopia”;
- być opatrzony pieczęcią urzędu celnego przeznaczenia, podpisem funkcjonariusza, datą i następującą adnotacją: „Alternatywny dowód – 99202” („Alternative proof – 99202”).

W załączniku 8.3 znajduje się tłumaczenie adnotacji „Alternatywny dowód” we wszystkich wersjach językowych.

SŁUŻBY CELNE

TAD i LoI (w stosownych przypadkach) muszą być poświadczone przez urząd celny przeznaczenia. Poświadczenie może być dokonane komputerowo, ale w taki sposób, by dla organów celnych w państwie wyjścia było oczywiste, że poświadczenie to jest autentyczne.

Urząd celny przeznaczenia wystawi alternatywny dowód w przypadku, gdy nie stwierdzono nieprawidłowości. Na TAD umieszcza się pieczęć, podpis funkcjonariusza celnego i datę.

Osoba, która przedstawia alternatywny dowód wraz z towarami i dokumentem TAD, jest uznawana za przedstawiciela osoby uprawnionej do korzystania z procedury. Urząd celny przeznaczenia wyda takiej osobie poświadczoną kopię dokumentu TAD.

IV.4.4.3. Przedstawienie towarów i dokumentów poza godzinami urzędowania urzędu celnego przeznaczenia i w miejscu innym niż urząd celny przeznaczenia

Art. 45 ust. 1 dodatku I do Konwencji

Art. 306 ust. 1 RW

Zasadniczo towary, TAD i wymagane informacje należy przedstawić

- w urzędzie celnym przeznaczenia oraz
- w wyznaczonych dniach i godzinach urzędowania.

Urząd celny może jednak na wniosek osoby uprawnionej do korzystania z procedury lub innej osoby przedstawiającej towary zezwolić, by przedstawienie odbyło się poza godzinami urzędowania lub w innym miejscu.

IV.4.4.4. Nieprawidłowości

IV.4.4.4.1. Nieprawidłowości dotyczące zamknięć celnych

Jedynie towary, na które nałożono zamknięcia celne, zostaną zwolnione do wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego. Urząd celny przeznaczenia sprawdza, czy zamknięcia celne nie zostały naruszone. Jeżeli zamknięcia celne zostały naruszone, urząd celny przeznaczenia odnotowuje ten fakt w komunikacie IE018 przesyłanym do urzędu celnego wyjścia.

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny przeznaczenia sprawdza stan zamknięć celnych, a wyniki kontroli wprowadza do systemu NCTS. Jeżeli zamknięć celnych brakuje, są one w złym stanie lub noszą ślady naruszenia, zalecane jest, by organy celne poddały towary kontroli, a informacje na ten temat wprowadziły do NCTS.

IV.4.4.4.2. Inne nieprawidłowości

Urząd celny przeznaczenia określa w NCTS rodzaj stwierdzonej nieprawidłowości, aby poinformować urząd celny wyjścia. Ten ostatni urząd wykorzysta przekazane informacje do oceny nieprawidłowości i określenia, jakie kroki należy podjąć w danej sytuacji.

W urzędzie celnym przeznaczenia może zostać stwierdzona różnica między towarami zgłoszonymi w NCTS a towarami faktycznie przedstawionymi w tym urzędzie. Każdy przypadek należy rozpatrywać indywidualnie, gdyż może się zdarzyć, że w urzędzie wyjścia wystąpił błąd.

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny przeznaczenia:
- rejestruje numer MRN oraz
- wskazuje wszelkie nieprawidłowości w komunikacie (IE018).

IV.4.4.5. Zmiana urzędu celnego przeznaczenia/trasy

Art. 47 ust. 2 dodatku I do Konwencji

Operacja tranzytowa może zakończyć się w innym urzędzie celnym niż zadeklarowany w zgłoszeniu tranzytowym. Urząd ten staje się wówczas urzędem celnym przeznaczenia.

Art. 306 ust. 4 i art. 307 ust. 2 RW

Ponieważ NCTS wykaże, że faktyczny urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia nie otrzymał komunikatu IE001 dla danego numeru MRN, urząd ten musi wysłać komunikat „Wniosek o AAR" (IE002).

Po odnalezieniu operacji za pomocą numeru MRN urząd celny wyjścia musi wysłać komunikat „Odpowiedź na wniosek o AAR" (IE003). Urząd celny przeznaczenia akceptuje zmianę urzędu i wysyła do urzędu celnego wyjścia komunikat IE006.

Jeżeli urząd celny wyjścia nie odnajdzie operacji za pomocą numeru MRN, musi w komunikacie IE003 podać przyczyny (zakodowane cyframi od 1 do 4), z powodu których nie można wysłać komunikatu IE001. System NCTS odrzuca informację o przybyciu towarów i informuje o tym przedsiębiorcę w miejscu przeznaczenia za pomocą komunikatu „Powiadomienie o odrzuceniu AAR" (IE021). Powody odrzucenia mogą być następujące:

1. towary i TAD zostały już dostarczone do innego urzędu celnego przeznaczenia;
2. operacja tranzytowa została unieważniona przez urząd celny wyjścia;
3. numer MRN jest nieznany (z przyczyn technicznych lub w związku z nieprawidłowościami) lub
4. inne przyczyny.

Można wyróżnić trzy sytuacje:

1. Nowy urząd celny przeznaczenia znajduje się na terytorium tej samej umawiającej się strony/tego samego państwa członkowskiego, co urząd przeznaczenia wskazany w zgłoszeniu tranzytowym:

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny przeznaczenia:
- rejestruje numer MRN;
- występuje do urzędu celnego wyjścia o informacje dotyczące zgłoszenia na podstawie numeru MRN, wysyłając komunikat IE002;
- wysyła do urzędu celnego wyjścia komunikat IE006;
- sprawdza wyznaczony termin, stan zamknięć (jeśli zostały nałożone) oraz trasę przejazdu (jeżeli została wyznaczona);
- podejmuje decyzję o zakresie wymaganej kontroli;
- jeżeli wyniki kontroli są pozytywne, wprowadza wyniki kontroli do NCTS;
- wysyła do urzędu celnego wyjścia komunikat IE018.

Po otrzymaniu komunikatu IE006 urząd celny wyjścia informuje zadeklarowany urząd celny przeznaczenia i zadeklarowane urzędy celne tranzytowe (przez które przesyłka nie przejechała) o zakończeniu operacji tranzytowej, wysyłając komunikat „Przekazane zawiadomienie o przybyciu” (IE024).

2. Nowy urząd celny przeznaczenia znajduje się na terytorium innej umawiającej się strony/innego państwa członkowskiego niż urząd przeznaczenia wskazany w zgłoszeniu tranzytowym:

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny przeznaczenia:
- rejestruje numer MRN;
- występuje do urzędu celnego wyjścia o informacje dotyczące zgłoszenia na podstawie numeru MRN, wysyłając komunikat IE002;
- wysyła do urzędu celnego wyjścia komunikat IE006;

- sprawdza wyznaczony termin, stan zamknięć (jeśli zostały nałożone) oraz trasę przejazdu (jeżeli została wyznaczona);
- podejmuje decyzję o zakresie wymaganej kontroli;
- jeżeli wyniki kontroli są pozytywne, wprowadza wyniki kontroli do NCTS;
- wysyła do urzędu celnego wyjścia komunikat IE018.

Po otrzymaniu komunikatu IE006 urząd celny wyjścia informuje zadeklarowany urząd celny przeznaczenia i zadeklarowane urzędy celne tranzytowe (przez które przesyłka nie przejechała) o zakończeniu operacji tranzytowej, wysyłając komunikat „Przekazane zawiadomienie o przybyciu" (IE024).

3. Nowy urząd celny przeznaczenia znajduje się na terytorium innej umawiającej się strony/innego państwa członkowskiego niż urząd wskazany na dokumencie TAD, na którym widnieje jedna z następujących adnotacji:
   – w tranzycie wspólnym:
     - DG0 („Wywóz z państwa podlegający ograniczeniom"); albo
     - DG1 („Wywóz z państwa podlegający cłu");
   – w tranzycie unijnym:
     - DG0 („Wywóz z UE podlegający ograniczeniom"); albo
     - DG1 („Wywóz z UE podlegający cłu").

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny przeznaczenia:
- rejestruje numer MRN;
- występuje do urzędu celnego wyjścia o informacje dotyczące zgłoszenia na podstawie numeru MRN, wysyłając komunikat IE002;
- zatrzymuje towary pod dozorem celnym i podejmuje decyzję o tym, czy:
  – zezwolić na ich wyprowadzenie na terytorium umawiającej się strony/państwa członkowskiego, na którym znajduje się urząd celny wyjścia; czy
  – nie zezwalać na ich wyprowadzenie aż do czasu otrzymania z urzędu celnego wyjścia pisemnego upoważnienia do zwolnienia tych towarów.

IV.4.5. Przedstawienie towarów i TAD po upływie terminu

Art. 45 ust. 2 dodatku I do Konwencji

Art. 306 ust. 3 RW

W przypadku gdy przedstawienie towarów i TAD odbyło się po upływie terminu określonego przez urząd celny wyjścia, uznaje się, iż osoba uprawniona do korzystania z procedury lub przewoźnik dotrzymali tego terminu, jeżeli osoba ta lub przewoźnik udowodnią w sposób zadowalający urząd celny przeznaczenia, że opóźnienie to

nie nastąpiło z ich winy.

Poniżej przedstawiono przykłady dowodów wystąpienia niemożliwych do przewidzenia okoliczności, niezawinionych przez przewoźnika ani osobę uprawnioną do korzystania z procedury, które mogą spowodować przekroczenie tego terminu:

- zaświadczenie wydane przez policję (np. gdy miał miejsce wypadek, kradzież itp.);
- poświadczenie wystawione przez placówkę służbę zdrowia (jeżeli np. udzielono pomocy medycznej itp.);
- poświadczenie lub rachunek ze stacji napraw (jeżeli miała miejsce naprawa pojazdu);
- dowody opóźnienia spowodowanego strajkiem, niekorzystnymi warunkami pogodowymi lub innymi niedającymi się przewidzieć okolicznościami.

O tym, czy dowód zostanie uznany, decyduje jednak urząd celny przeznaczenia.

IV.4.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona)

IV.4.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych

IV.4.8. Załączniki

IV.4.8.1. Komunikaty i treść danych w wymianie informacji

Załącznik ten jest zbędny i został usunięty.

IV.4.8.2. Kody państw

IV.4.8.3. Kody opakowań

ROZDZIAŁ 5 – ANDORA, SAN MARINO I OBSZARY NIEOBJĘTE SYSTEMEM FISKALNYM UNII

IV.5.1. Wprowadzenie

W poprzednich rozdziałach opisano standardową procedurę tranzytu. Rozdział 5 dotyczy szczególnych zasad tranzytu obowiązujących między:

- Unią Europejską a Andorą (pkt IV.5.2);
- Unią Europejską a San Marino (pkt IV.5.3);
- Unią Europejską a jej specjalnymi obszarami podatkowymi (pkt IV.5.4).

W pkt IV.5.5 omówiono wyjątki.

Pkt IV.5.6 został zastrzeżony dla szczególnych instrukcji krajowych.

Pkt IV.5.7 został zastrzeżony dla organów celnych.

Pkt IV.5.8 zawiera załączniki.

IV.5.2. Andora

Niniejszy punkt zawiera informacje na temat:

– kontekstu i przepisów (pkt IV.5.2.1);

– formalności (IV.5.2.2).

IV.5.2.1. Kontekst i przepisy

W 1990 r. Europejska Wspólnota Gospodarcza i Andora zawarły unię celną, podpisując porozumienie w formie wymiany listów[14]. Unia celna dotyczy obrotu towarami objętymi działami 25–97 Systemu Zharmonizowanego (HS).

[14] Porozumienie w formie wymiany listów między Europejską Wspólnotą Gospodarczą a Księstwem Andory podpisane dnia 28 czerwca 1990 r., Dz.U. L 374 z 31.12.1990, s. 14.

Decyzją nr 1/96 Wspólnego Komitetu WE–Andora[15] rozszerzono stosowanie procedury tranzytu wspólnotowego, określonej we wspólnotowym kodeksie celnym (WKC) i jego przepisach wykonawczych (RWKC), na wymianę handlową w ramach tej unii celnej. Decyzję tę zastąpiono następnie decyzją nr 1/2003 Wspólnego Komitetu WE–Andora[16]. W dniu 1 maja 2016 r. procedura tranzytu wspólnotowego została zastąpiona procedurą tranzytu unijnego, gdyż unijny kodeks celny i rozporządzenie delegowane i wykonawcze do niego są następcami WKC i RWKC.

IV.5.2.2. Formalności

IV.5.2.2.1. Towary objęte działami 1–24 HS

Wywóz do Andory i przywóz z Andory towarów objętych tymi działami jest traktowany jak wywóz do państwa trzeciego lub przywóz z państwa trzeciego.

W związku z tym zgłoszenie celne przedstawia się z wpisanym w polu nr 1 skrótem EX – wywóz lub IM – przywóz.

Przykłady[17]:

a) wywóz towarów unijnych do Andory

– produkty rolne objęte refundacją wywozową

Przedstawienie zgłoszenia wywozowego EX1 (w urzędzie celnym państwa członkowskiego wywozu). Wywozowy dokument towarzyszący (EAD) przedstawia się w urzędzie celnym wyprowadzenia z Unii (urząd francuski lub hiszpański).

– produkty rolne nieobjęte refundacją wywozową

Przedstawienie zgłoszenia wywozowego EX1 (w urzędzie celnym państwa członkowskiego wywozu). EAD przedstawia się w urzędzie celnym wyprowadzenia z Unii (urząd francuski lub

[15] Decyzja nr 1/96 Wspólnego Komitetu WE-Andora z dnia 1 lipca 1996 r. w sprawie pewnych metod współpracy administracyjnej w odniesieniu do wdrażania umowy w formie wymiany listów między EWG a Księstwem Andory i tranzytu towarów między nimi, Dz.U. 184 z 24.7.1996, s. 39.

[16] Decyzja nr 1/2003 Wspólnego Komitetu WE-Andora z dnia 3 września 2003 r. w sprawie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do właściwego funkcjonowania unii celnej, Dz.U. L 253 z 7.10.2003, s. 3.

[17] Przykłady dotyczą transportu drogowego.

hiszpański).

– towary objęte podatkiem akcyzowym, dla których został wystawiony elektroniczny dokument administracyjny (e-AD) towarzyszący towarom do granicy

Przedstawienie zgłoszenia wywozowego EX1 (w urzędzie celnym państwa członkowskiego wywozu). EAD i e-AD przedstawia się w urzędzie celnym wyprowadzenia z Unii (urząd francuski lub hiszpański).

produkty rolne objęte refundacją wywozową oraz podatkiem akcyzowym, dla których został wystawiony e-AD towarzyszący towarom do granicy

Przedstawienie zgłoszenia wywozowego EX1 (w urzędzie celnym państwa członkowskiego wywozu). EAD i e-AD przedstawia się w urzędzie celnym wyprowadzenia z Unii (urząd francuski lub hiszpański).

b) przywóz na obszar celny Unii towarów rolnych pochodzących z Andory

W urzędzie celnym wprowadzenia do Unii towary zostają objęte procedurą celną, taką jak dopuszczenie do obrotu lub procedura unijnego tranzytu zewnętrznego (T1), jeżeli urząd celny przeznaczenia znajduje się w Unii.

Uwaga: Towary pochodzące z Andory w rozumieniu porozumienia o unii celnej są zwolnione z unijnych należności celnych przywozowych, pod warunkiem że są przywożone z zastosowaniem świadectwa przewozowego EUR.1 lub deklaracji na fakturze eksportera (tytuł II porozumienia o unii celnej).

c) tranzyt przez obszar celny Unii do Andory

Zgłoszenie tranzytowe do procedury unijnego tranzytu zewnętrznego (T1) jest przedstawiane w miejscu wprowadzenia do Unii (np. w Belgii) w celu przewozu towarów pochodzących z państwa trzeciego do Andory.

d) tranzyt przez Andorę między dwoma miejscami znajdującymi się na obszarze Unii

Procedura tranzytu unijnego nie obejmuje przewozu przez Andorę, dla którego wymagana jest odrębna (andorska) procedura.

Procedura tranzytu unijnego jest uznawana za zawieszoną na terytorium Andory, pod warunkiem że przewozu przez Andorę dokonuje się z zastosowaniem jednolitego dokumentu przewozowego.

W przypadku braku jednolitego dokumentu przewozowego procedura tranzytu unijnego kończy się w miejscu wyprowadzenia z Unii, przed wprowadzeniem towarów na obszar Andory.

IV.5.2.2.2. Towary objęte działami 25-97 HS

Decyzja nr 1/2003 stanowi podstawę stosowania *mutatis mutandis* procedury tranzytu wspólnotowego ustanowionej w WKC i RWKC wobec obrotu między Wspólnotą a Andorą towarami objętymi działami 25–97 HS. W dniu 1 maja 2016 r. procedura tranzytu wspólnotowego została zastąpiona procedurą tranzytu unijnego określoną w unijnym kodeksie celnym i rozporządzeniu delegowanym i wykonawczym do niego, które są następcami WKC i RWKC.

W ramach wymiany handlowej między państwami członkowskimi Unii a Andorą należy dopełniać formalności celnych w analogiczny sposób, jak w okresie poprzedzającym ustanowienie jednolitego rynku w 1993 r. Należy zatem przedstawić zgłoszenie celne z wpisanym w polu nr 1 skrótem EX – wywóz lub IM – przywóz.

W tym kontekście rozróżnia się następujące przypadki:

- towary, które znajdują się w obrocie w rozumieniu porozumienia o unii celnej, są przemieszczane w ramach procedury unijnego tranzytu wewnętrznego (T2) lub przewożone na podstawie potwierdzenia unijnego statusu celnego towarów;
- towary, które nie znajdują się w obrocie, są przemieszczane w ramach procedury unijnego tranzytu zewnętrznego (T1) – zob. przykład b) w pkt 2.2.1;
- szczególne kategorie produktów, o których mowa w rozporządzeniu 3448/93[18], są przemieszczane w ramach

[18] Rozporządzenie Rady (WE) nr 3448/93z dnia 6 grudnia 1993 r. ustanawiające zasady handlu mające zastosowanie do niektórych towarów pochodzących z przetwórstwa produktów rolnych, Dz.U. L 318 z 20.12.1993, s. 18. Przykładowe produkty tego rodzaju to: mannit, sorbitol, kazeina, kazeiniany

procedury unijnego tranzytu zewnętrznego (T1) – zob. przykład c).

Gwarancje przedstawiane w ramach procedury tranzytu unijnego muszą być ważne zarówno w Unii, jak i w Andorze. W zobowiązaniach gwaranta i świadectwach gwarancji nie wolno wykreślać słów „Księstwo Andory".

Przykłady:

a) Wysyłka towarów, które znajdują się w obrocie (innych niż objęte rozporządzeniem 3448/93), z Unii do Andory i odwrotnie

- formalności wysyłkowe są dopełniane w urzędzie znajdującym się w państwie członkowskim/Andorze: wystawiane jest zgłoszenie wywozowe EX1 i zgłoszenie do procedury unijnego tranzytu wewnętrznego (T2) lub

- formalności wysyłkowe są dopełniane na granicy UE i Andory: towary znajdują się w obrocie do granicy, gdzie wystawiane jest zgłoszenie EX1 pod warunkiem przedstawienia potwierdzenia unijnego statusu celnego towarów.

Zwraca się jednak uwagę, że graniczny urząd celny pełniący rolę urzędu celnego wyprowadzenia może odmówić objęcia towarów procedurą tranzytu, jeżeli procedura ta ma się zakończyć w sąsiednim granicznym urzędzie celnym.

b) Wysyłka towarów, które nie znajdują się w obrocie (innych niż objęte rozporządzeniem 3448/93) z Unii do Andory i odwrotnie

Towary, które nie znajdują się w obrocie, są przewożone do urzędu celnego przeznaczenia w Andorze lub w Unii z zastosowaniem procedury unijnego tranzytu zewnętrznego (T1).

c) Szczególne kategorie towarów, o których mowa w rozporządzeniu 3448/93

Zastosowanie mają wyżej opisane procedury, z następującym zastrzeżeniem:

- Przetworzone unijne produkty rolne wysyłane z Unii do

i pozostałe pochodne kazeiny, dekstryny i kleje dekstrynowe, skrobie lub kleje skrobiowe, gotowe nabłyszczacze i klejonki na bazie substancji skrobiowych.

Andory i korzystające z refundacji wywozowej:

wystawiane jest zgłoszenie wywozowe EX1 i zgłoszenie do procedury unijnego tranzytu zewnętrznego (T1).

- Przetworzone produkty rolne znajdujące się w obrocie w Andorze i wysyłane do Unii:

  te produkty są przemieszczane w ramach procedury unijnego tranzytu zewnętrznego (T1).

Ponieważ unijne organy celne muszą naliczyć element zmienny, na dokumencie TAD zgłoszenia do procedury tranzytu zewnętrznego (T1) należy umieścić następującą adnotację w kolorze czerwonym z podkreśleniem: *„Należy pobierać wyłącznie element rolny – Porozumienie EWG–Andora”*.

Inne procedury tranzytu

W wymianie handlowej z Andorą nie stosuje się wspólnej procedury tranzytowej.

Andora nie jest umawiającą się stroną konwencji TIR.

Zestawienie wybranych procedur (tranzytowej, wywozowej, przywozowej)	Towary wymienione w 01–24 HS	
	Towary pochodzące ze UE	Towary pochodzące z Andory
Objęte refundacją wywozową	EX1	
Nieobjęte refundacją wywozową	EX1 lub T1[19]	
Towary objęte podatkiem akcyzowym	EX1 + e-AD	
Towary objęte podatkiem akcyzowym i refundacją wywozową	EX1 + e-AD	
Wszystkie towary		IM4[20] (+ EUR.1) (w celu dopuszczenia do obrotu) lub T1

[19] Tranzyt towarów nieunijnych przez obszar celny Unii.

Towary wymienione w 25–97 HS (inne niż produkty wymienione w rozporządzeniu 3448/93)		
	Towary pochodzące ze UE	Towary pochodzące z Andory
Towary znajdujące się w obrocie	EX1 + T2 (T2F) (w urzędzie wewnętrznym) lub T2L, T2LF lub dokument o równoważnym skutku + EX1 (na granicy)	EX1 + T2 (T2F) (w urzędzie wewnętrznym) lub T2L, T2LF lub dokument o równoważnym skutku + EX1 (na granicy)
Towary nieznajdujące się w obrocie	T1	T1 (tranzyt) lub IM4 (dopuszczenie do obrotu)

Produkty rolne wymienione w rozporządzeniu 3448/93		
	Towary pochodzące ze UE	Towary pochodzące z Andory
Objęte refundacją wywozową	EX1 + T1	
Znajdujące się w obrocie		T1 + adnotacja „Należy pobierać wyłącznie element rolny – Porozumienie EWG–Andora”

[20] Dopuszczenia do obrotu dokonuje urząd celny wprowadzenia na obszar celny Unii.

IV.5.3. San Marino

Niniejszy punkt zawiera informacje na temat:

- kontekstu i przepisów (pkt IV.5.3.1);
- formalności (IV.5.3.2).

IV.5.3.1. Kontekst i przepisy

W 1992 r. Wspólnota Europejska i San Marino zawarły umowę przejściową w sprawie handlu i unii celnej[21]. Została ona zastąpiona umową w sprawie współpracy i unii celnej[22], która weszła w życie w dniu 1 kwietnia 2002 r. Unia celna dotyczy towarów objętych działami 1–97 wspólnej taryfy celnej.

Na mocy decyzji nr 4/92 Komitet Współpracy EWG–San Marino[23] określił przepisy dotyczące przemieszczania towarów między Wspólnotą a San Marino. Decyzja była stosowana od dnia 1 kwietnia 1993 r. i została zmieniona decyzją nr 1/2002[24], która weszła w życie dnia 23 marca 2002 r.

Decyzja nr 1/2010[25] Komitetu ds. Współpracy UE–San Marino zawiera zaktualizowany wykaz włoskich urzędów celnych, które mogą wykonywać formalności celne w przypadku towarów, których miejscem przeznaczenia jest San Marino.

IV.5.3.2. Formalności

Decyzja nr 4/92, z późniejszymi zmianami, zapewnia koordynację metod współpracy administracyjnej między San Marino a UE, wprowadzając zasady procedury tranzytu wspólnotowego, która

---

21 Umowa przejściowa w sprawie handlu i unii celnej między Europejską Wspólnotą Gospodarczą a Republiką San Marino, Dz.U. L 359 z 9.12.1992, s. 14.

22 Umowa w sprawie współpracy i unii celnej między Europejską Wspólnotą Gospodarczą a Republiką San Marino, Dz.U. L 84 z 28.3.2002, s. 43.

23 Decyzja nr 4/92 Komitetu Współpracy EWG–San Marino z dnia 22 grudnia 1992 r. w sprawie określenia metod współpracy administracyjnej w zakresie realizacji postanowień umowy przejściowej i postępowania przy wysyłaniu towarów do Republiki San Marino, Dz.U. L 42 z 19.2.1993, s. 34.

24 Decyzja nr 1/2002 zmieniająca decyzję nr 4/92 Komitetu Współpracy EWG–San Marino z dnia 22 grudnia 1992 r. w sprawie określenia metod współpracy administracyjnej w zakresie realizacji postanowień umowy przejściowej i postępowania przy wysyłaniu towarów do Republiki San Marino, Dz.U. L 99 z 16.4.2002, s. 23.

25 Decyzja zbiorcza nr 1/2010 Komitetu ds. Współpracy UE – San Marino z dnia 29 marca 2010 r. ustanawiająca różne środki wykonawcze do Umowy w sprawie współpracy i unii celnej między Europejską Wspólnotą Gospodarczą a Republiką San Marino, Dz.U. L 156 z 23.6.2010, s. 13.

została zastąpiona w dniu 1 maja 2016 r. procedurą tranzytu unijnego (UKC i akty dotyczące UKC są następcami WKC i RWKC).

Przy przemieszczaniu towarów objętych zakresem unii celnej między UE a San Marino (rozdziały 1–97 wspólnej taryfy celnej, z wyłączeniem „produktów EWWiS") stosuje się następujące zasady:

1. Towary przemieszczane z wyznaczonych unijnych urzędów celnych we Włoszech do San Marino

Towary przemieszczane w ramach procedury tranzytu zewnętrznego (T1) do miejsca przeznaczenia w San Marino muszą być dopuszczone do obrotu w jednym z wyznaczonych unijnych urzędów celnych we Włoszech[26].

W wyznaczonym urzędzie celnym rozpoczyna się procedura T2-SM (procedura tranzytu wewnętrznego) lub wystawiany jest dokument T2L-SM[27] (unijny status celny towarów) obejmujący przewóz w jedną stronę do San Marino. Właściwe organy San Marino muszą albo zamknąć procedurę tranzytu wewnętrznego T2-SM w NCTS, albo opieczętować kopię dokumentu T2L-SM i zwrócić ją do urzędu celnego wyjścia we Włoszech (tj. jednego z wyznaczonych unijnych urzędów celnych, których wykaz znajduje się w decyzji nr 1/2010).

2. Towary przemieszczane z Unii[28] do San Marino

Właściwym organom San Marino należy przedstawić dowód, że towary znajdują się w obrocie w Unii. Dowodem takim może być dokument TAD (T2 lub T2F), oryginalne potwierdzenie unijnego statusu celnego towarów (T2 lub T2LF) lub dokument, który wywołuje równoważne skutki (w szczególności dokument e-AD, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 684/2009).

3. Towary przemieszczane z San Marino do Unii (z wyjątkiem

[26] Wykaz urzędów celnych znajduje się w decyzji nr 1/2010, Dz.U. L 156 z 23.6.2010. Są to następujące urzędy: Ankona, Bolonia, Forlì, Genua, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Rawenna, Rimini, Rzym, Orio Al Serio, Mediolan, Tarent, Triest i Wenecja.

[27] Dokument T2L-SM jest wystawiany w trzech egzemplarzach; na każdym z nich znajduje się jedna z następujących adnotacji: Rilasciato in tre essemplari – Délivré en trois exemplaires. Oryginał i jedną kopię dokumentu T2L-SM przekazuje się osobie zainteresowanej, zaś drugą kopię zatrzymuje urząd wyjścia.

[28] Wymiana handlowa między Włochami a San Marino jest objęta procedurą podatkową (VAT).

Włoch[29])

Towary transportowane z San Marino do Unii muszą być przemieszczane albo w ramach procedury tranzytu wewnętrznego (T2 lub T2F) rozpoczętej przez właściwe organy San Marino (urząd celny przeznaczenia znajduje się w Unii), wraz z potwierdzeniem unijnego statusu celnego towarów (T2L lub T2LF), albo na podstawie dokumentu o równoważnym skutku. Dokument TAD, T2L lub T2LF lub dokument o równoważnym skutku należy przedstawić w urzędzie celnym przywozu w Unii jako dowód, że towary znajdują się w obrocie w San Marino.

Jeżeli towary, które mają zostać przewiezione do Unii, zostały uprzednio wwiezione na obszar San Marino z zastosowaniem dokumentu T2F, T2LF lub innego dokumentu wywołującego równoważne skutki (w szczególności dokumentu e-AD, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 684/2009), organy San Marino muszą podać odniesienie do dokumentu, który towarzyszył towarom w chwili ich przybycia do San Marino.

Na zobowiązaniach gwaranta i świadectwach gwarancji nie wolno wykreślać słów „Republika San Marino".

Uwaga: „Produkty EWWiS" nie są objęte zakresem unii celnej. W związku z tym po przybyciu na obszar Unii są one traktowane jako towary nieznajdujące się w obrocie.

4. Inne procedury tranzytu

W wymianie handlowej z San Marino nie stosuje się wspólnej procedury tranzytowej.

San Marino nie jest umawiającą się stroną konwencji TIR.

IV.5.4. Specjalne obszary podatkowe

Niniejszy punkt zawiera informacje na temat:

- kontekstu i podstawy prawnej (IV.5.4.1);
- procedury unijnego tranzytu wewnętrznego (pkt IV.5.4.2.);
- dokumentów potwierdzających status celny towarów (IV.5.4.3).

[29] Tamże.

IV.5.4.1. Kontekst i przepisy

Art. 1 pkt 35 RW

Dyrektywa 2006/112/WE

Dyrektywa 2008/118/WE

Specjalny obszar podatkowy oznacza część obszaru celnego Unii, na której nie mają zastosowania przepisy dyrektywy 2006/112/WE Rady w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej lub dyrektywy Rady 2008/118/WE w sprawie ogólnych zasad dotyczących podatku akcyzowego, uchylającej dyrektywę 92/12/EWG.

Specjalnymi obszarami podatkowymi są następujące terytoria:

- Wyspy Kanaryjskie;
- następujące francuskie departamenty zamorskie: Gwadelupa, Martynika, Gujana Francuska, Reunion i Saint-Martin;
- Athos;
- Wyspy Alandzkie.

Aktualne informacje na temat tych specjalnych obszarów podatkowych znajdują się na stronie internetowej:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/territorial-status-eu-countries-and-certain-territories_en

Art. 188 RD

W celu zapewnienia kontroli i prawidłowego naliczania należności podatkowych (VAT i akcyza) towary unijne przemieszczane do specjalnych obszarów podatkowych z tych obszarów lub między nimi podlegają następującym formalnościom:

- Jeżeli towary unijne przemieszczane są ze specjalnego obszaru podatkowego do innej części obszaru celnego Unii, która nie jest specjalnym obszarem podatkowym, a przemieszczanie to kończy się w miejscu położonym poza państwem członkowskim, w którym towary zostały wprowadzone do tej części obszaru celnego Unii, towary te muszą być przemieszczane w ramach procedury unijnego tranzytu wewnętrznego.

  Przykłady:
  1. Towary zostały wprowadzone do Unii we Francji, potem przemieszczone z Francji na Wyspy Kanaryjskie, a następnie przywiezione do Hiszpanii. Przemieszczanie towarów między Wyspami Kanaryjskimi a Hiszpanią musi się odbywać w ramach procedury unijnego tranzytu wewnętrznego.

2. W odniesieniu do towarów unijnych przemieszczanych statkiem z Wysp Alandzkich do Szwecji procedura unijnego tranzytu wewnętrznego (T2F) nie musi być stosowana, ponieważ towary są przemieszczane ze specjalnego obszaru podatkowego bezpośrednio do państwa członkowskiego, w którym będą one przebywać. Jeżeli jednak te same towary będą przewożone dalej transportem drogowym do Danii, która jest kolejną częścią obszaru celnego Unii, stosuje się procedurę unijnego tranzytu wewnętrznego (T2F).

- W innych sytuacjach (np. towary wprowadzone do Unii we Francji, gdzie zostały dopuszczone do obrotu, zostały później przewiezione na Wyspy Kanaryjskie i ostatecznie ponownie przywiezione do Francji lub towary unijne ze Szwecji zostały bezpośrednio przewiezione na Wyspy Alandzkie) możliwa jest jednak procedura tranzytu wewnętrznego (T2F). Towary mogą również być przemieszczane na podstawie potwierdzenia unijnego statusu celnego.

IV.5.4.2. Procedura unijnego tranzytu wewnętrznego

Art. 47, 50, 52 i 53 PRD

Procedurę unijnego tranzytu wewnętrznego obejmującą przemieszczenia, o których mowa w art. 188 RD, określa się jako procedurę T2F i stosuje się ją w następujący sposób:

- Zgłoszenie tranzytowe:

Należy wpisać kod T2F w polu nr 1 zgłoszenia tranzytowego.

- Przedsiębiorstwo lotnicze lub żeglugowe (zgłoszenie tranzytowe w formie papierowej dla towarów przewożonych drogą powietrzną i morską):

należy wpisać kod T2F na odpowiednim manifeście.

- Przedsiębiorstwo lotnicze lub żeglugowe (elektroniczny dokument przewozowy/ETD jako zgłoszenie tranzytowe do stosowania procedury tranzytu w odniesieniu do towarów przewożonych drogą powietrzną i morską):

należy wpisać kod T2F w odniesieniu do danych towarów unijnych.

IV.5.5. Wyjątki (*pro memoria*)

IV.5.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona)

IV.5.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych

IV.5.8. Załączniki (*pro memoria*)

CZĘŚĆ V – PROCEDURA CIĄGŁOŚCI DZIAŁANIA WE WSPÓLNEJ PROCEDURZE TRANZYTOWEJ/PROCEDURZE TRANZYTU UNIJNEGO

ROZDZIAŁ 1 – WPROWADZENIE

Procedura ciągłości działania opisana w niniejszej części ma zastosowanie w sytuacjach, w których system informatyczny organów celnych lub przedsiębiorcy jest niedostępny.

Stosowanie procedury ciągłości działania podlega szeregowi **ważnych zasad ogólnych**:

- operacje tranzytowe w systemie NCTS i operacje w ramach procedury ciągłości działania powinny być traktowane jako wyraźnie odrębne procedury. Oznacza to, że wszelkie operacje rozpoczęte i pomyślnie zwolnione do tranzytu w systemie NCTS należy zakończyć również w NCTS, natomiast wszelkie operacje rozpoczęte w ramach procedury ciągłości działania należy zakończyć zgodnie z przepisami dotyczącymi stosowania tej procedury;
- jeżeli podjęta została decyzja o zastosowaniu procedury ciągłości działania, należy koniecznie zapewnić unieważnienie wszelkich zgłoszeń, które wprowadzono do systemu NCTS, ale których nie można było dalej przetwarzać z powodu awarii systemu informatycznego.

V.1.1. Zasady ogólne i przepisy prawne

Źródła prawa to:

- art. 26 dodatku I do Konwencji;
- art. 6 ust. 3 lit. b) UKC;
- art. 291 RW;
- załącznik II do dodatku I do Konwencji;
- załącznik 72-04 do RW.

V.1.2. Zgłoszenie tranzytowe w ramach procedury ciągłości działania

Procedura ciągłości działania opiera się na dokumentach papierowych stosowanych jako zgłoszenia tranzytowe.

V.1.3. Procedura ciągłości działania – stempel

Aby zapobiec ewentualnym problemom w urzędach celnych tranzytowych i urzędzie celnym przeznaczenia, zgłoszenie w formie papierowej stosowane w przypadku procedury ciągłości działania musi być rozpoznawalne przez wszystkie strony uczestniczące w operacji tranzytowej.

W tym celu fakt stosowania procedury ciągłości działania musi być wskazany na egzemplarzach zgłoszenia tranzytowego w formie papierowej w postaci odcisku pieczęci (wymiary: 26 na 59 mm) w polu A dokumentu SAD lub w polu MRN na dokumencie TAD. Odcisk stempla może być uprzednio wdrukowany na dokumentach SAD lub TAD.

- Dokument musi być stemplowany albo przez urząd celny wyjścia w przypadku procedury standardowej, albo przez upoważnionego nadawcę w przypadku procedury uproszczonej.
- W załączniku V.1.8.1 przedstawiono wzór pieczęci ciągłości działania w różnych językach.

Należy zauważyć, że dopuszczalne są oba rodzaje stempli – stary stempel wprowadzony rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającym wspólnotowy kodeks celny oraz nowa pieczęć wprowadzona przez UKC. Stare stemple mogą być używane do wyczerpania zapasów.

V.1.4. Tymczasowa awaria systemu NCTS w urzędzie celnym wyjścia

Do obowiązków każdej administracji krajowej należy określenie dokładnych warunków przejścia właściwego organu na procedurę ciągłości działania. Warunki te muszą być jednak ustalone z góry i należy poinformować o nich przedsiębiorców (udostępnić je przedsiębiorcom).

V.1.5. Tymczasowa awaria systemu komputerowego wykorzystywanego przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury

Niniejszy punkt obejmuje następujące przypadki:

- awarię systemu komputerowego osoby uprawnionej do korzystania z procedury;
- awarię połączenia elektronicznego między systemem komputerowym wykorzystywanym przez osobę uprawnioną do

korzystania z procedury a systemem NCTS.

Każde zastosowanie procedury ciągłości działania wymaga uprzedniego uzyskania zgody organów celnych. W celu jej uzyskania osoba uprawniona do korzystania z procedury (niezależnie od tego, czy stosuje procedurę standardową czy też procedurę uproszczoną) musi powiadomić organy celne faksem, pocztą elektroniczną lub za pomocą innych środków komunikacji o przyczynie zastosowania procedury ciągłości działania i godzinie jej rozpoczęcia.

Jeżeli organy celne uznają, że połączenie jest rzeczywiście niedostępne, powiadomią osobę uprawnioną do korzystania z procedury o swojej zgodzie na zastosowanie procedury ciągłości działania. Mogą się one również zwrócić o przedstawienie dowodu awarii lub przeprowadzić kontrole. Organy celne odmówią jednak wydania zgody, jeżeli dana osoba uprawniona do korzystania z procedury systematycznie zgłasza awarie systemu.

Organ celny monitoruje stosowanie procedury ciągłości działania, by zapobiec jej nadużywaniu.

Jeżeli upoważniony nadawca złoży więcej niż 2 % swoich zgłoszeń w ciągu roku w ramach procedury ciągłości działania z powodu awarii systemu komputerowego lub zakłócenia połączenia elektronicznego między systemem komputerowym a systemem NCTS, pozwolenie zostanie poddane rewizji, by ocenić, czy warunki procedury ciągłości działania są nadal spełniane.

V.1.6. Procedury

V.1.6.1. Urząd wyjścia – procedura standardowa

W ramach procedury standardowej osoba uprawniona do korzystania z procedury musi wypełnić zgłoszenie tranzytowe na papierze i przedstawić je wraz z towarami w urzędzie celnym wyjścia.

Więcej informacji na ten temat znajduje się w części V.2 i V.3.

Operacja tranzytowa musi zostać zakończona i zamknięta na podstawie zgłoszenia w formie papierowej.

SŁUŻBY CELNE
Jeżeli podjęto decyzję o przejściu na procedurę ciągłości działania, należy koniecznie zapewnić **unieważnienie** wszelkich zgłoszeń, które wprowadzono do systemu NCTS,

ale których nie można było dalej przetwarzać z powodu awarii systemu. Przedsiębiorca ma obowiązek poinformować właściwe organy o każdym przypadku, gdy po wprowadzeniu zgłoszenia do systemu przechodzi on następnie na procedurę awaryjną.

W takich przypadkach wszelkie dane tranzytowe wraz z numerem LRN lub MRN przydzielonym do operacji tranzytowej muszą zostać wycofane z NCTS.

V.1.6.2. Urząd wyjścia – upoważniony nadawca

O swojej zgodzie na przejście na procedurę ciągłości działania organy celne mogą powiadomić w sposób uzgodniony wcześniej między upoważnionym nadawcą a tymi organami.

Osoba uprawniona do korzystania z procedury musi wypełnić zgłoszenie tranzytowe w formie papierowej.

Więcej informacji na ten temat znajduje się w pkt VI.3.3.3.2.

Gdy działanie systemu komputerowego upoważnionego nadawcy zostanie przywrócone, osoba ta musi poinformować organy celne oraz, w stosownych przypadkach, podać szczegółowe informacje na temat zastosowanych dokumentów w formie papierowej.

V.1.6.3. Urząd przeznaczenia – procedura standardowa

Jeżeli towary zostały zwolnione do tranzytu w systemie NCTS w urzędzie celnym wyjścia, ale po przybyciu towarów system w urzędzie celnym przeznaczenia jest niedostępny, urząd celny przeznaczenia musi dokonać zakończenia procedury na podstawie dokumentu TAD, a po ponownym udostępnieniu NCTS wprowadzić do niego niezbędne dane. Umożliwi to urzędowi celnemu wyjścia zamknięcie procedury.

Jeżeli nie stwierdzono żadnych nieprawidłowości, urząd celny przeznaczenia musi wystawić osobie uprawnionej do korzystania z procedury lub przewoźnikowi alternatywny dowód zakończenia procedury. Więcej informacji na ten temat znajduje się w pkt V.6.4.2.

V.1.6.4. Urząd przeznaczenia – upoważniony odbiorca

W przypadku wystąpienia awarii systemu NCTS w miejscu przeznaczenia upoważnieni odbiorcy muszą postępować zgodnie

z procedurami dotyczącymi upoważnionego odbiorcy określonymi w części VI.

V.1.7. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona)

V.1.8. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych

V.1.9. Załączniki

V.1.9.1. Procedura ciągłości działania – stempel

A) Stempel używany przed i po 1 maja 2016 r. (do wyczerpania zapasów)

BG:

NCTS АВАРИЙНА ПРОЦЕДУРА
НЯМА НАЛИЧНИ ДАННИ В СИСТЕМАТА
ЗАПОЧНАТА НА _____
(Дата/час)

CH:

NCTS FALLBACK PROCEDURE
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
*INITIATED ON*_____
(Date/hour)

CS:

NCTS HAVARIJNÍ POSTUP
DATA NEJSOU V SYSTÉMU
*ZAHÁJEN DNE*_____
(Datum/hodina)

DA:

NCTS NØDPROCEDURE
INGEN DATA TILGÆNGELIGE I SYSTEMET
*PÅBEGYNDT DEN*_____
(Dato/klokkeslæt)

DE:

NCTS NOTFALLVERFAHREN
KEINE DATEN IM SYSTEM VERFÜGBAR
*Begonnen am*_____
(Datum/Uhrzeit)
Ticket-Nr: _____

EE:

NCTS ASENDUSTOIMING
Süsteemi andmed ei ole kättesaadavad
Algatatud _____
(Kuup/kellaaeg)

EL:

ΕΚΤΑΚΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ NCTS
ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΕΝ ΔΙΑΘΕΤΕΙ ΚΑΝΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟ
*ΑΡΧΙΣΕ ΣΤΙΣ*_____
(Ημερομηνία/ώρα)

EN:

NCTS FALLBACK PROCEDURE
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
*INITIATED ON*_____
(Date/hour)

ES:

PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA PARA CASOS DE FALLO DEL NCTS
DATOS NO DISPONIBLES EN EL SISTEMA
*INICIADO EL*_____
(Fecha/hora)

FI:

NCTS-VARAMENETTELY
JÄRJESTELMÄ EI KÄYTETTÄVISSÄ
ALOITETTU _____
(pvm/kellonaika)

FR: **PROCÉDURE DE SECOURS NSTI**
AUCUNE DONNÉE DISPONIBLE DANS LE SYSTÈME
ENGAGEE LE _____ _____
(Date/heure)

HU: **NCTS TARTALÉK ELJÁRÁS**
NINCS ELÉRHETŐ ADAT A RENDSZERBEN
INDÍTVA _____
(Dátum/óra)

IS:

IT: **PROCEDURA DI RISERVA DEL NCTS**
DATI NON DISPONIBILI NEL SISTEMA
*AVVIATA IL*_____
(Data/ora)

LV: **DTKS ALTERNATĪVĀ PROCEDŪRA**
DATI SISTĒMĀ NAV PIEEJAMI
UZSĀKTS _____
(Datums/stunda)

LT: **NCTS ATSARGINĖ PROCEDŪRA**
SISTEMOJE DUOMENŲ NĖRA
PRADĖTA _____
(data/valanda)

MK: **НКТС РЕЗЕРВНА ПОСТАПКА**
ТРАНЗИТ ВО УНИЈАТА/ЗАЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
НЕМА ДОСТАПНИ ПОДАТОЦИ ВО СИСТЕМОТ
*ЗАПОЧНАТО НА*_____
(датум/час)

MT: **PROĊEDURA TA' RIŻERVA NCTS**
L-EBDA DEJTA DISPONIBBLI FIS-SISTEMA
MIBDIJA FI _____
(Data/ħin)

NL: **NOODPROCEDURE NCTS**
GEGEVENS NIET BESCHIKBAAR IN HET SYSTEEM
*BEGONNEN OP*_____
(Datum/uur)

NO: **NCTS FALLBACK PROCEDURE**
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
*INITIATED ON*_____
(Date/hour)

PL: **PROCEDURA AWARYJNA NCTS**
DANE NIE SĄ DOSTĘPNE W SYSTEMIE
*OTWARTO W DNIU*_____
(data/godzina)

PT: **PROCEDIMENTO DE CONTINGÊNCIA EM CASO DE FALHA DO NSIT**
DADOS NÃO DISPONÍVEIS NO SISTEMA
*INICIADO A*_____
(Data/hora)

RO: **PROCEDURA DE REZERVĂ NCTS**
NICIO DATĂ DISPONIBILĂ ÎN SISTEM
INIŢIATĂ LA _____
(Data/ora)

RS **NCTS РЕЗЕРВНИ ПОСТУПАК**
ТРАНЗИТ УНИЈЕ/ЗАЈЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
У СИСТЕМУ НЕМА ДОСТУПНИХ ПОДАТАКА
ПОКРЕНУТО ДАНА_____
(датум/час)

SI: **ALTERNATIVNI POSTOPEK NCTS**
PODATKI V SISTEMU NISO NA VOLJO
*ZAČETO DNE*_____
(Datum/ura)

SK: **NCTS HAVARIJNÝ STAV**
V SYSTÉME NIE SÚ K DISPOZÍCII ŽIADNE ÚDAJE
SPUSTENÝ _____
(Dátum/hodina)

SV: **RESERVRUTIN NÄR NCTS INTE FUNGERAR**
INGA DATA TILLGÄNGLIGA I SYSTEMET
*INLEDD DEN*_____
(Datum/klockslag)

HR **Stamp**

TR

NCTS KAĞIT USULÜ

BİRLİK TRANSİTİ/ORTAK TRANSİT

SİSTEMDE VERİ BULUNMAMAKTADIR

. . . . . .’DE *BAŞLATILMIŞTIR*

(Tarih/Saat)

B) Nowy stempel stosowany po dniu 1 maja 2016 r.

BG:

TALITLUSPIDEVUSE PROTSEDUUR
LIIDU TRANSIIDIPROTSEDUUR/ÜHIS TRANSIIDIPROTSEDUUR
SÜSTEEMI ANDMED EI OLE KÄTTESAADAVAD
ALGATATUD _____
(Kuupäev/kellaaeg)

CS:

ZÁLOŽNÍ POSTUP
TRANZITNÍ REŽIM UNIE/SPOLEČNÝ TRANZITNÍ REŽIM
DATA NEJSOU V SYSTÉMU
ZAHÁJEN DNE _____
(datum/hodina)

DA:

BEREDSKABSPROCEDURE
EU-FORSENDELSE/FÆLLES FORSENDELSE
INGEN TILGÆNGELIGE DATA I SYSTEMET
INDLEDT DEN _____
(Dato/tidspunkt)

DE:

BETRIEBSKONTINUITÄTSVERFAHREN
UNIONSVERSANDVERFAHREN/GEMEINSAMES VERSANDVERFAHREN
KEINE DATEN IM SYSTEM VERFÜGBAR
EINGELEITET AM _____
(Datum/Uhrzeit)

EE:

TALITLUSPIDEVUSE PROTSEDUUR
LIIDU TRANSIIDIPROTSEDUUR/ÜHIS TRANSIIDIPROTSEDUUR
SÜSTEEMI ANDMED EI OLE KÄTTESAADAVAD
ALGATATUD _____
(Kuupäev/kellaaeg)

EL:

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ
ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ/ΚΟΙΝΗ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ
ΕΝΑΡΞΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΣΤΙΣ _____
(Ημερομηνία/ώρα)

EN:

BUSINESS CONTINUITY PROCEDURE
UNION TRANSIT/COMMON TRANSIT
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
INITIATED ON _____
(Date/hour)

ES:

PROCEDIMIENTO DE CONTINUIDAD DE LAS ACTIVIDADES
TRÁNSITO DE LA UNIÓN/TRÁNSITO COMÚN
DATOS NO DISPONIBLES EN EL SISTEMA
INICIADO EL _____
(Fecha/hora)

FI:

TOIMINNAN JATKUVUUTTA KOSKEVA MENETTELY
UNIONIN PASSITUS / YHTEINEN PASSITUS
JÄRJESTELMÄSSÄ EI OLE TIETOJA
ALOITETTU _____
(Pvm/kellonaika)

FR:

PLAN DE CONTINUITÉ DES OPÉRATIONS
TRANSIT DE L'UNION/TRANSIT COMMUN
AUCUNE DONNÉE DISPONIBLE DANS LE SYSTÈME
ENGAGÉE LE _____
(Date/heure)

HU:

ÜZLETMENET-FOLYTONOSSÁGI ELJÁRÁS
UNIÓS/EGYSÉGES ÁRUTOVÁBBÍTÁS
A RENDSZERBEN NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE ADAT
KEZDŐIDŐPONT _____
(Nap/óra)

IS:

IT:

PROCEDURA DI CONTINUITÀ OPERATIVA
TRANSITO UNIONALE/TRANSITO COMUNE
NESSUN DATO DISPONIBILE NEL SISTEMA
AVVIATA IL _____
(Data/ora)

LV:

DARBĪBAS NEPĀRTRAUKTĪBAS PROCEDŪRA
SAVIENĪBAS TRANZĪTS /KOPĒJAIS TRANZĪTS
DATI SISTĒMĀ NAV PIEEJAMI
SĀKUMA DATUMS _____
(Datums/laiks)

LT:

VEIKLOS TĘSTINUMO PROCEDŪRA
SĄJUNGOS TRANZITAS/BENDRASIS TRANZITAS
SISTEMOJE DUOMENŲ NĖRA
PRADĖTA _____
(Data ir laikas)

MK: **ПОСТАПКА ЗА ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА КОНТИНУИТЕТ ВО РАБОТЕЊЕТО**
ТРАНЗИТ НА УНИЈАТА/ЗАЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
НЕМА ДОСТАПНИ ПОДАТОЦИ ВО СИСТЕМОТ
*ЗАПОЧНАТО НА*_____
(датум/час)

MT:

IL-PROĊEDURA TAL-KONTINWITÀ TAL-OPERAT
IT-TRANŻITU TAL-UNJONI/IT-TRANŻITU KOMUNI
L-EBDA DEJTA DISPONIBBLI FIS-SISTEMA
INBDIET NHAR _____
(Id-data/il-ħin)

NL:

BEDRIJFSCONTINUÏTEITSPROCEDURE
UNIEDOUANEVERVOER/GEMEENSCHAPPELIJK DOUANEVERVOER
GEEN GEGEVENS BESCHIKBAAR IN HET SYSTEEM
BEGONNEN OP _____
(Datum/uur)

NO:

BUSINESS CONTINUITY PROCEDURE
UNION TRANSIT/COMMON TRANSIT
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
INITIATED ON _____
(Date/hour)

PL:

PROCEDURA CIĄGŁOŚCI DZIAŁANIA
PROCEDURA TRANZYTU UNIJNEGO/WSPÓLNA PROCEDURA TRANZYTOWA
DANE NIE SĄ DOSTĘPNE W SYSTEMIE
OTWARTO W DNIU _____
(data/godzina)

PT:

PROCEDIMENTO DE CONTINUIDADE DAS ATIVIDADES
TRÂNSITO DA UNIÃO/TRÂNSITO COMUM
DADOS NÃO DISPONÍVEIS NO SISTEMA
INICIADO EM _____
(Data/hora)

RO:

PLANUL DE ASIGURARE A CONTINUITĂȚII ACTIVITĂȚII
TRANZIT UNIONAL/TRANZIT COMUN
NU EXISTĂ DATE DISPONIBILE ÎN SISTEM
INIȚIAT LA DATADE _____
(Data/ora)

SI:

POSTOPEK NEPREKINJENEGA POSLOVANJA
TRANZIT UNIJE / SKUPNI TRANZIT
PODATKI V SISTEMU NISO NA VOLJO
SPROŽEN DNE _____
(Datum/ura)

SK:

PLÁN NA ZABEZPEČENIE KONTINUITY ČINNOSTÍ
COLNÝ REŽIM TRANZITU ÚNIE/SPOLOČNÝ TRANZITNÝ REŽIM
V SYSTÉME NIE SÚ DOSTUPNÉ ŽIADNE ÚDAJE
ZAČATÝ _____
(dátum/hodina)

SV:

KONTINUITETSPLAN
UNIONSTRANSITERING/GEMENSAM TRANSITERING
INGA DATA ÄR TILLGÄNGLIGA I SYSTEMET
INLEDD DEN _____
(Datum/klockslag)

HR:

POSTUPAK OSIGURAVANJA KONTINUITETA POSLOVANJA
PROVOZ UNIJE / ZAJEDNIČKI PROVOZ
PODACI NISU RASPOLOŽIVI U SUSTAVU
POKRENUT DANA _____
(Datum/sat)

TR:

İŞ SÜREKLİLİĞİ USULÜ
BİRLİK TRANSİTİ/ORTAK TRANSİT
SİSTEMDE VERİ BULUNMAMAKTADIR
. . . . . *'DE BAŞLATILMIŞTIR*
(Tarih/Saat)

RS: **ОСИГУРАЊЕ КОНТИНУИТЕТА ПОСТУПКА**
ТРАНЗИТ УНИЈЕ/ЗАЈЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
У СИСТЕМУ НЕМА ДОСТУПНИХ ПОДАТАКА
ПОКРЕНУТО ДАНА_____
(датум/час)

ROZDZIAŁ 2 – OGÓLNE INSTRUKCJE DOTYCZĄCE JEDNOLITEGO DOKUMENTU ADMINISTRACYJNEGO I TRANZYTOWEGO DOKUMENTU TOWARZYSZĄCEGO

Art. 3 lit. d) i v) dodatku I do Konwencji

Art. 5 pkt 12 i art. 6 ust. 3 lit. b) UKC

Część V dotyczy procedury ciągłości działania opartej na stosowaniu jednolitego dokumentu administracyjnego (SAD) lub tranzytowego dokumentu towarzyszącego (TAD) jako zgłoszeń tranzytowych w formie papierowej. Część V składa się z sześciu rozdziałów.

Rozdział 3 dotyczy standardowego zgłoszenia tranzytowego.

W rozdziale 4 omówiono formalności w urzędzie celnym wyjścia.

Rozdział 5 dotyczy zdarzeń podczas przewozu.

W rozdziale 6 omówiono formalności w urzędzie celnym przeznaczenia.

Uwaga:

Należy podkreślić, że określenie „**zgłoszenie tranzytowe**” ma dwa znaczenia. Po pierwsze, „**zgłoszenie tranzytowe**” oznacza zgłoszenie, które osoba składa w określony sposób i za pomocą wymaganego formularza, by wyrazić wolę objęcia towarów procedurą tranzytu. Po drugie, oznacza ono również dokument stosowany w celu dokonania zgłoszenia tranzytowego, tj. wymagane „**egzemplarze SAD lub TAD**”. W kolejnych rozdziałach określenie „zgłoszenie tranzytowe” jest używane w pierwszym znaczeniu, zaś wymaganym formularzem jest „SAD” lub „TAD”.

ROZDZIAŁ 3 – STANDARDOWE ZGŁOSZENIE TRANZYTOWE

V.3.1. Wprowadzenie

W niniejszym rozdziale omówiono procedurę ciągłości działania opartą na stosowaniu SAD lub TAD jako zgłoszenia tranzytowego w formie papierowej.

W pkt V.3.2 omówiono zasady ogólne i przepisy prawne dotyczące standardowego zgłoszenia tranzytowego.

W pkt V.3.3 omówiono standardową procedurę dokonywania zgłoszenia tranzytowego od załadunku towarów po wypełnienie zgłoszenia i jego podpisanie.

W pkt V.3.4 omówiono sytuacje szczególne dotyczące procedury dokonywania zgłoszeń tranzytowych.

W pkt V.3.5 omówiono wyjątki od zasad ogólnych.

Pkt V.3.6 został zastrzeżony dla szczególnych instrukcji krajowych.

Pkt V.3.7 został zastrzeżony do użytku administracji celnych.

Pkt V.3.8 zawiera załączniki do rozdziału 3.

V.3.2. Zasady ogólne i przepisy prawne

Zgłoszenie tranzytowe w formie papierowej jest zgłoszeniem celnym w celu objęcia towarów procedurą tranzytu. Można je składać w następujących formach:

- jednolity dokument administracyjny (SAD) lub
- SAD wydrukowany na zwykłym papierze przez system komputerowy przedsiębiorcy lub
- tranzytowy dokument towarzyszący (TAD), do którego w razie konieczności dołączony jest wykaz pozycji (LoI). W takim przypadku TAD nie jest opatrzony numerem MRN.

Podstawę prawną zgłoszenia tranzytowego w formie SAD lub TAD stanowią:

- konwencja SAD;
- dodatek I do Konwencji:
  - ✓ art. 3 lit. c) ppkt (v) i art. 26;
- dodatek III do Konwencji;
  - ✓ tytuł II art. 5 i 6;
  - ✓ załączniki A3, A4, A5 i A6;
  - ✓ załączniki B1, B4, B5 i B6;
- art. 5 pkt 12 i art. 6 ust. 3 lit. b) UKC;
- dodatki B1–B6, C1, D1, F1 i F2 do załącznika 9 do PRD;
- załącznik 72-04 do RW, rozdziały III i IV.

V.3.3. Procedura dokonywania zgłoszenia

Niniejszy punkt zawiera informacje na temat:

- papierowych zgłoszeń tranzytowych w formie formularzy SAD i SAD-BIS (pkt V.3.3.1);
- wykazów załadunkowych, formularza i zastosowania (pkt V.3.3.2);
- papierowych zgłoszeń tranzytowych w formie dokumentów TAD (pkt V.3.3.3);
- przesyłek mieszanych (pkt V.3.3.4);
- podpisywania zgłoszenia tranzytowego (pkt V.3.3.5).

V.3.3.1. Zgłoszenie tranzytowe w formie papierowej

V.3.3.1.1. Formularze i wypełnianie zgłoszenia tranzytowego w formie papierowej na dokumencie SAD

Formularz SAD składa się z:

- zestawu ośmiu kolejno numerowanych egzemplarzy (egzemplarze nr 1 do 8) lub
- zestawu czterech kolejno numerowanych egzemplarzy (egzemplarze nr 1/6, 2/7, 3/8 i 4/5).

W razie potrzeby formularz SAD może być uzupełniony formularzami SAD-BIS lub wykazami załadunkowymi. Formularze SAD-BIS są numerowane tak jak zwykłe zestawy:

- zestaw ośmiu egzemplarzy numerowanych: nr 1 BIS do nr 8 BIS;
- zestaw czterech egzemplarzy numerowanych: nr 1/6 BIS, 2/7 BIS, 3/8 BIS i 4/5 BIS.

Więcej informacji na temat list towarowych znajduje się w pkt V.3.3.1.2.

Do celów zgłoszenia tranzytowego w formie papierowej wymagane są trzy egzemplarze dokumentu SAD – są to egzemplarze nr 1, 4 i 5:

- egzemplarz nr 1 zostaje zatrzymany przez urząd celny wyjścia po zarejestrowaniu zgłoszenia;
- egzemplarz nr 4 towarzyszy towarom do urzędu celnego przeznaczenia i zostaje zatrzymany przez ten urząd;
- egzemplarz nr 5 towarzyszy towarom do urzędu celnego przeznaczenia i zostaje zwrócony przez ten urząd do państwa wyjścia po zakończeniu procedury tranzytu.

Jeżeli zgłoszenie tranzytowe w formie papierowej sporządza się na podstawie zestawu składającego się z czterech egzemplarzy, należy użyć dwóch zestawów: z pierwszego zestawu należy wykorzystać egzemplarze nr 1 i 4, a z drugiego egzemplarz nr 5. W każdym zestawie należy oznaczyć numery niewykorzystanych egzemplarzy poprzez wykreślenie numeru niewykorzystanego egzemplarza, znajdującego się na marginesie. Na przykład na egzemplarzu 1/6 przekreślona liczba 6 oznacza, że wykorzystano egzemplarz nr 1.

Dodatek III tytuł I, Formularze SAD, na których sporządzane jest zgłoszenie

art. 5 i 6 Konwencji

Załącznik II do konwencji SAD

tranzytowe, muszą odpowiadać poniższym wymogom technicznym (nie dotyczy to przypadków, w których zgłoszenie jest sporządzane przez system komputerowy przedsiębiorcy).

Dodatki B1–B6, C1 i D1 do załącznika 9 do PRD

Co do zasady zgłoszenia tranzytowe w formie papierowej sporządza się na formularzach SAD w formie pisemnej odręcznie (dbając o to, by były one wypełniane atramentem, czytelnie i drukowanymi literami) bądź w formie wydruku z systemu komputerowego przedsiębiorcy. Można jednak zezwolić na dokonywanie wydruków formularzy SAD, w razie konieczności na zwykłym papierze, za pomocą urzędowych bądź prywatnych systemów przetwarzania danych, o ile spełnione są określone warunki (więcej szczegółów znajduje się w dodatku C1 do załącznika 9 do PDA/załączniku B6 do dodatku III do Konwencji).

Dodatek 3 do załącznika II do konwencji SAD

W zgłoszeniu tranzytowym w formie papierowej wypełnia się wszystkie obowiązkowe pola egzemplarzy SAD. Wypełnienie pozostałych pól jest fakultatywne.

Załącznik B6 do dodatku III do Konwencji

Dodatek C1 do załącznika 9 do PRD

Obowiązkowe jest wypełnienie tylko pierwszej (górnej) karty SAD. Ponieważ dokument musi być wydrukowany na papierze samokopiującym, wpisane dane odbiją się na pozostałych kartach.

Zgłoszenia tranzytowe należy wypełniać w jednym z języków urzędowych umawiających się stron uznanym przez właściwe organy w państwie wyjścia.

Poprawne wypełnienie formularzy SAD przez przedsiębiorców pozwala uniknąć opóźnień w urzędzie celnym wyjścia/przeznaczenia (lub urzędzie celnym tranzytowym).

Urząd celny wyjścia musi sprawdzić, czy formularz SAD jest wypełniony prawidłowo i czytelnie oraz czy zgłoszenie jest opatrzone czytelną pieczęcią urzędu celnego wyjścia.

SŁUŻBY CELNE

Służby celne wypełniają pola dokumentu SAD oznaczone wielkimi literami B, C, D(/J), E(/J), F, G oraz I. Lewą część pola I można jednak również wykorzystać na wpisy upoważnionego odbiorcy.

Dodatek 3 do załącznika II do konwencji SAD

Dodatek C1 do załącznika 9 do PRD

Formularze nie mogą nosić żadnych śladów wycierania ani nadpisywania. Wszelkich ewentualnych poprawek należy dokonywać poprzez skreślenie błędnych danych i – we właściwych przypadkach – wpisanie danych prawidłowych. Każda tego rodzaju poprawka musi być parafowana przez osobę, którą jej dokonała, i potwierdzona przez organy celne. W niektórych przypadkach organy celne mogą zażądać złożenia nowego zgłoszenia.

Art. 173 UKC

Art. 31 dodatku I do Konwencji

Dokonywanie poprawek nie jest jednak dozwolone, jeżeli po otrzymaniu zgłoszenia tranzytowego właściwe organy powiadomiły, iż zamierzają skontrolować towary, ustaliły, że wpisano nieprawidłowe dane, bądź zwolniły towary do tranzytu.

Zgłoszenie SAD może w razie potrzeby zostać uzupełnione jednym lub kilkoma formularzami uzupełniającymi, tzw. formularzami SAD-BIS.

Dodatek 3 do załącznika I do konwencji SAD

Dodatek B3 do załącznika 9 do PRD

Formularze SAD-BIS mogą być stosowane w następujących okolicznościach:

- gdy zgłoszenie tranzytowe obejmuje więcej niż jedną pozycję towarową lub
- gdy przesyłka zawiera jednocześnie towary T1, T2 i T2F.

Formularze SAD-BIS są stosowane (podobnie jak wykazy załadunkowe) w celu wpisania osobno danych dotyczących towarów o różnym statusie celnym (T1, T2 lub T2F). Formularz SAD musi również zawierać zestawienie formularzy SAD-BIS zastosowanych dla każdego rodzaju towarów.

Formularze SAD-BIS stanowią integralną część zgłoszenia tranzytowego i muszą odpowiadać takim samym wymogom technicznym.

Należy je wypełniać zgodnie z instrukcją dotyczącą formularza SAD.

Uwaga: Nie jest dozwolone stosowanie kombinacji formularzy SAD-BIS i wykazów załadunkowych.

V.3.3.1.2. Wykazy załadunkowe, formularz i wypełnianie

Załączniki B4 i B5 do dodatku III do Konwencji

Wykazy załadunkowe mogą być używane jako opisowa część SAD jako zgłoszenia tranzytowego.

Stosowanie wykazów załadunkowych nie narusza obowiązków

Załącznik 11 do PRD

Rozdziały III i IV, załącznik 72-04 do RW

dotyczących procedury wysyłkowej/wywozowej ani żadnej procedury w państwie przeznaczenia, jak również obowiązków wynikających z formularzy stosowanych dla tych procedur.

Jedynie przednia strona formularza może być stosowana jako wykaz załadunkowy.

Wykazy załadunkowe muszą być wystawiane w takiej samej liczbie egzemplarzy jak zgłoszenia tranzytowe, których dotyczą.

PRZEDSIĘBIORCY

1. Każda pozycja towarowa wpisana w wykazie załadunkowym musi być poprzedzona numerem seryjnym.
2. Po każdej pozycji towarowej należy wpisać, o ile jest to wymagane, dane wymagane przepisami prawa, w szczególności odniesienia do przedstawianych dokumentów, świadectw i pozwoleń.
3. Po ostatniej pozycji należy umieścić poziomą linię, a pozostałą wolną przestrzeń przekreślić, tak by uniemożliwić jej dalsze użycie.
4. Jeżeli wykazy załadunkowe stosuje się do przesyłek zawierających dwa rodzaje towarów lub więcej, w polu 31 „Opakowania i opis towarów” formularza SAD nie wpisuje się danych dotyczących oznaczeń, numerów i rodzaju opakowań i opisu towarów. W polu tym należy jednak umieścić odpowiednio odesłanie do numeru seryjnego i kody (T1, T2, T2F) załączonych wykazów załadunkowych.

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny wyjścia wpisuje na wykazie załadunkowym numer ewidencyjny. Numer ten jest taki sam jak numer referencyjny SAD, któremu odpowiada. Numer ten można zamieścić za pomocą pieczęci z nazwą urzędu celnego wyjścia bądź wpisać odręcznie. W wypadku wpisu odręcznego należy go potwierdzić pieczęcią urzędu celnego wyjścia. Podpis funkcjonariusza celnego jest natomiast fakultatywny.

Właściwe organy mogą udzielić osobom uprawnionym do korzystania z procedury pozwolenia na stosowanie specjalnych wykazów załadunkowych, które nie spełniają powyższych wymogów, jakim muszą odpowiadać wykazy załadunkowe.

Z takich wykazów można korzystać wyłącznie w przypadku, gdy:

- są one wystawione przez przedsiębiorstwa, które prowadzą ewidencje za pomocą elektronicznego systemu przetwarzania danych;
- zostały sporządzone i wypełnione w taki sposób, że mogą być bez trudności wykorzystane przez właściwe organy;
- zawierają, w odniesieniu do każdej pozycji towarowej, informacje wymagane na standardowych wykazach załadunkowych.

Jeżeli do jednego formularza SAD dołącza się co najmniej dwa wykazy załadunkowe, każdy wykaz musi być opatrzony kolejnym numerem nadanym przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury. Całkowitą liczbę dołączonych wykazów załadunkowych wpisuje się w polu 4 „Wykazy załadunkowe" formularza SAD.

V.3.3.1.3. Formularz i wypełnianie zgłoszenia tranzytowego w formie papierowej na dokumencie TAD

Załączniki A3, A4, A5 i A6 do dodatku III do Konwencji

Jako zgłoszenie tranzytowe w formie papierowej może być stosowany formularz tranzytowego dokumentu towarzyszącego (TAD) uzupełniony, w razie potrzeby, o wykaz pozycji (LoI).

Dodatki F1 i F2 do załącznika 9 do PRD

Formularze TAD należy wypełniać w formie pisemnej odręcznie (dbając o to, by były one wypełniane atramentem, czytelnie i drukowanymi literami) bądź w formie wydruku z systemu komputerowego przedsiębiorcy. Wszystkie obowiązkowe pola zgłoszenia tranzytowego muszą być wypełnione zgodnie z załącznikiem B6 do dodatku III do Konwencji/dodatkiem C1 do załącznika 9 do PRD.

Jeżeli dokument TAD jest stosowany jako zgłoszenie tranzytowe w formie papierowej, operacji tranzytowej nie przydziela się numeru MRN. Zamiast tego stosuje się krajowy numer referencyjny dla procedury ciągłości działania, umieszczając go w prawym górnym rogu dokumentu TAD.

Jeżeli operacja tranzytowa obejmuje więcej niż jedną pozycję towarową, do dokumentu TAD należy dołączyć jeden lub więcej wykazów pozycji (LoI). LoI muszą być opatrzone tym samym numerem referencyjnym zgłoszenia tranzytowego, jaki znajduje się na dokumencie TAD, do którego są one załączone. LoI musi być wypełniony zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku A5 do dodatku III do Konwencji/dodatku F2 do załącznika 9 do PRD.

Jeden LoI może zawierać kilka pozycji towarowych (istnieje możliwość

zwiększenia wysokości pól). Maksymalna liczba pozycji dla jednego zgłoszenia tranzytowego wynosi 99.

V.3.3.1.4. Przesyłki mieszane

Art. 28 dodatku I do Konwencji

Art. 294 RW

Dodatek D1 do załącznika 9 do PRD

Załącznik B do RW

Jeżeli przesyłki przewożone w ramach jednego zgłoszenia tranzytowego zawierają jednocześnie towary nieunijne, które są przewożone w procedurze T1, i towary unijne przewożone w procedurze T2/T2F, do formularza SAD należy dołączyć osobne formularze SAD-BIS (zob. pkt V.3.3.2.2) albo osobne wykazy załadunkowe (zob. pkt V.3.3.2.3). W formularzu SAD wpisywane są dane wspólne dla obu kategorii towarów oraz zestawienie formularzy SAD-BIS lub wykazów załadunkowych wykorzystanych dla towarów o różnym statusie celnym. Każdy formularz SAD-BIS lub wykaz załadunkowy dotyczy towarów o takim samym statusie celnym. Kod „T" wpisuje się w trzeciej części pola 1 formularza SAD, natomiast w trzeciej części pola 1 „Zgłoszenie" formularza SAD-BIS należy zamieścić, w odpowiednich przypadkach, kod „T1bis", „T2bis" lub „T2Fbis".

W przypadku stosowania TAD jako zgłoszenia tranzytowego w formie papierowej w prawej części pola 1 należy wpisać kod „T-", a dla każdej pozycji w wykazie LoI w polu 1/3 należy wpisać odpowiedni kod (T1, T2 lub T2F).

O ile przesyłka nie jest mieszana, niewykorzystane pola 31 dotyczące opisu towarów należy przekreślić w taki sposób, aby nie mogły zostać wykorzystane później.

Alternatywnie można wypełnić oddzielny dokument SAD lub TAD (na przykład: zgłoszenie T1 SAD/TAD dla towarów nieunijnych oraz zgłoszenia T2 lub T2F SAD/TAD dla towarów unijnych).

Uwaga: Towary unijne nieobjęte procedurą tranzytu (i przemieszczane na obszarze celnym Unii) mogą być przewożone jednym środkiem transportu razem z towarami objętymi procedurą tranzytu. W takim przypadku zgłoszenie tranzytowe dotyczy tylko towarów objętych procedurą tranzytu.

V.3.3.1.5. Podpisanie zgłoszenia tranzytowego

Załącznik II do dodatku I do Konwencji

Załącznik 72-04 do

Poprzez podpisanie zgłoszenia tranzytowego osoba uprawniona do korzystania z procedury przyjmuje odpowiedzialność za prawdziwość informacji zawartych w zgłoszeniu, autentyczność załączonych dokumentów i wypełnienie wszystkich obowiązków

RW związanych z objęciem towarów procedurą tranzytu.

PRZEDSIĘBIORCY
Osoba uprawniona do korzystania z procedury lub jej przedstawiciel musi podpisać zgłoszenie tranzytowe w polu 50 dokumentu SAD lub dokumentu TAD.

Załącznik II do dodatku I do Konwencji

Załączniki B6 i B9 do dodatku III do Konwencji

Załącznik 72-04 do RW

Upoważniony nadawca może zostać zwolniony z obowiązku podpisywania zgłoszenia tranzytowego, o ile jest ono opatrzone specjalną pieczęcią. Takiego zwolnienia z obowiązku złożenia podpisu udziela się pod warunkiem, że upoważniony nadawca zobowiąże się uprzednio na piśmie wobec organu celnego do występowania jako osoba uprawniona do korzystania z procedury we wszystkich operacjach tranzytowych realizowanych na podstawie zgłoszeń tranzytowych opatrzonych specjalną pieczęcią.

Niepodpisane zgłoszenia tranzytowe muszą wówczas zawierać w polu przeznaczonym na podpis osoby uprawnionej do korzystania z procedury zwrot: „Zwolniony ze składania podpisu – 99207”.

Dalsze informacje na temat tego uproszczenia standardowej procedury tranzytu znajdują się w części VI.

V.3.4. Sytuacje szczególne (*pro memoria*)

V.3.4.1. Zasady mające zastosowanie do towarów z opakowaniem

Więcej informacji na ten temat znajduje się w pkt IV.I.5.1.

V.3.4.2. Towary przewożone przez podróżnych w ich bagażu

Więcej informacji na ten temat znajduje się w pkt IV.I.5.2.

V.3.4.3. Transport towarów unijnych do państwa wspólnego tranzytu, z państwa wspólnego tranzytu lub przez takie państwo

Dalsze szczegółowe informacje znajdują się w pkt IV.I.5.3.

V.3.4.4. Duplikaty

W przypadku kradzieży, utraty lub zniszczenia zgłoszenia tranzytowego lub dokumentu T2L/T2LF urząd celny, który wystawił dokument oryginalny, może wydać duplikat.

Zainteresowana strona występująca z wnioskiem o wydanie duplikatu musi należycie uzasadnić wniosek i zobowiązać się na piśmie do zwrotu dokumentu oryginalnego w przypadku jego odnalezienia.

Upoważnieni nadawcy i upoważnieni wystawcy mogą również wydawać duplikaty zgłoszeń tranzytowych lub dokumentów T2L/T2LF, pod warunkiem że:

- wydali dokument oryginalny;
- przedłożyli właściwemu organowi należycie uzasadniony wniosek o upoważnienie do wydania duplikatu dokumentu oryginalnego oraz
- właściwy organ wyraził zgodę.

Organy celne powinny ocenić ryzyko nadużyć, a w szczególności zbadać powtarzające się wnioski.

Duplikat musi być opatrzony: (i) zwrotem „DUPLIKAT” wpisanym pogrubioną czcionką; (ii) pieczęcią urzędu celnego, upoważnionego nadawcy lub upoważnionego wystawcy, który wystawił duplikat; oraz (iii) podpisem właściwej osoby.

V.3.5. Wyjątki (*pro memoria*)

V.3.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona)

V.3.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych

V.3.8. Załączniki

ROZDZIAŁ 4 – FORMALNOŚCI W URZĘDZIE CELNYM WYJŚCIA

V.4.1. Wprowadzenie

Pkt V.4.2 zawiera zasady ogólne dotyczące formalności w urzędzie celnym wyjścia, a także ogólne informacje dotyczące źródeł prawa.

W pkt V.4.3 opisano sposób postępowania w urzędzie celnym wyjścia.

W pkt V.4.4 omówiono sytuacje szczególne.

W pkt V.4.5 omówiono wyjątki od zasad ogólnych.

Pkt V.4.6 został zastrzeżony dla szczególnych zasad krajowych.

Pkt V.4.7 został zastrzeżony do użytku administracji celnych.

Pkt V.4.8 zawiera załączniki do rozdziału 4.

V.4.2. Zasady ogólne i przepisy prawne

Procedura tranzytu rozpoczyna się w urzędzie celnym wyjścia od przedstawienia zgłoszenia tranzytowego w formie papierowej (jako formularz SAD lub TAD) wraz z towarami.

Źródła prawa to:

- art. 26 dodatku I do Konwencji;
- art. 6 ust. 3 lit. b) UKC;
- art. 291 RW;
- załącznik II do dodatku I do Konwencji;
- załącznik 72-04 do RW.

V.4.3. Opis postępowania w urzędzie wyjścia

Niniejszy punkt zawiera informacje na temat:

- składania zgłoszenia tranzytowego w formie papierowej (pkt V.4.3.1);
- składania zabezpieczenia (pkt V.4.3.2);
- przyjęcia, rejestracji i adnotacji na zgłoszeniu tranzytowym w formie papierowej (pkt V.4.3.3);
- sprostowania zgłoszenia tranzytowego w formie papierowej (pkt V.4.3.4);
- unieważnienia zgłoszenia tranzytowego w formie papierowej

(pkt V.4.3.5);
- weryfikacji zgłoszenia tranzytowego w formie papierowej (pkt V.4.3.6);
- trasy przewozu (pkt V.4.3.7.);
- terminu (pkt V.4.3.8);
- środków identyfikacyjnych (pkt V.4.3.9);
- zwolnienia towarów do tranzytu (pkt V.4.3.10.);

V.4.3.1. Składanie zgłoszenia tranzytowego w formie papierowej

Zgłoszenie tranzytowe w formie papierowej i wszystkie dokumenty towarzyszące należy składać wraz z towarami w urzędzie wyjścia w dniach i godzinach urzędowania. Na wniosek i koszt osoby uprawnionej do korzystania z procedury można je jednak złożyć także poza godzinami urzędowania i w innym miejscu zatwierdzonym przez urząd celny wyjścia.

PRZEDSIĘBIORCY

W urzędzie celnym wyjścia należy przedstawić następujące dokumenty:

- prawidłowo wypełnione egzemplarze nr 1, 4 i 5 dokumentu SAD. Jeżeli stosowane są formularze SAD-BIS lub wykazy załadunkowe, muszą one być załączone do formularza SAD;
- dwa egzemplarze dokumentu TAD, do którego w razie potrzeby dołączony jest wykaz pozycji;
- zabezpieczenie (jeżeli jest wymagane: zob. część III);
- inne dokumenty, jeżeli są wymagane.

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny wyjścia:

- sprawdza, czy egzemplarze 1, 4 i 5 SAD zostały prawidłowo wypełnione i czy do dokumentu SAD zostały dołączone formularze SAD-BIS lub wykazy załadunkowe, jeżeli są one stosowane;
- sprawdza, czy dwa egzemplarze TAD zostały prawidłowo wypełnione, a w przypadku stosowania LoI – czy jest on dołączony do TAD;
- sprawdza, czy złożone zabezpieczenie jest ważne;
- sprawdza pozostałe inne dokumenty, jeżeli są one wymagane.

V.4.3.2. Złożenie zabezpieczenia

Art. 9 dodatku I do Konwencji

Art. 89 pkt 2 UKC

Rozpoczęcie procedury tranzytu wymaga złożenia zabezpieczenia (z wyjątkiem przypadków ustawowego zwolnienia z obowiązku złożenia zabezpieczenia lub takiego zwolnienia na podstawie pozwolenia).

Więcej informacji na temat zabezpieczenia znajduje się w części III.

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny wyjścia sprawdza, czy:

- rodzaj zabezpieczenia wpisany w polu nr 52 dokumentu SAD lub TAD jest zgodny z przedstawionymi dokumentami gwarancyjnymi;
- kwota zabezpieczenia jest wystarczająca;
- zabezpieczenie jest ważne na terytorium wszystkich umawiających się stron, których dotyczy dana operacja tranzytowa;
- zabezpieczenie zostało złożone w imieniu osoby uprawnionej do korzystania z procedury wpisanej w polu nr 50 dokumentu SAD lub TAD;
- zabezpieczenie nie wygasło (czy poświadczenia TC31 i TC33 są nadal ważne);
- nie wygasł roczny okres ważności, liczony od dnia wystawienia zabezpieczenia (ważność karnetu TC32);
- podpis w polu nr 50 dokumentu SAD lub TAD jest zgodny z podpisem znajdującym się na odwrocie poświadczenia zabezpieczenia generalnego TC31 lub poświadczenia zwolnienia z obowiązku składania zabezpieczenia TC33.

Uwaga: Należy przedstawić oryginały dokumentów.

W przypadku złożenia zabezpieczenia pojedynczego w formie karnetów oryginał karnetu zabezpieczenia TC32 jest zatrzymywany i dołączany do egzemplarza nr 1 SAD lub pierwszego egzemplarza TAD.

W sytuacji złożenia zabezpieczenia pojedynczego w formie zobowiązania gwaranta zobowiązanie to jest zatrzymywane i dołączane do egzemplarza nr 1 SAD lub pierwszego egzemplarza TAD.

W przypadku zabezpieczenia generalnego lub zwolnienia z obowiązku złożenia zabezpieczenia oryginał poświadczenia zabezpieczenia (TC31 lub TC33) jest zwracany zgłaszającemu.

V.4.3.3. Przyjęcie i rejestracja zgłoszenia tranzytowego

Art. 30 i 35 dodatku I do Konwencji

Art. 171–172 UKC

Art. 143 RD

Urząd celny wyjścia przyjmuje zgłoszenie tranzytowe pod warunkiem, że:

- zawiera ono wszystkie informacje niezbędne do celów wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego;
- dołączone są do niego wszystkie wymagane dokumenty;
- towary, których dotyczy zgłoszenie tranzytowe, zostały przedstawione organom celnym w godzinach urzędowania.

Urząd celny nie przyjmie dokumentu SAD lub TAD, który jest wypełniony nieprawidłowo (lub jest niekompletny).

Urząd celny wyjścia rejestruje zgłoszenie tranzytowe, umieszczając numer rejestracyjny w polu C „Urząd wyjścia" dokumentu" SAD lub TAD oraz wpisując w polu D(/J) „Kontrola przez urząd wyjścia" SAD lub TAD informacje dotyczące przeprowadzonych kontroli, nałożonych zamknięć celnych i wyznaczonego terminu. Następnie składa podpis i przystawia pieczęć.

System rejestracji zgłoszeń wykorzystywany w procedurze ciągłości działania musi być różny od systemu NCTS.

Urząd celny wyjścia musi być urzędem właściwym dla operacji tranzytowych i obsługi danego rodzaju transportu. Wykaz urzędów celnych właściwych w zakresie operacji tranzytowych znajduje się na stronie internetowej:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/rd/rd_search_home.jsp?Screen=0&Lang=pl

V.4.3.4. Sprostowanie zgłoszenia tranzytowego

Art. 31 dodatku I do Konwencji

Art. 173 UKC

Osoba uprawniona do korzystania z procedury może wnioskować o zezwolenie na dokonanie sprostowania zgłoszenia tranzytowego po jego przyjęciu przez organy celne. Sprostowanie to nie może spowodować, by zgłoszenie tranzytowe dotyczyło innych towarów niż pierwotnie zgłoszone.

Wszelkich ewentualnych sprostowań należy dokonywać poprzez skreślenie błędnych danych i, w stosownych przypadkach, wpisanie danych prawidłowych. Każda taka zmiana musi zostać parafowana przez zgłaszającego. Organy celne musza potwierdzić takie zmiany. W niektórych przypadkach organy celne mogą zażądać złożenia nowego zgłoszenia. Formularze nie mogą nosić żadnych śladów

wycierania ani nadpisywania.

Dokonywanie poprawek nie jest dozwolone, jeżeli po otrzymaniu zgłoszenia tranzytowego właściwe organy powiadomiły, iż zamierzają skontrolować towary, ustaliły, że wpisano nieprawidłowe dane, bądź zwolniły towary do tranzytu, z wyjątkiem przypadków objętych art. 173 ust. 3 UKC.

Jeżeli zgłoszenie tranzytowe zostało złożone wstępnie, ale nie zostało jeszcze przyjęte, nie można dokonać jego korekty.

V.4.3.5. Unieważnienie zgłoszenia tranzytowego

Art. 32 dodatku I do Konwencji

Urząd celny wyjścia może unieważnić zgłoszenie tranzytowe na wniosek zgłaszającego wyłącznie przed zwolnieniem towarów do tranzytu. Zgłaszający zostanie poinformowany przez urząd celny wyjścia o wyniku rozpatrzenia jego wniosku.

Art. 174 UKC

Art. 148 RD

Jeżeli jednak urząd celny wyjścia poinformował zgłaszającego o zamiarze przeprowadzenia rewizji towarów, wniosek o unieważnienie nie zostaje przyjęty przed przeprowadzeniem takiej rewizji.

Zgłoszenia tranzytowego nie można unieważnić po zwolnieniu towarów do tranzytu, z wyjątkiem następujących wyjątkowych przypadków:

- jeżeli towary unijne błędnie zgłoszono do procedury celnej stosowanej wobec towarów nieunijnych, a ich status celny jako towarów unijnych został potem potwierdzony za pomocą T2L, T2LF lub manifestu celnego towarów;
- jeżeli towary błędnie zgłoszono w ramach więcej niż jednego zgłoszenia celnego.

W przypadku procedury ciągłości działania dotyczącej tranzytu należy dopilnować, by unieważniono wszelkie zgłoszenia, które zostały wprowadzone do NCTS, ale nie zostały dalej przetworzone z powodu awarii systemu.

Przedsiębiorca jest zobowiązany do informowania właściwych organów o każdym przypadku, w którym zgłoszenie zostaje złożone w NCTS, ale następnie dochodzi do przejścia na procedurę ciągłości działania.

W niektórych przypadkach organy celne mogą zażądać złożenia

nowego zgłoszenia. Poprzednie zgłoszenie zostaje wówczas unieważnione i należy złożyć nowe zgłoszenie.

V.4.3.6. Weryfikacja zgłoszenia tranzytowego i kontrola towarów

Art. 35 dodatku I do Konwencji

Art. 188 UKC

Art. 238 i 239 RW

Aby zweryfikować dokładność danych zgłoszenia tranzytowego, po przyjęciu zgłoszenia urząd celny wyjścia może przeprowadzić – na podstawie analizy ryzyka lub wyrywkowo – następujące kontrole:

- kontrolę zgłoszenia i towarzyszących mu dokumentów;
- zażądać od zgłaszającego dostarczenia innych dokumentów;
- kontrolę towarów z jednoczesnym ewentualnym pobraniem próbek w celu dokonania ich dalszej analizy lub dokładniejszej rewizji towarów.

Taka rewizja towarów odbywa się w miejscach wyznaczonych przez urząd celny wyjścia i w wyznaczonych do tego celu godzinach. Osoba uprawniona do korzystania z procedury zostanie poinformowana o miejscu i czasie rewizji. Na wniosek osoby uprawnionej do korzystania z procedury organy celne mogą jednak zdecydować o przeprowadzeniu rewizji towarów w innych miejscach lub poza godzinami urzędowania.

Jeżeli kontrola wykaże drobne rozbieżności, urząd celny wyjścia powiadamia osobę uprawnioną do korzystania z procedury. Celem usunięcia tych rozbieżności urząd celny wyjścia wprowadza (w porozumieniu z osobą uprawnioną do korzystania z procedury) drobne zmiany w danych zgłoszenia, tak by możliwe było zwolnienie towarów do tranzytu.

Jeżeli kontrola wykaże poważne rozbieżności, urząd celny wyjścia powiadomi osobę uprawnioną do korzystania z procedury, że towary nie zostaną zwolnione.

Urząd celny wyjścia lub upoważniony nadawca muszą wpisać na dokumencie SAD lub TAD następujący kod wyników kontroli**:**

- „A1” (Zgodnie): jeżeli towary są zwalniane do tranzytu po ich (pełnej lub częściowej) fizycznej kontroli i nie wykryto żadnych rozbieżności;
- „A2” (Uznano za zgodnie): jeżeli towary są zwalniane do tranzytu po przeprowadzeniu kontroli dokumentacji (brak kontroli fizycznej) i nie wykryto żadnych rozbieżności lub są zwalniane bez przeprowadzenia jakiejkolwiek kontroli;
- „A3” (Procedura uproszczona): jeżeli towary są zwalniane

do tranzytu przez upoważnionego nadawcę.

V.4.3.7. Trasa przemieszczania towarów

Art. 33 dodatku I do Konwencji

Art. 298 RW

Zgodnie z zasadą ogólną towary objęte procedurą tranzytu muszą być przewożone do urzędu celnego przeznaczenia ekonomicznie uzasadnioną trasą.

Urząd celny wyjścia wyznaczy jednak trasę przewozu na potrzeby przemieszczania towarów w ramach procedury tranzytu unijnego, uwzględniając wszystkie istotne informacje przekazane przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury, jeżeli przedmiotowy urząd celny lub dana osoba uprawniona do korzystania z procedury uzna to za uzasadnione.

Jeżeli trasa zostaje wyznaczona, urząd celny wyjścia musi wskazać w polu 44 dokumentu SAD lub TAD co najmniej państwa członkowskie lub inne umawiające się strony (państwa wspólnego tranzytu), przez które ma nastąpić przewóz w procedurze tranzytu.

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny wyjścia, biorąc pod uwagę wszelkie informacje zgłoszone przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury, wyznacza trasę przewozu poprzez:

- wpisanie w polu 44 dokumentu SAD lub TAD słów „Wyznaczona trasa przewozu" oraz danych dotyczących państw, przez które ma nastąpić przewóz (wystarczy wpisać kody państw).

Uwaga 1: W przypadku Unii podaje się kody odnośnych państw członkowskich.

Uwaga 2: Należy podać kody wszystkich państw trzecich, przez które przebiega wyznaczona trasa przewozu.

Art. 44 dodatku I do Konwencji

Art. 305 RW

Załącznik 72-04 do RW

Wyznaczona trasa przewozu może zostać w trakcie operacji tranzytowej zmieniona. W takim przypadku przewoźnik jest zobowiązany do dokonania niezbędnych wpisów w polu 56 egzemplarza nr 4 i 5 SAD lub na drugim egzemplarzu TAD i przedstawienia ich po zmianie trasy wraz z towarami bez zbędnej zwłoki najbliższemu organowi celnemu państwa, na którego terytorium znajduje się środek transportu. Właściwy organ podejmuje decyzję, czy operacja tranzytowa może być kontynuowana, podejmuje wszelkie konieczne kroki i dokonuje adnotacji w polu G egzemplarza nr 4 i 5 SAD lub drugiego

egzemplarza TAD.

Więcej informacji na temat procedur, które należy stosować w przypadku zdarzeń podczas przemieszczania, znajduje się w pkt V.5.3.1.

V.4.3.8. Termin na przedstawienie towarów

Art. 34 i art. 45 ust. 2 dodatku I do Konwencji

Urząd celny wyjścia określi termin, w którym towary muszą zostać przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia.

Art. 297 i art. 306 ust. 3 RW

Termin wyznaczony przez ten urząd celny jest wiążący dla właściwych organów państw, przez które towary są przewożone w ramach operacji tranzytowej. Właściwe organy państwa nie mogą zmieniać tego terminu.

Jeżeli przedstawienie towarów w urzędzie celnym przeznaczenia odbyło się po upływie terminu określonego przez urząd celny wyjścia, uznaje się, że osoba uprawniona do korzystania z procedury dotrzymała tego terminu, jeżeli osoba ta lub przewoźnik udowodnią w sposób zadowalający urząd celny przeznaczenia, że opóźnienie nie nastąpiło z ich winy.

SŁUŻBY CELNE

Przy określaniu wyznaczonego terminu urząd celny wyjścia weźmie pod uwagę:

- rodzaj środków transportu, jakie zostaną użyte;
- trasę przewozu;
- przepisy dotyczące transportu lub inne przepisy, które mogą mieć wpływ na ustalenie terminu (na przykład: przepisy socjalne lub dotyczące ochrony środowiska mające wpływ na rodzaj transportu, przepisy transportowe dotyczące czasu pracy i obowiązkowych okresów odpoczynku kierowców);
- w stosownych przypadkach, informacje przekazane przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury.

Jeżeli urząd celny wyjścia zgadza się z terminem wprowadzonym przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury, wpisuje on lub zatwierdza ten termin w polu D(/J) dokumentu SAD lub TAD (przy użyciu systemu DD-MM-RR). Jest to najpóźniejszy dzień, w którym towary, zgłoszenie tranzytowe i wszelkie dokumenty towarzyszące muszą zostać przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia.

V.4.3.9. Środki służące identyfikacji towarów

Punkt ten został podzielony w następujący sposób:

- wprowadzenie (pkt V.4.3.9.1.);
- metody nakładania zamknięć celnych (pkt V.4.3.9.2);
- charakterystyka zamknięć celnych (pkt V.4.3.9.3);
- stosowanie zamknięć specjalnego rodzaju (pkt V.4.3.9.4).

V.4.3.9.1. Wprowadzenie

Art. 11 ust. 2 Konwencji

Art. 36–39 dodatku I do Konwencji

Art. 192 UKC

Art. 299 RW

Zapewnienie identyfikacji towarów przewożonych w ramach procedury tranzytu jest bardzo ważne. Zasadniczo identyfikację tych towarów zapewnia nałożenie zamknięć celnych.

Wszelkie dokumenty stosowane w celu zapewnienia identyfikacji towarów powinny zostać dołączone do dokumentu SAD lub TAD i ostemplowane w taki sposób, by zapobiec ich ewentualnej zamianie.

Art. 39 dodatku I do Konwencji

Art. 302 RW

Urząd celny wyjścia może jednak odstąpić od wymogu nałożenia zamknięć celnych, jeżeli opis towarów w zgłoszeniu lub w dokumentach uzupełniających jest na tyle precyzyjny, że umożliwia łatwą identyfikację towarów, oraz wskazuje ich jakość, charakter i cechy szczególne (np. poprzez podanie numerów silnika i podwozia w przypadku samochodów przewożonych w ramach procedury tranzytu lub podanie numerów seryjnych towarów). Takiego opisu należy dokonać w polu 31 dokumentu SAD lub TAD.

Na zasadzie wyjątku nie wymaga się zamknięć celnych (chyba że urząd celny wyjścia postanowi inaczej), jeżeli:

- towary są przewożone drogą powietrzną i każda przesyłka jest opatrzona etykietą, na której podany jest numer towarzyszącego lotniczego listu przewozowego, albo przesyłka stanowi jednostkę załadunkową, na której podany jest numer towarzyszącego lotniczego listu przewozowego;
- towary są przewożone koleją, a przedsiębiorstwa kolejowe stosują środki identyfikacyjne.

SŁUŻBY CELNE

Po nałożeniu zamknięć celnych urząd celny wyjścia wpisuje w pozycji „Nałożone zamknięcia” w polu D(/J) dokumentu SAD lub TAD liczbę i znaki identyfikacyjne nałożonych zamknięć.

Jeżeli do identyfikacji towarów nie są potrzebne zamknięcia celne, urząd celny wyjścia wpisuje adnotację „ZWOLNIENIE-99201” w polu D(/J) dokumentu SAD lub TAD w pozycji „Nałożone zamknięcia”.

W załączniku V.4.8.1 znajduje się tłumaczenie adnotacji „Zwolnienie” we wszystkich wersjach językowych.

W przypadku przewozu na jednym środku transportu towarów objętych procedurą tranzytu i towarów, które nie są objęte tą procedurą, z reguły nie nakłada się zamknięć celnych na pojazd, jeżeli identyfikację towarów zapewniają zamknięcia celne nałożone na poszczególne opakowania lub dokładny opis towarów.

Uwaga: Towary te muszą być wyraźnie rozdzielone i oznakowane, tak by można łatwo zidentyfikować towary objęte procedurą tranzytu i towary, które nie są objęte tą procedurą.

Art. 38 ust. 5 dodatku I do Konwencji

Art. 301 ust. 5 RW

Jeżeli nie można zapewnić tożsamości przesyłki poprzez nałożenie zamknięć celnych lub dokładny opis towarów, urząd celny wyjścia odmawia objęcia towarów procedurą tranzytu.

Zamknięć celnych nie można zdejmować bez pozwolenia właściwych organów celnych.

Jeżeli pojazd lub kontener został opatrzony zamknięciami celnymi w urzędzie celnym wyjścia i służy do przewozu towarów do różnych urzędów celnych przeznaczenia na podstawie zgłoszeń tranzytowych z kolejnymi wyładunkami w kilku urzędach celnych przeznaczenia położonych w różnych państwach, organy celne w pośrednich urzędach celnych przeznaczenia, w których zdejmowane są zamknięcia celne w celu wyładunku części towarów, muszą nałożyć nowe zamknięcia i umieścić stosowną adnotację w polu F egzemplarza nr 4 i 5 dokumentu SAD lub na dwóch egzemplarzach TAD.

W takim przypadku organy celne starają się nakładać nowe zamknięcia celne, które zapewniają co najmniej równoważny poziom zabezpieczenia.

V.4.3.9.2. Metody nakładania zamknięć celnych

Art. 11 ust. 2 Konwencji

Jeżeli zamknięcia celne są nakładane na przestrzeń ładunkową,

środek transportu musi umożliwiać nałożenie takich zamknięć.

Art. 299 RW

Rozróżnia się dwie metody nakładania zamknięć celnych:

- na przestrzeń ładunkową, jeżeli urząd celny wyjścia uzna środek transportu lub kontener za odpowiedni do nałożenia zamknięcia celnego;
- w pozostałych przypadkach – na poszczególne opakowania.

Jeżeli zamknięcia celne są nakładane na przestrzeń ładunkową, środek transportu musi umożliwiać nałożenie takich zamknięć.

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny wyjścia uznaje, że środek transportu umożliwia nałożenie zamknięć celnych, jeżeli:

- zamknięcia celne można nałożyć na dany środek transportu lub kontener w sposób prosty i skuteczny;
- środek transportu lub kontener nie mają ukrytych przestrzeni, w których można by schować towary;
- przestrzeń ładunkowa jest łatwo dostępna w celu kontroli przez właściwe organy. *(Art. 11 Konwencji, art. 300 RW)*

Uwaga: Środki transportu lub kontenery uważa się za odpowiednie do nałożenia zamknięć celnych, jeżeli są one dopuszczone do przewozu towarów pod zamknięciami celnymi zgodnie z umową międzynarodową, do której przystąpiły umawiające się strony (np. Konwencją celną z dnia 14 listopada 1975 r. dotyczącą międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR).

V.4.3.9.3. Charakterystyka zamknięć celnych

Wszystkie zamknięcia celne służące jako środek identyfikacji towarów muszą spełniać określone wymogi i warunki techniczne.

Art. 38 dodatku I do Konwencji

Art. 301 RW

Zamknięcia celne muszą:

- podczas normalnego użytkowania pozostawać nienaruszone i bezpiecznie przymocowane;
- być łatwo dostępne do kontroli i łatwe do rozpoznania;
- być wykonane w taki sposób, aby każde ich naruszenie, próba naruszenia lub usunięcie pozostawiały ślady widoczne gołym okiem;
- być przeznaczone do jednorazowego wykorzystania lub, jeżeli mają być wykorzystywane wielokrotnie, być wykonane w taki sposób, aby można było na nie nanieść indywidualny znak identyfikacyjny za każdym razem, gdy są stosowane;
- być oznakowane indywidualnym identyfikatorem zamknięcia,

który ma charakter stały, jest czytelny i opatrzony niepowtarzalnym numerem.

Ponadto zamknięcia celne muszą spełniać następujące warunki techniczne:

- forma i wymiary zamknięć celnych mogą się różnić w zależności od zastosowanej metody zamknięcia, ale wymiary muszą umożliwiać łatwe odczytanie znaków identyfikacyjnych;
- znaki identyfikacyjne zamknięć celnych muszą być niemożliwe do sfałszowania i trudne do podrobienia;
- materiał, z którego zostały wykonane zamknięcia celne, musi być odporny na przypadkowe naruszenia i uniemożliwiać ich niewykrywalne fałszowanie lub ponowne wykorzystanie.

Uznaje się, że zamknięcia celne spełniają powyższe wymogi, jeżeli zostały poświadczone przez właściwy organ zgodnie z międzynarodową normą ISO nr 17712:2013 „Pojemniki ładunkowe – uszczelnienia mechaniczne".

W przypadku transportu kontenerowego należy w najszerszym możliwym zakresie stosować zamknięcia o wysokim poziomie zabezpieczenia.

Zamknięcie celne powinno być opatrzone następującymi oznaczeniami:

- zwrot „Cło" w jednym z języków urzędowych Unii lub państw wspólnego tranzytu lub odpowiadający mu skrót;
- kod kraju w formie kodu ISO-alfa-2, określający kraj, w którym nałożono zamknięcie.

Umawiające się strony mogą ponadto uzgodnić stosowanie wspólnych zabezpieczeń i technologii.

Każde państwo musi powiadomić Komisję o stosowanych przez nie rodzajach zamknięć celnych. Komisja musi przekazać te informacje wszystkim innym państwom.

V.4.3.9.4. Stosowanie specjalnych zamknięć celnych

Art. 81–83 dodatku I do Konwencji

Art. 317–318 RW

Stosowanie zamknięć specjalnych przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury wymaga uzyskania pozwolenia właściwych organów.

Stosowanie zamknięć specjalnych stanowi uproszczenie podlegające określonym warunkom (szczegółowe informacje – zob. pkt VI.3.3).

W przypadku stosowania tego typu zamknięć osoba uprawniona do korzystania z procedury musi wpisać formę, rodzaj i liczbę nałożonych zamknięć w pozycji „Nałożone zamknięcia" w polu D(/J) dokumentu SAD lub TAD. Zamknięcia te muszą zostać nałożone przed zwolnieniem towarów.

V.4.3.10. Zwolnienie towarów

Art. 40 dodatku I do Konwencji

Art. 303 RW

Po dopełnieniu wszystkich formalności w urzędzie celnym wyjścia towary zostają zwolnione, a w polu D(/J) egzemplarzy dokumentu SAD lub TAD wpisuje się datę zwolnienia towarów. „Dopełnienie wszystkich formalności" oznacza:

- prawidłowe wypełnienie odpowiednich egzemplarzy dokumentu SAD lub TAD;
- przeprowadzenie ewentualnej kontroli;
- złożenie zabezpieczenia, jeżeli jest to wymagane (zob. część III);
- wyznaczenie terminu;
- określenie wyznaczonej trasy przewozu, jeżeli jest to wymagane;
- przyjęcie i rejestrację zgłoszenia tranzytowego;
- weryfikację zgłoszenia oraz
- nałożenie zamknięć celnych, jeżeli jest to wymagane;

SŁUŻBY CELNE

W przypadku gdy dopełniono formalności:

- urząd celny wyjścia podaje następujący kod wyników kontroli w polu D(/J) egzemplarza nr 1 dokumentu SAD lub TAD;
- „A1" (Zgodnie): jeżeli towary są zwalniane do tranzytu po ich (pełnej lub częściowej) fizycznej kontroli i nie wykryto żadnych rozbieżności;
- „A2" (Uznano za zgodnie): jeżeli towary są zwalniane do tranzytu po przeprowadzeniu kontroli dokumentacji (brak kontroli fizycznej) i nie wykryto żadnych rozbieżności lub są zwalniane bez przeprowadzenia jakiejkolwiek kontroli;
- upoważniony nadawca podaje kod „A3" (Procedura uproszczona), jeżeli towary są zwalniane do tranzytu;
- urząd celny wyjścia i upoważniony nadawca muszą sprawdzić, czy adnotacje w polu D(/J) są opatrzone podpisem funkcjonariusza celnego/upoważnionego nadawcy oraz

czytelnym odciskiem pieczęci i datą;

- urząd celny wyjścia i upoważniony nadawca umieszczają odcisk pieczęci informującej o procedurze ciągłości działania (wymiary: 26 x 59 mm) na egzemplarzach zgłoszenia tranzytowego w polu A dokumentu SAD lub TAD.

W załączniku V.1.8.1 znajduje się tłumaczenie pieczęci informującej o procedurze ciągłości działania we wszystkich wersjach językowych.

PRZEDSIĘBIORCY – Ważna uwaga

Przedsiębiorca musi poinformować organy celne, że zgłoszenie zostało złożone w systemie NCTS, ale przed zwolnieniem towarów wszczęto procedurę ciągłości działania.

SŁUŻBY CELNE– Ważna uwaga

Urząd celny wyjścia musi unieważnić każde zgłoszenie, które zostało wprowadzone do systemu NCTS, ale które nie było dalej przetwarzane z powodu tymczasowej awarii systemu.

Art. 40 dodatku I do Konwencji

Art. 303 RW

Urząd celny wyjścia zatrzymuje egzemplarz nr 1 dokumentu SAD lub pierwszy egzemplarz dokumentu TAD. Towary objęte procedurą tranzytu są przewożone do urzędu celnego przeznaczenia na podstawie egzemplarzy 4 i 5 dokumentu SAD lub drugiego egzemplarza dokumentu TAD.

V.4.4. Sytuacje szczególne (*pro memoria*)

W przypadkach szczególnych, gdy procedurą tranzytu unijnego/wspólną procedurą tranzytową trzeba objąć dużą liczbę różnych pozycji towarowych w niewielkich ilościach (np. dostawy zaopatrzenia na statki, majątek ruchomy gospodarstwa domowego w przeprowadzkach międzynarodowych) przeznaczonych dla tego samego odbiorcy końcowego, zalecane jest, by wystarczający był zwykły opis towarów, tak aby uniknąć dodatkowych kosztów związanych z wprowadzaniem danych do zgłoszenia tranzytowego. Takie ustalenie byłoby uzależnione od spełnienia dodatkowego warunku polegającego na tym, że dokładny szczegółowy opis towarów musi być dostępny do celów celnych i towarzyszyć przesyłce.

W każdym przypadku należy najpierw sprawdzić, czy rzeczywiście konieczne jest objęcie wszystkich towarów procedurą tranzytu unijnego/wspólną procedurą tranzytową.

V.4.5. Wyjątki (*pro memoria*)

V.4.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona*)*

V.4.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych

V.4.8. Załączniki

V.4.8.1. Adnotacja „Zwolnienie”

BG Освободено

CS Osvobození

DA Fritaget

DE Befreiung

EE Loobumine

EL Απαλλαγή

ES Dispensa

FR Dispense

HR Oslobodeno

IT Dispensa

LV Atbrīvojums

LT Leista neplombuoti

HU Mentesség

MK Изземање

MT Tneħħija

NL Vrijstelling

PL Zwolnienie

PT Dispensa

RO Dispensă

RS Ослобођено

SI Opustitev

SK Oslobodenie

FI Vapautettu

SV Befrielse

EN Waiver

IS Undanþegið

NO Fritak

TR Vazgeçme

V.4.8.2. Adnotacja „Zgodnie”

Załącznik ten jest zbędny i został usunięty.

ROZDZIAŁ 5 – FORMALNOŚCI I ZDARZENIA W TRAKCIE PRZEMIESZCZANIA TOWARÓW W RAMACH WSPÓLNYCH OPERACJI TRANZYTOWYCH/OPERACJI TRANZYTU UNIJNEGO

V.5.1. Wprowadzenie

Niniejszy rozdział dotyczy formalności i zdarzeń podczas przemieszczania towarów tranzytem w ramach procedury ciągłości działania.

W pkt V.5.2 omówiono zasady ogólne i przepisy prawne.

W pkt V.5.3 opisano formalności w przypadku zdarzeń podczas przewozu towarów i formalności w urzędzie celnym tranzytowym.

W pkt V.5.4 omówiono sytuacje szczególne.

W pkt V.5.5 omówiono wyjątki od zasad ogólnych.

Pkt V.5.6 został zastrzeżony dla szczególnych zasad krajowych.

Pkt V.5.7 został zastrzeżony do użytku administracji celnych.

Pkt V.5.8 zawiera załączniki do rozdziału 5.

V.5.2. Zasady ogólne i przepisy prawne

Źródła prawa to:

- art. 43 i 44 dodatku I do Konwencji;
- załącznik B6 tytuł II pkt II dodatku III do Konwencji;
- art. 304 i 305 RW;
- dodatki C1 i F1 do załącznika 9 do PRD.

V.5.3. Formalności w przypadku zdarzeń i formalności w urzędzie celnym tranzytowym

Niniejszy punkt zawiera informacje na temat:

- formalności, których należy dopełnić w przypadku zdarzeń podczas przemieszczania towarów w ramach wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego (pkt V.5.3.1);

- formalności w urzędzie celnym tranzytowym (pkt V.5.3.2.).

V.5.3.1. Formalności w przypadku zdarzeń w trakcie przemieszczania towarów

Przykłady najczęściej występujących sytuacji, które można określić jako zdarzenia podczas przemieszczania towarów w ramach operacji tranzytu wspólnego/unijnego, to:

- konieczność zmiany trasy ze względu na okoliczności niezależne od przewoźnika;
- przypadkowe naruszenie zamknięć celnych lub przypadek manipulowania nimi z przyczyn niezależnych od przewoźnika;
- przeładunek towarów z jednego środka transportu na inny;
- konieczność natychmiastowego częściowego lub całkowitego rozładunku środka transportu w wyniku bezpośredniego niebezpieczeństwa;
- wypadek, który może mieć wpływ na możliwość wywiązania się osoby uprawnionej do korzystania z procedury lub przewoźnika z ciążących na nich obowiązków;
- zmiana jakichkolwiek elementów składających się na pojedynczy środek transportu (np. usunięcie wagonu).

Art. 44 dodatku I do Konwencji

Art. 305 RW

W każdym z tych przypadków przewoźnik musi natychmiast powiadomić najbliższy właściwy organ celny państwa, na którego terytorium znajduje się środek transportu. Po zaistnieniu zdarzenia przewoźnik musi również niezwłocznie dokonać niezbędnych adnotacji w polu 56 dokumentu SAD lub TAD i przedstawić towary wraz z SAD lub TAD temu urzędowi celnemu. Właściwe organy tego urzędu celnego podejmą wówczas decyzję, czy można kontynuować daną operację tranzytową. Jeżeli operacja tranzytowa może być kontynuowana, właściwy urząd celny dokonuje wpisów w polu G na dokumencie SAD lub TAD, wskazując podjęte działania.

W przypadku gdy zamknięcia celne zostały naruszone z przyczyn niezależnych od przewoźnika, właściwy organ dokonuje kontroli towarów i pojazdu. Jeżeli podjęto decyzję zezwalającą na kontynuowanie operacji tranzytowej, nakładane są nowe zamknięcia celne, a w dokumencie SAD lub TAD dokonywane są odpowiednie adnotacje.

Przeładunek towarów z jednego środka transportu na inny może nastąpić tylko wówczas, gdy właściwe organy w miejscu, w którym ma nastąpić przeładunek, wyrażą zgodę na przeładunek i będą sprawować nad nim nadzór. W takim przypadku przewoźnik musi wypełnić pole 55 „Przeładunki” dokumentu SAD lub TAD. Można

to zrobić pismem odręcznym, atramentem i drukowanymi literami, ale w sposób czytelny. W stosownych przypadkach organy celne wypełniają pole F dokumentu SAD lub TAD. Jeżeli dokonano więcej niż dwóch przeładunków, w wyniku czego w polu F brakuje miejsca na kolejny wpis, wymagane informacje przewoźnik musi wpisać w polu 56 dokumentu SAD lub TAD.

Jeżeli jednak przeładunek towarów następuje ze środka transportu, na którym nie są nałożone zamknięcia celne pomimo wpisów dokonanych przez przewoźnika, nie ma konieczności przedstawiania towarów i dokumentu SAD lub TAD w najbliższym urzędzie celnym, a organy celne nie dokonują adnotacji.

W przypadku zmiany jednego lub większej liczby elementów składających się na pojedynczy środek transportu towary i środki transportu nie muszą być przedstawiane w najbliższym urzędzie celnym, a poświadczenie tego urzędu celnego nie jest konieczne w następujących przypadkach:

- jeżeli co najmniej jeden z wagonów zostaje usunięty z zestawu wagonów kolejowych z przyczyn technicznych. W takim przypadku przewoźnik może po dokonaniu niezbędnych wpisów w dokumencie SAD lub TAD kontynuować operację tranzytową;

- w przypadku gdy w trakcie przewozu następuje tylko zmiana ciągnika pojazdu drogowego bez zmiany przyczep lub naczep (bez przekazania lub przeładunku towarów). W takim przypadku przewoźnik wpisuje w polu 56 dokumentu SAD lub TAD numer rejestracyjny i przynależność państwową nowego ciągnika, a operacja tranzytowa może być kontynuowana.

We wszystkich powyższych przypadkach informacje dotyczące zdarzenia, w tym informacje o nowych zamknięciach celnych, są odpowiednio zaznaczane przez właściwy organ poprzez poświadczenie w polu F dokumentu SAD lub TAD.

Wszelkie podziały przesyłek muszą odbywać się pod nadzorem celnym, a procedura tranzytu musi zostać zakończona. Dla każdej partii towaru należy złożyć nowe zgłoszenie tranzytowe.

V.5.3.2. Formalności w urzędzie celnym tranzytowym

Niniejszy punkt zawiera informacje na temat:

- urzędu celnego tranzytowego (pkt V.5.3.2.1.);

- formalności w urzędzie celnym tranzytowym (pkt V.5.3.2.2.);
- zmiany urzędu celnego tranzytowego (pkt V.5.3.2.3);
- działań podejmowanych w przypadku zaistnienia nieprawidłowości (pkt V.5.3.2.4).

V.5.3.2.1. Urząd celny tranzytowy

Art. 3 ust. 4 dodatku I do Konwencji

Art. 1 ust. 13 RW

Urząd celny tranzytowy to urząd celny znajdujący się w miejscu wprowadzenia lub wyprowadzenia. Poniższa tabela zawiera zestawienie różnych sytuacji dotyczących tranzytu wspólnego i unijnego.

	Tranzyt wspólny	Tranzyt unijny
Miejsce wprowadzenia	– na obszar umawiającej się strony	– na obszar celny Unii, jeżeli w trakcie operacji tranzytowej towary były przewożone przez terytorium państwa trzeciego
Miejsce wyprowadzenia	– z obszaru umawiającej się strony, jeżeli w trakcie operacji tranzytowej przesyłka opuszcza obszar celny tej umawiającej się strony przez granicę między tą umawiającą się stroną a państwem trzecim	– z obszaru celnego Unii, jeżeli w trakcie operacji tranzytowej przesyłka opuszcza ten obszar przez granicę między państwem członkowskim a państwem trzecim innym niż państwo wspólnego tranzytu

Aby ułatwić przemieszczanie towarów unijnych między różnymi częściami obszaru celnego Unii przez terytorium państwa trzeciego innego niż państwo wspólnego tranzytu, państwa członkowskie muszą – w miarę możliwości i jeżeli pozwalają na to miejscowe warunki – podjąć się stworzenia specjalnych pasów ruchu przy własnych urzędach celnych znajdujących się na zewnętrznej granicy Unii. Te specjalne pasy ruchu są zarezerwowane na potrzeby kontroli towarów unijnych objętych zgłoszeniem tranzytowym wydanym w innym państwie członkowskim.

Kontrola tych towarów będzie ograniczać się do sprawdzenia dowodu unijnego statusu celnego towarów oraz – w razie potrzeby – zakończenia operacji transportowej, chyba że jej okoliczności sprawiają, iż konieczne jest przeprowadzenie bardziej szczegółowej

kontroli.

Jeżeli wspomniana wyżej kontrola nie wykaże nieprawidłowości, zezwoli się na dalszy transport towarów do miejsca przeznaczenia.

V.5.3.2.2. Formalności w urzędzie celnym tranzytowym

Art. 43 dodatku I do Konwencji

Art. 304 RW

W każdym urzędzie celnym tranzytowym należy wraz z towarami przedstawić dokument SAD lub TAD. Każdy urząd celny tranzytowy może przeprowadzić kontrolę towarów, jeżeli uzna to za konieczne.

Załącznik B8 do dodatku III do Konwencji

Załącznik 72-04 do RW, rozdział V

Przewoźnik musi przedstawić świadectwo przekroczenia granicy każdemu urzędowi celnemu tranzytowemu, który to świadectwo następnie zatrzymuje. Zamiast świadectwa przekroczenia granicy istnieje możliwość przedstawienia kserokopii egzemplarza nr 4 dokumentu SAD lub kserokopii drugiego egzemplarza dokumentu TAD, które urząd celny tranzytowy następnie zatrzymuje.

W przypadku gdy transport towarów odbywa się przez urząd celny inny niż urząd podany w zgłoszeniu, faktyczny urząd celny tranzytowy powiadamia urząd celny wyjścia.

Każdy urząd celny tranzytowy może przeprowadzić kontrolę towarów, jeżeli uzna to za konieczne.

Wzór świadectwa przekroczenia granicy (TC10) jest zamieszczony w załączniku B8 do dodatku III do Konwencji/rozdziale V załącznika 72-04 do RW.

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny tranzytowy:

- sprawdza stempel informujący o procedurze ciągłości działania umieszczony na dokumencie SAD lub TAD;
- sprawdza pieczęć urzędu celnego wyjścia lub – w przypadku procedury uproszczonej – pieczęć upoważnionego nadawcy na dokumencie SAD lub TAD;
- zachowuje świadectwo przekroczenia granicy lub równoważny dokument;
- podejmuje niezbędne działania oraz

– przybija pieczęć urzędu celnego na dokumencie SAD lub TAD.

V.5.3.2.3. Działania podejmowane w przypadku zaistnienia istotnych nieprawidłowości

Jeżeli urząd celny tranzytowy stwierdzi, że wystąpiły istotne nieprawidłowości w związku z realizowaną operacją tranzytową, musi dokonać zakończenia procedury tranzytu i podjąć konieczne działania wyjaśniające.

V.5.4. Sytuacje szczególne (*pro memoria*)

V.5.5. Wyjątki (*pro memoria*)

V.5.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona)

V.5.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych

V.5.8. Załączniki

ROZDZIAŁ 6 – FORMALNOŚCI W URZĘDZIE CELNYM PRZEZNACZENIA

V.6.1. Wprowadzenie

W rozdziale 6 opisano formalności w urzędzie celnym przeznaczenia.

W pkt V.6.2 omówiono zasady ogólne i przepisy prawne.

W pkt V.6.3 opisano formalności w urzędzie celnym przeznaczenia, w tym zakończenie i kontrolę procedury.

W pkt V.6.4 omówiono sytuacje szczególne.

W pkt V.6.5 omówiono wyjątki od zasad ogólnych.

Pkt V.6.6 został zastrzeżony dla szczególnych zasad krajowych.

Pkt V.6.7 został zastrzeżony do użytku administracji celnych.

Pkt V.6.8 zawiera załączniki do rozdziału 6.

V.6.2. Zasady ogólne i przepisy prawne

Na zakończenie operacji tranzytowej w urzędzie celnym przeznaczenia należy przedstawić towary wraz z dokumentem SAD lub TAD oraz informacjami wymaganymi przez urząd celny przeznaczenia. W ten sposób kończy się operacja tranzytowa.

Urząd celny przeznaczenia dokonuje kontroli towarów na podstawie informacji zawartych w dokumencie SAD, lub TAD, rejestruje wyniki kontroli na dokumencie SAD lub TAD i zwraca odpowiedni dokument do urzędu celnego wyjścia.

Jeżeli nie stwierdzono żadnych nieprawidłowości, urząd celny wyjścia zamyka procedurę tranzytu po otrzymaniu wyników kontroli na papierze.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości konieczne są dalsze środki.

Źródła prawa to:

- art. 8, 45–46, 48 i 51 dodatku I do Konwencji;
- załącznik II do dodatku I do Konwencji;
- załącznik B10 do dodatku III do Konwencji;
- art. 215, art. 233 ust. 1, 2 i 3 UKC;

- art. 306, 308, 310 i 312 RW;
- załączniki 72-03 i 72-04 do RW.

V.6.3. Formalności w urzędzie celnym przeznaczenia

Niniejszy punkt zawiera informacje na temat:

- przedstawienia towarów i dokumentów w urzędzie celnym przeznaczenia (pkt V.6.3.1);
- kontroli zakończenia procedury (pkt V.6.3.2).

W niniejszym punkcie założono, że nie wystąpiły żadne nieprawidłowości. Kroki, jakie należy podjąć w przypadku wystąpienia nieprawidłowości, opisano w pkt V.6.4.4.

Uwaga: **Zakończenie** procedury tranzytu w urzędzie celnym przeznaczenia nie jest równoznaczne z **zamknięciem** procedury tranzytu. O zamknięciu procedury tranzytu decyduje urząd celny wyjścia na podstawie informacji otrzymanych od urzędu celnego przeznaczenia.

V.6.3.1. Przedstawienie towarów wraz z dokumentami

Procedura tranzytu zostaje zakończona, a obowiązki osoby uprawnionej do korzystania z procedury uznaje się za spełnione, gdy towary objęte tą procedurą, dokument SAD lub TAD i inne wymagane dokumenty zostaną przedstawione urzędowi celnemu przeznaczenia zgodnie z przepisami dotyczącymi danej procedury.

W praktyce zakończenie procedury oznacza przedstawienie towarów, SAD lub TAD i innych wymaganych dokumentów w urzędzie celnym przeznaczenia. Z prawnego punktu widzenia zakończenie procedury oznacza, że takie przedstawienie odbyło się zgodnie z przepisami prawa regulującymi dany rodzaj zastosowanej procedury, tj. standardowej lub uproszczonej[30]. Oba działania należą do obowiązków osoby uprawnionej do korzystania z procedury.

[30] Oprócz ogólnej definicji zakończenia procedury istnieje również szereg przepisów szczególnych określających szczególne warunki, w których procedura zostaje zakończona lub zostaje uznana za zakończoną w ramach takich procedur, jak procedura dotycząca upoważnionego odbiorcy, tranzytu drogą lotniczą i drogą morską oraz poprzez przesyłanie towarów przez stałe instalacje przesyłowe (zob. część VI).

Wraz z zakończeniem procedury wygasają obowiązki osoby uprawnionej do korzystania z procedury związane z procedurą. Zdarzenia lub przypadki niedotrzymania zobowiązań mające miejsce po tym terminie są rozpatrywane przez inne organy i regulują je inne przepisy celne niż dotyczące procedury tranzytu. Nie oznacza to jednak, że osoba uprawniona do korzystania z procedury nie może zostać po zakończeniu procedury pociągnięta do odpowiedzialności (pod względem finansowym lub innym), ale jedynie w zakresie dotyczącym tej operacji tranzytowej.

Oprócz osoby uprawnionej do korzystania z procedury również inne osoby mają określone obowiązki w procedurze tranzytu. Przewoźnik i każda inna osoba, która odbiera towary, wiedząc o tym, że były one objęte procedurą tranzytu, również odpowiadają za przedstawienie towarów w urzędzie celnym przeznaczenia w wyznaczonym terminie w nienaruszonym stanie i zgodnie ze środkami zastosowanymi przez organy celne w celu zapewnienia ich identyfikacji.

Towary wraz z SAD lub TAD i wymaganymi dokumentami muszą zostać przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia w dniach i godzinach jego urzędowania. Informacje na temat uproszczeń znajdują się w części VI.

Towary należy przedstawić w terminie wyznaczonym przez urząd celny wyjścia. Termin ten jest podany w polu D dokumentu SAD lub TAD.

Termin wyznaczony przez urząd celny wyjścia jest wiążący dla właściwych organów państw, przez które towary są przewożone w ramach procedury tranzytu. Właściwe organy, w tym urząd celny przeznaczenia, nie mogą zmieniać tego terminu. Dalsze szczegółowe informacje znajdują się w pkt IV.2.3.7.

V.6.3.2. Kontrola zakończenia procedury

Pkt 13 i 15 załącznika II do dodatku I do Konwencji

Art. 188 UKC

Pkt 13 i 15 załącznika 72-04 do RW

Po przedstawieniu towarów, dokumentu SAD lub TAD oraz wymaganych dokumentów urząd celny przeznaczenia wykonuje następujące czynności:

- rejestruje egzemplarze zgłoszenia tranzytowego i zapisuje na nich datę przybycia;
- sprawdza stempel informujący o procedurze ciągłości działania na dokumencie SAD lub TAD;
- sprawdza pieczęć urzędu celnego wyjścia lub – w procedurze uproszczonej – pieczęć upoważnionego nadawcy na

dokumencie SAD lub TAD;

- w razie konieczności przeprowadza weryfikację;
- przybija pieczęć urzędu celnego na dokumencie SAD lub TAD.

Urząd celny przeznaczenia decyduje, czy towary zostaną poddane kontroli czy nie. Kontrolę towarów przeprowadza się na podstawie informacji zawartych w dokumencie SAD lub TAD przedstawionym w urzędzie celnym przeznaczenia.

Urząd celny przeznaczenia zatrzymuje egzemplarz nr 4 dokumentu SAD lub pierwszy egzemplarz dokumentu TAD.

Urząd celny przeznaczenia wpisuje odpowiedni kod wyników kontroli w polu I na dokumencie SAD lub TAD przed wysłaniem egzemplarza nr 5 dokumentu SAD lub drugiego egzemplarza dokumentu TAD do urzędu celnego wyjścia.

1. Kod „A1" (Zgodnie) należy podać, w przypadku gdy urząd celny przeznaczenia dokonał (pełnej lub częściowej) fizycznej kontroli towarów i nie wykryto żadnych rozbieżności. Oprócz przeprowadzenia fizycznej kontroli towarów należy sprawdzić przynajmniej:

   - numer rejestracyjny środka transportu przy wyjściu i w miejscu przeznaczenia, porównując dane ze zgłoszenia z danymi dostępnymi w miejscu przeznaczenia;
   - stan nałożonych zamknięć.
2. Kod „A2" (Uznano za zgodnie) należy podać w następujących przypadkach:

   - w przypadku gdy urząd celny przeznaczenia przeprowadził kontrolę dokumentacji bez fizycznej kontroli towarów i nie wykryto żadnych rozbieżności lub w przypadku, gdy nie przeprowadził żadnej kontroli;
   - w przypadku gdy towary zostały dostarczone upoważnionemu odbiorcy, a urząd celny przeznaczenia postanawia nie przeprowadzać kontroli towarów lub dokumentów, a informacje otrzymane od upoważnionego odbiorcy nie wykazują żadnych rozbieżności.

   Sprawdzenie stanu nałożonych zamknięć bez fizycznej kontroli towarów zapisuje się również jako kod „A2", pod warunkiem że zamknięcia są nienaruszone.

3. Kod „A5" (Rozbieżności) należy podać w następujących przypadkach:
   a) w przypadku wykrycia drobnych rozbieżności, które nie

doprowadziły do powstania długu.

Przykłady:

- brakujące, zerwane lub uszkodzone zamknięcia;
- towary dostarczone po upływie terminu;
- nieprawidłowa tożsamość/przynależność państwowa środka transportu;
- niewprowadzenie niezbędnych zapisów w przypadku zdarzeń podczas przemieszczania towarów;
- nieprawidłowa masa bez widocznych śladów manipulowania towarami (niewielkie niezgodności w wyniku zaokrąglenia masy);

b) jeżeli w przypadku drobnych rozbieżności wymagana była grzywna administracyjna na podstawie przepisów krajowych;

c) w przypadku stwierdzenia nadwyżki towarów (tego samego lub innego rodzaju) jako towarów niezgłoszonych oraz w przypadku gdy nie można ustalić statusu unijnego tych towarów/statusu tych towarów jako towarów umawiającej się strony.

Ponieważ towary zgłoszone w zgłoszeniu tranzytowym zostały dostarczone do urzędu celnego przeznaczenia, fakt, iż stwierdzono nadwyżkę towarów, nie uniemożliwia urzędowi celnemu wyjścia zamknięcia procedury. Towary pierwotnie zgłoszone do tranzytu mogą wówczas zostać zwolnione. W przypadku nadwyżki towarów sprawę wyjaśnia urząd celny przeznaczenia.

4. Kod „B1" (Niezgodnie) oznacza, że istnieją znaczne rozbieżności, które nie pozwalają na zamknięcie procedury tranzytu. Odpowiedzialność osoby uprawnionej do korzystania z procedury i gwaranta obowiązuje do czasu wyjaśnienia sprawy. W związku z tym kod ten powinien być stosowany wyłącznie w należycie uzasadnionych sytuacjach, w sytuacji braku towarów (w całości lub w części) lub w podobnych okolicznościach, na przykład gdy towary przedstawione w miejscu przeznaczenia wykazują znaczną niezgodność z opisem w zgłoszeniu (pod względem rodzaju i ilości).

Art. 112 i art. 114 ust. 1 dodatku 1 do Konwencji

Art. 79, art. 87 ust. 1 i 4 oraz art. 124 ust. 1 lit. g) i h) UKC

Jeżeli urząd celny przeznaczenia podejrzewa, że rozbieżność w zakresie ilości towarów lub przedstawienie towarów innych niż towary zawarte w zgłoszeniu mogły być spowodowane błędem lub zaniedbaniem w miejscu wyjścia, powinien on niezwłocznie i przed wysłaniem egzemplarza nr 5 dokumentu SAD lub drugiego egzemplarza dokumentu TAD skontaktować się z urzędem celnym wyjścia (za pośrednictwem poczty elektronicznej, telefonicznie bądź za pośrednictwem krajowego

koordynatora ds. tranzytu lub krajowego centrum wsparcia), aby wyjaśnić daną sprawę. Po wyjaśnieniu sprawy urząd celny przeznaczenia zamiast kodu „B1" wpisuje kod „A1" na egzemplarzu nr 5 dokumentu SAD lub drugim egzemplarzu dokumentu TAD i przesyła ten egzemplarz do urzędu celnego wyjścia.

Jeżeli jednak sprawa nie zostanie wyjaśniona lub gdy urząd celny przeznaczenia nie dochodzi do wniosku, że rozbieżność w zakresie ilości towarów lub przedstawienie innych towarów mogły być spowodowane błędem lub zaniedbaniem w miejscu wyjścia, wpisuje kod „B1" na egzemplarzu nr 5 dokumentu SAD lub drugim egzemplarzu dokumentu TAD i przesyła ten egzemplarz do urzędu celnego wyjścia.

Urząd celny przeznaczenia musi wszcząć własne dochodzenie w celu wyjaśnienia sprawy.

Jeśli chodzi o dług, o którym mowa w pkt 3 (nadwyżka towarów) i pkt 4, istnieją dwie możliwości:

- dochodzi do powstania długu, zgodnie z art. 79 kodeksu/art. 112 ust. 1 lit. b) dodatku I do Konwencji (np. niewypełnienie jednego z warunków wymaganych do objęcia towarów procedurą tranzytu unijnego lub wspólną procedurą tranzytową; usunięcie towarów spod dozoru celnego), i musi on zostać spłacony;
- doszło do powstania długu, ale wygasł on zgodnie z art. 124 ust. 1 lit. g) i h) kodeksu oraz art. 103 RD/art. 112 ust. 2 dodatku I do Konwencji.

  Wygaśnięcie długu ma miejsce, w przypadku gdy:

  ✓ usunięcie towarów spod procedury tranzytu lub niedopełnienie warunków wymaganych do objęcia towarów procedurą tranzytu lub do zastosowania procedury tranzytu jest spowodowane całkowitym zniszczeniem lub nieodwracalną utratą tych towarów, wynikającymi z faktycznych cech towarów, nieprzewidzianych okoliczności lub działania siły wyższej, bądź jest następstwem polecenia organu celnego;

  ✓ niedopełnienie, które doprowadziło do powstania długu, nie ma znaczącego wpływu na prawidłowy przebieg procedury tranzytu ani nie stanowiło próby oszustwa, a wszelkie formalności niezbędne do uregulowania sytuacji towarów zostały następnie zakończone.

  W art. 103 RD określono, że jeden z przypadków, w którym występuje takie niedopełnienie, polega na późniejszym przywróceniu dozoru celnego dla towarów, które nie są objęte

zgłoszeniem tranzytowym, ale które wcześniej podlegały procedurze czasowego składowania lub zostały objęte procedurą specjalną wraz z towarami formalnie objętymi daną procedurą tranzytu[31].
Dalsze szczegółowe informacje znajdują się w części VIII.2.3.2.

W obu przypadkach (dług wygasł lub nie) urząd celny przeznaczenia kontynuuje swoje dochodzenie i stosuje się do art. 87 ust. 1 kodeksu/art. 114 ust. 1 dodatku I do Konwencji, aby ustalić organ celny właściwy do odzyskania długu lub ewentualnego podjęcia decyzji o wygaśnięciu długu. Dalsze szczegółowe informacje znajdują się w częściach VIII.2.1, VIII.2.2, VIII.2.3 oraz VIII.3.2.

Jeżeli urząd celny przeznaczenia uznaje, że jest właściwy do odzyskania długu, urząd ten zwraca się do urzędu celnego wyjścia o przeniesienie kompetencji, wysyłając dokument „TC24 – Ustalenie organu odpowiedzialnego za odzyskanie długu". Dalsze szczegółowe informacje znajdują się w części VIII.3.3.4.

Jeśli kwota długu celnego jest mniejsza niż 10 000 EUR, uznaje się, że dług powstał w państwie członkowskim, w którym ustalono, że taki dług istnieje, a zatem właściwy do odzyskania długu jest urząd celny przeznaczenia (art. 87 ust. 4 kodeksu[32]). Przed wszczęciem procedury odzyskania ten urząd celny musi jednak również przesłać dokument „TC24" do urzędu celnego wyjścia, choć tylko w celach informacyjnych.

W przypadkach określonych w pkt 1–4 powyżej egzemplarz nr 5 dokumentu SAD lub drugi egzemplarz dokumentu TAD musi zostać zwrócony organowi celnemu w państwie członkowskim lub umawiającej się stronie niezwłocznie, nie później niż w terminie 8 dni od dnia zakończenia operacji tranzytowej.

V.6.4. Sytuacje szczególne

Niniejszy punkt zawiera informacje dotyczące sytuacji szczególnych w procedurze tranzytu w urzędzie celnym przeznaczenia. Są to następujące sytuacje:

[31] Jedynie procedura tranzytu unijnego.
[32] Jedynie procedura tranzytu unijnego.

- wydanie poświadczenia odbioru (pkt V.6.4.1);
- wydanie dowodu alternatywnego (pkt V.6.4.2);
- przedstawienie towarów i dokumentów poza godzinami urzędowania urzędu celnego przeznaczenia i w miejscu innym niż urząd celny przeznaczenia (pkt V.6.4.3);
- nieprawidłowości (pkt V.6.4.4.);
- zmiana urzędu celnego przeznaczenia (pkt V.6.4.5).

V.6.4.1. Wydanie poświadczenia odbioru

Na wniosek osoby przedstawiającej towary i dokument SAD lub TAD w urzędzie celnym przeznaczenia urząd ten wyda poświadczenie odbioru. Poświadczenie odbioru nie może być jednak stosowane jako alternatywny dowód zakończenia procedury tranzytu.

Art. 46 dodatku I do Konwencji
Art. 306 ust. 5 RW

Poświadczenie pełni dwie istotne funkcje. Po pierwsze, stanowi ono informację dla osoby uprawnionej do korzystania z procedury, że przewoźnik dostarczył dokumenty tranzytowe do urzędu celnego przeznaczenia. Po drugie, poświadczenie odbioru ma duże znaczenie w przypadku wszczęcia postępowania poszukiwawczego w rezultacie nieotrzymania przez urząd celny wyjścia informacji o przybyciu przesyłki. W takich przypadkach osoba uprawniona do korzystania z procedury będzie w stanie przedstawić urzędowi celnemu wyjścia poświadczenie odbioru, wskazując tym samym, w którym urzędzie celnym przedstawiono towary i dokumenty. Ułatwia to znacznie prowadzenie postępowania poszukiwawczego.

Załącznik B10 do do dodatku III do Konwencji
Załącznik 72-03

Załącznik I do konwencji SAD

Dodatek B1 do załącznika 9 do PRD

Poświadczenia odbioru można dokonać, wypełniając:

(i) formularz zgodny ze wzorem TC11 zamieszczonym w załączniku B10 do dodatku III do Konwencji/załączniku 72-03 do RW albo
(ii) wpis na odwrocie egzemplarza nr 5 dokumentu SAD w miejscu przeznaczonym do tego celu.

Jeżeli jako poświadczenie odbioru wykorzystuje się wpis na odwrocie egzemplarza nr 5, urząd celny przeznaczenia musi wpisać następujące informacje:

- numer referencyjny operacji tranzytu;
- miejsce, nazwę i numer referencyjny urzędu celnego wyjścia;

- datę i podpis.

Osoba występująca z wnioskiem o poświadczenie odbioru na formularzu TC11 wypełnia ten formularz przed przedłożeniem go funkcjonariuszowi celnemu w urzędzie celnym przeznaczenia w celu potwierdzenia.

PRZEDSIĘBIORCY

Osoba występująca z wnioskiem do urzędu celnego przeznaczenia o wydanie poświadczenia odbioru wypełnia formularz TC11 odręcznie w sposób czytelny, wpisując następujące dane:

- miejsce, nazwę i numer referencyjny urzędu celnego przeznaczenia;
- status towarów zgodnie z dotyczącym ich dokumentem SAD lub TAD;
- numer referencyjny operacji tranzytu;
- miejsce, nazwę i numer referencyjny urzędu celnego wyjścia.

Ponadto poświadczenie odbioru może zawierać również inne informacje dotyczące towarów. Osoba uprawniona do korzystania z procedury może na przykład chcieć, aby wpisany został adres, pod który przewoźnik towarów prześle poświadczenie odbioru po jego potwierdzeniu przez organy celne. Urząd celny przeznaczenia nie ma obowiązku odsyłania poświadczenia odbioru pocztą; może to jednak zrobić w razie konieczności. Przewoźnik zwykle zwraca poświadczenie odbioru osobie zobowiązanej do korzystania z procedury.

Adres zwrotny może być wpisany na odwrocie poświadczenia odbioru.

SŁUŻBY CELNE

Jeżeli wystąpiono z wnioskiem o wydanie poświadczenia odbioru, urząd celny przeznaczenia:

- sprawdza, czy posłużono się właściwym formularzem, tj. TC11;
- sprawdza, czy wpisy są czytelne;
- sprawdza, czy formularz został wypełniony prawidłowo;
- sprawdza, czy istnieją jakiekolwiek okoliczności uniemożliwiające wydanie potwierdzenia odbioru;
- jeżeli wszystko jest w porządku, wydaje poświadczenie odbioru wnioskodawcy.

V.6.4.2. Alternatywny dowód zakończenia procedury

Art. 51 dodatku I do Konwencji

Art. 312 RW

Osoba uprawniona do korzystania z procedury może wystąpić do organów celnych z wnioskiem o wydanie alternatywnego dowodu prawidłowego zakończenia procedury tranzytu i braku stwierdzenia nieprawidłowości. Wniosek taki może zostać złożony w chwili przedstawienia zgłoszenia tranzytowego i towarów w urzędzie celnym przeznaczenia.

Osoba uprawniona do korzystania z procedury może wystąpić do organów celnych z wnioskiem o wydanie alternatywnego dowodu prawidłowego zakończenia procedury tranzytu i braku stwierdzenia nieprawidłowości, w formie adnotacji na fotokopii drugiego egzemplarza TAD. Wniosek taki może zostać złożony w chwili przedstawienia towarów i dokumentu TAD w urzędzie celnym przeznaczenia.

Uwaga: Szczegółowe informacje dotyczące przyjmowania alternatywnego dowodu przez urząd celny wyjścia znajdują się w pkt VII.3.3.1.

PRZEDSIĘBIORCY

W celu uzyskania alternatywnego dowodu zakończenia procedury tranzytu w rozumieniu art. 45 ust. 4 dodatku I do Konwencji/art. 308 RW w urzędzie celnym przeznaczenia można przedstawić celem poświadczenia fotokopię drugiego egzemplarza dokumentu TAD i, w stosownych przypadkach, LoI.

Fotokopia musi:

- być opatrzona adnotacją „Kopia”;
- być opatrzona pieczęcią urzędu celnego przeznaczenia, podpisem funkcjonariusza, datą i następującą adnotacją: „Alternatywny dowód – 99202” („Alternative proof – 99202”).
- zawierać numer referencyjny i informacje dotyczące zgłoszenia tranzytowego.

W załączniku IV.8.3 znajduje się tłumaczenie adnotacji „Alternatywny dowód” we wszystkich wersjach językowych.

SŁUŻBY CELNE

TAD i LoI (w stosownych przypadkach), opatrzone numerem referencyjnym, muszą być poświadczone przez urząd celny przeznaczenia. Poświadczenie może być dokonane

komputerowo, ale w taki sposób, by dla urzędu celnego wyjścia było oczywiste, że poświadczenie to jest autentyczne.

Urząd celny przeznaczenia wystawi alternatywny dowód w przypadku, gdy nie stwierdzono nieprawidłowości. Na dokumencie umieszcza się pieczęć, podpis funkcjonariusza celnego i datę.

Osoba, która przedstawia alternatywny dowód wraz z towarami i dokumentem TAD, jest uznawana za przedstawiciela osoby uprawnionej do korzystania z procedury. Urząd celny przeznaczenia wyda takiej osobie poświadczoną kopię dokumentu TAD.

V.6.4.3. Przedstawienie towarów i dokumentów poza godzinami urzędowania urzędu celnego przeznaczenia i w miejscu innym niż urząd celny przeznaczenia

Art. 45 ust. 1 dodatku I do Konwencji

Art. 306 ust. 1 RW

Zasadniczo towary, zgłoszenie celne i wymagane dokumenty muszą być przedstawione:

- w urzędzie celnym przeznaczenia oraz
- w wyznaczonych dniach i godzinach urzędowania.

Urząd celny przeznaczenia może jednak na wniosek osoby uprawnionej do korzystania z procedury lub innej osoby przedstawiającej towary zezwolić, by towary i dokumenty tranzytowe zostały przedstawione poza godzinami urzędowania lub w innym miejscu.

V.6.4.4. Nieprawidłowości

V.6.4.4.1. Nieprawidłowości dotyczące zamknięć celnych

Jedynie towary, na które nałożono zamknięcia celne, mogą zostać zwolnione do wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego. Urząd celny przeznaczenia musi sprawdzić, czy zamknięcia celne nie zostały naruszone. Jeżeli zamknięcia celne zostały naruszone, urząd celny przeznaczenia odnotowuje ten fakt na dokumencie SAD lub TAD przesyłanym do urzędu celnego wyjścia.

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny przeznaczenia sprawdza stan zamknięć celnych, a wyniki tego sprawdzenia odnotowuje na dokumencie SAD lub TAD. Jeżeli zamknięcia celne są w złym stanie lub są dowody na to, że zostały naruszone, zalecane jest, by organy celne poddały towary kontroli, a wyniki kontroli odnotowały na dokumencie SAD lub

TAD.

V.6.4.4.2. Inne nieprawidłowości

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości urząd celny przeznaczenia odnotowuje ten fakt na dokumencie SAD lub TAD w celu poinformowania urzędu celnego wyjścia i wprowadzenia odpowiednich środków.

W urzędzie celnym przeznaczenia może zostać stwierdzona różnica między towarami zgłoszonymi w dokumentach a towarami faktycznie przedstawionymi w tym urzędzie. Każdy przypadek należy rozpatrywać indywidualnie, gdyż może się zdarzyć, że w urzędzie wyjścia wystąpił błąd.

Nadwyżki i braki powinny dotyczyć albo liczby opakowań, albo masy brutto towarów, albo też obu tych elementów jednocześnie.

Różnice w klasyfikacji taryfowej należy wykazać jedynie wtedy, gdy wymagają tego przepisy dotyczące tranzytu wspólnego/unijnego.

Jeżeli to konieczne, o tych niezgodnościach należy powiadomić w formie pisma lub fotokopii odpowiedniego dokumentu (T1, T2, T2F, T2L, T2LF, CIM).

Informacja o nadwyżkach lub brakach powinna zawierać także masę netto, masę brutto lub inną odpowiednią jednostkę ilości towarów.

W załączniku V.6.8.4 znajduje się tłumaczenie adnotacji „Niezgodności" we wszystkich wersjach językowych.

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny przeznaczenia:

- wskazuje wszelkie nieprawidłowości na dokumencie SAD lub TAD.

V.6.4.5. Zmiana urzędu celnego przeznaczenia

Art. 47 ust. 2 dodatku I do Konwencji

Operacja tranzytowa może zakończyć się w innym urzędzie celnym niż zadeklarowany w zgłoszeniu tranzytowym. Urząd ten stanie się wówczas urzędem celnym przeznaczenia.

Zmiana urzędu celnego przeznaczenia oznacza, że osoba

Art. 306 ust. 4 RW

uprawniona do korzystania z procedury nie dopełniła swoich obowiązków w chwili przedstawiania towarów w ostatnim urzędzie tranzytowym, który był pierwotnie zamierzonym urzędem przeznaczenia. Osoba uprawniona do korzystania z procedury jest odpowiedzialna za prawidłowe przeprowadzenie operacji w zakresie nowego urzędu celnego przeznaczenia.

Można wyróżnić trzy sytuacje:

1. Nowy urząd celny przeznaczenia znajduje się na terytorium tej samej umawiającej się strony/tego samego państwa członkowskiego, co urząd przeznaczenia wskazany w zgłoszeniu tranzytowym.

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny przeznaczenia:

- rejestruje zgłoszenie tranzytowe;
- sprawdza, czy dane wpisane na egzemplarzu nr 4 SAD lub na pierwszym egzemplarzu TAD są zgodne z danymi wpisanymi na egzemplarzu nr 5 SAD lub na drugim egzemplarzu TAD;
- sprawdza wyznaczony termin, stan zamknięć (jeśli zostały nałożone) oraz trasę przejazdu (jeżeli została wyznaczona);
- podejmuje decyzję o zakresie wymaganej kontroli;
- jeżeli wyniki kontroli są pozytywne, wpisuje w polu I egzemplarza nr 5 SAD lub na drugim egzemplarzu TAD po słowie „Uwagi" kod „A1", „A2" lub „A5";
- jeżeli wyniki kontroli są negatywne, wpisuje w polu I egzemplarza nr 5 SAD lub na drugim egzemplarzu TAD po słowie „Uwagi" kod „B1";
- zwraca egzemplarz nr 5 SAD lub drugi egzemplarz TAD do państwa wyjścia normalnymi kanałami.

2. Nowy urząd celny przeznaczenia znajduje się na terytorium innej umawiającej się strony/innego państwa członkowskiego niż urząd przeznaczenia wskazany w zgłoszeniu tranzytowym.

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny przeznaczenia:

- rejestruje zgłoszenie tranzytowe;
- sprawdza pole 52 dokumentu SAD lub TAD, aby upewnić się, że zabezpieczenie jest ważne w danym państwie;
- sprawdza, czy dane wpisane na egzemplarzu nr 4 SAD lub na pierwszym egzemplarzu TAD są zgodne z danymi wpisanymi na egzemplarzu nr 5 SAD lub na drugim egzemplarzu TAD;
- sprawdza wyznaczony termin, stan zamknięć (jeśli zostały nałożone) oraz

trasę przejazdu (jeżeli została wyznaczona);

- podejmuje decyzję o zakresie wymaganej kontroli;
- po wpisaniu kodu wyników kontroli („A1”, „A2”, „A5” lub „B1”) umieszcza w polu I egzemplarza nr 5 SAD lub drugiego egzemplarza TAD po słowie „Uwagi” następującą adnotację: „NIEZGODNOŚCI: URZĄD CELNY, W KTÓRYM PRZEDSTAWIONO TOWARY.....(NAZWA I PAŃSTWO)”;
- zwraca egzemplarz nr 5 SAD lub drugi egzemplarz TAD do państwa wyjścia normalnymi kanałami.

W załączniku V.6.8.9 znajduje się tłumaczenie adnotacji: „Różnice: …” we wszystkich wersjach językowych.

3. Nowy urząd celny przeznaczenia znajduje się na terytorium innego państwa członkowskiego lub innej umawiającej się strony niż urząd przeznaczenia wpisany w dokumencie SAD lub TAD, na którym widnieje następująca adnotacja:

„WYPROWADZENIE Z …. PODLEGA OGRANICZENIOM LUB OPŁATOM NA MOCY ROZPORZĄDZENIA/DYREKTYWY/DECYZJI NR ……..”

W załączniku 8.10 znajduje się tłumaczenie tej adnotacji we wszystkich wersjach językowych.

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny przeznaczenia:

- rejestruje zgłoszenie tranzytowe;
- sprawdza pole 52 dokumentu SAD lub TAD, aby upewnić się, że zabezpieczenie jest ważne w danym państwie;
- sprawdza, czy dane wpisane na egzemplarzu nr 4 SAD lub na pierwszym egzemplarzu TAD są zgodne z danymi wpisanymi na egzemplarzu nr 5 SAD lub na drugim egzemplarzu TAD;
- sprawdza wyznaczony termin, stan zamknięć (jeśli zostały nałożone) oraz trasę przejazdu (jeżeli została wyznaczona);
- podejmuje decyzję o zakresie wymaganej kontroli;
- jeżeli wyniki kontroli są pozytywne, wpisuje w polu I egzemplarza nr 5 SAD lub na drugim egzemplarzu TAD po słowie „Uwagi” następującą adnotację: „NIEZGODNOŚCI: URZĄD, W KTÓRYM PRZEDSTAWIONO TOWARY.....(NAZWA I PAŃSTWO)”;
- zwraca do państwa wyjścia normalnymi kanałami:
  - powiadomienie, że wywożone towary, podlegające ograniczeniom lub opłatom wywozowym, zostały dostarczone do danego urzędu celnego;
  - egzemplarz nr 5 SAD lub drugi egzemplarz TAD;
- zatrzymuje towary pod dozorem celnym i podejmuje decyzję, czy:

- zezwolić na ich wyprowadzenie do umawiającej się strony, na której terytorium znajduje się urząd celny wyjścia, czy
- nie zezwalać na ich wyprowadzenie aż do czasu otrzymania z urzędu celnego wyjścia pisemnego pozwolenia na zwolnienie tych towarów.

V.6.5. Przedstawienie towarów i zgłoszenia tranzytowego po upływie terminu

Poniżej przedstawiono przykłady dowodów wystąpienia niemożliwych do przewidzenia okoliczności, niezawinionych przez przewoźnika ani osobę uprawnioną do korzystania z procedury, które mogą spowodować przekroczenie terminu na przedstawienie:

- zaświadczenie wydane przez policję (np. gdy miał miejsce wypadek, kradzież itp.);
- poświadczenie wystawione przez placówkę służbę zdrowia (jeżeli np. udzielono pomocy medycznej itp.);
- poświadczenie lub rachunek ze stacji napraw (jeżeli miała miejsce naprawa pojazdu);
- dowody opóźnienia spowodowanego strajkiem lub innymi niedającymi się przewidzieć okolicznościami.

O tym, czy dowód zostanie uznany, decydują jednak organy celne w urzędzie celnym przeznaczenia.

V.6.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona)

V.6.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych

V.6.8. Załączniki

V.6.8.1. Standardowa adnotacja „Zgodnie”

Załącznik ten jest zbędny i został usunięty.

V.6.8.2. Adnotacja „Alternatywny dowód”

BG	Алтернативно доказателство
CS	Alternativní důkaz
DE	Alternativnachweis
EE	Alternatiivsed tõendid
EL	Εναλλακτική απόδειξη
ES	Prueba alternativa
FR	Preuve alternative
IT	Prova alternativa
LV	Alternatīvs pierādījums
LT	Alternatyvusis įrodymas
HU	Alternatív igazolás
MK	Алтернативен доказ
MT	Prova alternattiva
NL	Alternatief bewijs
PL	Alternatywny dowód
PT	Prova alternativa
RO	Probă alternativă
SI	Alternativno dokazilo
SK	Alternatívny dôkaz
RS	Алтернативни доказ
FI	Vaihtoehtoinen todiste
SV	Alternativt bevis
EN	Alternative proof
IS	Önnur sönnun
NO	Alternativt bevis
HR	Alternativni dokaz
TR	Alternatif Kanıt

V.6.8.3. Wykaz urzędów centralnych właściwych do celów zwrotu egzemplarza 5 SAD lub drugich egzemplarzy TAD

Najnowsza wersja tego wykazu znajduje się pod następującym adresem:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

V.6.8.4. Adnotacja „Niezgodności”

Adnotacja w przypadku, gdy urząd przeznaczenia stwierdzi nieprawidłowości:

W Polu I po słowie „Uwagi”:

BG:	Разлики:	В повече.... Липси.... Описание на стоките. .... Тарифна позиция....
CS:	Odlišnosti:	přebytečné množství .... chybějící množství .... název zboží . .... sazební zařazení ....
DA:	Uoverensstemmelser:	overtallig: ….. manko: ….. varebeskrivelse: ….. tarifering: .....
DE:	Unstimmigkeiten:	Mehrmenge: ….. Fehlmenge: ….. Art der Waren: ….. Unterposition HS: .....
EE:	Erinevused:	ülejääk: ..... puudujääk: ..... kauba kirjeldus: ..... tariifne klassifitseerimine: .....
EL:	Διαφορές	Πλεόνασμα: ..... Ελλειμμα :..... Φύση των εμπορευμάτων :…. Δασμολογική κατάταξη: .....
ES:	Diferencias:	sobra: ….. falta: ….. clase de mercancia: ….. clasificación arancelaria: .....
FR :	Différences :	excédent: ..... manquant: ..... nature des marchandises: ..... classement tarifaire: .....
IT:	Differenze:	Eccendenza: …..

		Deficienza: …..
		Natura della merci: …..
		Classificazione tariffaria: .....
LV:	Atšķirības:	vairāk: .....
		Mazāk: .....
		Preču apraksts: .....
		Tarifu klasifikācija: .....
LT:	Neatitikimai:	perteklius: .....
		trūkumas: .....
		prekių aprašimas: .....
		tarifinis klasifikavimas: .....
HU:	Eltérések:	többlet ....
		hiány ....
		az áruk fajtája....
		tarifaszáma ....
MT:		
MK: Разлики:		
		вишок: .....
		кусок: .....
		опис на стока: .....
		тарифно распоредување: .....
NL:	Verschillen:	teveel: …..
		tekort: …..
		soort goederen: …..
		tariefpostonderverdeling: .....
PL:	Niezgodności:	nadwyżki ….
		braki ….
		opis towarów …
		klasyfikacja taryfowa ....
PT:	Diferenças:	para mais: .....
		para menos: .....
		natureza das mercadorias: .....
		onsigneeion pautal: .....
RO:	Diferenţe:	excedent: …..
		lipsa: …..
		descrierea mărfurilor:…..
		încadrare tarifară: .....
SI:	Razlike:	višek: …..

		manko: …..
		opis blaga: …..
		tarifna oznaka: .....
SK:	Nezrovnalosti:	nadbytočné množstvo ....
		chýbajúce množstvo ….
		druh tovaru ....
		sadzobné zaradenie ....
RS: Разлике:		
		Вишак:……..
		Мањак:……..
		Опис робе:…….
		Тарифна ознака:……
FI:	Eroavuudet:	ylilukuinen tavara: …..
		puuttuu: …..
		tavaralaji: .....
		tariffiointi: .....
SV:	Avvikelser:	övertaligt gods: …..
		manko: …..
		varuslag: …..
		klassificering: .....
EN:	Differences:	excess: .....
		shortage: .....
		description of goods: .....
		tariff classification: .....
IS:	Osamræmi:	Umframmagn: ....
		Vöntun: .....
		Vörulysing: ....
		Tollflokkun :....
NO:	Uoverensstemmelser:	overtallig: ….
		manko:…..
		varebeskrivelse:….
		tariffering :..
HR:	Razlike:	višak: ....
		manjak:.....
		opis robe:....
		* razvrstavanje u tarifu
TR:	Farklılıklar:	fazlalık:…….
		Eksiklik:…….
		Eşya tanımı:……
		*tarife sınıflandırması

V.6.8.5. Adnotacja „Rozbieżności”

Załącznik ten jest zbędny i został usunięty.

V.6.8.6. Adnotacja „Wszczęto poszukiwania”

Załącznik ten jest zbędny i został usunięty.

V.6.8.7. Adnotacja „Pobrano opłaty”

Załącznik ten jest zbędny i został usunięty.

V.6.8.8. Adnotacja „Niezgodności: urząd, w którym przedstawiono towary..... (nazwa i państwo)”

BG Различия: митническо учреждение, където стоките са представени ((наименование и страна)

CS Nesrovnalosti: úřad, kterému bylo zboží předloženo…… (název a země)

DA Forskelle: det sted, hvor varerne blev frembudt …… (navn og land)

DE Unstimmigkeiten: Stelle, bei der die Gestellung erfolgte …… (Name und Land)

EE Erinevused: asutus, kuhu kaup esitati ……..(nimi ja riik)

EL Διαφορές: εμπορεύματα προσκομισθέντα στο τελωνείο……(΄Ονομα και χώρα)

ES Diferencias: mercancías presentadas en la oficina …… (nombre y país)

FR Différences: marchandises présentées au bureau …… (nom et pays)

IT Differenze: ufficio al quale sono state presentate le merci …… (nome e paese)

LV Atšķirības: muitas iestāde, kurā preces tika uzrādītas (nosaukums un valsts)

LT Skirtumai: įstaiga, kuriai pateiktos prekės (pavadinimas ir valstybė)

HU Eltérések: hivatal, ahol az áruk bemutatása megtörtént …… (név és ország)

MK Разлики: испостава каде стоките се ставени на увид (назив и земја)

MT Differenzi: uffiċċju fejn l-oġġetti kienu ppreżentati (isem u pajjiż)

NL Verschillen: kantoor waar de goederen zijn aangebracht …… (naam en land)

PL Niezgodności: urząd w którym przedstawiono towar(nazwa i kraj)

PT Diferenças: mercadorias apresentadas na estãncia …… (nome e país)

RO Diferențe: mărfuri prezentate la biroul vamal (numebiroul unde au fost prezentate mărfurile (denumire şi țara)

SI Razlike: urad, pri katerem je bilo blago predloženo … (naziv in država)

SK Nezrovnalosti: úrad, ktorému bol tovar dodaný …… (názov a krajina)

FI Muutos: toimipaikka, jossa tavarat esitetty …… (nimi ja maa)

RS Разлике: царинарница којој је роба предата (назив и земља)

SV Avvikelse: tullkontor där varorna anmäldes …… (namn och land)

EN Differences: office where goods were presented …… (name and country)

IS Breying: tollstjóraskrifstofa þar sem vörum var framvísað …… (nafn og land)

NO Forskjell: det tollsted hvor varene ble fremlagt …… (navn og land)

HR Razlike: carinski ured kojem je roba podnesena…(naziv i zemlja)

TR Farklılıklar: Eşyanın sunulduğu idare… (adı/ülkesi)

V.6.8.9. Adnotacja „Wyprowadzenie z …. podlega ograniczeniom lub opłatom na mocy rozporządzenia/dyrektywy/decyzji nr……”

BG Напускането на …. Подлежи на ограничения или такси съгласно Регламент/Директива/Решение № …

CS Výstup ze …… podléhá omezením nebo dávkám podle nařízení/směrnice/rozhodnutí č …

DA Udpassage fra …….. undergivet restriktioner eller afgifter i henhold til forordning/direktiv/afgørelse nr. …

DE Ausgang aus ……..- gemäß Verordnung/Richtlinie/Beschluss Nr. … Beschränkungen oder Abgaben unterworfen.

EE Väljumine … on aluseks piirangutele ja maksudele vastavalt määrusele/direktiivile/otsusele nr….

EL Η έξοδος από ……. Υποβάλλεται σε περιοριορισμούς ή σε επιβαρύνσεις από τον Κανονισμό/την Οδηγία/την Απόφαση αριθ. …

ES Salida de…….. sometida a restricciones o imposiciones en virtud del (de la) Reglamento/Directiva/Decisión no …

FR Sortie de …….. soumise à des restrictions ou à des impositions par le règlement ou la directive/décision no ...

IT Uscita dalla …… soggetta a restrizioni o ad imposizioni a norma del(la) regolamento/direttiva/decisione n. …

LV Izvešana no ……, piemērojot ierobežojumus vai maksājumus saskaņā ar Regulu/Direktīvu/Lēmumu No…,

LT Išvežimui iš …… taikomi apribojimai arba mokesčiai, nustatyti Reglamentu/Direktyva/Sprendimu Nr.…,

HU A kilépés…..... területéről a ……... rendelet/irányelv/határozat szerinti korlátozás vagy teher megfizetésének kötelezettsége alá esik

MK Излезот од …… предмет на ограничувања или давачки согласно Уредба/Директива/Решение Бр. …

MT Ħruġ mill-suġġett għall-restrizzjonijiet jew ħlasijiet taħt Regola/Direttiva/Deċiżjoni Nru…

NL Bij uitgang uit de …… zijn de beperkingen of heffingen van Verordening/Richtlijn/Besluit nr. … van toepassing.

PL Wyprowadzenie z…….. podlega ograniczeniom lub opłatom zgodnie z rozporządzeniem/dyrektywą/decyzją nr …

PT Saída da …….. sujeita a restrições ou a imposições pelo(a) Regulamento/Directiva/Decisão n.º ...

RO Ieșire din … supusă restricțiilor sau impozitelor prin Regulamentul/Directiva/Decizia Nr …

SI Iznos iz …….. zavezan omejitvam ali obveznim dajatvam na podlagi uredbe/direktive/odločbe št …

SK Výstup z……. podlieha obmedzeniam alebo platbám podľa nariadenia/smernice/rozhodnutia č ….

RS Излаз из…….. подлеже ограничењима или трошковима на основу Уредбе/Директиве/Одлуке бр.…….

FI …….. vientiin sovelletaan asetuksen/direktiivin/päätöksen N:o … mukaisia rajoituksia tai maksuja

SV Utförsel från …… underkastad restriktioner eller avgifter i enlighet med förordning/direktiv/beslut nr …

EN Exit from …… subject to restrictions or charges under Regulation/Directive/Decision No ...

IS Útflutningur frá ……háð takmörkunum eða gjöldum samkvæmt reglugerð/fyrirmælum/ákvörðun nr. …….

NO Utførsel fra ……. Underlagt restriksjoner eller avgifter i henhold til forordning/direktiv/vedtak nr. …

HR Izlaz iz … podliježe ograničenjima ili pristojbama na temelju Uredbe/Direktive/Odluke br…

TR Eşyanın ……’dan çıkışı ….. No.lu Tüzük/Direktif/Karar kapsamında kısıtlamalara veya mali yükümlülüklere tabidir

CZĘŚĆ VI – UPROSZCZENIA

VI.1. Wprowadzenie

Część VI dotyczy uproszczeń w procedurze tranzytu.

W pkt VI.2 omówiono zasady ogólne i przepisy prawne dotyczące uproszczeń w procedurze tranzytu.

W pkt VI.3 opisano poszczególne uproszczenia w procedurze tranzytu.

W pkt VI.4 omówiono sytuacje szczególne.

W pkt VI.5 omówiono wyjątki.

Pkt VI.6 został zastrzeżony dla szczególnych instrukcji krajowych.

Pkt VI.7 został zastrzeżony do użytku administracji celnych.

Pkt VI.8 zawiera załączniki.

VI.2. Zasady ogólne i przepisy prawne

Źródła prawa regulujące zagadnienia związane z uproszczeniami to:

- art. 55–111b dodatku I do Konwencji;
- art. 233 ust. 4 UKC;
- art. 191–200 RD;
- art. 313–320 RW;
- art. 25–26 PRD.

Uproszczenia tranzytowe można ogólnie podzielić na dwie szerokie kategorie:

1. uproszczenia przyznawane pod warunkiem spełnienia określonych warunków przez przedsiębiorców;

2. uproszczenia właściwe dla określonych rodzajów transportu.

Celem uproszczeń tranzytowych, których przyznanie zależy od wiarygodności przedsiębiorcy oraz od uzyskania pozwolenia, jest znalezienie równowagi między kontrolą celną a ułatwieniem wymiany handlowej. Poszczególne uproszczenia tranzytowe opisano w pkt VI.3.

W niniejszym punkcie opisano postępowanie zmierzające do uzyskania pozwolenia na stosowanie uproszczeń tranzytowych. Opisano:

- ogólne warunki, jakie musi spełnić przedsiębiorca w celu uzyskania pozwolenia na stosowanie uproszczeń (pkt VI.2.1);
- postępowanie zmierzające do uzyskania pozwolenia (pkt VI.2.2);
- monitorowanie pozwolenia (pkt VI.2.3);
- postępowanie zmierzające do unieważnienia, cofnięcia i zmiany pozwolenia (pkt VI.2.4);
- postępowanie zmierzające do zawieszenia pozwolenia (pkt VI.2.5);
- ponowną ocenę pozwolenia (pkt VI.2.6).

VI.2.1. Rodzaje uproszczeń tranzytowych i warunki

Art. 6 Konwencji

Art. 55 dodatku I do Konwencji

Art. 89 ust. 5 i art. 233 ust. 4 UKC

Art. 24 ust. 1 lit. b) oraz art. 25–28 PRD

W przypadku gdy złożono wniosek o uproszczenie, organy celne mogą zezwolić na zastosowanie następujących uproszczeń dotyczących objęcia towarów wspólną procedurą tranzytową/procedurą tranzytu unijnego lub zakończenia tej procedury:

a) korzystanie z zabezpieczenia generalnego i zabezpieczenia generalnego w obniżonej wysokości (w tym zwolnienia z obowiązku złożenia zabezpieczenia);

b) stosowanie specjalnego rodzaju zamknięć celnych, jeżeli stosowanie zamknięć celnych jest niezbędne do zapewnienia identyfikacji towarów objętych procedurą tranzytu wspólnego/unijnego;

c) status upoważnionego nadawcy, umożliwiający posiadaczowi pozwolenia objęcie towarów procedurą tranzytu wspólnego/unijnego bez przedstawiania towarów organowi celnemu;

d) status upoważnionego odbiorcy, umożliwiający posiadaczowi pozwolenia odbiór towarów przemieszczanych w ramach procedury tranzytu wspólnego/unijnego w miejscu zatwierdzonym w celu zakończenia procedury;

e) stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym (stosowanej wyłącznie do dnia przeprowadzenia modernizacji systemu NCTS);

f) stosowanie procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim (stosowanej wyłącznie do dnia przeprowadzenia modernizacji systemu NCTS);
g) stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia celnego w celu objęcia towarów przewożonych transportem lotniczym procedurą tranzytu wspólnego lub unijnego, zaś towarów przewożonych transportem morskim – procedurą tranzytu unijnego;
h) stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem kolejowym (stosowanej wyłącznie do czasu modernizacji systemu NCTS);
i) stosowanie innych procedur uproszczonych w oparciu o postanowienia art. 6 Konwencji.
1. W przypadku uproszczenia obejmującego korzystanie z zabezpieczenia generalnego należy spełnić następujące warunki:

Art. 57 i 75 dodatku I do Konwencji

Art. 95 ust. 1 UKC

Art. 84 RD

- wnioskodawca ma siedzibę na obszarze celnym umawiającej się strony;
- wnioskodawca nie popełnił żadnego poważnego lub powtarzającego się naruszenia przepisów prawa celnego i przepisów podatkowych ani nie figuruje w rejestrze skazanych za poważne przestępstwa karne związane z prowadzoną przez siebie działalnością gospodarczą;
- wnioskodawca regularnie korzysta ze wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego lub spełnia praktyczne standardy w zakresie kompetencji lub kwalifikacji zawodowych bezpośrednio związanych z prowadzoną działalnością.

Kwota referencyjna zabezpieczenia generalnego może zostać obniżona do 50 %, 30 % lub 0 % (zwolnienie) pod warunkiem spełnienia dodatkowych kryteriów:

- 50 % kwoty referencyjnej:
  - wnioskodawca prowadzi system rachunkowości zgodny z ogólnie przyjętymi zasadami rachunkowości obowiązującymi na terytorium umawiającej się strony, u której prowadzona jest księgowość, pozwala na przeprowadzanie kontroli celnych opartych na audycie oraz utrzymuje historyczny rejestr danych przedstawiający ścieżkę audytu od chwili wprowadzenia danych do akt;

- wnioskodawca ustanowił strukturę administracyjną odpowiednią dla charakteru i rozmiaru prowadzonej przez siebie działalności, która umożliwia zarządzanie przepływem towarów, a także przeprowadza kontrole wewnętrzne zapewniające możliwość zapobiegania błędom, ich wykrywania i korygowania oraz możliwość zapobiegania nielegalnym lub nieprawidłowym transakcjom i wykrywania takich transakcji;
- wnioskodawca nie został postawiony w stan upadłości;
- w ciągu ostatnich trzech lat poprzedzających złożenie wniosku wnioskodawca wywiązywał się ze swoich zobowiązań finansowych związanych z uiszczaniem należności (celnych) pobieranych z tytułu przywozu lub wywozu towarów i w związku z przywozem lub wywozem towarów;
- wnioskodawca wykaże na podstawie ewidencji i informacji obejmujących okres trzech lat poprzedzających złożenie wniosku, że jego sytuacja finansowa umożliwia mu wywiązanie się ze spoczywających na nim zobowiązań, biorąc pod uwagę rodzaj i skalę prowadzonej działalności gospodarczej, a także udowodni, że nie posiada żadnych ujemnych aktywów netto, chyba że istnieje możliwość pokrycia takich aktywów;

• 30 % kwoty referencyjnej:
  - wnioskodawca prowadzi system rachunkowości zgodny z ogólnie przyjętymi zasadami rachunkowości obowiązującymi na terytorium umawiającej się strony, u której prowadzona jest księgowość, pozwala na przeprowadzanie kontroli celnych opartych na audycie oraz utrzymuje historyczny rejestr danych przedstawiający ścieżkę audytu od chwili wprowadzenia danych do akt;
  - wnioskodawca ustanowił strukturę administracyjną odpowiednią dla charakteru i rozmiaru prowadzonej przez siebie działalności, która umożliwia zarządzanie przepływem towarów, a także przeprowadza kontrole wewnętrzne zapewniające możliwość zapobiegania błędom, ich wykrywania i korygowania oraz możliwość zapobiegania nielegalnym lub nieprawidłowym transakcjom i wykrywania takich transakcji;
  - odpowiedni pracownicy wnioskodawcy zostali poinstruowani o obowiązku powiadamiania organów celnych w każdym przypadku wykrycia trudności

związanych z przestrzeganiem przepisów oraz o tym, że ustanowiono procedury powiadamiania organów celnych o wystąpieniu takich trudności;
  - wnioskodawca nie został postawiony w stan upadłości;
  - w ciągu ostatnich trzech lat poprzedzających złożenie wniosku wnioskodawca wywiązywał się ze swoich zobowiązań finansowych związanych z uiszczaniem należności (celnych) pobieranych z tytułu przywozu lub wywozu towarów i w związku z przywozem lub wywozem towarów;
  - wnioskodawca wykaże na podstawie ewidencji i informacji obejmujących okres trzech lat poprzedzających złożenie wniosku, że jego sytuacja finansowa umożliwia mu wywiązanie się ze spoczywających na nim zobowiązań, biorąc pod uwagę rodzaj i skalę prowadzonej działalności gospodarczej, a także udowodni, że nie posiada żadnych ujemnych aktywów netto, chyba że istnieje możliwość pokrycia takich aktywów;
- 0 % kwoty referencyjnej:
  - wnioskodawca prowadzi system rachunkowości zgodny z ogólnie przyjętymi zasadami rachunkowości obowiązującymi na terytorium umawiającej się strony, u której prowadzona jest księgowość, pozwala na przeprowadzanie kontroli celnych opartych na audycie oraz utrzymuje historyczny rejestr danych przedstawiający ścieżkę audytu od chwili wprowadzenia danych do akt;
  - wnioskodawca zapewnia organowi celnemu możliwość uzyskania fizycznego dostępu do swoich systemów rachunkowości oraz, w stosownych przypadkach, do swojej ewidencji handlowej i transportowej;
  - wnioskodawca korzysta z systemu logistycznego zapewniającego możliwość identyfikowania towarów jako towary znajdujące się w obrocie na terytorium umawiającej się strony lub jako towary państw trzecich, wskazując – w stosownych przypadkach – lokalizację tych towarów;
  - wnioskodawca ustanowił strukturę administracyjną odpowiednią dla charakteru i rozmiaru prowadzonej przez siebie działalności, która umożliwia zarządzanie przepływem towarów, a także przeprowadza kontrole wewnętrzne zapewniające możliwość zapobiegania błędom, ich wykrywania i korygowania oraz możliwość

zapobiegania nielegalnym lub nieprawidłowym transakcjom i wykrywania takich transakcji;
- w razie potrzeby wnioskodawca stosuje odpowiednie procedury obsługi pozwoleń przyznanych zgodnie ze środkami polityki handlowej lub związanych z handlem produktami rolnymi;
- wnioskodawca stosuje odpowiednie procedury archiwizacji ewidencji i informacji oraz ochrony przed utratą informacji;
- odpowiedni pracownicy wnioskodawcy zostali poinstruowani o obowiązku powiadamiania organów celnych w każdym przypadku wykrycia trudności związanych z przestrzeganiem przepisów oraz o tym, że ustanowiono procedury powiadamiania organów celnych o wystąpieniu takich trudności;
- wnioskodawca stosuje odpowiednie środki bezpieczeństwa w celu zapewnienia ochrony swojego systemu komputerowego przed nieupoważnionym dostępem oraz w celu ochrony dokumentacji;
- wnioskodawca nie został postawiony w stan upadłości;
- w ciągu ostatnich trzech lat poprzedzających złożenie wniosku wnioskodawca wywiązywał się ze swoich zobowiązań finansowych związanych z uiszczaniem należności (celnych) pobieranych z tytułu przywozu lub wywozu towarów i w związku z przywozem lub wywozem towarów;
- wnioskodawca wykaże na podstawie ewidencji i informacji obejmujących okres trzech lat poprzedzających złożenie wniosku, że jego sytuacja finansowa umożliwia mu wywiązanie się ze spoczywających na nim zobowiązań, biorąc pod uwagę rodzaj i skalę prowadzonej działalności gospodarczej, a także udowodni, że nie posiada żadnych ujemnych aktywów netto, chyba że istnieje możliwość pokrycia takich aktywów.

Art. 57 dodatku I do Konwencji

Art. 191, 193, 195, 199 i 200 RD

Art. 25–28 PRD

2. W przypadku następujących pozwoleń obejmujących stosowanie specjalnego rodzaju zamknięć celnych, statusu upoważnionego nadawcy i statusu upoważnionego odbiorcy należy spełnić następujące warunki:

- wnioskodawca ma siedzibę na obszarze celnym umawiającej się strony;
- wnioskodawca oświadcza, że będzie regularnie stosował wspólne/unijne operacje tranzytowe;
- wnioskodawca nie popełnił żadnego poważnego lub

powtarzającego się naruszenia przepisów prawa celnego i przepisów podatkowych ani nie figuruje w rejestrze skazanych za poważne przestępstwa karne związane z prowadzoną przez siebie działalnością gospodarczą;

- wnioskodawca wykazuje, że posiada wysoki poziom kontroli swoich operacji i przepływu towarów zapewniony poprzez system zarządzania ewidencją handlową oraz – w stosownych przypadkach – transportową, co umożliwia przeprowadzanie odpowiednich kontroli celnych;
- wnioskodawca spełnia praktyczne standardy w zakresie kompetencji lub kwalifikacji zawodowych bezpośrednio związanych z prowadzoną działalnością.

3. W przypadku pozwoleń obejmujących stosowanie wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym:

- wnioskodawca jest przedsiębiorstwem lotniczym i ma siedzibę na obszarze celnym umawiającej się strony;
- wnioskodawca regularnie korzysta ze wspólnych operacji tranzytowych/operacji tranzytu unijnego lub właściwy organ celny wie, że jest on w stanie wypełnić zobowiązania wynikające z tych operacji;
- wnioskodawca nie popełnił poważnego lub ponownego naruszenia przepisów prawa celnego lub podatkowego.

4. W odniesieniu do pozwoleń obejmujących korzystanie z procedury tranzytu unijnego w oparciu o dokumentację papierową dla towarów przewożonych transportem morskim:

- wnioskodawca jest przedsiębiorstwem żeglugowym i ma siedzibę na obszarze celnym Unii;

- wnioskodawca regularnie korzysta z operacji tranzytu unijnego lub właściwy organ celny wie, że jest on w stanie wypełnić zobowiązania wynikające z tych operacji;

- wnioskodawca nie popełnił poważnego lub ponownego naruszenia przepisów prawa celnego lub podatkowego.

5. W przypadku pozwoleń obejmujących stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego w celu objęcia towarów procedurą tranzytu

wspólnego/unijnego:

- w przypadku transportu lotniczego (ma zastosowanie do tranzytu wspólnego/unijnego):
  - ✓ wnioskodawca obsługuje znaczną liczbę lotów między portami lotniczymi UE/państw wspólnego tranzytu;
  - ✓ wnioskodawca wykaże, że jest w stanie zapewnić dostęp do danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym urzędowi celnemu wyjścia w porcie lotniczym wyjścia i urzędowi celnemu przeznaczenia w porcie lotniczym przeznaczenia oraz że dane te są takie same w urzędzie celnym wyjścia i w urzędzie celnym przeznaczenia;
  - ✓ wnioskodawca ma siedzibę na terytorium umawiającej się strony;
  - ✓ wnioskodawca oświadcza, że będzie regularnie stosował unijne/wspólne operacje tranzytowe;
  - ✓ wnioskodawca nie popełnił żadnego poważnego lub powtarzającego się naruszenia przepisów prawa celnego i przepisów podatkowych ani nie figuruje w rejestrze skazanych za poważne przestępstwa karne związane z prowadzoną przez siebie działalnością gospodarczą;
  - ✓ wnioskodawca wykazuje, że posiada wysoki poziom kontroli swoich operacji i przepływu towarów zapewniony poprzez system zarządzania ewidencją handlową oraz – w stosownych przypadkach – transportową, co umożliwia przeprowadzanie odpowiednich kontroli celnych;
  - ✓ wnioskodawca może wykazać spełnienie praktycznych standardów w zakresie kompetencji lub kwalifikacji zawodowych bezpośrednio związanych z prowadzoną działalnością;

Art. 111a–111b dodatku I do Konwencji

- w przypadku transportu morskiego (ma zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do tranzytu unijnego):
  - ✓ wnioskodawca obsługuje znaczącą liczbę przewozów między portami UE;
  - ✓ wnioskodawca wykaże, że jest w stanie zapewnić dostęp do danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym urzędowi celnemu wyjścia w porcie wyjścia i urzędowi celnemu przeznaczenia w porcie przeznaczenia oraz że dane

Art. 233 ust. 4 (upoważnienie) UKC

Art. 191 i art. 199–

200 RD

te są takie same w urzędzie celnym wyjścia i w urzędzie celnym przeznaczenia;

- ✓ wnioskodawca ma siedzibę na terytorium Unii;
- ✓ wnioskodawca oświadcza, że będzie regularnie stosował unijne operacje tranzytowe;
- ✓ wnioskodawca nie popełnił żadnego poważnego lub powtarzającego się naruszenia przepisów prawa celnego i przepisów podatkowych ani nie figuruje w rejestrze skazanych za poważne przestępstwa karne związane z prowadzoną przez siebie działalnością gospodarczą;
- ✓ wnioskodawca wykazuje, że posiada wysoki poziom kontroli swoich operacji i przepływu towarów zapewniony poprzez system zarządzania ewidencją handlową oraz – w stosownych przypadkach – transportową, co umożliwia przeprowadzanie odpowiednich kontroli celnych;
- ✓ wnioskodawca może wykazać spełnienie praktycznych standardów w zakresie kompetencji lub kwalifikacji zawodowych bezpośrednio związanych z prowadzoną działalnością.

6. W przypadku pozwoleń obejmujących korzystanie ze wspólnej procedury tranzytowej w oparciu o zgłoszenie w formie papierowej konkretnie dla towarów przewożonych koleją:

- wnioskodawca jest przedsiębiorstwem kolejowym;
- wnioskodawca ma siedzibę na obszarze celnym umawiającej się strony;
- wnioskodawca regularnie korzysta ze wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego lub właściwe organy celne wiedzą, że jest on w stanie wypełnić zobowiązania wynikające z procedury;
- wnioskodawca nie popełnił poważnego lub ponownego naruszenia przepisów prawa celnego lub podatkowego.

Wszystkich pozwoleń udziela się jedynie pod warunkiem, że organ celny uznaje, iż będzie w stanie zapewnić nadzór nad wspólną procedurą tranzytową/procedurą tranzytu unijnego i przeprowadzać kontrole, nie podejmując wysiłków administracyjnych nieproporcjonalnych w stosunku do wymagań danej osoby.

VI.2.2. Procedura wydawania pozwoleń

Art. 61 dodatku I do Konwencji

Art. 22 ust. 1 UKC

Art. 192 i 194 RD

Korzystanie z każdego uproszczenia zależy od uzyskania pozwolenia. Wnioski należy składać w formie elektronicznej lub pisemnej, uwierzytelnionej i opatrzonej datą[33]. Wnioskodawca musi przekazać właściwym organom wszelkie informacje wymagane do udzielenia pozwolenia.

Miejsce składania wniosku jest uzależnione od rodzaju uproszczenia. Co do zasady wniosek składa się do organów celnych właściwych dla miejsca, w którym są prowadzone lub dostępne główne księgi rachunkowe wnioskodawcy na potrzeby celne i w którym ma być prowadzona przynajmniej część działalności, której ma dotyczyć pozwolenie. W przypadkach szczególnych miejsce składania wniosku może być jednak inne. W przypadku upoważnionych nadawców wniosek składa się do właściwych organów w państwie, w którym planowane jest rozpoczęcie operacji tranzytu wspólnego/unijnego. Natomiast w przypadku upoważnionych odbiorców wniosek składa się do właściwych organów w państwie, w którym planowane jest zakończenie operacji tranzytu wspólnego/unijnego. W przypadku pozwolenia obejmującego stosowanie specjalnego rodzaju zamknięć celnych wnioskodawca może wybrać właściwe organy celne. Jeżeli wnioskodawca jest upoważnionym nadawcą, może albo wystąpić z wnioskiem o zastosowanie specjalnego rodzaju zamknięć celnych do organów celnych właściwych do wydawania pozwoleń dla upoważnionego nadawcy, albo postępować zgodnie z ogólnymi zasadami opisanymi powyżej.

Procedury związane z wydawaniem pozwoleń i odrzucaniem wniosków muszą być przeprowadzane zgodne z ogólnymi przepisami określonymi w prawie krajowym umawiających się stron.

PRZEDSIĘBIORCY

Aby uzyskać pozwolenie, należy:

1. przedłożyć poświadczony i opatrzony datą wniosek w formie elektronicznej lub pisemnej wskazujący rodzaj uproszczenia, z którego wnioskodawca chce skorzystać;

2. podać we wniosku wszelkie wymagane dane, takie jak:

– dane wnioskodawcy;

[33] W UE w odniesieniu do wniosków i pozwoleń stosuje się unijny system zarządzania decyzjami celnymi.

– miejsce prowadzenia działalności;
– wszelkie informacje pozwalające właściwym organom na ocenę, czy warunki są spełnione;

3. poinformować, w jaki sposób prowadzona jest ewidencja dotycząca prowadzonej działalności.

Uwaga: Wnioskodawcy odpowiadają za dokładność podanych informacji i autentyczność załączonych dokumentów.

Przed udzieleniem pozwolenia właściwe organy muszą ocenić, czy spełnione są warunki.

Podstawowe warunki dotyczące wszystkich uproszczeń tranzytowych obejmują kryteria AEO określone w art. 39 lit. a), b) i d) UKC, z wyjątkiem takich uproszczeń, jak:

Art. 64 dodatku I do Konwencji

Art. 22 ust. 4 i 5 oraz art. 39 UKC

Art. 14 RD

- stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym;
- stosowanie procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim;
- stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem kolejowym.

W takich przypadkach zastosowanie mają jedynie kryteria AEO określone w art. 39 lit. a) UKC.

W celu zweryfikowania tych kryteriów zdecydowanie zaleca się korzystanie z dokumentu pt. „Upoważnieni przedsiębiorcy – Wytyczne”.

W dokumencie szczegółowo opisano, jak oraz w jaki sposób właściwe organy celne będą weryfikowały poszczególne kryteria i podkryteria, z uwzględnieniem wielkości i rodzaju wnioskodawcy (np. przedsiębiorstwa wielonarodowe oraz duże, małe i średnie przedsiębiorstwa, przedsiębiorstwa transportowe, przedsiębiorstwa kurierskie, nadawcy/odbiorcy).

Podczas weryfikacji warunków można również uwzględnić wszelkie informacje udostępnione przez inne organy rządowe lub

Art. 62 dodatku I

do Konwencji

agencje.

Pozwolenie musi zawierać wszystkie informacje konieczne do prawidłowego stosowania danego uproszczenia przez przedsiębiorcę oraz sprawowania jego dozoru przez właściwe organy.

Art. 58 dodatku I do Konwencji

Pozwolenie jest zwykle ważne bezterminowo.

Art. 23 ust. 5 UKC

Pozwolenie staje się skuteczne z dniem doręczenia go wnioskodawcy lub uznania go za doręczone i jest stosowane przez organy celne od tego dnia. Dzień ten może być inny jedynie w wyjątkowych przypadkach:

- jeżeli wnioskodawca wnioskował o to, by pozwolenie stało się skuteczne z innym dniem;
- jeżeli poprzednie pozwolenie wydano na czas określony, a wyłącznym celem obecnego pozwolenia jest przedłużenie jego ważności (w takim przypadku pozwolenie staje się skuteczne od następnego dnia po upływie okresu ważności wcześniejszego pozwolenia);
- jeżeli skuteczność pozwolenia jest uzależniona od dopełnienia przez wnioskodawcę pewnych formalności – w takim przypadku pozwolenie staje się skuteczne z dniem doręczenia wnioskodawcy powiadomienia od właściwego organu celnego, w którym stwierdza się pomyślne dopełnienie formalności.

Posiadacz pozwolenia musi powiadomić organy celne o każdej okoliczności, która zaistniała po udzieleniu pozwolenia i może mieć wpływ na jego kontynuację lub treść.

W decyzji o odrzuceniu wniosku należy podać powody odrzucenia, a decyzję należy przekazać wnioskodawcy zgodnie z terminami i przepisami obowiązującymi w danej umawiającej się stronie.

Organy celne muszą monitorować spełnianie warunków przez posiadacza pozwolenia i wypełnianie przez niego obowiązków wynikających z tego pozwolenia.

SŁUŻBY CELNE
Właściwy urząd celny:

– wydaje wnioskodawcy poświadczone i opatrzone datą pozwolenie (wraz z jedną kopią lub większą ich liczbą, jeżeli pozwolenie zostało wydane na piśmie);

– zatrzymuje wnioski i wszystkie dokumenty uzupełniające;

– zatrzymuje kopię pozwolenia.

W niektórych przypadkach może dojść do odrzucenia wniosku lub unieważnienia, cofnięcia, zmiany lub zawieszenia pozwolenia. W takim wypadku wniosek oraz decyzja o odrzuceniu wniosku lub o unieważnieniu, cofnięciu, zmianie lub zawieszeniu pozwolenia, a także wszystkie załączone do nich dodatkowe dokumenty muszą być przechowywane przez okres co najmniej trzech lat. Okres ten rozpoczyna się wraz z końcem roku kalendarzowego, w którym odrzucono wniosek lub unieważniono, cofnięto, zmieniono lub zawieszono pozwolenie.

PRZEDSIĘBIORCY

W przypadku gdy zostało wydane pozwolenie, na zgłoszeniu tranzytowym wyjścia podaje się na każdorazowe żądanie urzędu celnego numer referencyjny pozwolenia w przypadku następujących uproszczeń:

– stosowanie specjalnego rodzaju zamknięć celnych;

– stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym;

– stosowanie procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim;

– stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia celnego w celu objęcia towarów procedurą tranzytu wspólnego/unijnego.

Należy podawać te informacje, chyba że mogą one zostać pozyskane z innych danych, takich jak numer EORI posiadacza pozwolenia lub system zarządzania decyzjami celnymi.

VI.2.3. Monitorowanie pozwolenia

Art. 58 dodatku I do Konwencji

Właściwe organy celne muszą stale i regularnie monitorować wszystkie udzielone pozwolenia.

Art. 23 ust. 5 UKC

Monitorowanie takie ma na celu wykrycie na wczesnym etapie wszelkich oznak niezgodności z obowiązkami wynikającymi z pozwolenia.

Jeżeli posiadacz pozwolenia prowadzi działalność przez okres krótszy

niż trzy lata, w pierwszym roku po udzieleniu pozwolenia organy celne muszą prowadzić ścisłe monitorowanie takiego posiadacza.

Na potrzeby monitorowania właściwy organ celny może sporządzić plan monitorowania, w którym określi poszczególne działania w zakresie monitorowania, w tym ich częstotliwość i harmonogram (np. sprawdzanie zgodności z kryteriami i przepisami, w tym codziennych działań przedsiębiorcy, kontrole na miejscu, weryfikacja różnych baz danych, sprawozdania przedkładane przez przedsiębiorców).

Plan monitorowania powinien opierać się na analizie ryzyka prowadzonej na różnych etapach (weryfikacja przed udzieleniem pozwolenia, zarządzanie przyznanymi pozwoleniami itd.) i uwzględniać w szczególności:

– rodzaj pozwolenia;

– stabilność przedsiębiorcy;

– wielkość przedsiębiorstwa i liczbę lokalizacji;

– współpracę z przedsiębiorcą;

– otrzymane od przedsiębiorcy informacje na temat wykrytych rozbieżności lub wszelkich zmian, które mogą wpłynąć na warunki przyznania pozwolenia;

– to, czy przedsiębiorca posiada status AEO.

Zaleca się przeprowadzanie przynajmniej raz w roku kontroli na miejscu u przedsiębiorcy.

Aby uniknąć powielania kontroli, organy celne muszą koordynować proces opracowywania planu monitorowania oraz ewentualne kontrole w placówkach przedsiębiorcy (uwzględniając wszelkie inne działania w zakresie audytu/monitorowania przewidziane w odniesieniu do przedsiębiorcy, np. audyty i monitorowanie AEO).

VI.2.4. Unieważnienie, cofnięcie i zmiana pozwolenia

Art. 65 ust. 2 i 3 dodatku I do Konwencji

Art. 27 i 28 UKC

Organy celne unieważnią pozwolenie, jeżeli zostało ono udzielone na podstawie nieprawidłowych lub niekompletnych informacji, a posiadacz wiedział lub powinien był wiedzieć, że informacje te były nieprawidłowe lub niekompletne (np. nieprawidłowa liczba operacji tranzytowych uzasadniająca zastosowanie uproszczenia,

nieprawidłowa lokalizacja towarów).

Pozwolenie zostanie cofnięte lub zmienione na wniosek posiadacza.

Ponadto, jeżeli właściwe organy ustalą, na podstawie przekazanych lub posiadanych informacji, że pozwolenie nie spełnia już wymaganych ustanowionych warunków, pozwolenie to zostaje cofnięte lub zmienione, na przykład gdy:

- warunek lub warunki, które muszą być spełnione dla jego wydania, nie są już spełnione;
- po wydaniu pozwolenia zaistniała okoliczność, która ma wpływ na jego treść lub realizację;
- posiadacz pozwolenia nie wypełnia zobowiązań wynikających z tego pozwolenia.

Art. 65 ust. 4, 5 i 6 dodatku I do Konwencji

Art. 27 i 28 UKC

Właściwe organy muszą powiadomić posiadacza pozwolenia o unieważnieniu, cofnięciu lub zmianie pozwolenia zgodnie z terminami i przepisami obowiązującymi na terenie umawiającej się strony.

Unieważnienie pozwolenia staje się skuteczne od dnia, w którym weszło w życie pierwotne pozwolenie.

Cofnięcie lub zmiana pozwolenia stają się skuteczne z dniem doręczenia ich wnioskodawcy lub uznania ich za doręczone. W przypadkach wyjątkowych, jeżeli wymagają tego uzasadnione interesy posiadacza pozwolenia, organy celne mogą jednak postanowić, że cofnięcie lub zmiana pozwolenia stają się skuteczne w innym dniu, zgodnie z terminami obowiązującymi w umawiającej się stronie. W decyzji o cofnięciu lub zmianie pozwolenia należy wskazać datę, od której decyzja zaczyna obowiązywać.

Jeżeli pozwolenie jest ważne w innych państwach, właściwe organy celne muszą niezwłocznie poinformować te państwa o unieważnieniu, cofnięciu lub zmianie pozwolenia w sposób określony dla każdego rodzaju uproszczenia.

VI.2.5. Zawieszenie pozwolenia

Art. 67–69 dodatku I do Konwencji

Art. 16–18 RD

Zawieszenie pozwolenia oznacza, że udzielone pozwolenie nie jest ważne przez konkretny okres.

Pozwolenie może zostać również zawieszone zamiast jego unieważnienia, cofnięcia lub zmiany w następujących przypadkach:

- istnieją wystarczające powody do unieważnienia, cofnięcia lub zmiany pozwolenia, ale właściwe organy nie dysponują jeszcze wszystkimi elementami niezbędnymi do podjęcia

decyzji o unieważnieniu, cofnięciu lub zmianie pozwolenia;

- posiadacz pozwolenia nie spełnia już jednego lub kilku warunków lub nie zapewnia wypełniania swoich obowiązków, ale organy celne zezwalają mu na wprowadzenie odpowiednich środków w celu poprawy sytuacji;
- posiadacz pozwolenia domaga się takiego zawieszenia, ponieważ jest czasowo niezdolny do spełniania warunków lub nie jest w stanie wypełnić obowiązków nałożonych tym pozwoleniem.

Gdy posiadacz poprawił swoją sytuację, powiadamia organy celne o:

(i) środkach, jakie zobowiązuje się wprowadzić w celu zapewnienia spełnienia warunków lub wypełniania obowiązków; oraz

(ii) okresie potrzebnym do wprowadzenia tych środków.

Organy celne muszą wyznaczyć okres zawieszenia. Okres ten powinien zasadniczo odpowiadać okresowi, jakiego potrzebują te organy, aby ustalić, czy spełnione są warunki unieważnienia, cofnięcia lub zmiany.

Na wniosek posiadacza pozwolenia okres zawieszenia może zostać przedłużony. Termin ten mogą też przedłużyć organy celne, jeżeli potrzebują więcej czasu na zweryfikowanie środków wprowadzonych przez posiadacza w celu spełnienia warunków lub wypełnienia obowiązków, ale przedłużenie to nie może przekraczać 30 dni.

Przedłużenie okresu zawieszenia jest również konieczne w przypadku, gdy po zawieszeniu organy celne zamierzają unieważnić, cofnąć lub zmienić pozwolenie. W takim przypadku okres ten jest przedłużany do czasu wejścia w życie decyzji o unieważnieniu, cofnięciu lub zmianie.

Zawieszenie wygasa po upływie okresu zawieszenia, chyba że przed upływem tego okresu będzie miała miejsce jedna z następujących sytuacji:

- zawieszenie zostało wycofane, ponieważ nie było podstaw do unieważnienia, cofnięcia lub zmiany pozwolenia, w którym to przypadku zawieszenie wygasa z dniem wycofania;

- zawieszenie zostało wycofane, ponieważ posiadacz pozwolenia, zgodnie z wymogami organu celnego właściwego do udzielenia pozwolenia, wprowadził niezbędne środki w celu spełnienia warunków określonych dla pozwolenia lub

7

w celu wypełnienia obowiązków nałożonych na mocy tego pozwolenia. W takim przypadku zawieszenie wygasa z dniem wycofania;

- zawieszone pozwolenie zostało unieważnione, cofnięte lub zmienione, w którym to przypadku zawieszenie wygasa z dniem unieważnienia, cofnięcia lub zmiany.

Organy celne informują posiadacza pozwolenia o wygaśnięciu zawieszenia.

Jeżeli pozwolenie jest ważne w innych państwach, właściwe organy celne muszą niezwłocznie poinformować te państwa o zawieszeniu i zakończeniu okresu zawieszenia pozwolenia w sposób określony dla każdego rodzaju uproszczenia.

VI.2.6. Ponowna ocena pozwolenia

Art. 66 dodatku I do Konwencji

Art. 15 RD

Organy celne właściwe do udzielenia pozwolenia są zobowiązane do ponownej oceny pozwolenia co pewien czas w następujących przypadkach:

- w przypadku zmian w stosownych przepisach, które mają wpływ na pozwolenie;
- w razie potrzeby, w wyniku prowadzonego monitorowania;
- ze względu na informacje dostarczone przez posiadacza pozwolenia lub przez inne organy.

W zależności od powodów przeprowadzenia ponownej oceny ocena ta może skutkować pełnym lub częściowym ponownym zbadaniem konkretnych warunków.
O wyniku tej ponownej oceny powiadamia się posiadacza pozwolenia.
Aby uzyskać więcej informacji na temat ponownej oceny pozwoleń, zdecydowanie zaleca się korzystanie z dokumentu pt. „Upoważnieni przedsiębiorcy – Wytyczne”.

W wyniku ponownej oceny mogą zostać podjęte następujące działania:
– utrzymanie przyznanego pozwolenia bez wprowadzania zmian;
– wprowadzenie zmian do pozwolenia;
– cofnięcie pozwolenia;
– zawieszenie pozwolenia.

VI.3. Opis uproszczeń

W niniejszym punkcie omówiono następujące uproszczenia:

- zabezpieczenie generalne i zwolnienie z obowiązku złożenia zabezpieczenia (pkt VI.3.1);
- stosowanie zamknięć specjalnego rodzaju (pkt VI.3.2);
- upoważniony nadawca (pkt VI.3.3);
- upoważniony odbiorca (pkt VI.3.4);
- stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem kolejowym (pkt VI.3.5);
- stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym (pkt VI.3.6);
- stosowanie procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim (pkt VI.3.7);
- procedury uproszczone na podstawie art. 6 Konwencji/art. 97 ust. 2 WKC (pkt VI.3.8);
- stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego w celu objęcia towarów przewożonych transportem lotniczym procedurą tranzytu wspólnego/unijnego (pkt VI.3.9);
- stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego w celu objęcia towarów przewożonych transportem morskim procedurą tranzytu unijnego (pkt VI.3.10).

Geograficzny obszar ważności uproszczeń tranzytowych	
WSZYSTKIE PAŃSTWA:	– zabezpieczenie generalne* – zabezpieczenie generalne w obniżonej kwocie* – zwolnienie z obowiązku złożenia zabezpieczenia* – stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem kolejowym; *Z wyjątkiem państw wspólnego tranzytu wykluczonych przez gwaranta. Ważność w Andorze lub San Marino tylko dla tranzytu unijnego.
WSZYSTKIE	– stosowanie specjalnego rodzaju zamknięć celnych

PAŃSTWA, pod warunkiem że operacja tranzytowa rozpoczyna się w państwie, w którym udzielono pozwolenia:	– upoważniony nadawca
PAŃSTWO, w którym udzielono pozwolenia:	– upoważniony odbiorca
Zainteresowane PAŃSTWO/PAŃSTWA:	– stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym; – stosowanie procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim; – stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego; – stosowanie uproszczonych procedur tranzytu w oparciu o postanowienia art. 6 Konwencji

VI.3.1. Zabezpieczenie generalne i zwolnienie z obowiązku złożenia zabezpieczenia

Art. 74-80 dodatku I do Konwencji

Art. 89 ust. 5 i art. 95 UKC
Art. 84 RD

Jeżeli jest to wymagane, osoba uprawniona do korzystania z procedury składa zabezpieczenie w celu objęcia towarów procedurą tranzytu.

Standardowe zabezpieczenie tranzytowe to zabezpieczenie pojedyncze obejmujące jedno przemieszczenie w ramach tranzytu.

Przedsiębiorca może jednak, pod warunkiem że spełni pewne wymogi określone w pkt 2.1, uzyskać pozwolenie na korzystanie z zabezpieczenia generalnego lub zwolnienie z obowiązku złożenia zabezpieczenia, którym można objąć większą liczbę przemieszczeń w ramach tranzytu. Więcej informacji na temat zabezpieczenia generalnego oraz zwolnienia z obowiązku złożenia zabezpieczenia znajduje się w części III.

Procedura wydawania pozwoleń musi przebiegać zgodnie z opisem w pkt VI.2.2.

Cofnięcie lub zmianę pozwolenia opisano w pkt VI.2.4.

VI.3.2. Stosowanie specjalnych zamknięć celnych

Art. 81-83 dodatku I do Konwencji

Art. 317-318 RW

Właściwe organy mogą zezwolić osobom uprawnionym do korzystania z procedury na stosowanie specjalnego rodzaju zamknięć celnych na ich środkach transportu, kontenerach lub opakowaniach.

W kontekście wydawania tego rodzaju pozwolenia organ celny musi zatwierdzić specjalnego rodzaju zamknięcia celne, które zostały zatwierdzone przez organy celne innego kraju, chyba że posiada informacje, iż dane zamknięcie jest nieodpowiednie na potrzeby celne.

Specjalne zamknięcia celne muszą spełniać wymogi dotyczące zamknięć celnych określone w pkt IV.2.3.8.4.

Jeżeli zamknięcia zostały poświadczone przez właściwy organ zgodnie z międzynarodową normą ISO nr 17712:2013 „Freight containers – Mechanical Seals" (Kontenery ładunkowe – uszczelnienia mechaniczne), zostanie uznane, że takie zamknięcia spełniają te wymogi.

W przypadku transportu kontenerowego należy w najszerszym możliwym zakresie stosować zamknięcia o wysokim poziomie zabezpieczenia.

Specjalnego rodzaju zamknięcie celne musi posiadać jedno z następujących oznaczeń:

- nazwa posiadacza pozwolenia;
- odpowiedni skrót lub kod, na którego podstawie organ celny kraju wyjścia może zidentyfikować daną osobę.

Procedura wydawania pozwoleń musi przebiegać zgodnie z opisem w pkt VI.2.2.

Cofnięcie lub zmianę pozwolenia opisano w pkt VI.2.4.

SŁUŻBY CELNE

Organ celny musi wykonać następujące czynności:

– powiadamia Komisję i organy celne pozostałych umawiających się stron o stosowanych zamknięciach celnych specjalnego rodzaju oraz o specjalnego rodzaju zamknięciach celnych, których postanowił nie zatwierdzać z powodu nieprawidłowości lub braków technicznych;

– dokonuje przeglądu zatwierdzonych przez siebie i stosowanych zamknięć celnych specjalnego rodzaju, w przypadku gdy zostanie poinformowany o tym, że inny organ postanowił nie zatwierdzać danego specjalnego rodzaju zamknięcia celnego;

– przeprowadza wzajemne konsultacje mające na celu wydanie wspólnej oceny;

– monitoruje stosowanie zamknięć celnych specjalnego rodzaju.

W razie potrzeby państwa członkowskie i inne umawiające się strony mogą, w porozumieniu ze sobą, ustanowić wspólny system numeracji i podjąć decyzję o stosowaniu wspólnych zabezpieczeń i technologii.

PRZEDSIĘBIORCY

Osoba uprawniona do korzystania z procedury (głównie upoważniony nadawca) podaje w zgłoszeniu tranzytowym liczbę specjalnego rodzaju zamknięć celnych oraz indywidualne identyfikatory tych zamknięć i nakłada zamknięcia celne nie później niż z chwilą zwolnienia towarów do wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego.

VI.3.3. Upoważniony odbiorca

Punkt ten został podzielony w następujący sposób:

- wprowadzenie (pkt VI.3.3.1.);
- pozwolenie (pkt VI.3.3.2.);
- procedury (pkt VI.3.3.3.);

VI.3.3.1. Wprowadzenie

Art. 84 i 86 dodatku I do Konwencji

Art. 314 RW

Upoważniony nadawca to osoba, która uzyskała pozwolenie właściwych organów na prowadzenie operacji tranzytowych bez konieczności przedstawiania towarów w urzędzie wyjścia. Osoba ta jest osobą uprawnioną do korzystania z procedury. W chwili dokonywania zgłoszenia towary muszą znajdować się pod jego kontrolą w jego siedzibie określonej w zgłoszeniu.

Upoważniony nadawca jest uprawniony do złożenia zgłoszenia tranzytowego w systemie NCTS i wprowadzenia do systemu następujących informacji:

- numeru i poszczególnych identyfikatorów zamknięć celnych (jeżeli nałożono zamknięcia celne);

- terminu, w którym towary muszą zostać przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia;
- wyznaczonej trasy przewozu, jeżeli jest to wymagane.

Upoważniony nadawca umieszcza zamknięcia celne specjalnego rodzaju, w związku z czym potrzebuje on do tego odrębnego pozwolenia (zob. pkt 3.2).

VI.3.3.2. Pozwolenie

Art. 84 dodatku I do Konwencji

Procedura wydawania pozwoleń musi przebiegać zgodnie z opisem w pkt VI.2.2.

Art. 193 RD

Aby uzyskać status upoważnionego nadawcy, przedsiębiorca musi spełnić warunki (zob. VI.2.1), a ponadto musi:

- być posiadaczem pozwolenia na korzystanie z zabezpieczenia generalnego lub zabezpieczenia generalnego w obniżonej wysokości (w tym zwolnienia z obowiązku złożenia zabezpieczenia) (zob. część III pkt 4);
- korzystać z technik przetwarzania danych do komunikacji z organami celnymi.

Art. 85 dodatku I do Konwencji

Aby umożliwić właściwym organom wstępną ocenę, wniosek musi zawierać jak najbardziej szczegółowe dane dotyczące:

Załącznik A do RD

- oszacowania, ile razy w skali miesiąca wnioskodawca będzie wysyłał towary w ramach wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego;
- miejsca, w którym znajdują się towary;
- miejsca prowadzenia ewidencji.

Właściwe organy mogą zażądać od wnioskodawcy dostarczenia wszystkich dodatkowych informacji lub dokumentów uzupełniających, które są konieczne do rozpatrzenia wniosku.

Administracja posiadacza pozwolenia musi być zorganizowana w taki sposób, aby bez trudu można było porównać informacje o towarach wpisane w zgłoszeniu tranzytowym z informacjami podanymi w listach przewozowych, na fakturach itp. Szczególnie ważne są informacje dotyczące ilości i rodzaju opakowań oraz

rodzaju i wielkości towarów, a także ich statusu celnego.

Informacje na temat unieważnienia, cofnięcia lub zmiany pozwolenia można znaleźć w pkt VI.2.4.

SŁUŻBY CELNE

Pozwolenie musi zawierać następujące dane:

1. urząd celny lub urzędy celne wyjścia odpowiedzialne za mające odbyć się wspólne operacje tranzytowe;
2. czas, wyrażony w minutach, dostępny dla urzędu celnego wyjścia po złożeniu zgłoszenia tranzytowego, w którym organ ten może przeprowadzić wszelkie niezbędne kontrole przed zwolnieniem i wyprowadzeniem towarów;
3. w przypadku procedury ciągłości działania – jak i kiedy upoważniony nadawca ma przekazywać urzędowi celnemu wyjścia powiadomienie o operacjach tranzytowych, tak by urząd ten miał możliwość przeprowadzenia wszystkich wymaganych kontroli przed wyprowadzeniem towarów;
3. ewentualne kategorie towarów lub przewozy, których pozwolenie nie obejmuje;
4. środki operacyjne i środki kontroli, do których upoważniony nadawca musi się zastosować;
5. wszelkie szczególne warunki odnoszące się do operacji tranzytowych przeprowadzanych poza normalnymi godzinami pracy urzędu celnego wyjścia (w stosownych przypadkach).

VI.3.3.3. Procedury

VI.3.3.3.1. Standardowa procedura tranzytu – obowiązki upoważnionego nadawcy

Art. 86 dodatku I do Konwencji

Art. 314 RW

Upoważniony nadawca nie może rozpocząć wspólnej operacji tranzytowej/operacji tranzytu unijnego przed upływem terminu określonego w pozwoleniu (zob. Pkt VI.3.3.2). Upoważniony nadawca stosuje taką samą procedurę jak procedura opisana w pkt IV.1.3, z wyjątkiem tego, że nie musi on przedstawiać towarów urzędowi celnemu wyjścia.

W przypadku kontroli upoważniony nadawca musi zapewnić udostępnienie towarów do dyspozycji organów celnych.

W przypadku stosowania tego uproszczenia upoważniony nadawca musi spełniać wszystkie wymogi i warunki określone w udzielonym mu pozwoleniu.

Po zwolnieniu towarów do wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego upoważniony nadawca drukuje dokument TAD oraz, w stosownych przypadkach, LoI

i przekazuje je przewoźnikowi.

Pkt 20.1 rozdział III część I załącznika 72-04 do UKC-RW
Pkt 20 rozdział III załącznika II do dodatku I do Konwencji

Organ celny może zezwolić upoważnionemu nadawcy na stosowanie wykazu załadunkowego zamiast LoI jako części opisowej dokumentu TAD, pod warunkiem że wszystkie dane są dostępne w systemie NCTS. Stosowanie wykazu załadunkowego opisano w części V sekcja V.3.3.1.2.

W polu 31 dokumentu TAD należy zaznaczyć, że LoI zastępuje się wykazem załadunkowym, i podać numery oraz całkowitą liczbę stron wykazu załadunkowego. Do tego celu można użyć pieczęci, której wzór znajduje się poniżej, lub jej elektronicznej repliki.

List of Items replaced by_____ pages of the loading list __(number)__ / __(date)__

Wszystkie komunikaty między upoważnionym nadawcą a urzędem celnym wyjścia są wymieniane przy użyciu technik przetwarzania danych.

Zasadniczo godziny, w których upoważniony nadawca może rozpocząć wspólną procedurę tranzytową/procedurę tranzytu unijnego, muszą pokrywać się z godzinami urzędowania urzędu celnego wyjścia.

Biorąc jednak pod uwagę indywidualną działalność niektórych przedsiębiorców, właściwe organy mogą zawrzeć w pozwoleniu postanowienie zezwalające na rozpoczynanie wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego poza godzinami urzędowania właściwego urzędu.

W pozwoleniu znajduje się informacja na temat środków identyfikacyjnych, jakie należy przyjąć, oraz tego, czy ma je zastosować upoważniony nadawca czy urząd celny wyjścia.

Jeżeli upoważniony nadawca jest zobowiązany do nałożenia zamknięć celnych na środek transportu lub opakowania, musi on zastosować zamknięcia celne specjalnego rodzaju na podstawie udzielonego mu pozwolenia.

Zamknięcia celne specjalnego typu muszą odpowiadać cechom zamknięć opisanych w pkt IV.2.3.8.2 i IV.2.3.2.

Organy celne mogą odstąpić od wymogu stosowania zamknięć celnych w przypadku, gdy upoważniony nadawca:

- przedstawi wystarczająco dokładny opis towarów, aby umożliwić łatwą identyfikację towarów; oraz
- poda ich ilość i charakter oraz wszelkie szczególne cechy, takie jak numer seryjny towarów.

W pozwoleniu należy wskazać okoliczności, w jakich stosuje się zamknięcia celne lub inne środki identyfikacyjne.

VI.3.3.3.2. Procedura ciągłości działania – obowiązki upoważnionego nadawcy

Załącznik II do dodatku I do Konwencji

Załącznik 72-04 do RW

W przypadku gdy NCTS lub system elektroniczny upoważnionego nadawcy nie działa, upoważniony nadawca musi zwrócić się do właściwego organu z wnioskiem o zgodę na zastosowanie procedury ciągłości działania.

Po udzieleniu zgody upoważniony nadawca może jako zgłoszenia tranzytowego użyć dokumentu SAD, wydruku SAD lub dokumentu TAD.

Zgłoszenie tranzytowe należy wypełnić, podając następujące informacje:

- w polu 44, w stosownych przypadkach, wyznaczoną trasę;
- w polu D – termin dostarczenia towarów do urzędu celnego przeznaczenia oraz informacje o nałożonych zamknięciach (jeżeli występują);
- adnotację „Upoważniony nadawca – 99206”;
- datę wysłania towarów;
- kod „A3”;
- numer zgłoszenia tranzytowego (zgodnie z zasadami uzgodnionymi z urzędem celnym wyjścia lub określonymi w pozwoleniu).

Dokument SAD lub TAD może być sporządzany w jeden ze sposobów określonych poniżej.

- Dokumenty te opatruje się uprzednio odciskiem pieczęci urzędu celnego wyjścia i podpisem funkcjonariusza tego urzędu w polu C. Uprzednio poświadczone formularze SAD lub TAD są wcześniej kolejno numerowane i muszą zostać zarejestrowane w urzędzie celnym. Formularze SAD-BIS, wykazy załadunkowe lub wykazy pozycji towarzyszące uprzednio poświadczonym SAD lub TAD także muszą zostać uprzednio poświadczone.

- Upoważniony nadawca przystawia na nich odcisk specjalnej pieczęci zatwierdzonej przez właściwy organ, której wzór jest określony w załączniku B9 do dodatku III do Konwencji/załączniku 72-04 do RW. Odcisk takiej pieczęci może być uprzednio wdrukowany na formularzach, jeżeli druk dokonywany jest przez zatwierdzoną w tym celu drukarnię.
  Upoważniony nadawca musi wypełnić to pole, podając datę wysyłki towarów, a w zgłoszeniu tranzytowym wpisać numer stosownie do zasad określonych w pozwoleniu.

Odcisk pieczęci umieszcza się na egzemplarzach 1, 4 i 5 SAD lub na dwóch egzemplarzach TAD, a także na wszystkich egzemplarzach formularzy SAD-BIS, wykazach załadunkowych i wykazach pozycji.

Numer formularza SAD lub TAD jest podany w polu 3 specjalnej pieczęci. Numer może być uprzednio wdrukowany jednocześnie z pieczęcią i umiejscowiony w jej odcisku. W pozwoleniu zawarty jest wymóg, że formularze muszą być numerowane kolejno, bez przerw w numeracji.

Odcisk pieczęci może być uprzednio wdrukowany na dokumentach SAD lub TAD. Przedsiębiorcy, którzy chcą korzystać z dokumentów tranzytowych z uprzednio wdrukowanym odciskiem pieczęci, muszą korzystać z usług drukarni zatwierdzonej przez organy celne państwa, w którym ma siedzibę upoważniony nadawca.

Organy celne mogą zezwolić upoważnionemu nadawcy na wypełnianie formularzy SAD lub TAD z zastosowaniem technik przetwarzania danych. W takich przypadkach odciski specjalnego stempla wydrukowanego przez komputer mogą się nieznacznie różnić.

Uwaga: Włoskie organy celne używają specjalnego metalowego stempla. Wzór tego stempla zamieszczono w załączniku VI.8.1.

Upoważnieni nadawcy muszą wprowadzić wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia bezpiecznego przechowywania specjalnego stempla lub uprzednio poświadczonych dokumentów SAD lub TAD z wdrukowanym odciskiem specjalnego stempla, tak by zapobiec ich bezprawnemu użyciu, zagubieniu lub kradzieży. Upoważnieni nadawcy mają obowiązek okazywać je na każde

żądanie organów celnych.

Organy celne mogą dokonywać kontroli po odprawie w celu sprawdzenia, czy upoważniony nadawca dołożył wszelkich starań w celu zapewnienia bezpiecznego przechowywania specjalnego stempla oraz dokumentów opatrzonych odciskiem pieczęci urzędu celnego wyjścia lub specjalnego stempla.

Jeżeli formularze SAD lub TAD opatrzone specjalnym stemplem są sporządzone przy użyciu technik przetwarzania danych, właściwe organy mogą pozwolić upoważnionemu nadawcy, aby zgłoszenia te nie musiały być przez niego podpisywane.

Upoważnieni nadawcy, którzy otrzymali takie pozwolenie, muszą wpisać w polu 50 SAD lub TAD adnotację „Zwolniony ze składania podpisu – 99207".

Zwolnienie takie jest przyznawane pod warunkiem, że upoważniony nadawca uprzednio zobowiąże się pisemnie wobec organów celnych, iż będzie występował jako osoba uprawniona do korzystania z procedury we wszystkich operacjach tranzytowych realizowanych na podstawie dokumentów SAD lub TAD opatrzonych odciskiem specjalnego stempla.

Jeżeli podjęto decyzję o przejściu na procedurę ciągłości działania, należy koniecznie zapewnić unieważnienie wszelkich zgłoszeń, które wprowadzono do systemu NCTS, ale których nie można było dalej przetwarzać z powodu awarii systemu.

VI.3.3.3.2.1. Stwierdzenie tożsamości towarów

Zobacz: VI.3.3.3.1.

Jeżeli do identyfikacji towarów nie są potrzebne zamknięcia celne, upoważniony nadawca musi wpisać adnotację „Zwolniony – 99201" w polu D dokumentu SAD lub TAD po słowach „Nałożone zamknięcia celne".

VI.3.3.3.2.2. Wyprowadzenie towarów

Upoważniony nadawca musi wypełnić dokument SAD lub TAD.

Musi on poinformować urząd celny wyjścia faksem, pocztą elektroniczną lub inną uzgodnioną w pozwoleniu drogą o wszystkich planowanych operacjach tranzytowych. W ten sposób

właściwe organy mogą w razie potrzeby przeprowadzać kontrole przed zwolnieniem towarów.

W tym celu upoważniony nadawca przekazuje organom celnym następujące informacje:

- szczegóły zgłoszenia tranzytowego,
- datę i godzinę wysyłki towarów oraz informacje na temat nałożonych zamknięć celnych, jeśli ma to zastosowanie;
- zwykły opis handlowy towarów;
- w stosownych przypadkach numery załączonych dokumentów.

Zasadniczo godziny, w których upoważniony nadawca może rozpocząć wspólną procedurę tranzytową/procedurę tranzytu unijnego, muszą pokrywać się z godzinami urzędowania lokalnego urzędu celnego.

Biorąc jednak pod uwagę indywidualną działalność niektórych przedsiębiorców, właściwe organy mogą zawrzeć w pozwoleniu postanowienie zezwalające na rozpoczynanie wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego poza godzinami urzędowania właściwego urzędu.

Ponadto organy celne mogą pozwolić upoważnionym nadawcom, którzy dokonują wysyłek towarów zgodnie ze stałym harmonogramem (w ustalonych dniach i godzinach) na przekazanie harmonogramu właściwemu urzędowi celnemu. Organy celne mogą zwolnić nadawcę z obowiązku powiadamiania o każdej wysyłanej przesyłce i konieczności każdorazowej interwencji urzędu celnego wyjścia.

Jeżeli organy celne nie dokonują kontroli towarów przed ich wyprowadzeniem, upoważniony nadawca nie później niż w chwili wysyłki towarów musi wpisać:

- w polu 44 egzemplarza 1 dokumentu SAD lub pierwszej kopii TAD dane dotyczące wyznaczonej trasy (w stosownych przypadkach);
- w polu 50 egzemplarza nr 1 dokumentu SAD lub pierwszego egzemplarza dokumentu TAD, w stosownych przypadkach, adnotację „Zwolniony ze składania podpisu” oraz
- w polu D egzemplarza nr 1 dokumentu SAD lub pierwszego egzemplarza dokumentu TAD:

– termin, w którym towary muszą być przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia (należy podać datę, a nie liczbę dni);

– dane dotyczące nałożonych zamknięć (lub adnotację „Zwolniony”, jeżeli dotyczy);
– adnotację „Upoważniony nadawca”;
– kod „A3” oraz
– pieczęć wskazującą na zastosowanie procedury ciągłości działania. W załączniku V.1.8.1 przedstawiono wzór pieczęci ciągłości działania w różnych językach.

Jeżeli organy celne urzędu celnego wyjścia dokonują kontroli towarów, muszą zamieścić adnotację o kontroli w polu D formularza SAD lub TAD.

Egzemplarz nr 4 i 5 SAD lub drugi egzemplarz TAD należy przekazać przewoźnikowi. Upoważniony nadawca zachowuje egzemplarz nr 1 dokumentu SAD lub pierwszy egzemplarz dokumentu TAD.

Po dokonaniu wyprowadzenia towarów upoważniony nadawca musi przesłać niezwłocznie, w terminie określonym w pozwoleniu, egzemplarz nr 1 SAD lub pierwszy egzemplarz TAD do urzędu celnego wyjścia.

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny wyjścia:

– zatrzymuje egzemplarz nr 1 SAD lub pierwszy egzemplarz TAD;

– sprawdza, czy formularze SAD lub TAD mają kolejną numerację (niewykorzystane uprzednio poświadczone formularze SAD lub TAD należy zwrócić organom celnym).

VI.3.4. Upoważniony odbiorca

Punkt ten został podzielony w następujący sposób:

- wprowadzenie (pkt VI.3.4.1);
- pozwolenie (pkt VI.3.4.2);
- procedury (pkt VI.3.4.3).

VI.3.4.1. Wprowadzenie

Co do zasady towary objęte wspólną procedurą tranzytową/procedurą tranzytu unijnego oraz odpowiednie dokumenty należy przedstawić w urzędzie celnym przeznaczenia.

Przyznanie statusu upoważnionego odbiorcy pozwala jednak przedsiębiorcy na odbieranie towarów w jego siedzibie lub w innym

wskazanym miejscu bez konieczności przedstawiania ich w urzędzie przeznaczenia.

VI.3.4.2. Pozwolenie

Procedura wydawania pozwoleń musi przebiegać zgodnie z opisem w pkt VI.2.2, chyba że poniżej stwierdzono inaczej.

Aby uzyskać status upoważnionego odbiorcy, przedsiębiorca musi spełnić warunki (zob. pkt VI.2.1).

Pozwolenie na występowanie w charakterze upoważnionego odbiorcy może otrzymać wyłącznie przedsiębiorca, który – oprócz spełnienia innych warunków – do komunikacji z organami celnymi stosuje system przetwarzania danych.

Aby umożliwić właściwym organom wstępną ocenę, wniosek musi zawierać jak najbardziej szczegółowe dane dotyczące:

Art. 89 dodatku I do Konwencji

Załącznik A do RD

- oszacowania, ile razy w skali miesiąca wnioskodawca będzie odbierał towary w ramach wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego;
- miejsca, w którym znajdują się towary;
- miejsca prowadzenia ewidencji.

Administracja upoważnionego odbiorcy musi być zorganizowana w taki sposób, aby bez trudu można było porównać informacje o towarach wpisane w zgłoszeniu tranzytowym z informacjami dostępnymi w jego ewidencji w celu umożliwienia organom celnym kontroli przemieszczania towarów. Szczególnie ważne są informacje dotyczące ilości i rodzaju towarów oraz ich wielkości i statusu celnego.

Informacje na temat unieważnienia, cofnięcia lub zmiany pozwolenia można znaleźć w pkt VI.2.4.

SŁUŻBY CELNE

Pozwolenie musi zawierać następujące dane:

1. urząd lub urzędy celne przeznaczenia odpowiedzialne za nadzorowanie upoważnionego odbiorcy;

2. czas, wyrażony w minutach, dostępny dla urzędu celnego przeznaczenia po zakończeniu procedury tranzytu, w którym organ ten może dokonać wszelkich niezbędnych kontroli przed zwolnieniem towarów;
3. w przypadku procedury ciągłości działania – jak i kiedy upoważniony odbiorca ma przekazywać urzędowi celnemu przeznaczenia powiadomienie o operacjach tranzytowych, tak by urząd ten miał możliwość przeprowadzenia wszystkich wymaganych kontroli przed zwolnieniem towarów;
4. kategorie towarów lub przewozy, których pozwolenie nie obejmuje (w stosownych przypadkach);
5. środki operacyjne i środki kontroli, do których upoważniony odbiorca musi się zastosować;
6. wszelkie szczególne warunki odnoszące się do operacji tranzytowych wykonywanych poza normalnymi godzinami pracy urzędu celnego przeznaczenia (w stosownych przypadkach).

VI.3.4.3. Czasowe składowanie

Art. 144, art. 145 ust. 1 i 3 oraz art. 147–148 UKC
Art. 115 RD

Niniejszy pkt dotyczy tylko UE.

Po przedstawieniu towarów w siedzibie upoważnionego odbiorcy i zakończeniu procedury tranzytu unijnego towary są czasowo składowane.

Towary czasowo składowane mogą być składowane albo w magazynach czasowego składowania, albo w innych miejscach wyznaczonych lub zatwierdzonych przez organy celne. Jeżeli jednak towary są składowane w innych miejscach, należy je zgłosić do kolejnej procedury celnej lub dokonać ich powrotnego wywozu nie później niż 6 dni po ich przedstawieniu (chyba że organy celne zażądają rewizji towarów).

Prowadzenie magazynów czasowego składowania wymaga udzielenia pozwolenia przez właściwe organy celne.

O ile zwolnienie z obowiązku złożenia zabezpieczenia nie ma zastosowania, zabezpieczenie należy złożyć niezależnie od miejsca, w którym odbywa się czasowe składowanie (magazyn czasowego składowania czy też miejsce wyznaczone lub zatwierdzone przez organy celne).

VI.3.4.4. Procedury

VI.3.4.4.1. Standardowa procedura tranzytu

Art. 88 dodatku I do Konwencji

Art. 315–316 RW

Upoważniony odbiorca postępuje zgodnie z procedurą opisaną w pkt IV.4.3, z wyjątkiem następujących wymagań, które musi spełnić (w podanej kolejności):

- towary muszą zostać przedstawione w urzędzie przeznaczenia;
- po przybyciu towarów do miejsca określonego w pozwoleniu odbiorca musi niezwłocznie wysłać do urzędu celnego przeznaczenia komunikat „Zawiadomienie o przybyciu towarów" (IE007) i poinformować go o wszelkich nieprawidłowościach lub zdarzeniach, które miały miejsce podczas transportu (np. usunięcie zamknięć celnych);
- odbiorca musi zaczekać na upłynięcie terminu i otrzymanie komunikatu „Zgoda na wyładunek" (IE043) oraz zapewnić organom celnym możliwość skontrolowania towarów przed ich wyładunkiem;
- odbiorca musi poddać towary kontroli i rozładować je;
- odbiorca ma obowiązek wysłać do urzędu celnego przeznaczenia komunikat „Uwagi do wyładunku" (IE044), wskazując wszelkie nieprawidłowości, najpóźniej trzeciego dnia następującego po dniu, w którym otrzymał on pozwolenie na wyładunek towarów.

Na wniosek przewoźnika upoważniony odbiorca wystawia poświadczenie odbioru potwierdzające przybycie towarów do miejsca określonego w pozwoleniu i wpisuje w nim numer MRN operacji tranzytu wspólnego/unijnego. Poświadczenie odbioru musi być zgodne ze wzorem zamieszczonym w załączniku B10 do dodatku III do Konwencji/załączniku 72-03 do RW.

VI.3.4.4.2. Procedura ciągłości działania

W przypadku procedury ciągłości działania upoważniony odbiorca jest zobowiązany niezwłocznie poinformować o przybyciu towarów właściwy organ w dowolny sposób uzgodniony w pozwoleniu (za pośrednictwem faksu, poczty elektronicznej lub w inny sposób). Po otrzymaniu od urzędu celnego przeznaczenia zgody na wyładunek może on rozładować towary w swojej siedzibie lub miejscu wskazanym w pozwoleniu.

Upoważniony odbiorca musi podać datę przybycia, rzeczywisty stan zamknięć celnych i kod wyników kontroli oraz umieścić swoją pieczęć upoważnionego odbiorcy na egzemplarzu nr 4 i 5 dokumentu SAD lub drugim egzemplarzu dokumentu TAD, które towarzyszyły towarom, a następnie jak najszybciej przekazać je do

urzędu celnego przeznaczenia, ale nie później niż w kolejnym dniu roboczym.

Upoważniony odbiorca musi powiadomić urząd przeznaczenia o przybyciu towarów zgodnie z zasadami określonymi w pozwoleniu w celu umożliwienia właściwym organom przeprowadzenia, w stosownych przypadkach, kontroli przed dopuszczeniem towarów.

Informacje przekazane urzędowi celnemu przeznaczenia powinny zawierać:

- numer zgłoszenia tranzytowego;
- datę i godzinę przybycia towarów oraz dane na temat stanu nałożonych zamknięć celnych, jeśli ma to zastosowanie;
- standardowy handlowy opis towarów (łącznie z kodem HS, jeżeli jest to częścią zgłoszenia);
- dane o stwierdzonych nadwyżkach, brakach, zamianach lub o innych nieprawidłowościach, takich jak naruszone zamknięcia celne.

Co do zasady godziny, w których upoważniony odbiorca może odbierać towary, będą pokrywać się z godzinami urzędowania urzędu celnego przeznaczenia.

Biorąc jednak pod uwagę indywidualną działalność niektórych przedsiębiorców, właściwe organy mogą zawrzeć w pozwoleniu postanowienie przewidujące zwolnienie towarów przybywających poza godzinami urzędowania właściwego urzędu celnego przez upoważnionego odbiorcę.

Ponadto organy celne mogą pozwolić upoważnionym odbiorcom, którzy otrzymują przesyłki zgodnie ze stałym harmonogramem (w ustalonych dniach i godzinach), na przekazanie harmonogramu właściwemu urzędowi celnemu. Dzięki temu upoważniony odbiorca może być zwolniony z obowiązku przekazywania informacji przy przybyciu każdej przesyłki i dysponować towarami w chwili ich przybycia, bez podejmowania jakichkolwiek czynności przez urząd celny przeznaczenia.

Uwaga: Urząd celny przeznaczenia należy niezwłocznie powiadamiać o wszystkich przypadkach stwierdzonych nadwyżek, braków, zamian lub o innych nieprawidłowościach, takich jak naruszone zamknięcia celne.

Jeżeli organy celne postanowią poddać towary kontroli, upoważniony odbiorca nie może dokonać ich wyładunku ani nimi

dysponować. Jeśli nie chcą przeprowadzić kontroli towarów, muszą wydać upoważnionemu odbiorcy zgodę na ich wyładunek.

W przypadku gdy organy celne nie skontrolują przesyłki po przybyciu, upoważniony odbiorca musi wpisać w lewej części pola I egzemplarzy nr 4 i 5 dokumentu SAD lub drugiej kopii dokumentu TAD oraz, w stosownych przypadkach, w swojej ewidencji następujące informacje:

- datę przybycia oraz
- stan nałożonych zamknięć.

Uwaga: Druga część pola I jest zastrzeżona dla wpisów dokonywanych przez urząd celny przeznaczenia.

Upoważniony odbiorca musi niezwłocznie przekazać urzędowi celnemu przeznaczenia egzemplarze nr 4 i 5 dokumentu SAD lub drugi egzemplarz dokumentu TAD.

SŁUŻBY CELNE

W zakresie:

- rejestrowania, kontroli lub dokonania adnotacji na formularzu SAD lub TAD;
- zwrotu egzemplarza nr 5 SAD lub drugiego egzemplarza TAD do urzędu celnego wyjścia;
- postępowania w przypadku nieprawidłowości, ewentualnych kontroli itd.

postanowienia części IV stosuje się *mutatis mutandis*.

VI.3.5. Przewóz towarów transportem kolejowym

VI.3.5.1. Uproszczenia mające zastosowanie do procedur tranzytu koleją

Kolejowe przewozy towarowe zostały zliberalizowane w UE na początku 2007 r. zarówno w przypadku usług krajowych, jak i międzynarodowych. Towary przewożone koleją w zliberalizowanych warunkach muszą podlegać takiej samej standardowej procedurze tranzytu jak w przypadku każdego innego przemieszczania w ramach tranzytu. Powinno się to odbywać z zastosowaniem standardowego zgłoszenia tranzytowego przy wykorzystaniu systemu NCTS, jak szczegółowo opisano w części IV, lub innej procedury tranzytu opisanej w pkt I.4.2, tak jak w przypadku każdego innego przemieszczania w ramach tranzytu.

W pkt VI.3.5.2 poniżej wskazano jednak pewne cechy szczególne transportu kolejowego w przypadku stosowania procedury

standardowej.

Niezależnie od liberalizacji kolejowego transportu towarowego w okresie przejściowym nadal można stosować specjalną „procedurę tranzytu kolejowego opartą na dokumentacji papierowej” do czasu aktualizacji systemu NCTS zgodnie z programem prac związanych z UKC. Tę procedurę opartą na dokumentacji papierowej można jednak stosować tylko w przypadku, gdy co najmniej dwa przedsiębiorstwa kolejowe prowadzą działalność w ramach systemu transportu w trybie współpracy, który nadal istnieje na rynku zliberalizowanym, chociaż jego wykorzystanie maleje. Zobacz pkt VI.3.5.3.

Dopóki system NCTS nie zostanie zaktualizowany zgodnie z programem prac związanych z UKC, państwa członkowskie nadal mają możliwość stosowania również innych procedur tranzytu unijnego opartych na dokumentacji papierowej. Zastosowanie tego przepisu przejściowego opisano szczegółowo w pkt VI.3.5.4.

Możliwy jest ponadto przewóz towarów unijnych transportem kolejowym z jednego miejsca do innego na obszarze celnym Unii przez terytorium państwa wspólnego tranzytu bez zmiany statusu celnego towarów i bez obejmowania ich procedurą celną, jak opisano w pkt VI.3.5.5.

VI.3.5.2. Procedura standardowa dotycząca transportu kolejowego i jej cechy szczególne

Jeżeli przemieszczanie towarów odbywa się na podstawie standardowego zgłoszenia tranzytowego przy wykorzystaniu systemu NCTS, jak szczegółowo opisano w części IV, zastosowanie mają pewne zmiany związane z transportem kolejowym.

Urząd celny właściwy dla stacji kolejowej wyjścia to urząd celny wyjścia. Urząd celny właściwy dla stacji kolejowej przeznaczenia to urząd celny przeznaczenia. W przypadku gdy przemieszczanie koleją rozpoczęło się przed wjazdem na obszar celny Unii lub państwa wspólnego tranzytu, stacja kolejowa urzędu celnego pierwszego wprowadzenia będzie stacją kolejową wyjścia. Jeśli przewóz koleją jest kontynuowany po bezpowrotnym opuszczeniu obszaru celnego Unii lub państwa wspólnego tranzytu, stacją kolejową przeznaczenia będzie stacja kolejowa urzędu celnego

wyprowadzenia.

Art. 302 ust. 2 lit. b) RW
Art. 39 ust. 2 lit. b) dodatku I do Konwencji

Na zasadzie odstępstwa od ogólnego obowiązku nałożenia zamknięcia celnego na przesyłki do celów identyfikacji, zamknięcia celnego nie nakłada się ani na środek transportu, ani na pojedyncze opakowania zawierające towary, jeżeli przedsiębiorstwa kolejowe zastosowały środki identyfikacyjne.

Niezależnie od tego odstępstwa urząd celny wyjścia nadal może podjąć decyzję o nałożeniu zamknięcia celnego na przesyłki do celów identyfikacji.

Art. 304 ust. 6 RW
Art. 43 ust. 5 dodatku I do Konwencji

Towary przewożone koleją w ramach procedury tranzytu unijnego lub wspólnej procedury tranzytowej nie muszą być przedstawiane w urzędzie celnym tranzytowym, pod warunkiem że urząd celny tranzytowy może zweryfikować przepływ towarów przez granicę za pomocą innych środków.

Taką weryfikację należy przeprowadzać wyłącznie w razie potrzeby. Weryfikacja może być przeprowadzana retrospektywnie.

Art. 305 ust. 1 lit. f) i ust. 4 RW

Art. 44 ust. 1 lit. f) i ust. 2 lit. b) dodatku I do Konwencji

Jeżeli wagony zostają usunięte z zestawu wagonów kolejowych z powodu „problemów technicznych", to z punktu widzenia kwestii celnych stanowi to zdarzenie podczas transportu. Przewoźnik może jednak kontynuować operację tranzytową w ramach aktualnej procedury tranzytu. Sformułowanie „problemy techniczne" należy interpretować w szerokim znaczeniu, tj. jako obejmujące również rozłączanie pociągów lub usuwanie wagonów z powodu nieprzewidzianych zakłóceń eksploatacyjnych.

Art. 305 ust. 6 RW
Art. 44 ust. 3 dodatku I do Konwencji

Gdy takie zdarzenie wystąpi, przewoźnik będący w posiadaniu towarów musi to odnotować w dokumencie TAD. Następnie urząd celny przeznaczenia wprowadzi zdarzenie do NCTS.

Art. 309 ust. 1, 2 i 3 RW
Art. 47 ust. 4 i 5 dodatku I do Konwencji

Usunięte wagony pozostają objęte zgłoszeniem tranzytowym, jak wskazano w egzemplarzu dokumentu TAD (lub innym stosownym formularzu opatrzonym numerem MRN i odnoszącym się do zdarzenia) towarzyszącym usuniętym wagonom. Muszą one jednak zostać przedstawione urzędowi celnemu przeznaczenia w terminie 6 dni od dnia, w którym temu urzędowi przedstawiono pierwsze wagony i zakończyła się operacja tranzytu. Urząd celny przeznaczenia musi odesłać wyniki kontroli w ciągu tych 6 dni.

Jeżeli towary są już przemieszczane do stacji przeznaczenia przed rozpoczęciem postępowania poszukiwawczego, mogą one wciąż

podlegać istniejącej procedurze tranzytu do czasu ich przybycia. W przypadku gdy podczas postępowania poszukiwawczego towary są nadal zablokowane w miejscu, w którym doszło do zdarzenia, należy złożyć nowe zgłoszenie tranzytowe w celu kontynuacji przemieszczania. Dokładną procedurę, jaka będzie miała zastosowanie do usuniętych wagonów, należy ocenić w zależności od każdego indywidualnego przypadku. Taka ocena jest zasadniczo przeprowadzana przez urząd celny właściwy dla miejsca, w którym zaszło zdarzenie, a dodatkowo urząd celny wyjścia skonsultuje się z urzędem celnym przeznaczenia w ramach postępowania poszukiwawczego, jeśli takie zostanie wszczęte. Jednym z możliwych rezultatów może być konieczność złożenia nowego zgłoszenia tranzytowego dotyczącego usuniętych wagonów, które nie zostały przedstawione we wspomnianym 6-dniowym terminie.

Towary zgłoszone w urzędzie celnym przeznaczenia mogą zostać zwolnione z tranzytu i objęte kolejną procedurą celną lub procedurą czasowego składowania, jeżeli istnieje takie rozwiązanie na poziomie krajowym. Część kwoty referencyjnej zabezpieczenia, która została zablokowana, może zostać ponownie wykorzystana od momentu zakończenia operacji tranzytu (nawet gdy część przesyłki nie została jeszcze przedstawiona). Procedura tranzytu nie została jednak zakończona, a organy celne mogą nadal w razie konieczności wysuwać roszczenie uruchomienia zabezpieczenia, np. w przypadku gdyby wycofany wagon nigdy nie przybył.

Jeżeli wagony przybędą w ciągu 6 dni, można przesłać wynik kontroli z odpowiednim kodem A potwierdzającym, że wszystkie towary dotarły prawidłowo, a urząd celny wyjścia może następnie zamknąć procedurę tranzytu.

Jeśli jednak wagony nie przybędą w terminie 6 dni, procedura tranzytu nie może zostać zakończona. Urząd celny przeznaczenia musi przesłać wyniki kontroli z kodem B i wskazać brak wagonów/towarów. Kwestię tę należy dalej rozwiązać w kontekście postępowania poszukiwawczego i na podstawie działań podjętych przez urząd właściwy dla miejsca, w którym doszło do zdarzenia.

Z chwilą wdrożenia systemu NCTS 5 w urzędzie celnym wyjścia termin na przesłanie wyników kontroli zostanie przedłużony do 12 dni. Opisany powyżej proces będzie zarządzany w NCTS 5 jako „częściowe zwolnienie". Podręcznik dotyczący procedur tranzytowych zostanie na późniejszym etapie zaktualizowany w celu opisania zasad proceduralnych mających zastosowanie do NCTS 5, w oparciu o doświadczenia jego poprzedników.

Zastosowanie do towarów przewożonych transportem kolejowym po uzyskaniu pozwolenia mają również następujące uproszczenia:

- status upoważnionego nadawcy (zob. część VI) oraz
- status upoważnionego odbiorcy (zob. część VI).

VI.3.5.3. Procedura tranzytu kolejowego oparta na dokumentacji papierowej (przepis przejściowy)

VI.3.5.3.1. Wprowadzenie

Art. 24 PRD

Art. 55 lit. f) dodatku I do Konwencji

Procedura tranzytu oparta na dokumentacji papierowej w zakresie towarów przewożonych transportem kolejowym jest procedurą przejściową. Polega ona na wykorzystaniu listu przewozowego CIM w formie papierowej jako zgłoszenia tranzytowego w odniesieniu do towarów przewożonych przez upoważnione przedsiębiorstwo kolejowe. List przewozowy CIM w formie papierowej może być stosowany do czasu wdrożenia zaktualizowanego systemu NCTS (etap 5)[34].

Aktualizacja 5. etapu systemu NCTS obejmuje funkcje, które ułatwiają złożenie zgłoszenia tranzytowego do celów transportu kolejowego. W związku z tym po wdrożeniu 5. etapu systemu NCTS w urzędzie celnym wyjścia zastosowanie ma standardowa procedura tranzytu oparta na systemie NCTS opisana w części IV.

Stosowanie listu przewozowego CIM w formie papierowej jako zgłoszenia tranzytowego jest fakultatywne. Przedsiębiorstwo kolejowe może zdecydować się na przeprowadzenie standardowej procedury tranzytu opartej na systemie NCTS. W takim przypadku list przewozowy CIM służy jedynie jako dokument przewozowy i obowiązują wszystkie standardowe przepisy tranzytowe opisane w części IV oraz w pkt VI.3.5.2 powyżej.

Standardowa procedura tranzytu ma również zastosowanie, jeżeli zamiast formy papierowej zostanie wykorzystana elektroniczna forma listu przewozowego CIM. Dane zawarte w elektronicznym dokumencie przewozowym wykorzystywanym przez kolej jako zgłoszenie tranzytowe będą przetwarzane w systemie NCTS.

[34] Zgodnie z programem prac związanych z UKC.

VI.3.5.3.2. Warunki stosowania listu przewozowego CIM w formie papierowej jako zgłoszenia tranzytowego

Art. 30 PRD

Art. 91 dodatku I do Konwencji

Aby wykorzystać list przewozowy CIM jako zgłoszenie tranzytowe do celów tranzytu unijnego lub wspólnego, należy spełnić następujące warunki:

1. towary muszą być przewożone przez przedsiębiorstwo kolejowe zgodnie z Konwencją o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. w wersji protokołu wprowadzającego zmiany z dnia 3 czerwca 1999 r.;

2. przedsiębiorstwa kolejowe przeprowadzające operację przewozową na obszarze celnym Unii lub w państwach wspólnego tranzytu muszą być upoważnionymi przedsiębiorstwami kolejowymi lub niektóre z nich muszą posiadać krajowe pozwolenie jako „przedsiębiorstwo kolejowe pośredniczące";

Art. 32 ust. 1 PRD

Art. 94 ust. 1 dodatku I do Konwencji

3. towary muszą być kolejno przejmowane i przewożone przez poszczególne upoważnione przedsiębiorstwa kolejowe na szczeblu krajowym, tak by możliwe było dokonywanie przewozów do najbliższej stacji kolejowej na sąsiednim terytorium lub z tej stacji w sposób uzgodniony między przewoźnikami;

4. zaangażowane przedsiębiorstwa kolejowe muszą zadeklarować solidarną odpowiedzialność wobec organu celnego za każdy potencjalny dług celny (należności celne przywozowe i inne opłaty);

Art. 29, art. 32 ust. 3 oraz art. 41 ust. 1 i 2 PRD

Art. 92 ust. 2 i art. 94 ust. 3 dodatku I do Konwencji

5. za pośrednictwem swoich biur rachunkowych i we współpracy ze sobą przedsiębiorstwa kolejowe muszą realizować wspólnie przyjęty system kontroli i wyjaśniania nieprawidłowości związanych z przemieszczaniem towarów (zob. również pkt VI.3.5.3.5.1 Funkcjonowanie biur rachunkowych);

6. przedsiębiorstwa kolejowe są odpowiedzialne za:
   a) oddzielne rozliczanie kosztów transportu;
   b) podział kosztów transportu według państw;
   c) spłatę odpowiedniego udziału w kosztach oraz
   d) system kontroli i wyjaśniania nieprawidłowości.

   Właściwy organ celny musi mieć dostęp do danych w biurze rachunkowym odnośnego przedsiębiorstwa kolejowego.

<u>Procedury opartej na dokumentacji papierowej nie można</u>

zastosować, jeśli:

- w transporcie uczestniczy **wyłącznie *jeden* przewoźnik** lub
- **przewoźnik przewozi** towary **poza terytorium krajowe** z wyjątkiem przewozów do stacji lub ze stacji kolejowej na sąsiednim terytorium zgodnie z ustaleniami między przewoźnikami (zob. pkt 3 powyżej) lub
- **przewoźnik nie spełnia wymogów** procedury uproszczonej, chyba że jest upoważniony jako przedsiębiorstwo kolejowe pośredniczące[35] (zob. pkt 2 powyżej).

We wszystkich tych przypadkach obowiązuje standardowa procedura tranzytu, a list przewozowy CIM służy wyłącznie jako dokument przewozowy.

Aby zapoznać się z bardziej szczegółowymi przypadkami i przykładami dotyczącymi korzystania z tej procedury uproszczonej, zob. pkt VI.3.5.3.7.

VI.3.5.3.3. Upoważnione przedsiębiorstwa kolejowe

Pozwolenie na przeprowadzenie procedury kolejowej opartej na dokumentacji papierowej ma formę decyzji celnej wydawanej na wniosek.

Oznacza to, że o ile nie określono inaczej, zastosowanie mają ogólne zasady wydawania decyzji celnych opisane w części VI. Należy jednak zauważyć, że elektroniczny system zarządzania decyzjami celnymi nie jest wykorzystywany do składania wniosków o wydanie tego rodzaju decyzji, wydawania ich i zarządzania nimi. Organy celne będą musiały przekazywać sobie nawzajem informacje za pośrednictwem innych środków, a Komisja może ułatwić ten proces. W związku z tym administracje muszą powiadamiać Komisję o swoich decyzjach dotyczących upoważnionych przedsiębiorstw kolejowych. Komisja opublikuje i zaktualizuje informacje w załączniku 2 do dokumentu roboczego TAXUD/A2/TRA/02/2019 na temat grupy interesu ds. tranzytu

[35] Przedsiębiorstwo kolejowe pośredniczące może być upoważnione, nawet jeśli nie spełnia wszystkich warunków procedury opartej na dokumentacji papierowej: (i) jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe uprawnione do stosowania procedury opartej na dokumentacji papierowej występuje jako osoba uprawniona do korzystania z procedury (ii) oraz jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe pośredniczące nie jest ani pierwszym, ani ostatnim przewoźnikiem na obszarze celnym Unii lub w państwach wspólnego tranzytu.

CIRCABC[36].

Wniosek należy składać do organu celnego właściwego dla miejsca, w którym są prowadzone lub dostępne główne księgi rachunkowe wnioskodawcy na potrzeby celne i w którym ma być realizowana co najmniej część działalności objętej pozwoleniem.

Przedsiębiorstwo kolejowe musi spełnić ogólne i szczegółowe warunki, w tym podpisać stosowną deklarację (*).

Warunki ogólne:

Art. 11 RD
Art. 29 ust. 1 lit. a) PRD
Art. 57 ust. 4 i 6 dodatku I do Konwencji

- wnioskodawca musi być zarejestrowany i posiadać numer EORI, jeśli ma siedzibę w UE;
- wnioskodawca musi mieć siedzibę w UE lub państwie wspólnego tranzytu;
- organ celny musi uznać, że możliwe będzie nadzorowanie procedury tranzytu i przeprowadzanie kontroli bez nieproporcjonalnie dużego wysiłku.

Warunki szczegółowe:

Art. 25 ust. 1, art. 29 ust. 1 lit. b), art. 32 ust. 1 PRD
Art. 57 ust. 4, art. 92 ust. 1 i art. 94 ust. 1 dodatku I do Konwencji

- wnioskodawca musi być przedsiębiorstwem kolejowym;
- (i) wnioskodawca musi regularnie korzystać z procedury tranzytu unijnego lub wspólnej procedury tranzytowej; albo (ii) organy celne muszą wiedzieć, że jest on w stanie wypełniać obowiązki wynikające z procedury;
- wnioskodawca nie popełnił żadnego poważnego lub powtarzającego się naruszenia przepisów celnych lub podatkowych;
- wnioskodawca musi prowadzić ewidencję w sposób umożliwiający organom celnym dokonywanie skutecznych kontroli;
- przedsiębiorstwo kolejowe musi zadeklarować solidarną odpowiedzialność wobec organu celnego, jeśli jest zaangażowane w przewóz towarów w ramach procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej (*).

(*) W deklaracji określono przyjętą zasadę, że nieprawidłowości wykryte podczas stosowania procedury tranzytu opartej na dokumentacji papierowej wyjaśniane są wspólnie przez właściwe organy celne i odpowiedzialne przedsiębiorstwo kolejowe państwa,

[36] Dostęp do grupy interesu ds. tranzytu CIRCABC mają tylko krajowe administracje celne zajmujące się tranzytem i statusem celnym towarów. Aby uzyskać dostęp do grupy, należy skontaktować się z krajowym koordynatorem ds. tranzytu. Ograniczony dostęp za pośrednictwem CER zapewniany jest również przedsiębiorstwom kolejowym.

w którym wykryto nieprawidłowość. Przedsiębiorstwo kolejowe wyraża zgodę na poniesienie odpowiedzialności za dług oraz na to, że będzie pierwszym podmiotem, od którego wymagana będzie spłata każdego długu celnego (należności celnych przywozowych i innych opłat). Wzór deklaracji znajduje się w załączniku 1 do dokumentu roboczego TAXUD/A2/TRA/02/2019.

Art. 39 i art. 41 ust. 3 PRD

Art. 92 ust. 3 i art. 97 ust. 3 dodatku I do Konwencji

W stosownych przypadkach organ celny określi:

- zasady przemieszczania towarów unijnych (zob. „Uwaga" w pkt VI.3.5.3.4.4);
- zasady korzystania z zabezpieczenia;
- procedury, które należy stosować w biurach rachunkowych, aby nadzorować korzystanie z listu przewozowego CIM jako zgłoszenia tranzytowego.

Art. 25 ust. 2 PRD

Art. 56 ust. 4 dodatku I do Konwencji

Pozwolenie ma zastosowanie we wszystkich państwach członkowskich oraz we wszystkich państwach wspólnego tranzytu, o ile upoważnione przedsiębiorstwo kolejowe lub przedsiębiorstwo kolejowe pośredniczące ma siedzibę w odnośnym kraju.

Upoważnione przedsiębiorstwo kolejowe może prowadzić działalność wyłącznie na właściwą skalę krajową, z wyłączeniem przewozów do stacji i ze stacji kolejowej na sąsiednim terytorium zgodnie z ustaleniami między przewoźnikami (zob. również pkt VI.3.5.3.2).

Art. 22 ust. 4 UKC

Art. 64 dodatku I do Konwencji

Pozwolenie staje się skuteczne ze skutkiem natychmiastowym.

Art. 22 ust. 5 i art. 28 UKC

Art. 64 dodatku I do Konwencji

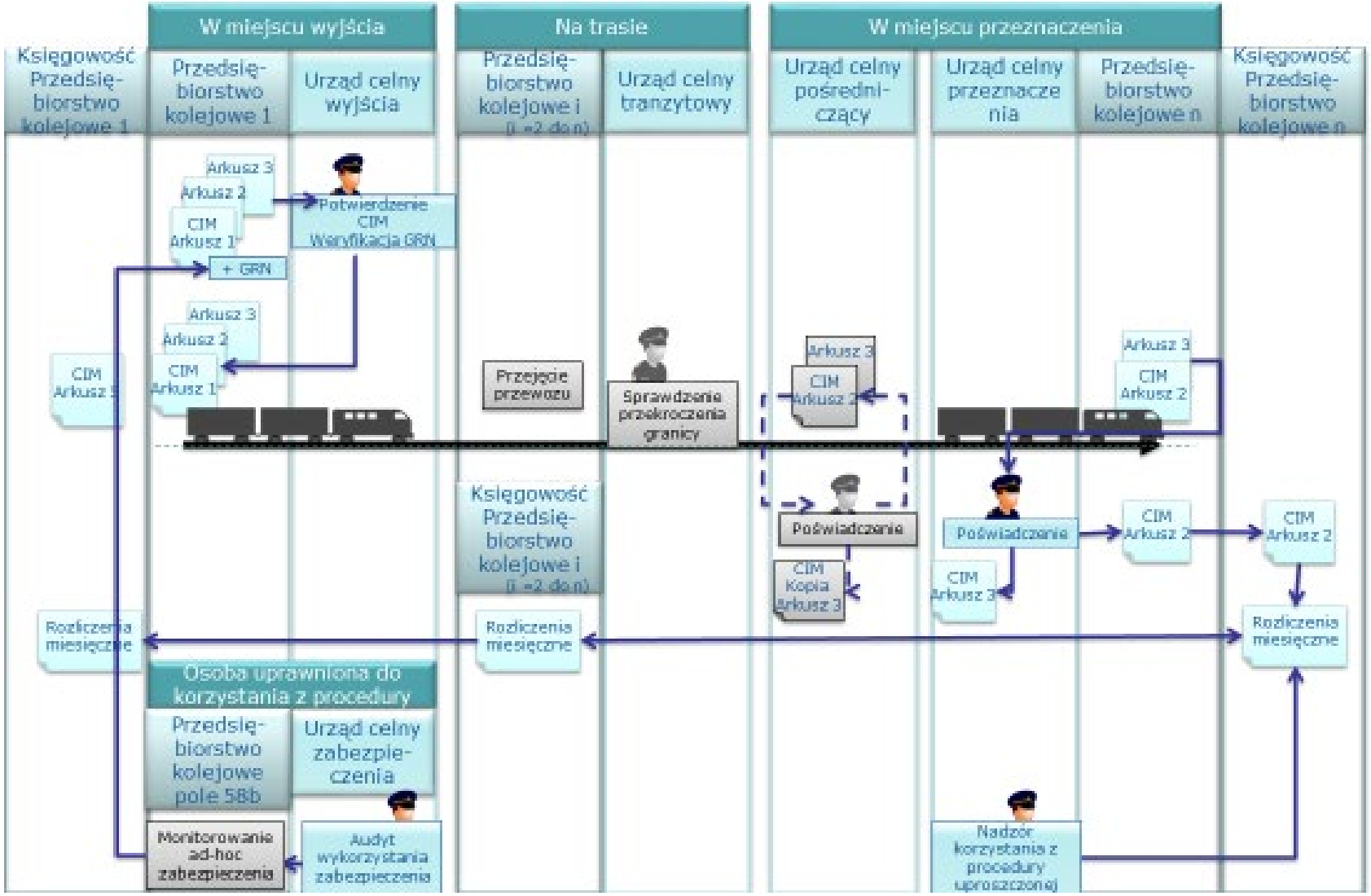
Na ogół pozwolenie jest ważne bezterminowo i obowiązuje, dopóki przedsiębiorstwo kolejowe spełnia wszystkie kryteria i warunki. Należy jednak mieć na uwadze następujące kwestie:

- gdy w danym państwie członkowskim UE lub państwie wspólnego tranzytu zostanie wdrożony 5. etap systemu NCTS, nie będzie już można stosować omawianej procedury w tym państwie członkowskim UE ani państwie wspólnego tranzytu (zob. również pkt VI.3.5.3.1 – Wprowadzenie);
- upoważnione przedsiębiorstwo kolejowe z tych państw nadal może uczestniczyć jako przedsiębiorstwo kolejowe pośredniczące lub odbierające;
- wszystkie pozwolenia utracą ważność z chwilą wdrożenia 5. etapu systemu NCTS we wszystkich państwach członkowskich UE i państwach wspólnego tranzytu;

VI.3.5.3.4. Procedura tranzytu oparta na dokumentacji papierowej

Na rysunku 1 przedstawiono procedurę tranzytu w przypadku, gdy list przewozowy CIM jest stosowany jako zgłoszenie tranzytowe towarów przemieszczanych z jednego miejsca w UE lub państwie wspólnego tranzytu do innego miejsca w UE lub państwie wspólnego tranzytu.

Aby w pełni zrozumieć obowiązujące przepisy i możliwe warianty, należy przeczytać cały tekst we wszystkich podsekcjach.



Rysunek 1: Przedstawienie procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej

VI.3.5.3.4.1. List przewozowy CIM jako zgłoszenie tranzytowe

Art. 6 i 7 dodatku B do COTIF

Międzynarodowy Komitet Transportu Kolejowego (CIT) w porozumieniu z administracjami celnymi i Komisją Europejską opracował[37]: (i) wzór listu przewozowego CIM; (ii) wzór listu przewozowego CIM/SMGS oraz (iii) wzór listu przewozowego CIM w transporcie kombinowanym. Odpowiednie formularze można znaleźć na stronie internetowej: http://www.cit-rail.org.

List przewozowy CIM można stosować również jako notę CUV wagonu towarowego[38]. W takim przypadku należy zaznaczyć pole „nota CUV wagonu towarowego" w polu 30. Zastosowanie to dotyczy transportu pustych wagonów towarowych, które są przewożone jako środki transportu. Pustych wagonów towarowych nie należy obejmować tranzytem wspólnym/unijnym, chyba że nie zostały jeszcze poddane odprawie celnej. W związku z tym wykorzystanie wzoru jako noty CUV wagonu towarowego nie jest istotne w odniesieniu do tranzytu celnego.

Podobnie list przewozowy CIM w transporcie kombinowanym oraz łączony list przewozowy CIM/SMGS nie mają innego znaczenia dla tranzytu celnego. Do celów tranzytu celnego traktuje się je jako list przewozowy CIM. W każdym przypadku, w którym w poniższych akapitach jest mowa o liście przewozowym CIM, chodzi również o łączony list przewozowy CIM/SMGS oraz list przewozowy CIM w transporcie kombinowanym. Wszystkie odniesienia do pól formularza w niniejszym punkcie dotyczą listu przewozowego CIM. Odpowiednie odesłania do pól związane z pozostałymi listami przewozowymi wymieniono w tabeli korelacji zamieszczonej w załączniku VI.8.11.

Organy celne i Komisja nie są wprawdzie odpowiedzialne za formularze, ale formularze te mogą służyć jako celne zgłoszenie tranzytowe. W związku z tym w formularzach nie można wprowadzać zmian bez uprzedniej zgody organów celnych i Komisji.

---

[37] Zob. dokumenty robocze TAXUD/1862/2003, TAXUD/1950/2003 i TAXUD/1960/2003; ostatni z wymienionych został zatwierdzony na 102. posiedzeniu grupy roboczej WE-EFTA w dniu 10 grudnia 2003 r.

[38] CUV oznacza przepisy ujednolicone o międzynarodowym transporcie wagonów towarowych.

VI.3.5.3.4.2. Osoba uprawniona do korzystania z procedury

Art. 5 pkt 15 i 35 oraz art. 170 ust. 2 UKC

– **osoba uprawniona do korzystania z procedury** to zgłaszający wskazany w polu 58b listu przewozowego CIM;

Art. 31 ust. 1 PRD

Art. 3 lit. e) i art. 93 dodatku I do Konwencji

– biorąc pod uwagę szczególną rolę przewoźnika umownego w organizowaniu przewozu towarów a tym samym jego kontakty z pozostałymi przewoźnikami i wiedzę na ich temat, osobą tą jest przewoźnik umowny (pole 58a), który co do zasady musi złożyć wniosek o stosowanie procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej zgodnie z art. 5 pkt 35 i art. 170 UKC. Przewoźnik umowny jest zatem zasadniczo osobą uprawnioną do korzystania z procedury;

– osoba uprawniona do korzystania z procedury musi jednak **mieć siedzibę w UE lub w państwie wspólnego tranzytu**. Jeśli operacja przewozowa rozpoczyna się poza obszarem celnym Unii lub państwem wspólnego tranzytu, a przewoźnik umowny nie ma siedziby w UE ani w państwie wspólnego tranzytu, wówczas w polu 58b jako osobę uprawnioną do korzystania z procedury można wskazać każde inne upoważnione przedsiębiorstwo kolejowe zaangażowane w przewóz i mające siedzibę w UE lub państwie wspólnego tranzytu za zgodą tego przedsiębiorstwa. Biorąc pod uwagę wymóg dotyczący przedstawienia towarów w urzędzie celnym wyjścia na obszarze celnym Unii lub w państwie wspólnego tranzytu, osoba uprawniona do korzystania z procedury będzie co do zasady pierwszym przewoźnikiem przy wjeździe na obszar celny Unii lub do państwa wspólnego tranzytu.

  W takim przypadku przewoźnik umowny (pole 58a) wystąpi zatem z wnioskiem o zastosowanie „procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej” w imieniu osoby uprawnionej do korzystania z procedury (pole 58b).

VI.3.5.3.4.3. Wypełnianie listu przewozowego CIM jako zgłoszenia tranzytowego

Art. 12 ust. 2 dodatku B do COTIF

Przedsiębiorstwo kolejowe, które wyrazi zgodę na przewóz towarów zgodnie z COTIF (przewoźnik umowny wskazany w polu 58a), musi wypełnić list przewozowy CIM i dostarczyć wszystkie dane określone w art. 7 dodatku B do COTIF. List przewozowy CIM musi zostać wydany w przypadku każdej przesyłki.

Korzystanie z listu przewozowego CIM nie oznacza automatycznie, że przedsiębiorstwo kolejowe stosuje procedurę tranzytu kolejowego opartą na dokumentacji papierowej. W związku z tym potwierdzenie stosowania listu przewozowego CIM jako zgłoszenia tranzytowego w polu 58b jest obowiązkowe.

W przypadku gdy przewoźnik umowny nie jest osobą uprawnioną do korzystania z procedury, oznacza to, że przewoźnik umowny wypełnia list przewozowy CIM jako zgłoszenie tranzytowe w imieniu osoby uprawnionej do korzystania z procedury.

List przewozowy CIM nie zawiera specjalnego pola, w którym można by wpisać kod HS. Jeżeli jednak kod HS jest wymagany w tranzycie unijnym/wspólnym, w polu 24 wpisuje się 6-cyfrowy kod własny NHM kolei, który niemal zawsze odpowiada kodowi HS.

Ponadto w podręczniku CIT w odniesieniu do listu przewozowego CIM znajduje się instrukcja, że w polu 21 należy wpisywać kod HS, jeśli wymaga tego prawo celne.

Jeżeli stosuje się zabezpieczenie pojedyncze lub jeżeli zabezpieczenie generalne uzupełniono zabezpieczeniem dodatkowym, w stosownych przypadkach informację tę należy podać w liście przewozowym CIM wraz z rodzajem zabezpieczenia i numerem GRN (zob. również pkt VI.3.5.3.6 poniżej).

Art. 34 i załącznik 11 do PRD

W przypadku gdy list przewozowy CIM obejmuje więcej niż jeden wagon, można skorzystać z wykazu załadunkowego.

Art. 105 dodatku I oraz załącznik B do dodatku III do Konwencji

Wykaz załadunkowy będzie zawierał numer wagonu lub numer kontenera.

Przewozy T1 oraz T2/T2F muszą być wpisywane na oddzielnych wykazach załadunkowych. W takiej sytuacji numer seryjny wykazu załadunkowego będzie wprowadzany w polu przeznaczonym na opis towarów w CIM. Aby uzyskać więcej informacji na temat tych kodów, zob. część I.

Oryginalny wykaz załadunkowy powinien zostać poświadczony pieczęcią stacji kolejowej wysyłki.

VI.3.5.3.4.4. Formalności przy wyjściu

Art. 31 ust. 2 PRD

Art. 93 ust. 2 dodatku I do Konwencji

– **Osoba uprawniona do korzystania z procedury** jest odpowiedzialna za to, aby wszystkie zaangażowane przedsiębiorstwa kolejowe spełniały warunki stosowania tej procedury uproszczonej.

Art. 32 ust. 2 i art. 33 ust. 1 PRD

Art. 233 ust. 1 i art. 233 ust. 2 UKC

Art. 8 dodatku I do Konwencji

– **Osoba uprawniona do korzystania z procedury** musi:
  a) przedstawić list przewozowy CIM oraz towary w urzędzie celnym wyjścia, chyba że wskazano inaczej (zob. uwaga poniżej);
  b) w stosownych przypadkach przedłożyć wykaz załadunkowy (zob. pkt VI.3.5.3.4.3);
  c) przestrzegać przepisów celnych dotyczących procedury;
  d) zapewnić odpowiednie zabezpieczenie w odniesieniu do całej trasy przewozu (zob. również pkt VI.3.5.3.6 poniżej);

– **Urząd celny wyjścia** powinien sprawdzić, czy osoba uprawniona do korzystania z procedury jest upoważnionym przedsiębiorstwem kolejowym i czy zabezpieczenie zostało wniesione. Aby zweryfikować, czy zabezpieczenie zostało wniesione, urząd celny wyjścia może wykorzystać załącznik 2 do dokumentu roboczego TAXUD/A2/TRA/02/2019.
  Załącznik 2 zawiera jedynie potwierdzenie, że upoważnione przedsiębiorstwo kolejowe jest również upoważnione do stosowania zabezpieczenia generalnego w ramach procedury tranzytu opartej na dokumentacji papierowej. Zobacz pkt VI.3.5.3.6.2, w którym opisano procedurę w przypadku korzystania z zabezpieczenia pojedynczego;

Art. 33 PRD

Art. 97 ust. 2 dodatku I do Konwencji

– **O ile nie określono inaczej, urząd celny wyjścia** jasno wskazuje w arkuszach 1, 2 i 3 w polu 99 listu przewozowego CIM przeznaczonym dla organów celnych następujący kod (zob. uwaga poniżej):
  a) T1: w odniesieniu do tranzytu zewnętrznego;
  b) T2: w odniesieniu do tranzytu wewnętrznego;
  c) T2F: w odniesieniu do tranzytu wewnętrznego (specjalny obszar podatkowy).
  Kody T2 i T2F muszą zostać poświadczone pieczęcią organów celnych. Aby uzyskać więcej informacji na temat stosowania kodów T1, T2 i T2F, zob. część I.

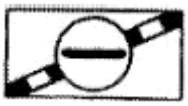
  Wszystkie arkusze należy zwrócić przedsiębiorstwu kolejowemu.

Art. 33 ust. 4 i załącznik 10 do PRD

W stosownych przypadkach **osoba uprawniona do korzystania z procedury** musi zapewnić, aby wszystkie towary przewożone

Art. 95 dodatku I oraz załącznik B11 do dodatku III do Konwencji

w ramach tej procedury uproszczonej były identyfikowane za pomocą etykiety lub pieczęci z odpowiednim piktogramem, chyba że wskazano inaczej (zob. uwaga poniżej):



Etykiety/pieczęcie muszą być dołączone do listu przewozowego CIM lub na nim wydrukowane.

Etykiety/pieczęcie muszą być umieszczone na właściwym wagonie w przypadku pełnego załadunku lub na poszczególnych opakowaniach.

Art. 302 ust. 2 lit. b) RW

Art. 98 dodatku I do Konwencji

Jeżeli urząd celny wyjścia nie postanowi inaczej, organ celny nie musi opatrywać zamknięciem ani środka transportu, ani pojedynczych opakowań zawierających towary, ponieważ środki identyfikacyjne stosowane przez przedsiębiorstwa kolejowe ogólnie uważa się za wystarczające.

Uwaga dotycząca wymogu przedstawienia towarów, wskazania kodów T1/T2/T2F oraz umieszczenia etykiety/pieczęci:

co do zasady kody T1, T2 lub T2F przyjmuje się na podstawie kodu państwa w polu 62. Na przykład kod państwa 80 w odniesieniu do Niemiec oznacza, że stosuje się procedurę T2. W przypadku gdy procedura i państwo wyjścia (w liście przewozowym CIM) nie pasują do siebie, należy jasno wskazać kod procedury. Jeśli chodzi o kody T2/T2F, muszą one zostać poświadczone, aby były ważne.

Nadawca	Przez	Odbiorca	Towary	Kod (arkusze 1–3)	Piktogram	Przedstawienie towarów
Art. 33 ust. 1, 2 i 4 PRD *Art. 97 ust. 1 i 2 dodatku I do Konwencji*						
UE	Dowolnie	UE	Nieunijne	Wskazać T1	Wymagany	Wymagane
Art. 39 ust. 1 i art. 39 ust. 2 PRD *Art. 97 ust. 3 dodatku I do Konwencji*						
UE	CTC (1) Państwo trzecie (2)	UE	Unijne	Zakładany T2/T2F	Niewymagany	Niewymagane
Art. 36 ust. 5 PRD						
UE	Dowolnie	CTC Państwo trzecie	Unijne lub nieunijne	Wskazać T1 Zatwierdzić T2/T2F	Wymagany	Wymagane
Art. 97 ust. 4 i 6 dodatku I do Konwencji						
CTC	Dowolnie	Dowolny	Nieunijne	Zakładany T1	Wymagany	Niewymagane
			Unijne	Zatwierdzić T2/T2F (arkusz 3)	Wymagany	Wymagane
Art. 38 i 40 PRD						
Państwo trzecie	Dowolnie	Państwo trzecie	Nieunijne	Zakładany T1	Wymagany	Niewymagane
			Unijne	Zakładany T1, chyba że PoUS	Wymagany	Niewymagane
Art. 33 ust. 5 i art. 40 PRD						
Państwo trzecie	Dowolnie	UE	Nieunijne	Zakładany T1	Wymagany	Niewymagane
			Unijne	Zakładany T1, chyba że PoUS	Wymagany	Niewymagane

Art. 39 ust. 1 PRD

Art. 97 ust. 3 dodatku I do Konwencji

3) Każde państwo członkowskie musi określić warunki i ustalenia w odniesieniu do sytuacji, w których towary unijne są przemieszczane z jednego miejsca w UE do drugiego przez państwo wspólnego tranzytu (zob. również pkt VI.3.5.3.3).

Art. 39 ust. 2 PRD

Art. 97 ust. 3 dodatku I do Konwencji

2) Każde państwo członkowskie musi określić procedurę przeprowadzaną w sytuacjach, w których towary unijne są przemieszczane z jednego miejsca w UE do drugiego przez państwo trzecie. Przemieszczenia takie są zasadniczo możliwe tylko w przypadku procedur T1, ale transport kolejowy stanowi wyjątek i takie przemieszczenia mogą być również stosowane w przypadku procedur

T2 w ramach niniejszej procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej. Procedura tranzytu jest zawieszana poza obszarem celnym UE (zob. również pkt VI.3.5.3.3). Alternatywnie można wykorzystywać potwierdzenie unijnego statusu celnego.

VI.3.5.3.4.5. Sytuacje szczególne przy wyjściu

Przemieszczanie rozpoczyna się w państwie trzecim

Art. 33 ust. 5 i art. 38 PRD

Art. 102 dodatku I do Konwencji

Jeśli przemieszczanie rozpoczyna się poza obszarem celnym Unii lub państwem wspólnego tranzytu, urząd celny właściwy dla stacji granicznej, przez którą towary są wprowadzane na obszar celny Unii lub państwa wspólnego tranzytu, powinien przejąć zadania urzędu celnego wyjścia.

Przewoźnika obowiązują przepisy regulujące wprowadzanie towarów na obszar celny Unii lub państwa wspólnego tranzytu, a organ celny zachowuje prawo do poddania tych towarów kontroli.

Zmiana umowy przewozu

Art. 37 PRD

Art. 96 dodatku I do Konwencji

Umowa może ulec zmianie w taki sposób, że: przewóz: (i) kończy się poza UE, a nie w UE (lub odwrotnie); (ii) kończy się poza pierwotnie planowanym państwem wspólnego tranzytu zamiast w tym państwie (lub odwrotnie). W takich przypadkach przewóz nie może być realizowany bez uprzedniej zgody urzędu celnego wyjścia.

We wszystkich innych przypadkach zmieniona umowa może być wykonywana po prostu poprzez poinformowanie urzędu celnego wyjścia.

Upoważniony nadawca

Art. 43 PRD

Art. 107 ust. 11 dodatku I do Konwencji

Jeśli pierwsze przedsiębiorstwo kolejowe jest upoważnionym nadawcą, towary i list przewozowy CIM nie muszą być przedstawione w urzędzie celnym wyjścia.

Ten urząd celny musi jednak wdrożyć niezbędne środki w celu zapewnienia, aby arkusze 1, 2 i 3 były w stosownych przypadkach opatrzone kodem T1, T2 i T2F.

Aby uzyskać więcej informacji na temat upoważnionego nadawcy, zob. część VI.

VI.3.5.3.4.6. Podczas transportu

Art. 32 ust. 2 PRD

Art. 94 ust. 2 dodatku I do Konwencji

Obowiązki wszystkich zaangażowanych przedsiębiorstw kolejowych (pola 58b i 57)

Wszystkie zaangażowane przedsiębiorstwa kolejowe są odpowiedzialne za prawidłowe stosowanie przedmiotowej procedury opartej na dokumentacji papierowej.

Art. 35 PRD

Art. 99 dodatku I do Konwencji

W urzędach celnych tranzytowych

W urzędzie celnym tranzytowym nie dopełnia się żadnych formalności. Przepływ towarów przez granicę będzie jednak weryfikowany w drodze kontroli biur rachunkowych, co omówiono szerzej w pkt VI.3.5.3.5.2, lub za pomocą innych środków lub innego systemu (np. systemu zarządcy infrastruktury kolejowej).

W przypadku gdy towary są przewożone przez państwo trzecie, procedurę w tym państwie trzecim uznaje się za zawieszoną.

Niemniej jednak formalności celne związane z wprowadzeniem towarów na obszar celny Unii lub państwa wspólnego tranzytu bądź z wyprowadzeniem towarów z obszaru celnego Unii lub państwa wspólnego tranzytu nadal mają zastosowanie, a organ celny zachowuje prawo do poddania tych towarów kontroli. Formalności te dotyczą „zasad bezpieczeństwa i ochrony" na podstawie norm SAFE Światowej Organizacji Celnej, jak określono w art. 46 UKC.

Art. 305 RW

Art. 44 dodatku I do Konwencji

Formalności w przypadku incydentów

W przypadku incydentów w trakcie przemieszczania towarów w ramach unijnych/wspólnych operacji tranzytowych opisanych w części IV rozdział 3 pkt 3.1 obowiązują te same procedury. Mając jednak na uwadze cechy szczególne tej procedury tranzytu opartej na dokumentacji papierowej w odniesieniu do towarów przewożonych transportem kolejowym, należy przestrzegać procedury sprawozdawczości określonej w podręczniku CIT (art. 42 CIM – Stwierdzenie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia, formularz CIT 20).

Do przewozu na podstawie procedury tranzytu opartej na dokumentacji papierowej w odniesieniu do towarów przewożonych transportem kolejowym stosuje się art. 305 RW UKC oraz art. 44 dodatku I do Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej wraz z niezbędnymi zmianami (*mutatis mutandis*).

VI.3.5.3.4.7, W miejscu przeznaczenia

Art. 36 ust. 2 PRD

Art. 100 ust. 2 dodatku I do Konwencji

Urząd celny właściwy dla stacji kolejowej przeznaczenia wskazanej w liście przewozowym CIM przejmie zadania urzędu celnego przeznaczenia.

Art. 36 ust. 1 PRD
Art. 100 ust. 1

dodatku I do Konwencji

Przedsiębiorstwo kolejowe przewożące towary do miejsca przeznaczenia przedstawi w urzędzie celnym przeznaczenia:

- towary;
- arkusze 2 i 3 listu przewozowego CIM.

Urząd celny przeznaczenia:

- oznaczy pieczęcią arkusz 2 i zwróci go przedsiębiorstwu kolejowemu;
- zatrzyma arkusz 3.

Art. 41 ust. 3 PRD

Art. 92 ust. 3 dodatku I do Konwencji

Przedsiębiorstwo kolejowe musi udostępnić organowi celnemu w państwie przeznaczenia wszystkie listy przewozowe CIM (arkusz 2) przechowywane w swoim biurze rachunkowym zgodnie z wszelkimi przepisami określonymi w drodze wzajemnego porozumienia z tym organem.

VI.3.5.3.4.8. Sytuacje szczególne w miejscu przeznaczenia

Przemieszczanie kończy się w państwie trzecim

Art. 36 ust. 5 i art. 38 PRD

Art. 101 dodatku I do Konwencji

Jeśli przemieszczanie kończy się w państwie trzecim, urząd celny właściwy dla stacji na granicy, przez którą towary opuszczają obszar celny Unii lub państwa wspólnego tranzytu, musi przejąć zadania urzędu celnego przeznaczenia.

Przewoźnika obowiązują przepisy regulujące wyprowadzanie towarów z obszaru celnego Unii, a organ celny zachowuje prawo do poddania tych towarów kontroli.

Towary zostały rozładowane na pośredniej stacji kolejowej (nie dotyczy to wyrobów akcyzowych)

Art. 36 ust. 2 PRD

Art. 100 ust. 2 dodatku I do Konwencji

W przypadku gdy przewóz towarów lub procedurę tranzytu zakończono na stacji pośredniej lub na trasie transportu, urząd celny właściwy dla tej pośredniej stacji kolejowej lub tego miejsca na trasie powinien przejąć zadania urzędu celnego przeznaczenia.

Przedsiębiorstwo kolejowe przewożące towary do tej pośredniej stacji kolejowej przedstawi w urzędzie celnym przeznaczenia:

- towary;

- arkusze 2 i 3 oraz dodatkowy egzemplarz arkusza 3 listu przewozowego CIM.

Urząd celny pośredniej stacji kolejowej (faktyczny urząd celny przeznaczenia):
- opatrzy te arkusze pieczęcią;
- zatwierdzi arkusze z adnotacją „odprawione";
- zwróci arkusz 2 i 3 do przedsiębiorstwa kolejowego;
- zatrzyma dodatkowy egzemplarz arkusza 3.

Zadeklarowany urząd celny przeznaczenia może zażądać później weryfikacji zatwierdzenia dokonanego przez „pośredni urząd celny" w odniesieniu do arkusza 2 i 3.

Art. 36 ust. 3 PRD

Przemieszczanie wyrobów akcyzowych nie może ulegać zmianie. Należy przestrzegać zadeklarowanego miejsca wyjścia i miejsca przeznaczenia. Oznacza to, że wyroby akcyzowe nie mogą być rozładowywane na pośredniej stacji kolejowej.

Upoważniony odbiorca

Art. 44 PRD

Jeśli upoważniony odbiorca odbiera towary na stacji kolejowej przeznaczenia, towary i list przewozowy CIM nie muszą być przedstawiane w urzędzie celnym przeznaczenia.

Arkusze 2 i 3 CIM mogą zostać bezpośrednio dostarczone do urzędu celnego przeznaczenia przez upoważnione przedsiębiorstwo kolejowe lub przewozowe.

Aby uzyskać więcej informacji na temat upoważnionego odbiorcy, zob. część VI.

VI.3.5.3.5. Nadzór nad przemieszczaniem w ramach procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej

VI.3.5.3.5.1. Funkcjonowanie biur rachunkowych

Międzynarodowy Związek Kolei (UIC) opracował zasady dotyczące księgowości i podziału kosztów, które mają zastosowanie do międzynarodowego ruchu towarowego[39]. Zasady te, wiążące dla przedsiębiorstw członkowskich, obejmują rozliczanie rachunków oraz podział i płatność kwot należnych za przemieszczanie towarów

[39] Ulotka 304 UIC.

na podstawie listu przewozowego CIM.

We wspomnianych zasadach dotyczących księgowości przewidziano znormalizowaną procedurę, która powinna być stosowana w biurach rachunkowych przedsiębiorstw kolejowych zaangażowanych w przewóz towarów. Procedura ta polega na: (i) gromadzeniu i wymianie danych dotyczących transportu; (ii) porównywaniu takich danych oraz (iii) – w stosownych przypadkach – wymianie informacji na temat wykrytych rozbieżności.

Przedsiębiorstwo kolejowe w państwie przeznaczenia będzie właściwe dla rozliczania rachunków na podstawie danych przedstawionych w arkuszu 2 listu przewozowego CIM. Dlatego też egzemplarze arkusza 2 odnoszącego się do wszystkich wagonów kolejowych są dostępne w odpowiednim biurze rachunkowym. Rozliczenie polega na gromadzeniu odpowiednich danych określonych w zasadach dotyczących księgowości. Biura takie są zobowiązane do dokonywania rozliczenia co miesiąc w odniesieniu do każdego uczestniczącego połączenia kolejowego i przedsiębiorstwa kolejowego. Dane należy wysyłać do wszystkich uczestniczących przedsiębiorstw kolejowych.

Przedsiębiorstwo kolejowe w państwie wyjścia jest zobowiązane do sprawdzenia, czy dane te odpowiadają jego własnym danym. W przypadku wykrycia rozbieżności przekraczającej 30 EUR na przesyłkę należy przesłać szczegółowe informacje do biura rachunkowego w państwie przeznaczenia na uzgodnionym formularzu.

Biuro rachunkowe w każdym kraju tranzytu sprawdza, jeśli uzna to za stosowne, czy rozliczenie jest poprawne. Jeśli rozbieżność przekracza 30 EUR na przesyłkę, należy stosować uzgodniony formularz.

Po rozliczeniu biuro rachunkowe w państwie przeznaczenia co do zasady[40] dokonuje podziału kwot i ostatecznie przekazuje odpowiadające kwoty do zaangażowanych przedsiębiorstw kolejowych.

[40] UIC zamierza zmienić tę zasadę. Podziału i przekazywania kwot powinno dokonywać przedsiębiorstwo kolejowe właściwe do obciążania klienta. Ponieważ nie dotyczy to ani gromadzenia danych dotyczących przewozu, ani wymiany tych danych, zmiana ta nie ma wpływu na procedurę tranzytu kolejowego opartą na dokumentacji papierowej.

Procedurę tę można również uzgodnić z członkami spoza UIC zgodnie z zasadami księgowości. Stosowanie procedury UIC nie stanowi warunku dla zastosowania uproszczonej procedury tranzytu kolejowego. Każda kwalifikująca się procedura księgowości musi być jednak wiążąca również dla uczestniczących przedsiębiorstw kolejowych i musi być tak niezawodna, jak procedura UIC. Procedura UIC musi obejmować: (i) znormalizowane porównanie danych dotyczących każdej przesyłki w zaangażowanych biurach rachunkowych oraz (ii) zastosowanie uzgodnionego formularza w odniesieniu do informacji na temat rozbieżności. Każda procedura rachunkowości musi zapewniać wzajemną kontrolę przedsiębiorstw kolejowych zaangażowanych w przewóz towarów. Procedura ta wymaga zatem zaangażowania co najmniej dwóch przedsiębiorstw kolejowych.

Spółka kolejowa, która nie otrzymała swojej części wynagrodzenia za operację przewozową po upływie pewnego okresu, może przeprowadzić dochodzenie w celu wykrycia „zagubionych" towarów lub dokumentów lub ustalenia kraju, do którego towary zostały ostatnio wprowadzone. Kompensuje to brak: (i) postępowania poszukiwawczego w sprawach celnych oraz (ii) komunikatów dotyczących zakończenia transportu i rozładunku.

VI.3.5.3.5.2. Kontrole przeprowadzane przez właściwe organy

Wymagane jest prowadzenie rejestrów na potrzeby kontroli celnej w biurze rachunkowym, które powinno być utworzone w każdym kraju, ponieważ nie istnieje egzemplarz zwrotny umożliwiający organom celnym upewnienie się, że towary dotarły na miejsce przeznaczenia. Komunikaty zakończenia i kontroli zastępuje się sprawdzeniem rejestrów, w szczególności podziału kosztów przewozu i postępowania poszukiwawczego w odniesieniu do kolei.

Art. 41 ust. 3 PRD

Art. 92 ust. 3 dodatku I do Konwencji

Kontrole celne dotyczące odpowiedniego stosowania procedury opartej na dokumentacji papierowej będą przeprowadzane głównie przez organ celny w państwie przeznaczenia.

W przypadku jakichkolwiek nieprawidłowości i ewentualnego długu każda administracja celna ma możliwość bezpośredniego kontaktu z danym przedsiębiorstwem kolejowym (zob. załącznik 1 do dokumentu roboczego TAXUD/A2/TRA/02/2019).

Należy mieć na uwadze, że istniejący system odprawy i kierowania

zapytań do przedsiębiorstw kolejowych jest podstawowym elementem procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej. Procedurę tranzytu kolejowego opartą na dokumentacji papierowej uznaje się za wiarygodną i umożliwiającą: (i) kontrolę rachunków przedsiębiorstw kolejowych oraz (ii) zwolnienie z obowiązku przedstawiania zwrotnego egzemplarza listu przewozowego CIM wykorzystywanego jako zgłoszenie tranzytowe[41].

Aby zatem kontrole procedury uproszczonej były odpowiednie i skuteczne, należy w nich uwzględniać podstawowe elementy procedur księgowości przedsiębiorstw kolejowych.

Najważniejszą wskazówką, że towary objęte procedurą tranzytu kolejowego opartą na dokumentacji papierowej nie dotarły do miejsca przeznaczenia, są informacje na temat rozbieżności. Mogą to być jednak również rozbieżności związane z kolejowymi przewozami towarowymi, które nie wymagają działań następczych ze strony organu celnego. W celu przeprowadzenia odpowiedniej i skutecznej kontroli informacje dotyczące rozbieżności wysyłane lub odbierane przez właściwe biura rachunkowe muszą być przedstawiane właściwym organom i przez nie sprawdzane. Wszelkie działania następcze, np. dochodzenia w urzędzie przeznaczenia, są niezbędne tylko wtedy, gdy rozbieżność ma wpływ na procedurę tranzytu.

Poprawne stosowanie procedury uproszczonej musi być monitorowane na podstawie arkusza 2 listu przewozowego CIM. Arkusz ten, który powinien być opatrzony zatwierdzeniem wymaganym zgodnie z prawodawstwem dotyczącym tranzytu, musi być dostępny w biurze rachunkowym w państwie przeznaczenia (zob. pkt VI.3.5.3.4.7). Monitorowanie poprawnego stosowania powinno polegać na losowych kontrolach arkusza 2 listu przewozowego CIM. Należy również rozważyć zastosowanie procedury weryfikacji po odprawie[42].

VI.3.5.3.6. Zabezpieczenie w kontekście uproszczonej procedury tranzytu kolejowego

[41] Zob. motywy rozporządzenia Komisji (EWG) nr 304/1971.

[42] Aby uzyskać szczegółowe informacje, zob. część IV rozdział 5 pkt 5 Podręcznika dotyczącego procedur tranzytowych.

Art. 215 ust. 2, art. 98 ust. 1, art. 89 ust. 4 i art. 233 ust. 1 lit. c) UKC

Art. 16 ust. 1 RD

Art. 28 ust. 1 UKC

Art. 10 ust. 1 dodatku I do Konwencji

Osoba uprawniona do korzystania z procedury musi **zapewnić odpowiednie zabezpieczenie** – ważne, wystarczające i obejmujące całą trasę przez obszar celny Unii i państwa wspólnego tranzytu.

Biorąc pod uwagę charakter procedury opartej na dokumentacji papierowej, najodpowiedniejszą formą zabezpieczenia jest „zabezpieczenie generalne". Nie istnieje skuteczna procedura pozwalająca urzędowi celnemu wyjścia zwolnić przemieszczanie z zabezpieczeniem pojedynczym.

VI.3.5.3.6.1. Stosowanie zabezpieczenia generalnego

Art. 156 i art. 157 ust. 3 RW

Art. 74 ust. 4 dodatku I do Konwencji

Jeżeli złożono zabezpieczenie generalne w kontekście uproszczonej procedury tranzytu kolejowego, zastosowanie mają następujące warunki.

– osoba uprawniona do korzystania z procedury odpowiada za sprawdzenie, czy poziom kwoty referencyjnej jest wystarczający przez cały czas i obejmuje całą trasę przewozu przez obszar celny Unii i państwa wspólnego tranzytu.
  Uwaga:
  a) w przypadku gdy poziom kwoty referencyjnej jest niewystarczający, osoba uprawniona do korzystania z procedury musi zwiększyć kwotę referencyjną lub wnieść dodatkowe zabezpieczenie. Informację tę należy podać w liście przewozowym CIM wraz z rodzajem zabezpieczenia i, w stosownych przypadkach, numerem GRN (numer referencyjny zabezpieczenia);
  b) kwotę referencyjną można ponownie wykorzystać podczas kolejnej operacji tranzytowej począwszy od chwili zakończenia procedury tranzytu;
– urząd celny wyjścia powinien sprawdzić, czy zastosowano zabezpieczenie generalne. Jako źródło weryfikacji organy celne mogą wykorzystać załącznik 2 do dokumentu roboczego TAXUD/A2/TRA/02/2019. Na podstawie tej informacji organy celne mogą założyć, że warunek został spełniony (zob. również pkt VI.3.5.3.4.4);
– właściwy organ celny (urzędu celnego zabezpieczenia) powinien przeprowadzać regularne i odpowiednie audyty, aby monitorować wykorzystanie kwoty referencyjnej.

Monitorowanie wykorzystania zabezpieczenia generalnego w odniesieniu do tej procedury opartej na dokumentacji papierowej

różni się od monitorowania stosowanego w związku ze standardową procedura tranzytu. Z tego względu zabezpieczenie generalne musi wiązać się z przydzieleniem kwoty referencyjnej na potrzeby skorzystania z tej procedury opartej na dokumentacji papierowej, odrębnej od kwoty referencyjnej przydzielanej w przypadku standardowej procedury tranzytu.

Art. 23, art. 28 ust. 1 i 2 oraz art. 42 UKC

Art. 17, art. 65 ust. 3 oraz art. 66 i 67 dodatku I do Konwencji

Jeżeli audyty wykażą, że warunki stosowania zabezpieczenia generalnego nie zostały spełnione, właściwy organ celny może:

- dokonać przeglądu kwoty referencyjnej zabezpieczenia generalnego;
- zawiesić/cofnąć odpowiednie pozwolenia, tj. pozwolenie na korzystanie z zabezpieczenia generalnego i na stosowanie procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej;
- nałożyć karę administracyjną z powodu niezgodności z warunkami stosowania zabezpieczenia generalnego;
- nałożyć karę administracyjną z powodu nieprzestrzegania zobowiązań związanych z procedurą tranzytu;
- stwierdzić występowanie długu celnego i w stosownych przypadkach przeprowadzić procedurę odzyskania odpowiednich kwot.

Więcej informacji na temat pozwolenia na stosowanie zabezpieczenia generalnego można znaleźć w części III i części VI.

VI.3.5.3.6.2. Zabezpieczenie pojedyncze

W większości przypadków należy stosować zabezpieczenie generalne. W niektórych okolicznościach właściwe będzie jednak stosowanie zabezpieczenia pojedynczego. Zabezpieczenie pojedyncze może być odpowiednie w rzadkich sytuacjach, gdy:

- upoważnione przedsiębiorstwo kolejowe działa głównie jako uczestnik łańcucha, ale wyjątkowo musi wystąpić jako osoba uprawniona do korzystania z procedury i w związku z tym nie ma zabezpieczenia generalnego;
- kwota referencyjna zabezpieczenia generalnego jest niewystarczająca i musi zostać uzupełniona dodatkowym zabezpieczeniem.

Jeżeli w kontekście tej uproszczonej procedury tranzytu kolejowego złożono zabezpieczenie pojedyncze:

- osoba uprawniona do korzystania z procedury musi przedstawić urzędowi celnemu wyjścia odpowiednie zabezpieczenie

i wskazać jego rodzaj, a w stosownych przypadkach musi podać również numer GRN w liście przewozowym CIM;

– urząd celny wyjścia powinien sprawdzić, czy zabezpieczenie pojedyncze jest odpowiednie, tj. musi sprawdzić, czy zabezpieczenie jest: (i) ważne; (ii) wystarczające do pokrycia całego potencjalnego długu celnego oraz (iii) czy obejmuje pełną trasę przewozu na obszarze celnym Unii i w państwach wspólnego tranzytu;
– urząd celny wyjścia może zwolnić zabezpieczenie pojedyncze dopiero w chwili uzyskania niezbędnego zapewnienia, że procedura tranzytu została zakończona w prawidłowy sposób.

W niektórych sytuacjach nie trzeba przedstawiać towarów i listu przewozowego CIM w urzędzie celnym wyjścia (zob. uwaga w pkt VI.3.5.3.4.4), ale należy przedstawić w nim zabezpieczenie pojedyncze.

VI.3.5.3.7. Scenariusze

VI.3.5.3.7.1. Przykłady

1. **Towary nieunijne mają zostać przewiezione z Rotterdamu w Niderlandach do Wiednia w Austrii**
   Przewoźnik umowny: DB Cargo Nederland
   Inni przewoźnicy: DB Cargo AG, Rail Cargo Austria
   Informacje szczegółowe na temat DB Cargo Nederland przedstawiono w polu 58a. Pozostałych przewoźników opisano w polu 57. Przewoźnik umowny i pozostali przewoźnicy spełniają wymogi procedury opartej na dokumentacji papierowej. DB Cargo Nederland może wystąpić z wnioskiem o pozwolenie na korzystanie z procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej, wypełniając pole 58b, tj. zaznaczając okienko „Tak" i wprowadzając swój kod UIC 2184.

2. **Towary nieunijne mają zostać przewiezione z Rotterdamu w Niderlandach do Wiednia w Austrii**
   Przewoźnik umowny: DB Cargo Nederland
   Inni przewoźnicy: Rail Express, Rail Cargo Austria
   Procedura oparta na dokumentacji papierowej nie ma zastosowania, ponieważ przewoźnik Rail Express nie jest uprawniony do stosowania uproszczenia. Przeprowadza się standardową procedurę tranzytu. List przewozowy CIM jest wyłącznie dokumentem przewozowym. Jeżeli przewoźnik Rail Express jest upoważniony jako przedsiębiorstwo kolejowe pośredniczące, obowiązuje procedura oparta na dokumentacji papierowej.

3. **Towary nieunijne mają zostać przewiezione z Rotterdamu w Niderlandach do Wiednia w Austrii**
   Przewoźnik umowny: DB Cargo Nederland
   Inni przewoźnicy: DB Cargo Nederland
   Procedura oparta na dokumentacji papierowej nie ma zastosowania, ponieważ w transporcie uczestniczy tylko jedno przedsiębiorstwo kolejowe. Wykorzystuje się standardową procedurę tranzytu. List przewozowy CIM jest wyłącznie dokumentem przewozowym.

4. **Towary nieunijne mają zostać przewiezione z Rotterdamu w Niderlandach do Banja Luki w Bośni i Hercegowinie**
   Przewoźnik umowny: SBB Cargo
   Inni przewoźnicy: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG, Rail

Cargo Austria, SŽ – Tovorni Promet D.O.O., HŽ Cargo, ZFBH (BA)
Informacje szczegółowe na temat SBB Cargo przedstawiono w polu 58a. Przewoźnik umowny i pozostali przewoźnicy z UE spełniają wymogi procedury opartej na dokumentacji papierowej. SBB Cargo może złożyć wniosek o pozwolenie na korzystanie z procedury opartej na dokumentacji papierowej, wypełniając pole 58b listu przewozowego CIM. Operacja tranzytowa kończy się automatycznie zgodnie z art. 36 ust. 5 PRD i art. 101 dodatku I do Konwencji, gdy towary opuszczają obszar celny Unii.

5. **Towary nieunijne mają zostać przewiezione z Rotterdamu w Niderlandach do Banja Luki w Bośni i Hercegowinie**
Przewoźnik umowny: ZFBH (BA)
Inni przewoźnicy: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG, Rail Cargo Austria, SŽ – Tovorni Promet D.O.O., HŽ Cargo, ZFBH (BA)
Przewoźnik umowny ma siedzibę poza UE. Wszystkie inne przedsiębiorstwa kolejowe spełniają wymogi procedury opartej na dokumentacji papierowej i mogą złożyć wniosek o pozwolenie na korzystanie z procedury opartej na dokumentacji papierowej, wypełniając pole 58b listu przewozowego CIM zgodnie z art. 31 ust. 1 lit. a) PRD i art. 93 ust. 1 lit. a) dodatku I do Konwencji. Operacja tranzytowa kończy się automatycznie zgodnie z art. 36 ust. 5 PRD i art. 101 dodatku I do Konwencji, gdy towary opuszczają obszar celny Unii.

6. **Towary nieunijne mają zostać przewiezione z Banja Luki w Bośni i Hercegowinie do Bratysławy na Słowacji**
Przewoźnik umowny: ZFBH (BA)
Inni przewoźnicy: HŽ Cargo, SŽ – Tovorni Promet D.O.O., Rail Cargo Austria, ZSSK CARGO
Przewoźnik umowny ma siedzibę poza UE. Wszystkie inne przedsiębiorstwa kolejowe spełniają wymogi procedury opartej na dokumentacji papierowej. Za zgodą jednego z pozostałych przedsiębiorstw kolejowych ZFBH może złożyć w jego imieniu wniosek o pozwolenie na korzystanie z procedury opartej na dokumentacji papierowej, zaznaczając okienko „Tak” w polu 58b zgodnie z art. 31 ust. 1 lit. b) PRD i art. 93 ust. 1 lit. b) dodatku I do Konwencji. Pole 58a zawiera informacje szczegółowe dotyczące ZFBH, natomiast kod UIC drugiego przedsiębiorstwa kolejowego, które wyraziło na to zgodę,

należy wpisać w polu 58b. Zgodnie z art. 33 ust. 5 PRD i art. 102 dodatku I do Konwencji procedura uproszczona rozpoczyna się, a jedno z pozostałych przedsiębiorstw kolejowych jest osobą uprawnioną do korzystania z procedury po wjeździe pociągu do UE.

7. **Towary nieunijne mają zostać przewiezione z Rotterdamu w Niderlandach do Alessandrii we Włoszech**
   Przewoźnik umowny: DB Cargo Nederland
   Inni przewoźnicy: DB Cargo AG, BLS Cargo, Mercitalia, DB Cargo Italia
   Uwaga: Ten scenariusz dotyczy pięciu przewoźników w łańcuchu, którzy spełniają wymogi procedury opartej na dokumentacji papierowej w czterech państwach.
   Informacje szczegółowe na temat DB Cargo Nederland przedstawiono w polu 58a. Pozostałych przewoźników opisano w polu 57. Przewoźnik umowny i pozostali przewoźnicy spełniają wymogi procedury opartej na dokumentacji papierowej w swoich państwach. DB Cargo Nederland może wystąpić z wnioskiem o pozwolenie na korzystanie z procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej, wypełniając pole 58b, tj. zaznaczając okienko „Tak" i wprowadzając swój kod UIC 2184.

8. **Towary nieunijne mają zostać przewiezione z Berna w Szwajcarii do Rotterdamu w Niderlandach**
   Przewoźnik umowny: DB Cargo Schweiz
   Inni przewoźnicy: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG
   Informacje szczegółowe na temat DB Cargo Schweiz przedstawiono w polu 58a. Pozostałych przewoźników opisano w polu 57. Przewoźnik umowny i pozostali przewoźnicy spełniają wymogi procedury opartej na dokumentacji papierowej. Przewoźnik umowny i osoba uprawniona do korzystania z procedury nie są jednak tożsami, gdyż osobą uprawnioną do korzystania z procedury jest DB Cargo AG. Ponieważ DB Cargo Schweiz nie jest osobą uprawnioną do korzystania z procedury, może za zgodą DB Cargo AG złożyć wniosek o pozwolenie na korzystanie z procedury tranzytu opartej na dokumentacji papierowej w imieniu tego przewoźnika, wypełniając pole 58b, tj. zaznaczając okienko „Tak" i wprowadzając swój kod UIC 2180.

9. **Towary nieunijne mają zostać przewiezione z Belgradu w Serbii do Rotterdamu w Niderlandach**

Przewoźnik umowny: Srbija Kargo AD
Inni przewoźnicy: Rail Cargo Hungaria, Rail Cargo Austria, DB Cargo AG, DB Cargo Nederland NV
Srbija Kargo AD może złożyć w imieniu Rail Cargo Hungaria wniosek o pozwolenie na korzystanie z procedury opartej na dokumentacji papierowej, zaznaczając okienko „Tak" w polu 58b. Pole 58a zawiera informacje szczegółowe dotyczące Srbija Kargo AD, natomiast w polu 58b należy wpisać kod UIC 2155 przewoźnika Rail Cargo Hungaria. Zgodnie z art. 33 ust. 5 PRD i art. 102 dodatku I do Konwencji procedura tranzytu oparta na dokumentacji papierowej rozpoczyna się, a Rail Cargo Hungaria jest osobą uprawnioną do korzystania z procedury po wjeździe pociągu do UE.

VI.3.5.3.7.2. Szczególne sytuacje przewoźników umownych

Warunek polegający na kolejnym przejmowaniu towarów i ich przewożeniu przez poszczególne upoważnione przedsiębiorstwa kolejowe nie jest spełniony w przypadku, gdy doszło do całkowitego połączenia przedsiębiorstw kolejowych z kilku państw w jedno przedsiębiorstwo. Fakt, że różne przedsiębiorstwa kolejowe są częścią tego samego holdingu finansowego, nie powinien jednak co do zasady negować spełnienia tego warunku, o ile poszczególne usługi spedycyjne są nadal prowadzone oddzielnie.

Warunek ten nie jest również spełniony, jeżeli pojedyncze przedsiębiorstwo kolejowe realizuje międzynarodową operację transportową w bardziej zliberalizowanych ramach, np. jako jedyny przewoźnik z państwa wyjścia do państwa przeznaczenia.

Ponadto przewoźnik umowny może mieć także cechy niekonwencjonalne zgodnie z międzynarodowymi przepisami dotyczącymi kolejowych przewozów towarowych. Te różne cechy należy wziąć pod uwagę podczas podejmowania decyzji o zastosowaniu procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej. Niektóre z tych możliwych niekonwencjonalnych cech omówiono w poniższych punktach.

– Przewoźnik umowny jest przedsiębiorstwem kolejowym organizującym spedycję lub tranzyt lub przedsiębiorstwem kolejowym w państwie przeznaczenia.
  W tym przypadku przewoźnik umowny może występować jako

osoba uprawniona do korzystania z procedury opartej na dokumentacji papierowej, o ile spełnia on warunki korzystania z procedury opartej na dokumentacji papierowej.

– Przewoźnik umowny nie bierze faktycznego udziału w przewozie towarów.
  W tym przypadku przewoźnik umowny może występować jako osoba uprawniona do korzystania z procedury opartej na dokumentacji papierowej i być reprezentowany przed urzędem celnym wyjścia przez pierwszego przewoźnika w łańcuchu na terytorium UE lub w państwie wspólnego tranzytu.

– Przewoźnik umowny spełnia wymogi procedury opartej na dokumentacji papierowej, ale nie składa zabezpieczenia.
  W tym przypadku przewoźnik umowny nie może występować jako osoba uprawniona do korzystania z procedury. Wniosek o pozwolenie na korzystanie z procedury opartej na dokumentacji papierowej może złożyć inne upoważnione przedsiębiorstwo kolejowe jako przedstawiciel przewoźnika umownego.

– Przewoźnik umowny nie jest przedsiębiorstwem kolejowym.
  W tym przypadku przewoźnik umowny nie może występować jako osoba uprawniona do korzystania z procedury w ramach procedury opartej na dokumentacji papierowej, ponieważ art. 25 ust. 1 PRD i art. 93 dodatku I do Konwencji zawierają wymóg, by osobą uprawnioną do korzystania z procedury było przedsiębiorstwo kolejowe.

– Przewoźnik umowny nie spełnia wymogów stosowania procedury opartej na dokumentacji papierowej.
  W tym przypadku przewoźnik umowny nie może występować jako osoba uprawniona do korzystania z procedury w ramach procedury opartej na dokumentacji papierowej. Jedyną osobą, która może uzyskać pozwolenie na korzystanie z uproszczenia, jest osoba uprawniona do korzystania z procedury. Co do zasady osoba uprawniona do korzystania z procedury musi spełniać wymogi dotyczące stosowania uproszczenia. Przewoźnik umowny może jednak złożyć wniosek o pozwolenie na korzystanie z procedury uproszczonej jako przedstawiciel innego przewoźnika, który spełnia te wymogi i który może być osobą uprawnioną do korzystania z procedury.

VI.3.5.4. Inne procedury tranzytu kolejowego oparte na dokumentacji papierowej (przepis przejściowy)

Art. 45 PRD

Art. 6 Konwencji

Dopóki system NCTS nie zostanie zaktualizowany zgodnie z programem prac związanych z UKC, państwa członkowskie i państwa wspólnego tranzytu mają prawo nadal stosować inne procedury tranzytu unijnego oparte na dokumentacji papierowej, pod warunkiem że zachowają zgodność ze środkami mającymi zastosowanie do towarów objętych procedurą tranzytu unijnego lub wspólną procedurą tranzytową.

Porozumienia – na szczeblu krajowym, dwustronnym lub wielostronnym – dotyczące stosowania takiej procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej muszą być ustanowione przed wejściem w życie UKC.

Ma to miejsce na przykład, gdy towary są przewożone koleją na podstawie listu przewozowego CIM/SMGS lub SMGS i muszą zostać wprowadzone na obszar celny Unii, aż osiągną określone miejsce w tym samym państwie wprowadzenia.

VI.3.5.5. Korytarz T2

Art. 119 ust. 2 lit. c) RD

Art. 2a dodatku II do Konwencji

Chociaż zastosowanie korytarza T2 nie stanowi celnej procedury tranzytu, warto pamiętać, że tego rodzaju ułatwienie istnieje w odniesieniu do towarów unijnych przewożonych transportem kolejowym. Korytarz T2 nie jest wspólną procedurą tranzytową, ale można uznać go za krajowe uproszczenie tranzytowe w państwach wspólnego tranzytu. W praktyce jednak na obszarze celnym Unii i zgodnie z Konwencją stosowane jest pojęcie domniemania unijnego statusu celnego towarów

Dzięki zastosowaniu korytarza T2 towary unijne przewożone transportem kolejowym mogą być przemieszczane, bez konieczności objęcia ich przemieszczania procedurą celną, z jednego miejsca na obszarze celnym Unii do innego i transportowane przez terytorium państwa wspólnego tranzytu <u>bez zmiany ich statusu celnego</u>. Wymaga to spełnienia następujących warunków:

1. transport towarów musi odbywać się z zastosowaniem

jednolitego dokumentu przewozowego wydanego w państwie członkowskim;

2. jednolity dokument przewozowy musi zawierać adnotację „korytarz T2” i numer pozwolenia przedsiębiorstwa kolejowego w Szwajcarii;

3. tranzyt przez terytorium państwa wspólnego tranzytu musi być monitorowany za pomocą systemu elektronicznego w tym państwie wspólnego tranzytu oraz

4. dane przedsiębiorstwo kolejowe musi być upoważnione przez państwo wspólnego tranzytu, na którego terytorium odbywa się tranzyt, do zastosowania procedury „korytarz T2”.

Państwo wspólnego tranzytu musi informować komisję mieszaną lub odpowiednią grupę roboczą utworzoną przez tę komisję o uzgodnieniach dotyczących stosowania elektronicznego systemu monitorowania oraz o przedsiębiorstwach kolejowych, które są upoważnione do korzystania z procedury korytarza T2.

Obecnie taki system istnieje jedynie w Szwajcarii. Korytarz T2 w Szwajcarii ma status krajowej procedury tranzytu. Wykaz przedsiębiorstw kolejowych upoważnionych do stosowania procedury korytarza T2 i informacje na temat procedury, którą należy stosować, można znaleźć pod adresem: http://www.ezv.admin.ch/zollanmeldung/05042/05049/index.html?lang=en.

VI.3.6. Przewóz towarów transportem lotniczym – stosowanie manifestu opartego na dokumentacji papierowej do celów objęcia towarów procedurą tranzytu wspólnego/unijnego

Punkt ten został podzielony w następujący sposób:

- wprowadzenie (pkt VI.3.6.1);
- stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym (pkt VI.3.6.2);
- przypadki szczególne (pkt VI.3.6.4).

VI.3.6.1 Wprowadzenie

Art. 108–111b dodatku I do

Aby korzystać z procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na

Konwencji

Art. 233 ust. 4 lit. d) i e) UKC

dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym, osoba uprawniona do korzystania z procedury musi złożyć zabezpieczenie.

Art. 46–48 PRD

Takie uproszczenie można stosować jedynie do dnia przeprowadzenia modernizacji systemu NCTS. Po tym dniu przedsiębiorcy muszą korzystać z systemu NCTS i mogą zastąpić to uproszczenie:

– standardową procedurą tranzytu (część IV) lub

– zgłoszeniem celnym ze zmniejszoną liczbą danych w celu objęcia towarów procedurą tranzytu wspólnego/unijnego.

Z procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym mogą korzystać przedsiębiorstwa lotnicze, które spełniają warunki określone w pkt VI.2.1.

Przedsiębiorstwa lotnicze stosujące procedury tranzytu dla towarów przewożonych transportem lotniczym są osobami uprawnionymi do korzystania z procedury i mogą dopełniać formalności tranzytowych, stosując manifest towarów jako zgłoszenie tranzytowe.

Porty lotnicze Unii lub państw wspólnego tranzytu są określone w pozwoleniu.

Manifest towarów stosowany jako zgłoszenie tranzytowe należy odróżnić od manifestu handlowego lub zbiorczego.

Należy pamiętać, że tranzyt drogą lotniczą może w każdym wypadku odbywać się także na podstawie standardowego zgłoszenia tranzytowego przy wykorzystaniu systemu NCTS.

Port lotniczy załadunku jest portem lotniczym wyjścia, a port lotniczy wyładunku jest portem lotniczym przeznaczenia.

VI.3.6.2. Stosowanie wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym

Art. 108–110 dodatku I do Konwencji

Przedsiębiorstwo lotnicze jest upoważnione do stosowania (papierowego) manifestu towarów jako zgłoszenia tranzytowego.

Stosowany manifest lotniczy powinien być zgodny ze wzorem

Art. 47–48 PRD

określonym w dodatku 3 do załącznika 9 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, zawartej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Procedura ta wiąże się z wymogiem, że towary objęte różnymi procedurami tranzytu muszą być wymienione w osobnych manifestach, z których każdy będzie stanowić zgłoszenie tranzytowe dla danej procedury. W związku z tym jeden przelot może być przykładowo objęty trzema manifestami:

1. standardowym handlowym manifestem towarów (obejmującym wszystkie towary znajdujące się na pokładzie samolotu);
2. manifestem towarów będącym zgłoszeniem tranzytowym, który obejmuje towary objęte procedurą tranzytu T1;
3. manifestem towarów będącym zgłoszeniem tranzytowym, który obejmuje towary objęte procedurą tranzytu T2 lub T2F.

VI.3.6.2.1. Pozwolenie na stosowanie wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym

Art. 108 dodatku I do Konwencji

Procedura wydawania pozwoleń musi przebiegać zgodnie z opisem w pkt VI.2.2.

Art. 22 ust. 1 UKC

Art. 26 PRD

Wniosek należy składać do organów celnych właściwych dla miejsca, w którym są prowadzone lub dostępne główne księgi rachunkowe wnioskodawcy na potrzeby celne i w którym ma być realizowana co najmniej część działalności objętej pozwoleniem.

Informacje na temat unieważnienia, cofnięcia lub zmiany pozwolenia można znaleźć w pkt VI.2.3.

W każdym przypadku, gdy przedsiębiorstwo lotnicze chce zmienić jeden lub więcej portów lotniczych, musi zwrócić się o zgodę na zmianę istniejącego pozwolenia.

PRZEDSIĘBIORCY

We wniosku przedsiębiorstwo lotnicze musi określić:

1. rodzaj manifestu;
2. nazwy portów lotniczych wyjścia uczestniczących w procedurze;
3. nazwy portów lotniczych przeznaczenia uczestniczących w procedurze.

SŁUŻBY CELNE

W pozwoleniu podaje się następujące informacje:

– rodzaj manifestu;
– nazwy portów lotniczych wyjścia i przeznaczenia uczestniczących w procedurze;
– warunki stosowania procedury, w tym wymóg stosowania osobnych manifestów towarów w przypadku procedur T1, T2 i T2F.

PRZEDSIĘBIORCY

Przedsiębiorstwo lotnicze musi przesłać uwierzytelnioną kopię pozwolenia organom celnym w każdym porcie lotniczym wymienionym w pozwoleniu.

Pozwolenie należy przedstawić na każde żądanie urzędu celnego wyjścia.

VI.3.6.2.2. Stosowanie wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym

Art. 109 I do dodatku Konwencji

Art. 47 PRD

Manifest towarów musi zawierać następujące informacje:

- status celny towarów (odpowiednio T1, T2 lub T2F);
- nazwę przedsiębiorstwa lotniczego przewożącego towary;
- numer lotu;
- datę lotu;
- nazwę portu lotniczego wyjścia (załadunku) i portu lotniczego przeznaczenia (wyładunku);
- datę wydania i podpis.

Ponadto dla każdej przesyłki wpisanej w manifeście podaje się następujące cztery informacje:

1. numer lotniczego listu przewozowego;
2. liczbę opakowań;
3. standardowy handlowy opis towarów z podaniem wszystkich danych potrzebnych do ich identyfikacji lub, jeżeli ma to zastosowanie, adnotacją „konsolidacja” (można wpisać skrót) (odpowiednik manifestu zbiorczego).
   W takich przypadkach lotniczy list przewozowy dla przesyłek wpisanych w manifeście musi zawierać standardowy handlowy opis towarów z podaniem wszystkich danych potrzebnych do ich identyfikacji. Lotnicze listy przewozowe muszą być dołączone do manifestu;

4. masę brutto.

Jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze nie jest upoważnionym nadawcą, organom celnym portu lotniczego wyjścia należy przedstawić do poświadczenia co najmniej dwie kopie manifestu lub manifestów.

ORGANY CELNE w porcie lotniczym wyjścia:

opatrują manifest lub manifesty nazwą i odciskiem pieczęci urzędu celnego oraz datą dokonania poświadczenia i podpisem funkcjonariusza celnego;

zatrzymują jedną kopię każdego manifestu.

W porcie lotniczym przeznaczenia przedsiębiorstwo lotnicze, które nie posiada statusu upoważnionego odbiorcy, przedstawia w urzędzie celnym towary oraz kopię manifestu lub manifestów używanych jako zgłoszenia tranzytowe.

Do celów kontroli urząd celny przeznaczenia może zażądać przedstawienia manifestów towarów (lub lotniczych listów przewozowych) dla wszystkich rozładowywanych towarów.

Uwaga dotycząca Unii: towary unijne niepodlegające procedurze unijnego tranzytu wewnętrznego (T2, T2F) kwalifikują się do wolnego przewozu do miejsca przeznaczenia w Unii, pod warunkiem że nie istnieją uzasadnione podejrzenia lub wątpliwości co do statusu towarów po przybyciu do portu lotniczego przeznaczenia.

ORGANY CELNE w porcie lotniczym przeznaczenia:

zatrzymują jeden egzemplarz każdego przedstawionego manifestu.

Art. 110 dodatku I do Konwencji

Art. 48 PRD

Organy celne w porcie lotniczym przeznaczenia nie muszą zwracać kopii manifestu organom celnym w porcie lotniczym wyjścia. Zamknięcia procedury tranzytu dokonuje się na podstawie wykazów miesięcznych sporządzanych przez przedsiębiorstwo lotnicze.

PRZEDSIĘBIORCY

Przedsiębiorstwo lotnicze lub jego przedstawiciel w porcie lotniczym przeznaczenia na początku każdego miesiąca sporządza wykaz manifestów, które zostały przedstawione w urzędzie celnym portu lotniczego przeznaczenia w poprzednim miesiącu. Wykaz ten musi zawierać następujące informacje:

– numer referencyjny każdego manifestu;
– odpowiedni kod T1, T2 lub T2F;
– nazwę (można podać skrót) przedsiębiorstwa lotniczego, które przewoziło towary;
– numer lotu;
– datę lotu.

Uwaga: Dla każdego portu lotniczego wyjścia należy sporządzić osobny wykaz.

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny przeznaczenia poświadcza kopię wykazu manifestów sporządzonego przez przedsiębiorstwo lotnicze. Następnie wysyła ten wykaz do urzędu celnego wyjścia.

Przedsiębiorstwo lotnicze może w porozumieniu z urzędem celnym przeznaczenia uzyskać pozwolenie na samodzielne przesyłanie miesięcznego wykazu manifestów do urzędu celnego wyjścia.

Urząd celny wyjścia musi upewnić się, czy otrzymał te wykazy.

Jeżeli w informacjach podanych w manifestach wyszczególnionych w wykazie stwierdzono nieprawidłowości, urząd celny przeznaczenia informuje urząd celny wyjścia oraz organ, który wydał pozwolenie, wskazując w szczególności na lotnicze listy przewozowe dotyczące towarów, w stosunku do których stwierdzono wystąpienie tych nieprawidłowości.

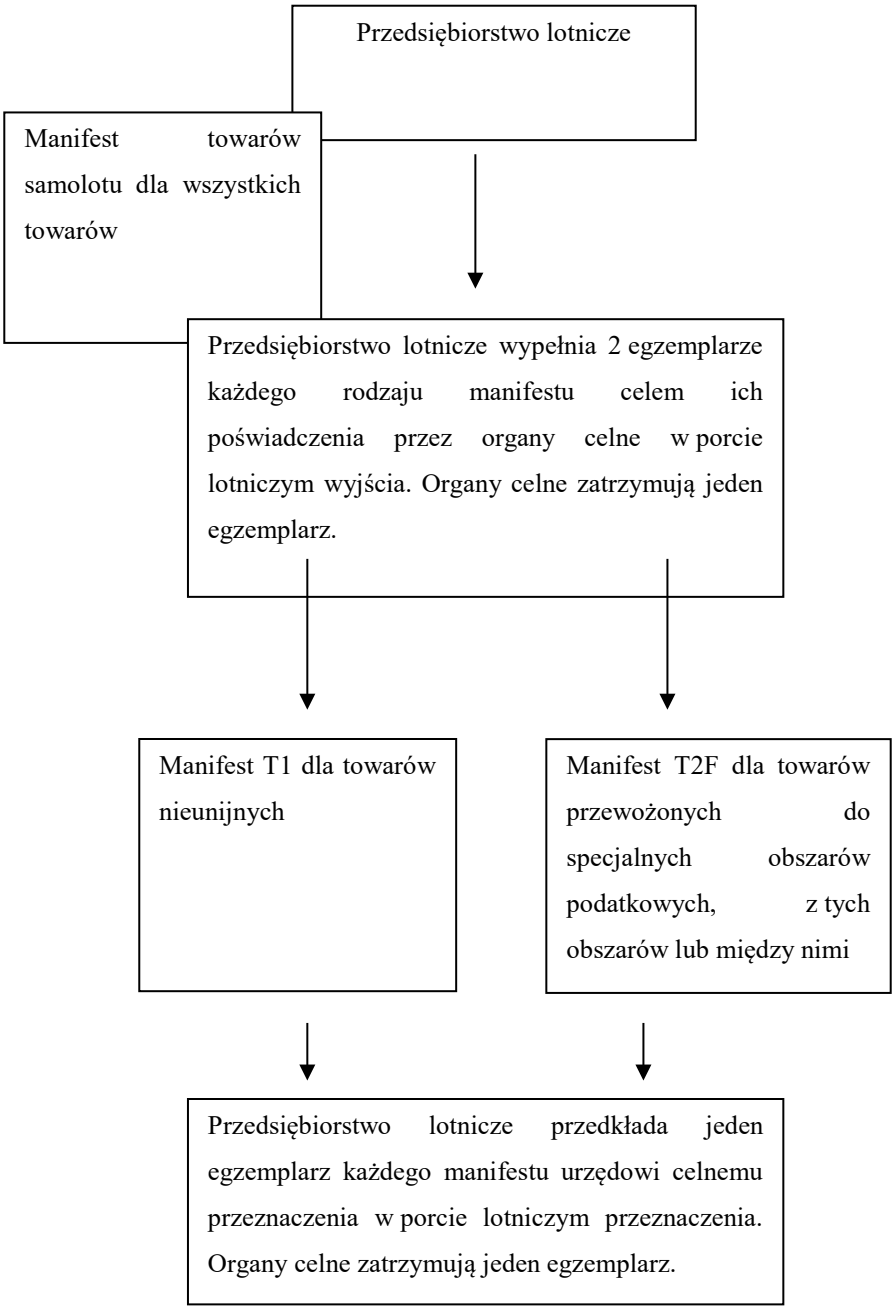
VI.3.6.2.3. Stosowanie wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym

Lotnicze listy przewozowe odnoszące się do towarów już przemieszczanych w ramach procedury tranzytu (dokument tranzytu wspólnego/unijnego, karnet ATA, formularz NATO 302 itp.) są wymienione w handlowym manifeście towarów, ale nie są wpisywane w manifeście stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe. W lotniczym liście przewozowym dotyczącym takich towarów powinno znajdować się odesłanie do stosowanej procedury tranzytu (numer dokumentu, data i nazwa urzędu celnego wyjścia).

Na poniższym schemacie przedstawiono korzystanie ze wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem

lotniczym.

Stosowanie wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym



VI.3.6.3. Stosowanie wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych transportem lotniczym

Załącznik ten jest zbędny i został usunięty.

VI.3.6.4. Przypadki szczególne (stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym)

Przesyłki zbiorcze („konsolidacja”)

Wyróżnia się dwa rodzaje lotniczych przesyłek zbiorczych:

1. przesyłki zbiorcze grupowane przez przedsiębiorstwo lotnicze: w tym przypadku przedsiębiorstwo lotnicze określa status towarów przez wpisanie odpowiedniego symbolu na manifeście towarów;

2. przesyłki zbiorcze objęte umową między wysyłającym a konsolidatorem: umowa ta jest określana jako spedytorski lotniczy list przewozowy (HAWB).

Przewóz lotniczy przesyłki zbiorczej jako całości następuje na podstawie umowy między konsolidatorem a przedsiębiorstwem lotniczym. Umowa ta jest określana jako kapitański lotniczy list przewozowy. Przesyłka zbiorcza jest też przedmiotem manifestu zbiorczego, który opisuje wszystkie przesyłki wchodzące w skład przesyłki zbiorczej oraz zawiera odniesienia do spedytorskiego lotniczego listu przewozowego dla każdej przesyłki. Należy zatem wprowadzić rozróżnienie między manifestem zbiorczym a manifestem towarów przedsiębiorstwa lotniczego, który to manifest służy jako zgłoszenie tranzytowe.

Może się zdarzyć, że przedsiębiorstwo lotnicze przewozi przesyłkę zbiorczą na podstawie kapitańskiego listu przewozowego zgodnie ze wspólną procedurą tranzytową/procedurą tranzytu unijnego opartą na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym. W takim przypadku przyjmuje się, że przedsiębiorstwo lotnicze nie zna zawartości spedytorskich lotniczych listów przewozowych przygotowanych przez konsolidatora. Przedsiębiorstwo lotnicze może wówczas zaakceptować przesyłki zbiorcze do wysyłki w ramach obu rodzajów procedur tranzytowych, pod warunkiem że:

- konsolidator zobowiąże się do wpisywania w spedytorskim lotniczym liście przewozowym adnotacji o statusie każdej pojedynczej przesyłki;
- manifesty zbiorcze zawierają informacje określone w dodatku 3 do załącznika 9 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;
- w miejscu wyjścia i przeznaczenia spedytorskie lotnicze listy przewozowe podlegają dozorowi celnemu;
- manifesty zbiorcze są oznaczone właściwym symbolem określającym status towarów – zob. niżej;
- przedsiębiorstwo lotnicze jest informowane o najwyższym statusie towarów w manifeście zbiorczym (kolejność statusów jest następująca: T1, T2, T2F, TD, C, X).

Kody T1, T2, T2F, TD, C, lub X przy poszczególnych pozycjach manifestu zbiorczego mają następujące znaczenia:

Kod	Tranzyt wspólny	Tranzyt unijny
T1	Towary objęte procedurą tranzytu zewnętrznego T1	Towary objęte procedurą tranzytu zewnętrznego T1
T2	Towary objęte procedurą tranzytu wewnętrznego T2	Towary objęte procedurą tranzytu wewnętrznego T2
T2F	Towary objęte procedurą tranzytu wewnętrznego T2	Towary objęte procedurą unijnego tranzytu wewnętrznego przemieszczane ze specjalnych obszarów podatkowych do innej części obszaru celnego Unii niebędącego specjalnym obszarem podatkowym, jak wskazano w art. 188 ust. 1 RD. Kod ten może być stosowany w odniesieniu do towarów unijnych przemieszczanych między specjalnym obszarem podatkowym a inna częścią obszaru celnego Unii, jak

Kod	Tranzyt wspólny	Tranzyt unijny
		wskazano w art. 188 ust. 2 RD
TD	Towary objęte wcześniej inną procedurą tranzytu*	Towary przemieszczane już wcześniej w ramach procedury tranzytu unijnego lub przewożone w ramach procedury uszlachetniania czynnego, składu celnego lub odprawy czasowej. W takich przypadkach przedsiębiorstwo przewozowe musi również podać kod „TD” w odpowiednim lotniczym liście przewozowym lub innym odpowiednim dokumencie handlowym. Przedsiębiorstwo przewozowe musi także wpisać odesłanie do stosowanej procedury, numer referencyjny i datę złożenia zgłoszenia tranzytowego lub dokumentu przewozowego oraz nazwę urzędu, który go wystawił*.
C (odpowiada T2L)	Towary unijne nieobjęte procedurą tranzytu	Towary unijne nieobjęte procedurą tranzytu, których status można udowodnić
X	Towary unijne, w przypadku których procedura wywozu została zakończona, a wyjście potwierdzone i które nie są objęte procedurą tranzytu	Towary unijne, w przypadku których procedura wywozu została zakończona, a wyjście potwierdzone i które nie są objęte procedurą tranzytu

* Jeżeli towary, które są już objęte formalną procedurą tranzytu (np. tranzytem unijnym, karnetem TIR, karnetem ATA, formularzem NATO 302 itp.), znajdują się w przesyłce zbiorczej, pozycję tę należy oznaczyć kodem „TD”. Ponadto kod „TD” należy zamieszczać w spedytorskim lotniczym liście przewozowym. W dokumencie tym musi być również zawarte odniesienie do faktycznie stosowanej procedury oraz numer referencyjny, data i urząd celny wyjścia, w którym złożono zgłoszenie tranzytowe.

Jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze korzysta ze wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym,

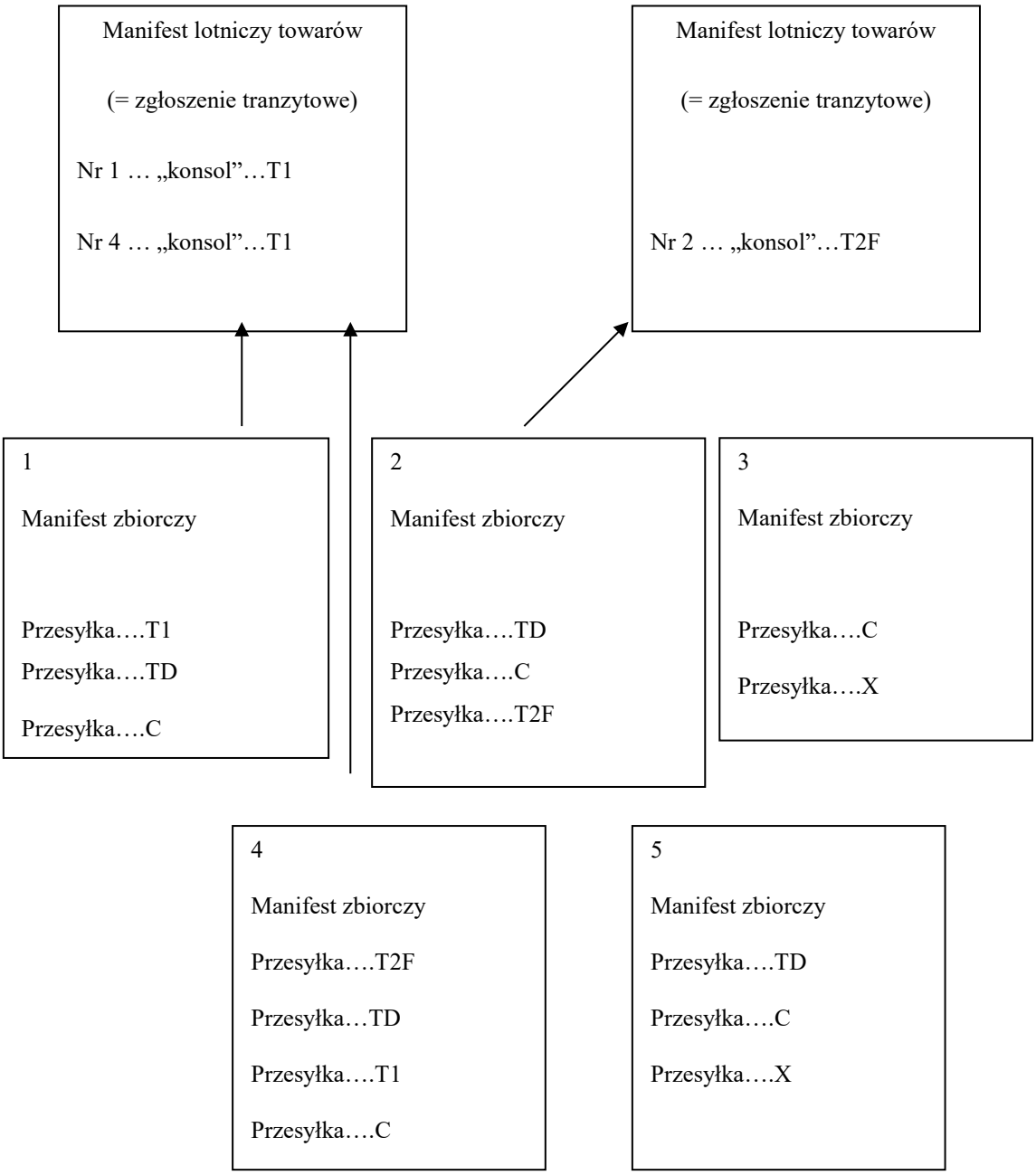
musi dokonać w manifeście lotniczym adnotacji „przesyłki zbiorcze” (w formie pełnej lub skróconej) zgodnie z najwyższym statusem wpisanym na manifeście zbiorczym (w kolejności: T1, T2, T2F).

Przykład

Jeżeli manifest zbiorczy dotyczy towarów T1, T2 i T2F, to taki manifest należy włączyć do manifestu lotniczego T1.

Poniżej przedstawiono przykłady konsolidowania przesyłek w ramach obu rodzajów procedury tranzytu dla towarów przewożonych transportem lotniczym.

Stosowanie wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym



Uwaga: Manifesty nr 3 i 5 nie dotyczą procedur tranzytu (nr 3) lub procedur tranzytu, w których zgłaszającym jest osoba uprawniona do korzystania z procedury (nr 5).

Wszystkie manifesty zbiorcze, spedytorskie lotnicze listy przewozowe i manifesty lotnicze należy na żądanie przedłożyć właściwym organom w porcie lotniczym wyjścia.

Wszystkie manifesty zbiorcze, spedytorskie lotnicze listy przewozowe i manifesty lotnicze należy na żądanie przedłożyć właściwym organom w porcie lotniczym przeznaczenia. Organy te przeprowadzą odpowiednie kontrole na podstawie informacji zawartych w manifestach zbiorczych.

Z wyjątkiem sytuacji, gdy stosowany jest kod „TD" i „X", przedsiębiorstwo lotnicze jest podmiotem uprawnionym do korzystania z procedury w odniesieniu do towarów objętych procedurą tranzytu i ponosi pełną odpowiedzialność za wszelkie nieprawidłowości związane z przewozem. Stosunki między przedsiębiorstwem lotniczym a konsolidatorem są regulowane w ramach prywatnych handlowych ustaleń umownych.

Schemat sekwencyjny dotyczący lotniczych przesyłek zbiorczych zawarto w załączniku VI.8.5.

VI.3.6.4.1. Przesyłki ekspresowe

Jeżeli przedsiębiorstwo świadczące ekspresowe usługi transportowe samo działa jako przedsiębiorstwo lotnicze, może ubiegać się o pozwolenie na stosowanie wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym, opisanej w sekcji VI.3.6.2.

W przypadku przewozu wyłącznie towarów unijnych odnośne przedsiębiorstwo świadczące ekspresowe usługi transportowe nie musi wystawiać manifestu na potrzeby celne ani określać statusu celnego towarów.

Jednak w przypadku przewozu towarów objętych zakresem procedury tranzytu dane przedsiębiorstwo świadczące ekspresowe usługi transportowe podlega przepisom dotyczącym tych rodzajów tranzytu dla przedsiębiorstw lotniczych.

Jeżeli przedsiębiorstwo świadczące ekspresowe usługi transportowe jest przedsiębiorstwem lotniczym i posiada pozwolenie na stosowanie wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym, to w stosownych

przypadkach musi wystawiać osobne manifesty dla towarów o różnych statusach celnych.

Jeżeli co najmniej dwóch kurierów lotniczych/dwa przedsiębiorstwa świadczące ekspresowe usługi transportowe wspólnie czarteruje statek powietrzny, każde z tych przedsiębiorstw może działać jako przedsiębiorstwo lotnicze.

W przypadku gdy przedsiębiorstwo świadczące ekspresowe usługi transportowe nie działa jako przedsiębiorstwo lotnicze i zleca przewóz innemu przedsiębiorstwu lotniczemu, możliwe są dwa sposoby postępowania:

– jeżeli lotniczy list przewozowy dotyczy pojedynczej przesyłki, przedsiębiorstwo świadczące ekspresowe usługi transportowe musi określić status celny przesyłki na tym liście przewozowym;

– jeżeli lotniczy list przewozowy dotyczy kilku przesyłek, stosuje się zasady właściwe dla lotniczych przesyłek zbiorczych określone w pkt VI.3.6.4.

Jeśli przesyłki ekspresowe są przewożone na pokładzie statku powietrznego przez kuriera lotniczego, obowiązują następujące zasady:

a) kurier musi podróżować jako zwykły pasażer;

b) przesyłki ekspresowe muszą być ujęte w manifeście kuriera lotniczego/przedsiębiorstwa świadczącego ekspresowe usługi transportowe;

c) przedsiębiorstwo lotnicze musi przewozić przesyłkę jako nadbagaż, zwykle w luku bagażowym statku powietrznego;

d) nadbagaż nie może być wpisywany w manifeście przedsiębiorstwa lotniczego oraz

e) takie przesyłki nie są objęte zakresem art. 210 RW.

VI.3.7. Przewóz towarów transportem morskim

Punkt ten został podzielony w następujący sposób:

- wprowadzenie (pkt VI.3.7.1);
- stosowanie procedur tranzytu unijnego opartych na

dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim (pkt VI.3.7.2);
- przypadki szczególne (pkt VI.3.7.4).

VI.3.7.1. Wprowadzenie

Art. 24 ust. 2 PRD

Aby korzystać z procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim, osoba uprawniona do korzystania z procedury musi złożyć zabezpieczenie.

Uproszczenie to można stosować jedynie do dnia przeprowadzenia modernizacji systemu NCTS. Po tym dniu przedsiębiorcy muszą korzystać z systemu NCTS i mogą zastąpić to uproszczenie:

– standardową procedurą tranzytu (część IV) albo

– zgłoszeniem celnym ze zmniejszoną liczbą danych w celu objęcia towarów procedurą tranzytu unijnego.

Stosowanie procedury tranzytu unijnego w razie potrzeby jest obowiązkowe w odniesieniu do przewozu towarów nieunijnych transportem morskim w ramach zatwierdzonych regularnych linii żeglugowych (RSS) (więcej szczegółowych informacji na temat RSS można znaleźć w części II).

Z procedury tej mogą korzystać przedsiębiorstwa żeglugowe, które prowadzą zatwierdzone RSS spełniające warunki określone w pkt VI.3.7.2 (oprócz warunków ogólnych określonych w pkt VI.2.1). Procedura ta polega na stosowaniu jako zgłoszenia tranzytowego oddzielnych manifestów towarów dla każdej kategorii towarów

Manifest towarów stosowany jako tranzytowe zgłoszenie celne należy odróżnić od manifestu handlowego lub zbiorczego.

Przedsiębiorstwo żeglugowe: (i) musi być osobą uprawnioną do korzystania z procedury w odniesieniu do realizowanych przewozów; (ii) musi przestrzegać przepisów tranzytowych oraz (iii) stosować manifest jako dokument tranzytowy.

Portem wyjścia jest port załadunku, a portem przeznaczenia – port wyładunku.

VI.3.7.2. Stosowanie procedur tranzytu unijnego opartych na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim

Stosując procedury tranzytu unijnego oparte na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim, przedsiębiorstwo żeglugowe jest upoważnione do korzystania z manifestu towarów jako zgłoszenia tranzytowego.

Cechą charakterystyczną tej procedury jest fakt, że jeżeli operacja przewozowa obejmuje zarówno towary objęte procedurą unijnego tranzytu zewnętrznego (T1), jak i towary objęte procedurą unijnego tranzytu wewnętrznego (T2F), to dla każdej kategorii towarów należy stosować osobny manifest.

Ponadto wykorzystuje się manifest handlowy obejmujący wszystkie towary na pokładzie statku.

VI.3.7.2.1. Pozwolenie na stosowanie procedur tranzytu unijnego opartych na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim

Art. 22 ust. 1 UKC

Art. 25 PRD

Procedura wydawania pozwoleń musi przebiegać zgodnie z opisem w pkt VI.2.2.

Przedsiębiorstwo żeglugowe chcące stosować procedury tranzytu unijnego oparte na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim musi złożyć wniosek do organów celnych właściwych dla miejsca, w którym są prowadzone lub dostępne główne księgi rachunkowe wnioskodawcy na potrzeby celne i w którym ma być realizowana co najmniej część działalności objętej pozwoleniem.

Organy celne wydają pozwolenie zgodnie z wzorem zamieszczonym w załączniku VI.8.8.

Informacje na temat unieważnienia, cofnięcia lub zmiany pozwolenia można znaleźć w pkt VI.2.3.

W każdym przypadku, gdy przedsiębiorstwo żeglugowe chce zmienić jeden port lub większą ich liczbę, musi zwrócić się o zgodę na zmianę istniejącego pozwolenia.

PRZEDSIĘBIORCY

We wniosku przedsiębiorstwo żeglugowe musi określić:

1. rodzaj manifestu;
2. nazwy portów wyjścia uczestniczących w procedurze;
3. nazwy portów przeznaczenia uczestniczących w procedurze.

SŁUŻBY CELNE

Treść pozwolenia (zgodnie z załącznikiem VI.8.6):

– rodzaj manifestu;

– nazwy portów wyjścia i przeznaczenia, których dotyczy procedura;

– warunki korzystania z procedury, w tym wymóg stosowania osobnych manifestów w odniesieniu do procedury T1 i procedury T2F.

PRZEDSIĘBIORCY

Przedsiębiorstwo żeglugowe musi przesłać uwierzytelniony egzemplarz pozwolenia organom celnym w każdym porcie wymienionym w pozwoleniu.

Pozwolenie na korzystanie z procedury tranzytu unijnego w formie papierowej dla towarów przewożonych drogą morską musi być przedstawiane na każde żądanie urzędu celnego wyjścia.

VI.3.7.2.2. Stosowanie procedur tranzytu unijnego opartych na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim

Art. 50 PRD

Manifest towarów musi zawierać następujące informacje:

- status celny towarów, odpowiednio T1 lub T2F;
- podpis upoważnionego przedstawiciela przedsiębiorstwa żeglugowego oraz datę;
- nazwę i dokładny adres przedsiębiorstwa żeglugowego;
- nazwę statku przewożącego towary;
- port wyjścia (załadunku);
- port przeznaczenia (wyładunku);

oraz dla każdej przesyłki:

- odniesienie do konosamentu;
- liczbę, rodzaj, oznaczenia i numery identyfikacyjne opakowań;

- standardowy opis handlowy towarów zawierający wszelkie szczegóły niezbędne do ich identyfikacji;
- masę brutto w kilogramach;
- w stosownych przypadkach numery identyfikacyjne kontenerów.

Jeżeli przedsiębiorstwo żeglugowe nie jest upoważnionym nadawcą, co najmniej dwie kopie manifestu stosowanego jako zgłoszenie tranzytowe muszą być przedstawiane organom celnym w porcie wyjścia (załadunku) do zatwierdzenia.

ORGANY CELNE w porcie wyjścia:

zatwierdzają manifest, opatrując go nazwą i odciskiem pieczęci urzędu celnego oraz datą zatwierdzenia i podpisem funkcjonariusza celnego;

zatrzymują jeden egzemplarz każdego przedstawionego manifestu.

W porcie przeznaczenia (wyładunku) przedsiębiorstwo żeglugowe, które nie posiada statusu upoważnionego odbiorcy, musi przedstawić w urzędzie celnym towary oraz egzemplarz manifestu lub manifestów używanych jako zgłoszenia tranzytowe.

Do celów kontroli urząd celny przeznaczenia może zażądać okazania manifestów towarów (lub konosamentów) dotyczących wszystkich wyładowywanych towarów.

Towary unijne niepodlegające procedurze unijnego tranzytu wewnętrznego (T2F) kwalifikują się do wolnego przewozu do miejsca przeznaczenia w Unii, pod warunkiem że nie istnieją uzasadnione podejrzenia lub wątpliwości co do statusu towarów po przybyciu do portu przeznaczenia.

ORGANY CELNE w porcie przeznaczenia:

zatrzymują jeden egzemplarz każdego przedstawionego manifestu.

Art. 51 PRD

Urząd celny przeznaczenia nie musi zwracać kopii manifestu urzędowi celnemu wyjścia. Zakończenie operacji tranzytowej następuje na podstawie miesięcznych wykazów sporządzanych

przez przedsiębiorstwo żeglugowe.

PRZEDSIĘBIORCY

Przedsiębiorstwo żeglugowe lub jego przedstawiciel w porcie przeznaczenia musi na początku każdego miesiąca sporządzić wykaz manifestów, które zostały przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia w poprzednim miesiącu. Wykaz ten musi zawierać następujące informacje:

- numer referencyjny każdego manifestu;
- odpowiedni kod T1 lub T2F;
- nazwę (można podać skrót) przedsiębiorstwa żeglugowego, które przewoziło towary;
- datę operacji przewozu transportem morskim.

Uwaga: Dla każdego portu wyjścia należy sporządzić osobny wykaz.

SŁUŻBY CELNE

Urząd celny przeznaczenia zatwierdza kopię wykazu manifestów sporządzonego przez przedsiębiorstwo żeglugowe i przesyła ją do urzędu celnego wyjścia.

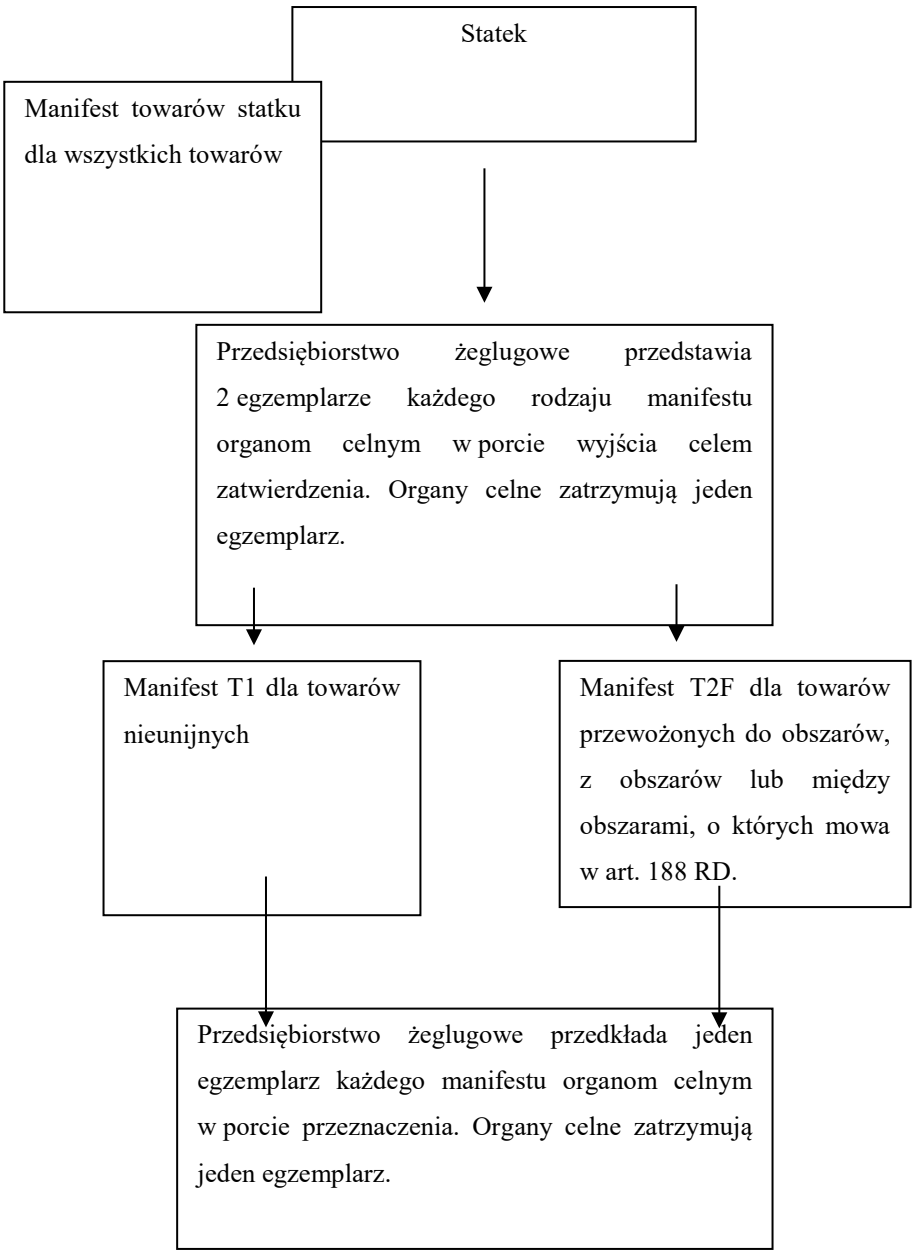
Za pośrednictwem pozwolenia można także upoważnić przedsiębiorstwa żeglugowe do samodzielnego przesyłania wykazu do urzędu celnego wyjścia.

Urząd celny wyjścia musi upewnić się, czy otrzymał te wykazy.

Jeżeli w informacjach podanych w manifestach wyszczególnionych w wykazie stwierdzono nieprawidłowości, urząd celny przeznaczenia informuje urząd celny wyjścia oraz organ, który wydał pozwolenie, wskazując w szczególności konosamenty dotyczące towarów, w stosunku do których stwierdzono wystąpienie tych nieprawidłowości.

Na poniższym schemacie przedstawiono korzystanie z procedur tranzytu unijnego opartych na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim.

Stosowanie procedur tranzytu unijnego opartych na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim



VI.3.7.2.3. Przykłady

Przykład 1

Dunkierka/Rotterdam – zatwierdzona RSS

– Standardowa procedura tranzytu (NCTS): zabezpieczenie obowiązkowe

Procedura tranzytu unijnego jest obowiązkowa dla towarów nieunijnych. W jej ramach składa się zgłoszenie tranzytowe T1 i zabezpieczenie.

W przypadku towarów unijnych podlegających akcyzie stosuje się specjalny dokument towarzyszący (e-AD).

Uwaga: Towary unijne są dopuszczone do obrotu i w związku z tym przeprowadzenie procedury tranzytu unijnego nie jest wymagane. Towary te są wymienione w handlowym manifeście towarów.

– Stosowanie procedur tranzytu unijnego opartych na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim: zabezpieczenie obowiązkowe

Procedura tranzytu unijnego jest obowiązkowa dla towarów nieunijnych. Wystawiany jest (osobny) manifest opatrzony kodem „T1", który pełni rolę zgłoszenia tranzytowego.

W przypadku towarów unijnych podlegających akcyzie stosuje się specjalny dokument towarzyszący (e-AD).

Uwaga: Towary unijne są dopuszczone do obrotu i w związku z tym przeprowadzenie procedury tranzytu unijnego nie jest wymagane. Towary te są wymienione w handlowym manifeście towarów.

Przykład 2

Hawr/Fort-de-France – zatwierdzona RSS

– Standardowa procedura tranzytu (NCTS): zabezpieczenie obowiązkowe

Tranzyt unijny jest obowiązkowy dla:

- towarów nieunijnych: w takiej sytuacji składa się zgłoszenie tranzytowe T1 i zabezpieczenie;

- towarów przewożonych do obszarów, z obszarów lub między obszarami (o których mowa w art. 188 RD): w takim przypadku składa się zgłoszenie tranzytowe T2F i zabezpieczenie.

– ***Stosowanie procedur tranzytu unijnego opartych na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim: zabezpieczenie obowiązkowe***

Tranzyt unijny jest obowiązkowy dla:

- towarów nieunijnych: wystawiany jest (osobny) manifest opatrzony kodem „T1", który pełni rolę zgłoszenia tranzytowego dla towarów nieunijnych;
- niektórych towarów unijnych (w tym towarów podlegających akcyzie): wystawiany jest (osobny) manifest opatrzony kodem „T2F", który pełni rolę zgłoszenia tranzytowego dla towarów unijnych.

VI.3.7.4. Przypadki szczególne (stosowanie procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim)

VI.3.7.4.1. Przesyłki zbiorcze (konsolidacja)

Jeżeli kilka przesyłek towarów, które mają być przewożone transportem morskim, połączono w jedną przesyłkę zbiorczą, dla każdej części przesyłki zbiorczej zawierana jest umowa między nadawcą a konsolidatorem. Dowodem zawarcia tej umowy jest wydanie: (i) listu przewozowego; (ii) konosamentu spedytorskiego takiego jak konosament zatwierdzony przez Międzynarodową Federację Zrzeszeń Spedytorów (FIATA) lub (iii) innego dokumentu handlowego uzgodnionego przez nadawcę i konsolidatora.

Przewóz przesyłki zbiorczej transportem morskim jako całości następuje na podstawie umowy między konsolidatorem a przedsiębiorstwem żeglugowym. Dowodem zawarcia tej umowy jest: (i) konosament przewoźnika; (ii) morski list przewozowy lub (iii) inny dokument handlowy uzgodniony i zaakceptowany przez przedsiębiorstwo żeglugowe i konsolidatora.

Przesyłkę zbiorczą uwzględnia się także w manifeście zbiorczym sporządzonym przez konsolidatora, w którym opisane są wszystkie

przesyłki wchodzące w skład przesyłki zbiorczej z odesłaniami do każdego listu przewozowego, konosamentu lub innego stosownego dokumentu handlowego. Należy zatem wprowadzić rozróżnienie między manifestem zbiorczym a manifestem towarów statku, który służy jako zgłoszenie tranzytowe.

Może się zdarzyć, że zgodnie z obydwoma rodzajami procedury tranzytu dla towarów przewożonych transportem morskim przedsiębiorstwo żeglugowe dokonuje przewozu przesyłki zbiorczej na warunkach określonych w konosamencie przewoźnika, morskim liście przewozowym lub innym dokumencie handlowym. W takich przypadkach dozwolone jest, by przedsiębiorstwo żeglugowe nie było informowane o zawartości przesyłek zbiorczych, chyba że przewożone są towary niebezpieczne, które należy zgłosić oddzielnie.

Przedsiębiorstwo żeglugowe może przyjąć przesyłkę zbiorczą do przewozu w ramach obu rodzajów procedury tranzytu dla towarów przewożonych zgodnie z procedurami obowiązującymi w transporcie morskim, pod warunkiem że:

- konsolidator zobowiąże się do wpisania do swojej ewidencji handlowej adnotacji o statusie przesyłek;
- manifest zbiorczy zawiera informacje określone w art. 53 PRD;
- w miejscu wyjścia i przeznaczenia listy przewozowe podlegają dozorowi celnemu;
- manifest zbiorczy oznaczono właściwym symbolem określającym status towarów (zob. niżej);
- przedsiębiorstwo żeglugowe jest informowane o najwyższym statusie towarów w manifeście zbiorczym (kolejność statusów jest następująca: T1, T2F, TD, C, X).

Kody T1, T2F, TD, C, lub X przy poszczególnych pozycjach manifestu zbiorczego mają następujące znaczenia:

Kod	Tranzyt unijny
T1	Towary objęte procedurą unijnego tranzytu zewnętrznego T1
T2F ——— TF	Towary objęte procedurą unijnego tranzytu wewnętrznego przemieszczane ze specjalnych obszarów podatkowych do innej części obszaru celnego Unii niebędącego specjalnym obszarem podatkowym, jak wskazano w art. 188 ust. 1 RD. Kod ten może być stosowany w odniesieniu do towarów unijnych przemieszczanych

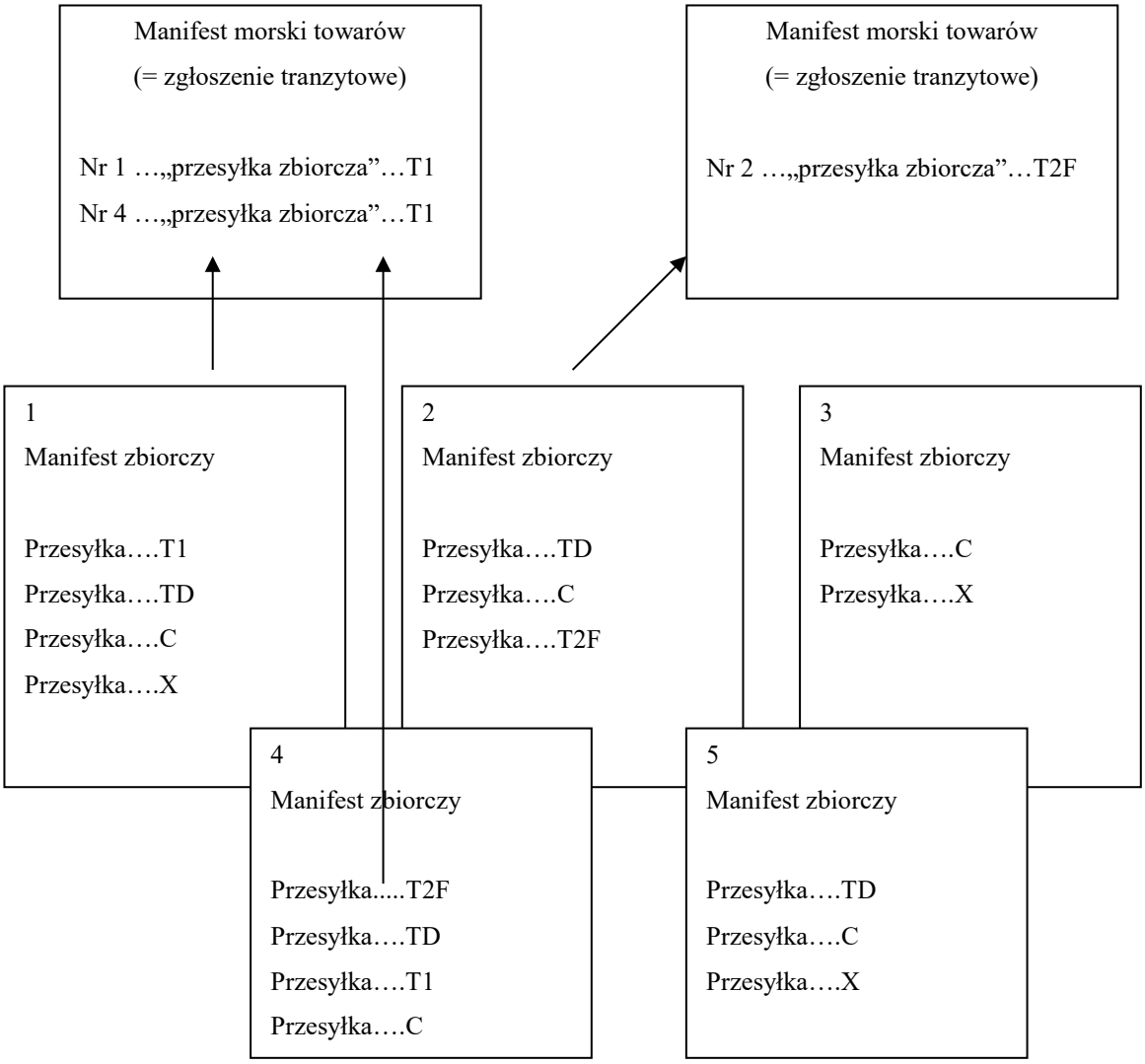
	między specjalnym obszarem podatkowym a inną częścią obszaru celnego Unii, jak wskazano w art. 188 ust. 2 RD
TD	Towary przemieszczane już wcześniej w ramach procedury tranzytu unijnego lub przewożone w ramach procedury uszlachetniania czynnego, składu celnego lub odprawy czasowej. W takich przypadkach przedsiębiorstwo lotnicze musi również podać kod „TD" w odpowiednim lotniczym liście przewozowym. Przedsiębiorstwo lotnicze musi także wpisać : (i) odesłanie do stosowanej procedury; (ii) numer referencyjny i datę złożenia zgłoszenia tranzytowego lub dokumentu przewozowego oraz (iii) nazwę urzędu, który go wystawił*
C (odpowiada T2L)	Towary unijne nieobjęte procedurą tranzytu, których status można udowodnić
X	Towary unijne, w przypadku których procedura wywozu została zakończona, a wyjście potwierdzone i które nie są objęte procedurą tranzytu

* Jeżeli towary, które są już objęte formalną procedurą tranzytu (np. tranzytem unijnym, karnetem TIR, karnetem ATA, formularzem NATO 302 itp.), znajdują się w przesyłce zbiorczej, pozycję tę należy oznaczyć kodem „TD". Ponadto kodem „TD" należy oznaczać poszczególne listy przewozowe lub inne dokumenty handlowe potwierdzające zawarcie umowy przewozu i umieszczać na nich odniesienie do faktycznie stosowanych procedur oraz numer referencyjny, datę i nazwę urzędu celnego wyjścia dokumentu tranzytowego.

Jeżeli przedsiębiorstwo żeglugowe stosuje procedurę tranzytu unijnego opartą na dokumentacji papierowej w odniesieniu do towarów przewożonych drogą morską, musi uwzględnić przesyłkę zbiorczą, z adnotacją „przesyłka zbiorcza" zgodnie z najwyższym statusem wpisanym na manifeście zbiorczym (w kolejności T1, T2F). Na przykład, jeżeli przesyłka zbiorcza zawiera zarówno T1, jak i T2F, to należy ją ująć w manifeście T1.

Poniżej przedstawiono przykłady konsolidowania przesyłek w ramach obu rodzajów procedury tranzytu dla towarów przewożonych transportem morskim.

Stosowanie procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim



Uwaga: Manifesty nr 3 i 5 nie dotyczą procedur tranzytu (nr 3) lub procedur tranzytu, w których zgłaszającym jest osoba uprawniona do korzystania z procedury (nr 5).

VI.3.7.4.2. Przemieszczanie towarów drogą morską na statkach świadczących usługi inne niż regularne linie żeglugowe

Procedury, o których mowa w art. 49, 50 i 51 PRD, nie są dostępne dla towarów przewożonych na statkach świadczących usługi inne niż regularne linie żeglugowe (RSS), jeżeli przewoźnik zdecyduje się na stosowanie procedury tranzytu unijnego.

Poniżej znajduje się niewyczerpujący wykaz przykładów, które mają zastosowanie wyłącznie do towarów przewożonych na statkach świadczących usługi inne niż RSS w ramach procedury tranzytu unijnego (lub w inny sposób, zależnie od przypadku).

- **Towary nieunijne:**

– przemieszczenie rozpoczynające się przed unijnym portem załadunku i kończące się w unijnym porcie wyładunku.

Przykład: Bruksela–Hawr (transport drogowy z Brukseli do Antwerpii).

Procedura T1 jest obowiązkowa dla transportu drogowego, ale nieobowiązkowa dla transportu morskiego.

Zalecana praktyka: procedura tranzytu unijnego powinna być stosowana jedynie w odniesieniu do etapu przemieszczania transportem drogowym;

– przemieszczenie rozpoczynające się w unijnym porcie załadunku i kontynuowane poza unijny port wyładunku.

Przykład: Hawr–Bruksela (transport drogowy z Antwerpii do Brukseli).

Procedura T1 jest obowiązkowa dla transportu drogowego, ale nieobowiązkowa dla transportu morskiego.

Zalecana praktyka: dla całego przemieszczania z Hawru do Brukseli należy sporządzić zgłoszenie T1;

– przemieszczenie rozpoczynające się przed unijnym portem załadunku i kontynuowane poza unijny port wyładunku.

Przykład: Madryt–Mediolan (transport morski z Barcelony do Genui).

Zalecana praktyka: zgłoszenie tranzytowe należy sporządzić dla całego przemieszczania (transportem drogowym i morskim) z Madrytu do Mediolanu.

VI.3.8. Procedury uproszczone w oparciu o przepisy art. 6 Konwencji

Państwa wspólnego tranzytu mogą wprowadzać wzajemne procedury uproszczone między sobą, o ile zapewniona jest zgodność z wszelkimi środkami mającymi zastosowanie do towarów. Może to następować w drodze umów dwustronnych lub wielostronnych, które muszą mieć zastosowanie do niektórych rodzajów obrotu towarami lub określonych przedsiębiorstw.

Państwa te muszą powiadomić Komisję Europejską o takich procedurach uproszczonych w formularzu zamieszczonym w załączniku VI.8.8.

Procedura wydawania pozwoleń musi przebiegać zgodnie z opisem w pkt VI.2.2.

Informacje na temat unieważnienia, cofnięcia lub zmiany pozwolenia można znaleźć w pkt VI.2.3.

VI.3.9. Przewóz towarów transportem lotniczym – stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego do celów objęcia towarów procedurą tranzytu wspólnego/unijnego

Punkt ten został podzielony w następujący sposób:

- wprowadzenie (pkt VI.3.9.1);
- informacje ogólne (pkt VI.3.9.2);
- pozwolenie na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego (pkt VI.3.9.3);
- przepisy proceduralne dotyczące stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego (pkt VI.3.9.4).

VI.3.9.1. Wprowadzenie

Art. 55 ust. 1 lit. h) dodatku I do Konwencji

Art. 233 ust. 4 lit. e) UKC

Przedsiębiorstwo lotnicze może uzyskać pozwolenie na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego w celu objęcia towarów procedurą tranzytu wspólnego/unijnego.

Art. 319 i 320 RW

Załączniki B6a

Pozwolenie na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego przyznaje się przedsiębiorstwom lotniczym, które spełniają kryteria

i A1a do dodatku III do Konwencji

Załącznik B do RD i załącznik B do RW

tego uproszczenia. Dwa istotne kryteria udzielenia tego pozwolenia są następujące: (i) elektroniczny dokument przewozowy musi zawierać dane wymagane w zgłoszeniu tranzytowym oraz (ii) dane te muszą zostać udostępnione organom celnym w miejscu wyjścia i przeznaczenia, aby umożliwić im sprawowanie dozoru celnego nad towarami oraz zamknięcie procedury. Dane te zamieszczono w załącznikach B6a i A1a do dodatku III do Konwencji/załączniku B do RD i załączniku B do RW.

VI.3.9.2. Informacje ogólne

Art. 89 ust. 7 lit. d) UKC

Art. 13 ust. 1 lit. a) dodatku I do Konwencji

Zabezpieczenie nie jest wymagane, ponieważ uznaje się, że przewóz towarów transportem lotniczym jest bezpieczny i – o ile nie dojdzie do wypadku – warunki przewozu będą spełnione na całym odcinku od portu lotniczego wyjścia towarów do portu lotniczego przeznaczenia.

Firmami kurierskimi są albo przedsiębiorstwa lotnicze (w przypadku których zastosowanie mają przepisy ogólne dotyczące przedsiębiorstw lotniczych), albo klienci tych przedsiębiorstw. Jeżeli chodzi o elektroniczny dokument przewozowy, firmy kurierskie nie muszą stosować się do żadnych szczególnych wymogów.

Osobą uprawnioną do korzystania z procedury jest przedsiębiorstwo lotnicze.

W pozwoleniu określa się urzędy celne znajdujące się w portach lotniczych załadunku i rozładunku w Unii lub państwach wspólnego tranzytu, w których stosuje się pozwolenie.

Port lotniczy załadunku jest portem lotniczym wyjścia, a port lotniczy wyładunku jest portem lotniczym przeznaczenia.

Należy pamiętać, że tranzyt drogą lotniczą może odbywać się także na podstawie standardowego zgłoszenia tranzytowego z wykorzystaniem systemu NCTS (część IV[43]).

[43] W stosownych przypadkach w Unii można wykorzystywać inne sposoby przemieszczania towarów określone w art. 226 i 227 UKC.

VI.3.9.3. Pozwolenie na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego

Art. 5 pkt 31 i art. 22 UKC

Procedurę wydawania pozwoleń opisano w pkt VI.2.2–VI.2.5.

Art. 319 RW

Wniosek należy składać do organów celnych właściwych dla miejsca, w którym są prowadzone lub dostępne główne księgi rachunkowe wnioskodawcy na potrzeby celne i w którym ma być realizowana co najmniej część działalności objętej pozwoleniem.

Załącznik A do RD

Art. 59 i 111a dodatku I do Konwencji

PRZEDSIĘBIORCY

Przedsiębiorstwo lotnicze musi zawrzeć we wniosku przede wszystkim następujące informacje:

1. nazwę/imię i nazwisko wnioskodawcy lub jego numer EORI[44];
2. imię i nazwisko oraz dane kontaktowe: (i) osoby odpowiedzialnej za sprawy celne i kwestie związane z wnioskiem oraz (ii) osoby odpowiedzialnej za przedsiębiorstwo wnioskodawcy lub sprawującej kontrolę nad zarządzaniem tym przedsiębiorstwem;
3. miejsce, w którym są przechowywane lub dostępne główne księgi rachunkowe na potrzeby celne;
4. rodzaj głównych ksiąg rachunkowych na potrzeby celne;
5. miejsce prowadzenia ewidencji;
6. rodzaj ewidencji;
7. urząd celny (urzędy celne) wyjścia i przeznaczenia;
8. liczbę lotów między portami lotniczymi UE/państw wspólnego tranzytu;
9. informacje dotyczące sposobu udostępniania danych organom celnym w porcie lotniczym wyjścia i porcie lotniczym przeznaczenia (jeżeli środki udostępniania są różne w zależności od urzędu celnego lub państwa, we wniosku należy wskazać każdy środek).

Podanie powyższych informacji jest obowiązkowe w Unii (kolumna 9f w załączniku A do RD), ale może być wymagane również przez państwa wspólnego tranzytu.

Kryteria te muszą zostać zweryfikowane przez właściwe organy celne (pkt VI.2.2). W międzyczasie urzędy celne wskazane we wniosku jako urzędy celne wyjścia i przeznaczenia przeprowadzają procedurę konsultacji. Procedura konsultacji rozpoczyna się niezwłocznie po przyjęciu wniosku i może trwać maksymalnie 45 dni.

[44] Numer EORI dotyczy wyłącznie UE.

Procedura konsultacji jest częścią systemu zarządzania decyzjami celnymi mającego zastosowanie wyłącznie do państw członkowskich. Jeżeli system zarządzania decyzjami celnymi jest niedostępny lub zaangażowane są państwa wspólnego tranzytu, pismo konsultacyjne w formie papierowej należy przesłać drogą elektroniczną wraz z kopią wniosku. Wykaz adresów e-mail w każdym państwie i wzór pisma konsultacyjnego znajdują się odpowiednio w załącznikach VI.8.9 i VI.8.10.

W trakcie procedury konsultacji organ, do którego skierowano wniosek, powinien zweryfikować: (i) czy wnioskodawca spełnia warunki przyznania pozwolenia, a co najważniejsze, (ii) czy i w jaki sposób dane wymagane na potrzeby elektronicznego dokumentu przewozowego stosowanego jako zgłoszenie tranzytowe można udostępnić urzędom celnym, do których skierowano wniosek.

Po otrzymaniu wniosku o przeprowadzenie konsultacji organ, do którego skierowano wniosek, musi sprawdzić w szczególności: (i) informacje na temat wnioskodawcy we własnych rejestrach lub we współpracy z innymi agencjami; (ii) system wymiany danych; (iii) miejsca kontroli towarów; (iv) poziom kontroli sprawowanej przez przedsiębiorstwo lotnicze nad jego działalnością oraz (v) w stosownych przypadkach, kto reprezentuje przedsiębiorstwo lotnicze.

W przypadku wystąpienia zastrzeżeń należy za pomocą systemu zarządzania decyzjami celnymi poinformować o tym fakcie organy składające wniosek w terminie 45 dni od daty otrzymania wniosku. Jeżeli system ten jest niedostępny lub zaangażowane są państwa wspólnego tranzytu, organy składające wniosek należy poinformować za pomocą wiadomości e-mail zawierającej to samo pismo (załącznik VI.8.10). Jeśli organ, do którego skierowano wniosek, stwierdzi, że wnioskodawca nie obsługuje regularnie lotów do portów lotniczych w danym państwie, pozwolenie nie może obejmować portów lotniczych w tym państwie. Jeżeli jednak wniosek dotyczy większej liczby portów lotniczych, pozwolenia można udzielić po wykreśleniu portów lotniczych, w odniesieniu do których – zdaniem organu, do którego skierowano wniosek – warunki nie są spełnione.

W przypadku gdy organ, do którego skierowano wniosek o udzielenie pozwolenia, odrzuci go z powodu niespełnienia dowolnego z warunków, w szczególności z powodu poważnego naruszenia lub powtarzającego się naruszania przepisów prawa celnego i przepisów podatkowych, musi wskazać podstawy odrzucenia i właściwe przepisy prawne. Wówczas organy państwa, w którym złożono wniosek, muszą odmówić udzielenia przedsiębiorstwu lotniczemu pozwolenia i podać przyczyny odmowy.

Jeżeli w wyznaczonym terminie organ występujący z wnioskiem nie

otrzyma żadnych zastrzeżeń, wówczas uznaje, że kryteria będące przedmiotem konsultacji zostały spełnione.

W przypadku gdy proces konsultacji zakończył się bez zgłoszenia jakichkolwiek zastrzeżeń, właściwe organy celne zatwierdzają wniosek i udzielają pozwolenia, które ma zastosowanie do przelotów w obydwie strony.

Pozwolenie dotyczy wyłącznie operacji tranzytowych między urzędami celnymi wyjścia a urzędami celnymi przeznaczenia wskazanymi w pozwoleniu. Obowiązuje ono jedynie w państwach, w których znajdują się te urzędy.

Odesłanie do pozwolenia należy umieścić w elektronicznym dokumencie przewozowym przy rozpoczynaniu każdej operacji tranzytowej. Należy podawać te informacje, chyba że można je pozyskać na podstawie innych danych takich jak numer EORI posiadacza pozwolenia lub z systemu zarządzania decyzjami celnymi.

Informacje na temat monitorowania pozwolenia znajdują się w pkt VI.2.3.

Informacje dotyczące unieważnienia, cofnięcia lub zmiany pozwolenia podano w pkt VI.2.4. Jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze chce dodać jeden lub więcej portów lotniczych do swojego aktualnego pozwolenia lub je z pozwolenia usunąć, musi złożyć wniosek o zmianę pozwolenia.

Zawieszenie pozwolenia opisano w pkt VI.2.5.

W przypadku unieważnienia, cofnięcia, zmiany i zawieszenia pozwolenia lub gdy zakończy się okres jego zawieszenia, należy niezwłocznie powiadomić właściwe organy państw wskazanych w pozwoleniu, korzystając z wykazu organów zamieszczonego w załączniku VI.8.9.

W związku z tym, że pozwolenie na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego jest ważne w więcej niż jednym państwie, monitorowanie pozwolenia lub jego ponowna ocena może wymagać przeprowadzenia konsultacji między organami celnymi w innych państwach. Konsultacje te stanowią część systemu zarządzania decyzjami celnymi.

Jeżeli system zarządzania decyzjami celnymi jest niedostępny lub konsultacje dotyczą państw wspólnego tranzytu, wnioski o konsultacje w formie pisma zgodnego ze wzorem podanym w załączniku VI.8.10 należy wysłać do organów odpowiedzialnych za procedurę konsultacji określonych w załączniku VI.8.9 za pośrednictwem poczty elektronicznej.

SŁUŻBY CELNE

Pozwolenie zawiera w szczególności następujące informacje.
1. numer i datę;
2. nazwę/imię i nazwisko posiadacza pozwolenia lub jego numer EORI;
3. urząd celny (urzędy celne) wyjścia i przeznaczenia;
4. środki udostępniania danych organom celnym w porcie wyjścia i w porcie przeznaczenia. Jeżeli środki te są różne w zależności od urzędu celnego lub państwa, w pozwoleniu należy wskazać każdy środek;
5. zobowiązanie przedsiębiorstwa lotniczego do informowania urzędów celnych wyjścia i przeznaczenia o wszelkich stwierdzonych rozbieżnościach, w szczególności: (i) o rozbieżnościach dotyczących rodzaju i ilości towarów objętych procedurą tranzytu oraz (ii) o wszelkich zmianach, które mogą mieć wpływ na pozwolenie;
6. środki komunikacji między urzędem celnym (urzędami celnymi) wyjścia i przeznaczenia z jednej strony, a przedsiębiorstwem lotniczym z drugiej strony.

Podanie powyższych informacji jest obowiązkowe w Unii (kolumna 9f w załączniku A do RD), ale może być wymagane również przez państwa wspólnego tranzytu.

Wyznaczenie terminu udostępniania urzędowi celnemu wyjścia danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym przed zwolnieniem towarów do tranzytu nie jest co prawda obowiązkowe, jednak dodanie go do pozwolenia będzie korzystne.

W Unii

Międzynarodowe przedsiębiorstwa lotnicze, które mają siedzibę w Unii lub prowadzą tam stałą działalność, mogą uzyskać pozwolenie na stosowanie tej procedury, o ile spełniają niezbędne warunki[45].

VI.3.9.4. Przepisy proceduralne dotyczące stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego

VI.3.9.4.1. Dane wymagane do elektronicznego dokumentu przewozowego

Art. 320 RW

Elektroniczny dokument przewozowy jest dokumentem

[45] Art. 5 pkt 31 i 32 UKC.

Załącznik B do RW

Art. 111b dodatku I do Konwencji

Załączniki A1a i B6a do dodatku III do Konwencji

sporządzanym przez przedsiębiorstwo lotnicze przy odlocie statku powietrznego. Wypełnia się go na podstawie dokumentu przewozowego, takiego jak lotniczy list przewozowy, manifest itp. Stanowi on potwierdzenie tego, jakie towary faktycznie załadowano na statek powietrzny. W związku z tym do celów tranzytu dokument ten służy jako zgłoszenie tranzytowe, pod warunkiem że zawiera dane określone w załącznikach B6a i A1a do dodatku III do Konwencji i załącznikach B do RD i B do RW.

Aby umożliwić organom celnym identyfikację statusu towarów, w elektronicznym dokumencie przewozowym należy wskazać jeden z kodów znajdujących się w poniższej tabeli:

Kod	**Tranzyt wspólny**	**Tranzyt unijny**
T1	Towary objęte procedurą tranzytu zewnętrznego T1	Towary objęte procedurą tranzytu zewnętrznego T1
T2	Towary objęte procedurą tranzytu wewnętrznego T2	Towary objęte procedurą tranzytu wewnętrznego T2
T2F	Towary objęte procedurą tranzytu wewnętrznego T2	Towary objęte procedurą unijnego tranzytu wewnętrznego przemieszczane ze specjalnych obszarów podatkowych do innej części obszaru celnego Unii niebędącego specjalnym obszarem podatkowym, jak wskazano w art. 188 ust. 1 RD. Kod ten może być stosowany w odniesieniu do towarów unijnych przemieszczanych między specjalnym obszarem podatkowym a inną częścią obszaru celnego Unii, jak wskazano w art. 188 ust. 2 RD
C	Towary unijne nieobjęte procedurą tranzytu	Towary unijne nieobjęte procedurą tranzytu

	(odpowiednik T2L)	(odpowiednik T2L)
TD	Towary objęte wcześniej procedurą tranzytu[46]	Towary przemieszczane już wcześniej w ramach procedury tranzytu unijnego lub przewożone w ramach procedury uszlachetniania czynnego, składu celnego lub odprawy czasowej[47]
X	Towary unijne, w przypadku których procedura wywozu została zakończona, a wyjście potwierdzone i które nie są objęte procedurą tranzytu	Towary unijne, w przypadku których procedura wywozu została zakończona, a wyjście potwierdzone i które nie są objęte procedurą tranzytu

Elektroniczny dokument przewozowy traktuje się jako zgłoszenie tranzytowe wyłącznie wówczas, gdy wskazano przynajmniej jeden z kodów T1, T2 lub T2F. Jeżeli w elektronicznym dokumencie przewozowym nie podano żadnego z tych kodów, niezależnie od innych kodów wymienionych powyżej, danego elektronicznego dokumentu przewozowego nie można stosować jako zgłoszenia tranzytowego.

Przykłady stosowania kodów

Przykład 1
Przemieszczanie towarów unijnych transportem lotniczym między Francją a Niemcami.

Francja–Niemcy → w elektronicznym dokumencie przewozowym należy wpisać kod „C”.

[46] W takich przypadkach przedsiębiorstwo lotnicze musi również podać: (i) kod „TD” w odpowiednim lotniczym liście przewozowym lub innym odpowiednim dokumencie handlowym; oraz (ii) numer referencyjny zgłoszenia tranzytowego.

[47] Sytuacja taka wymaga, aby przedsiębiorstwo lotnicze wpisało także: (i) kod „TD” w odpowiednim lotniczym liście przewozowym lub innym odpowiednim dokumencie handlowym; (ii) numer referencyjny zgłoszenia tranzytowego lub dokumentu przewozowego oraz (iii) nazwę urzędu, który go wystawił.

Przykład 2
Towary unijne są wywożone z Irlandii do państwa trzeciego (Chiny). W Irlandii towary zostają objęte procedurą wywozu, która zostaje zakończona, a wyprowadzenie towarów – potwierdzone. Towary są przemieszczane transportem lotniczym do Niderlandów, skąd są wyprowadzane z Unii.

Irlandia–Niderlandy–Chiny → w elektronicznym dokumencie przewozowym dotyczącym przemieszczania między Irlandią a Niderlandami należy wpisać kod „X".

Przykład 3
Towary nieunijne przybywają z państwa trzeciego (Kanada) do Czech i transportem lotniczym są przemieszczane do Grecji.

Kanada–Czechy–Grecja → w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe dotyczącym przemieszczania między Czechami a Grecją należy wpisać kod „T1".

Przykład 4
Towary unijne są wysyłane drogą lotniczą z Hiszpanii do specjalnego obszaru podatkowego (Wyspy Kanaryjskie).

Opcje:
1 Hiszpania – specjalny obszar podatkowy Wyspy Kanaryjskie → w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe należy wpisać kod „T2F"[48];
2 Hiszpania – specjalny obszar podatkowy Wyspy Kanaryjskie → w elektronicznym dokumencie przewozowym należy wpisać kod „C".

Przykład 5
Towary unijne są przemieszczane między dwoma specjalnymi obszarami podatkowymi w tym samym państwie członkowskim (Francja: Gwadelupa i Majotta).

Opcje:
1. Gwadelupa–Majotta → w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe należy wpisać kod „T2F"[49];

[48] Zgodnie z art. 188 ust. 2 RD.

2. Gwadelupa–Majotta → w elektronicznym dokumencie przewozowym należy wpisać kod „C”[50].

Przykład 6
Towary unijne są przemieszczane transportem lotniczym ze specjalnego obszaru podatkowego (Wyspy Kanaryjskie) do Hiszpanii, a następnie transportem drogowym do Portugalii.

Opcje:
1. specjalny obszar podatkowy (Wyspy Kanaryjskie) – Hiszpania – Portugalia → w elektronicznym dokumencie przewozowym dotyczącym przemieszczania między specjalnym obszarem podatkowym Wysp Kanaryjskich a Hiszpanią należy wpisać kod „C” lub „T2F”, zaś w elektronicznym dokumencie przewozowym dotyczącym przemieszczania między Hiszpanią a Portugalią należy wpisać standardową procedurę tranzytu (T2F–NCTS, w tym zabezpieczenie)[51];
2. specjalny obszar podatkowy (Wyspy Kanaryjskie) – Hiszpania – Portugalia → w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe dotyczącym przemieszczania między Wyspami Kanaryjskimi a Hiszpanią należy wpisać kod „T2F”, zaś w elektronicznym dokumencie przewozowym dotyczącym przemieszczania między Hiszpanią a Portugalią należy wpisać standardową procedurę tranzytu (T2F–NCTS, w tym zabezpieczenie)[52].

Przykład 7
Towary unijne są przemieszczane transportem lotniczym ze specjalnego obszaru podatkowego (Wyspy Kanaryjskie) do Hiszpanii, a następnie tym samym środkiem transportu do Włoch.

Opcje:
1. specjalny obszar podatkowy (Wyspy Kanaryjskie) – Hiszpania – Włochy → w elektronicznym dokumencie przewozowym dotyczącym przemieszczania między specjalnym obszarem podatkowym Wysp Kanaryjskich a Hiszpanią należy wpisać kod „C”, zaś w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe dotyczącym przemieszczania między

[49] Zgodnie z art. 188 ust. 1 RD.
[50] Zgodnie z art. 188 ust. 2 RD.
[51] Zgodnie z art. 188 ust. 2 RD.

[52] Zgodnie z art. 188 ust. 1 RD.

Hiszpanią a Włochami należy wpisać kod „T2F”[53];
2. specjalny obszar podatkowy (Wyspy Kanaryjskie) – Hiszpania – Włochy → w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe dotyczącym przemieszczania między Wyspami Kanaryjskimi a Hiszpanią należy wpisać kod „T2F”, zaś w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe dotyczącym przemieszczania między Hiszpanią a Włochami należy wpisać kod „T2F”[54].

Przykład 8
Unijne wyroby akcyzowe[55] są wywożone z Unii do państwa wspólnego tranzytu (Szwajcaria). W Portugalii towary zostają objęte procedurą wywozu, która zostaje zakończona, a wyprowadzenie towarów potwierdzone. Towary zostają objęte procedurą tranzytu zewnętrznego i są przemieszczane transportem lotniczym do Austrii, gdzie rozpoczyna się podróż transportem drogowym do państwa wspólnego tranzytu.

Portugalia–Austria–Szwajcaria → w elektronicznym dokumencie przewozowym dotyczącym przemieszczania stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe między Portugalią a Austrią należy wpisać kod „T1”. Ponadto w miejscu przeznaczenia, tj. w Szwajcarii, rozpoczyna się standardowa procedura tranzytu (T1–NCTS, w tym zabezpieczenie).

Przykład 9
Unijne wyroby akcyzowe[56] są wywożone z Włoch do państwa trzeciego (Indie). W Rzymie (Włochy) towary zostają objęte procedurą wywozu, która zostaje zakończona, a wyprowadzenie towarów potwierdzone. Towary są przemieszczane transportem lotniczym do Malpensy (Włochy), skąd są wyprowadzane z Unii.

Rzym–Malpensa–Indie → w elektronicznym dokumencie przewozowym dotyczącym przemieszczania między Rzymem

[53] Zgodnie z art. 188 ust. 2 RD.
[54] Zgodnie z art. 188 ust. 1 RD.
[55] W rozumieniu art. 1 ust. 1 dyrektywy Rady 2008/118/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie ogólnych zasad dotyczących podatku akcyzowego, uchylającej dyrektywę 92/12/EWG (Dz.U. L 9 z 14.1.2009, s. 12).
[56] W rozumieniu art. 1 ust. 1 dyrektywy Rady 2008/118/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie ogólnych zasad dotyczących podatku akcyzowego, uchylającej dyrektywę 92/12/EWG (Dz.U. L 9 z 14.1.2009, s. 12).

a Malpensą należy wpisać kod „X”.

Przykład 10
Unijne wyroby akcyzowe[57] są przemieszczane transportem lotniczym z Rumunii do Belgii. Towary pozostają objęte procedurą zawieszenia poboru akcyzy w EMCS.

Rumunia–Belgia → w elektronicznym dokumencie przewozowym należy wpisać kod „C”.

Przykład 11
Towary unijne są wywożone do państwa trzeciego (Białoruś). W Danii towary zostają objęte procedurą wywozu, która została zakończona, a wyprowadzenie towarów potwierdzone, po czym uruchamiana jest procedura TIR. Towary są przewożone transportem lotniczym do Polski. Z Polski towary są przewożone transportem drogowym do Białorusi w ramach procedury TIR.

Dania–Polska–Białoruś → w elektronicznym dokumencie przewozowym dotyczącym przemieszczania między Danią a Polską należy wpisać kod „TD”. Miejscem przeznaczenia w ramach procedury TIR jest Białoruś.

Przykład 12
Towary unijne są wywożone do państwa trzeciego (Rosja). W Hiszpanii towary zostają objęte procedurą wywozu i są przewożone transportem lotniczym do Finlandii, gdzie są wyprowadzane z Unii drogą lądową.

Hiszpania – Finlandia – Rosja→ w elektronicznym dokumencie przewozowym dotyczącym przemieszczania między Hiszpanią a Finlandią należy wpisać kod „C”, a następnie towary są przemieszczane w ramach procedury wywozu na granicę zewnętrzną Unii.

Przykład 13
Towary unijne wywożone są do państwa wspólnego tranzytu (Serbia). Na Węgrzech towary zostają objęte procedurą wywozu, która zostaje zakończona, a wyprowadzenie towarów potwierdzone. Następnie towary są przemieszczane transportem lotniczym do

[57] W rozumieniu art. 1 ust. 1 dyrektywy Rady 2008/118/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie ogólnych zasad dotyczących podatku akcyzowego, uchylającej dyrektywę 92/12/EWG (Dz.U. L 9 z 14.1.2009, s. 12).

Serbii.

Opcje:
1. Węgry–Serbia → w elektronicznym dokumencie przewozowym należy wpisać kod „X”;
2. Węgry–Serbia → w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe należy wpisać kod „T2”.

Przykład 14
Towary nieunijne są przewożone między Szwecją a państwem wspólnego tranzytu (Norwegia).

Szwecja–Norwegia → w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe należy wpisać kod „T1”.

Przykład 15
Towary unijne są przewożone między Włochami a Francją i przejeżdżają przez państwo wspólnego tranzytu (Szwajcaria) na podstawie tego samego elektronicznego dokumentu przewozowego bez przeładunku.

Włochy–Szwajcaria–Francja → w elektronicznym dokumencie przewozowym należy wpisać kod „C”[58].

Przykład 16
Towary unijne są przemieszczane między Litwą a Włochami i przejeżdżają przez państwo wspólnego tranzytu (Norwegia) na podstawie tego samego manifestu z przeładunkiem w Norwegii[59].

Litwa–Norwegia–Włochy → w elektronicznym dokumencie przewozowym należy wpisać kod „C”.

Przykład 17
Towary unijne są przewożone transportem lotniczym między Słowenią a Grecją i przejeżdżają przez państwo wspólnego tranzytu (Republika Macedonii Północnej), w którym są przeładowywane na inny rodzaj transportu (z samolotu na ciężarówkę) pod nadzorem przedsiębiorstwa lotniczego.

[58] Art. 119 ust. 3 lit. b) RD i art. 109 ust. 1 lit. b) Konwencji.
[59] Ten sam lotniczy list przewozowy towarzyszy towarom od miejsca wyjścia do miejsca przeznaczenia. Wydaje się jednak dwa manifesty ładunkowe: pierwszy w porcie lotniczym wyjścia, drugi w porcie lotniczym przeładunku.

Słowenia (transport lotniczy) – Republika Macedonii Północnej (transport drogowy – z samolotu na ciężarówkę) – Grecja.

Opcje:
1. Słowenia – Republika Macedonii Północnej → w elektronicznym dokumencie przewozowym należy wpisać kod „C”[60] oraz Republika Macedonii Północnej – Grecja → standardowa procedura tranzytu (T2–NCTS, w tym zabezpieczenie);
2. Słowenia – Republika Macedonii Północnej → w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe należy wpisać kod „T2” oraz Republika Macedonii Północnej – Grecja → standardowa procedura tranzytu (T2–NCTS, w tym zabezpieczenie);
3. Słowenia – Republika Macedonii Północnej → standardowa procedura tranzytu rozpoczęta w Słowenii (T2–NCTS, w tym zabezpieczenie), w elektronicznym dokumencie przewozowym należy stosować kod „TD” oraz Republika Macedonii Północnej – Grecja → kontynuacja standardowej procedury tranzytu.

Uwaga dotycząca Unii: Aby w jak największym stopniu ułatwić swobodne i niezakłócone przemieszczanie towarów unijnych, kod „C” wpisany w elektronicznym dokumencie przewozowym będzie uprawniał do swobodnego przemieszczania towarów do ich miejsca przeznaczenia na obszarze Unii, pod warunkiem że (i) dowody poświadczające ich status są przechowywane w ewidencji handlowej przedsiębiorcy w porcie lotniczym wyjścia oraz (ii) nie istnieją zasadne podejrzenia lub wątpliwości co do statusu tych towarów w chwili ich przybycia do portu lotniczego przeznaczenia. Organy celne w miejscu przeznaczenia mają jednak możliwość sprawdzenia zgłaszanego unijnego statusu celnego towarów, przeprowadzając odpowiednie kontrole *a posteriori* na podstawie stopnia przewidywanego ryzyka, w razie konieczności kontaktując się z organami celnymi w porcie lotniczym wyjścia.

O ile przepisy krajowe nie przewidują dłuższego terminu, przedsiębiorstwo lotnicze musi przechowywać w swojej ewidencji handlowej dane dotyczące statusu wszystkich towarów przez okres trzech lat wydłużony o czas, który upłynął od początku danego roku. Informacje te można przechowywać w formie elektronicznej.

[60] Kod „C” odpowiada kodowi „T2L” zgodnie z art. 111b dodatku I do Konwencji.

VI.3.9.4.2. Procedura stosowana w urzędzie celnym wyjścia

Art. 6 ust. 1, art. 46 ust. 1 oraz art. 172–174 UKC

Art. 302 i 320 RW

Art. 30~~1~~–32, 39 i 111b dodatku I do Konwencji

Zgodnie z art. 6 ust. 1 UKC wszelka wymiana informacji takich jak deklaracje i zgłoszenia między organami celnymi oraz między przedsiębiorcami a organami celnymi musi odbywać się za pomocą technik elektronicznego przetwarzania danych. Zasada ta obowiązuje również w przypadku stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego.

Towary są zwalniane do tranzytu po udostępnieniu urzędowi celnemu wyjścia danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym przed odlotem statku powietrznego. Biorąc pod uwagę wymogi prawne, dopuszczalne są jedynie dwa następujące sposoby udostępniania danych organom celnym:

1. dane mogą być przesyłane do systemu informatycznego organów celnych. Jest to zalecany sposób. Posiadanie systemu informatycznego przez organy celne nie jest obowiązkowe, ale byłoby korzystne dla państw, gdyby rozważyły stworzenie takiego systemu w przyszłości, jeżeli jeszcze nim nie dysponują;
2. organom celnym można zapewnić dostęp do systemu linii lotniczych z pomieszczeń organów celnych.

Za rozwiązanie tymczasowe uznaje się zapewnienie funkcjonariuszom celnym dostępu do danych z komputera przedsiębiorcy w biurze przedsiębiorcy. Metodę tę można jednak stosować wyłącznie do czasu wdrożenia jednej z dwóch powyższych opcji. Korzystając z tego tymczasowego rozwiązania, organy celne mogą nie mieć nieprzerwanego i stałego dostępu do danych bez większego obciążenia i dodatkowej pracy. To organy celne decydują jednak, jak długo takie rozwiązanie tymczasowe może być stosowane. Podejmując taką decyzję, muszą one wziąć pod uwagę przede wszystkim sposób współpracy z przedsiębiorstwem lotniczym, wielkość portu i wielkość ładunku.

Udostępnianie danych za pośrednictwem wiadomości e-mail z załączonymi arkuszami programu Excel lub plikami w formacie PDF jest niezgodne z wymogami prawnymi.

Uproszczenie dotyczące elektronicznego dokumentu przewozowego opiera się całkowicie na sposobie dostarczania zgłoszenia tranzytowego w postaci elektronicznego dokumentu przewozowego. We wszystkich pozostałych przypadkach elektroniczny dokument przewozowy musi być traktowany jak każde inne zgłoszenie celne. Należy przestrzegać szczegółowych ram prawnych dotyczących

zgłoszeń celnych wskazanych w Konwencji/UKC i związanych z nimi aktach prawnych, ponieważ przepisy nie przewidują żadnych szczególnych zasad w zakresie uproszczonej procedury tranzytu z elektronicznym dokumentem przewozowym.

Urzędowi celnemu wyjścia należy udostępnić elektroniczny dokument przewozowy stosowany jako zgłoszenie tranzytowe, aby umożliwić organom celnym dokonanie oceny ryzyka lub, w razie potrzeby, przeprowadzenie kontroli towarów przed ich zwolnieniem do tranzytu.

Wszystkie dane zawarte w zgłoszeniu tranzytowym należy poddać analizie ryzyka z wykorzystaniem technik elektronicznego przetwarzania danych, aby: (i) zidentyfikować i ocenić potencjalne rodzaje ryzyka oraz (ii) wprowadzić odpowiednie środki zaradcze. Niezwykle przydatne jest zatem, jeżeli system celny umożliwia: (i) elektroniczne przesyłanie danych wpisanych do elektronicznego dokumentu przewozowego z systemu przedsiębiorcy oraz (ii) późniejsze przeprowadzanie automatycznej analizy ryzyka dotyczącej danych określonych w tym dokumencie.

Ze względu na fakt, że wprowadzenie systemu celnego nie jest obowiązkowe, automatyczna analiza ryzyka może jednak być niemożliwa. W związku z tym brak automatyzacji można zrekompensować chociażby: (i) przeprowadzaniem rzetelnej kontroli wstępnej; (ii) dokładnym monitorowaniem pozwoleń oraz (iii) regularnym nadzorowaniem operacji tranzytowych. Zabiegi te nie wykluczają ręcznej weryfikacji towarów prowadzonej losowo lub w razie potrzeby przed zwolnieniem towarów do tranzytu.

Tych rodzajów kontroli nie można zastąpić kontrolami *a posteriori* (po wyjściu towarów), które wolno przeprowadzać wyłącznie w szczególnych przypadkach lub losowo.

Jeżeli chodzi o miejsca załadunku (dane opcjonalne), można stosować kod państwa poprzedzający trzyliterowy kod IATA nadawany portowi lotniczemu.

Zgodnie z definicją „odbiorcą" jest osoba, do której towary są faktycznie wysyłane. Do celów elektronicznego dokumentu przewozowego osobą tą jest odbiorca w porcie lotniczym przeznaczenia.

Zgłoszenie zostanie przyjęte przez organy celne, jeżeli towary, których ono dotyczy, zostały przedstawione organom celnym. Nie oznacza to, że organy celne muszą zawsze sprawdzać, czy towary fizycznie znajdują się w porcie lotniczym, ale muszą przynajmniej wiedzieć, że towary są składowane w miejscu uzgodnionym

z przedsiębiorcą.

Na wniosek zgłaszającego zezwala mu się na wprowadzenie zmian danych w zgłoszeniu.

Każde zgłoszenie musi być opatrzone niepowtarzalnym numerem przypisanym przez przedsiębiorstwo lotnicze (numerem LRN[61]). Może to być numer lotu i data oraz wszelkie dodatkowe liczby, tak aby numer ten był niepowtarzalny dla danego przedsiębiorcy.

Towary przewożone transportem lotniczym nie muszą posiadać zamknięć celnych, jeżeli: (i) każda przesyłka jest opatrzona etykietą, na której podany jest numer towarzyszącego lotniczego listu przewozowego albo (ii) przesyłka stanowi jednostkę załadunkową, na której podany jest numer towarzyszącego lotniczego listu przewozowego.

W odniesieniu do elektronicznego dokumentu przewozowego nie wykonuje się żadnych szczególnych działań służących potwierdzeniu przyjęcia takiego dokumentu przez organy celne lub zwolnienia towarów do tranzytu. W związku z tym czas odlotu statku powietrznego z towarami można uznać za: (i) moment przyjęcia elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego oraz (ii) moment zwolnienia towarów do tranzytu. W przypadku odrzucenia zgłoszenia urząd celny wyjścia musi natychmiast powiadomić o tym fakcie przedsiębiorstwo lotnicze, podając powody odrzucenia (np. niewystarczające dane, błędy).

Jeżeli transport towarów nieunijnych rozpocznie się bez złożenia i przyjęcia zgłoszenia tranzytowego, powstaje dług celny wynikający z niespełnienia warunków lub obowiązków zgodnie z art. 79 ust. 1 UKC[62].

Istotne jest, aby urząd celny wyjścia dysponował danymi historycznymi (tj. danymi dotyczącymi wcześniej przyjętych lub odrzuconych zgłoszeń) w celu przeprowadzenia kontroli *a posteriori* lub wyjaśnienia kwestii poruszonych przez urząd celny przeznaczenia.

VI.3.9.4.3. Procedura stosowana w urzędzie celnym przeznaczenia

Art. 6 ust. 1 i art. 46 ust. 1 UKC

Dane wpisane w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe muszą być takie same jak

[61] Numer LRN w elektronicznym dokumencie przewozowym różni się od numeru LRN w standardowym zgłoszeniu tranzytowym (system NCTS).

[62] Dotyczy tylko Unii.

Art. 199 lit. b) RD

Art. 320 RW

Art. 111b dodatku I do Konwencji

dane dostępne w urzędzie celnym wyjścia i urzędzie celnym przeznaczenia. Urząd celny przeznaczenia nie sprawdza za każdym razem zgodności danych, lecz zakłada, że dane te są takie same, chyba że zostanie powiadomiony przez przedsiębiorstwo lotnicze o rozbieżnościach lub wykryje nieprawidłowości podczas weryfikacji.

Dane zawarte w elektronicznym dokumencie przewozowym należy udostępnić urzędowi celnemu przeznaczenia. Biorąc pod uwagę wymogi prawne, dopuszczalne są jedynie dwa następujące sposoby udostępniania danych organom celnym:

1. dane mogą być przesyłane do systemu informatycznego organów celnych. Jest to zalecany sposób. Posiadanie systemu informatycznego przez organy celne nie jest obowiązkowe, ale byłoby korzystne dla państw, gdyby rozważyły stworzenie takiego systemu w przyszłości, jeżeli jeszcze nim nie dysponują;

2. organom celnym można zapewnić dostęp do systemu linii lotniczych z pomieszczeń organów celnych.

Za rozwiązanie tymczasowe uznaje się zapewnienie funkcjonariuszom celnym dostępu do danych z komputera przedsiębiorcy w biurze przedsiębiorcy. Metodę tę można jednak stosować wyłącznie do czasu wdrożenia jednej z dwóch powyższych opcji. Korzystając z tego tymczasowego rozwiązania, organy celne mogą nie mieć nieprzerwanego i stałego dostępu do danych bez większego obciążenia i dodatkowej pracy. To organy celne decydują jednak, jak długo takie rozwiązanie tymczasowe może być stosowane. Podejmując taką decyzję, muszą one wziąć pod uwagę przede wszystkim sposób współpracy z przedsiębiorstwem lotniczym, wielkość portu i wielkość ładunku.

Udostępnianie danych za pośrednictwem wiadomości e-mail z załączonymi arkuszami programu Excel lub plikami w formacie PDF jest niezgodne z wymogami prawnymi.

Dane zawarte w zgłoszeniu tranzytowym należy przekazać urzędowi celnemu przeznaczenia najpóźniej w momencie przybycia towarów do portu lotniczego. Korzystne byłoby jednak, aby urząd celny przeznaczenia dysponował tymi danymi już w momencie zwolnienia towarów do tranzytu w porcie lotniczym wyjścia. To pozwoliłoby mu na wcześniejsze przeprowadzenie ewentualnej oceny ryzyka.

Zgłoszenie tranzytowe oznaczone jest numerem LRN.

W przepisach nie określono żadnych terminów zakończenia i zamknięcia procedury tranzytu. Nie określono też, jakie działania należy wykonać, aby zakończyć i zamknąć tę procedurę.

Można zatem przyjąć, że procedura tranzytu zostaje zakończona, gdy przedsiębiorstwo lotnicze powiadomi urząd celny przeznaczenia o tym, że wszystkie towary objęte elektronicznym dokumentem przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe: (i) są czasowo składowane lub (ii) znajdują się w innym miejscu, w którym mogą być składowane pod dozorem celnym. Numer LRN elektronicznego dokumentu przewozowego stosowanego jako zgłoszenie tranzytowe należy podawać w zgłoszeniu do czasowego składowania lub każdym innym odpowiednim zgłoszeniu.

Procedurę tranzytu unijnego uznaje się za zamkniętą bezpośrednio po jej zakończeniu, chyba że organy celne w miejscu przeznaczenia otrzymały informacje lub stwierdziły, że procedura nie została prawidłowo zakończona (np. po powiadomieniu przez przedsiębiorstwo lotnicze, weryfikacji towarów, otrzymaniu informacji od urzędu celnego wyjścia). W takich przypadkach wszczyna się dochodzenie w celu wyjaśnienia sprawy.

Przedsiębiorstwo lotnicze ma obowiązek identyfikowania wszelkich naruszeń przepisów, rozbieżności lub nieprawidłowości stwierdzonych w porcie lotniczym przeznaczenia, zwłaszcza: (i) w wyniku kontroli przeprowadzonych przez to przedsiębiorstwo lotnicze lub (ii) na podstawie raportu wydajności (nadwyżki lub braki), związanych w szczególności z elektronicznym dokumentem przewozowym dla przedmiotowych towarów, a także obowiązek powiadamiania organów celnych o tych naruszeniach, rozbieżnościach lub nieprawidłowościach.

Wszystkie dane zawarte w zgłoszeniu tranzytowym w miejscu przeznaczenia należy poddać analizie ryzyka z wykorzystaniem technik elektronicznego przetwarzania danych, aby: (i) zidentyfikować i ocenić potencjalne rodzaje ryzyka oraz (ii) wprowadzić odpowiednie środki zaradcze. Niezwykle przydatne jest zatem, jeżeli system celny umożliwia: (i) elektroniczne przesyłanie danych wpisanych do elektronicznego dokumentu przewozowego z systemu przedsiębiorcy; oraz (ii) późniejsze przeprowadzanie automatycznej analizy ryzyka dotyczącej danych określonych w tym dokumencie.

Ze względu na fakt, że wprowadzenie systemu celnego nie jest obowiązkowe, automatyczna analiza ryzyka może jednak nie zawsze być możliwa. W związku z tym brak automatyzacji można zrekompensować chociażby: (i) przeprowadzaniem rzetelnej kontroli wstępnej; (ii) dokładnym monitorowaniem pozwoleń oraz (iii) regularnym nadzorowaniem operacji tranzytowych. Zabiegi te nie wykluczają ręcznej weryfikacji towarów prowadzonej losowo lub w razie potrzeby po ich przybyciu albo z chwilą objęcia ich procedurą czasowego składowania.

Tych rodzajów kontroli nie można zastąpić kontrolami *a posteriori* (po zwolnieniu towarów z tranzytu), które wolno przeprowadzać wyłącznie w szczególnych przypadkach lub losowo.

W przypadku uzasadnionych podejrzeń co do rodzaju lub ilości towarów konieczne jest odbycie konsultacji z urzędem celnym wyjścia. Należy przeprowadzić weryfikację danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym z zastosowaniem dokumentu TC21A (załącznik VII.8.6), a jej wyniki przesłać pocztą elektroniczną do organów wymienionych w załączniku VI.8.9.

Jeżeli chodzi o wypełnianie dokumentu TC21A, zaleca się w miarę możliwości używanie jednego z powszechnie zrozumiałych języków.

Organy celne w porcie lotniczym przeznaczenia muszą jak najszybciej powiadomić organy celne w porcie lotniczym wyjścia oraz organ, który wystawił pozwolenie, o wszelkich naruszeniach lub nieprawidłowościach, w szczególności związanych z elektronicznym dokumentem przewozowym dla kontrolowanych towarów.

Urząd celny wyjścia i urząd celny przeznaczenia muszą współpracować ze sobą i w stosownych przypadkach wymieniać się istotnymi informacjami i dokumentami dotyczącymi operacji tranzytowych.

Istotne jest, aby urząd celny przeznaczenia dysponował danymi historycznymi (tj. danymi na temat wcześniej zakończonych i zamkniętych operacji) w celu przeprowadzenia kontroli *a posteriori* lub wyjaśnienia kwestii poruszonych przez urząd celny wyjścia.

VI.3.10. Przewóz towarów transportem morskim – stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego do celów objęcia towarów procedurą tranzytu unijnego

Punkt ten został podzielony w następujący sposób:

- wprowadzenie (pkt VI.3.10.1);
- informacje ogólne (pkt VI.3.10.2);
- pozwolenie na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego (pkt VI.3.10.3);
- przepisy proceduralne dotyczące stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego (pkt VI.3.10.4).

VI.3.10.1. Wprowadzenie

Art. 233 ust. 4 lit. E) UKC

Uproszczenie to ma zastosowanie wyłącznie do procedury tranzytu unijnego.

Art. 319 i 320 RW

Przedsiębiorstwo żeglugowe może uzyskać pozwolenie na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego w celu objęcia towarów podlegających procedurze tranzytu unijnego.

Pozwolenie na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego przyznaje się przedsiębiorstwom żeglugowym, które spełniają kryteria w odniesieniu do tego uproszczenia. Dwa istotne kryteria udzielenia tego pozwolenia są następujące: (i) elektroniczny dokument przewozowy musi zawierać elementy danych wymagane w zgłoszeniu tranzytowym oraz (ii) dane te muszą zostać udostępnione organom celnym w miejscu wyjścia i przeznaczenia, aby umożliwić im sprawowanie dozoru celnego nad towarami oraz zamknięcie procedury. Dane te zamieszczono w załączniku B do RD i załączniku B do RW.

VI.3.10.2. Informacje ogólne

Art. 89 ust. 7 lit. d) UKC

Zabezpieczenie nie jest wymagane, ponieważ uznaje się, że przewóz towarów transportem morskim jest bezpieczny i – o ile nie dojdzie do wypadku – warunki przewozu będą spełnione na całym odcinku od

portu wyjścia towarów do portu przeznaczenia.

Osobą uprawnioną do korzystania z procedury jest przedsiębiorstwo żeglugowe.

W pozwoleniu określa się urzędy celne znajdujące się w portach załadunku i rozładunku, w których stosuje się pozwolenie.

Portem wyjścia jest port załadunku, a portem przeznaczenia – port wyładunku.

Stosowanie procedury tranzytu unijnego jest obowiązkowe w przypadku przewozu towarów nieunijnych na statkach poruszających się po regularnych liniach żeglugowych (RSS) (zob. część II).

Należy pamiętać, że tranzyt drogą morską może odbywać się także na podstawie standardowego zgłoszenia tranzytowego z wykorzystaniem systemu NCTS (część IV). W stosownych przypadkach można jednak korzystać z innych sposobów przemieszczania towarów, określonych w art. 226 i 227 UKC.

VI.3.10.3. Pozwolenie na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego

Art. 22 UKC

Procedurę wydawania pozwoleń opisano w pkt VI.2.2–VI.2.5.

Art. 319 RW

Załącznik A do RD

Wniosek należy składać do organów celnych właściwych dla miejsca, w którym są prowadzone lub dostępne główne księgi rachunkowe wnioskodawcy na potrzeby celne i w którym ma być realizowana co najmniej część działalności objętej pozwoleniem.

PRZEDSIĘBIORCY

Przedsiębiorstwo żeglugowe musi zawrzeć we wniosku przede wszystkim następujące informacje:
1. nazwę/imię i nazwisko wnioskodawcy lub jego numer EORI;
2. imię i nazwisko oraz dane kontaktowe: (i) osoby odpowiedzialnej za sprawy celne i kwestie związane z wnioskiem oraz (ii) osoby odpowiedzialnej za przedsiębiorstwo wnioskodawcy lub sprawującej kontrolę nad zarządzaniem tym przedsiębiorstwem;
3. miejsce, w którym są przechowywane lub dostępne główne księgi rachunkowe na potrzeby celne;
4. rodzaj głównych ksiąg rachunkowych na potrzeby celne;
5. miejsce prowadzenia ewidencji;
6. rodzaj ewidencji;
7. urząd celny (urzędy celne) wyjścia i przeznaczenia;
8. liczbę rejsów między portami UE;
9. informacje dotyczące sposobu udostępniania danych organom celnym w każdym porcie wyjścia i porcie przeznaczenia (jeżeli środki udostępniania są różne w zależności od urzędu celnego lub państwa, we wniosku należy wskazać każdy środek).

Podanie powyższych informacji jest obowiązkowe w Unii (kolumna 9f w załączniku A do RD).

Kryteria te muszą zostać zweryfikowane przez właściwe organy celne (pkt VI.2.2). W międzyczasie urzędy celne wskazane we wniosku jako urzędy celne wyjścia i przeznaczenia przeprowadzają procedurę konsultacji. Procedura konsultacji rozpoczyna się niezwłocznie po przyjęciu wniosku i może trwać maksymalnie do 45 dni.

Procedura konsultacji jest częścią systemu zarządzania decyzjami celnymi stosowanego w Unii. Jeżeli taki system jest niedostępny, pismo konsultacyjne w formie papierowej należy przesłać drogą elektroniczną wraz z kopią wniosku. Wykaz adresów e-mail w każdym państwie i wzór pisma konsultacyjnego znajdują się odpowiednio w załącznikach VI.8.11 i VI.8.10.

W trakcie procedury konsultacji organ, do którego skierowano wniosek, powinien zweryfikować:

(i) czy wnioskodawca spełnia warunki przyznania pozwolenia; a co najważniejsze,

(ii) czy i w jaki sposób dane wymagane na potrzeby elektronicznego dokumentu przewozowego stosowanego jako zgłoszenie tranzytowe można udostępnić urzędom celnym, do których skierowano wniosek.

Po otrzymaniu wniosku o przeprowadzenie konsultacji organ, do którego skierowano wniosek, musi sprawdzić w szczególności:

(i) informacje na temat wnioskodawcy we własnych rejestrach lub we współpracy z innymi agencjami;

(ii) system wymiany danych;

(iii) miejsca kontroli towarów;

(iv) poziom kontroli działalności przeprowadzanej przez przedsiębiorstwo żeglugowe oraz

(v) w stosownych przypadkach, kto jest osobą reprezentującą przedsiębiorstwo żeglugowe.

W przypadku wystąpienia zastrzeżeń należy za pomocą systemu zarządzania decyzjami celnymi poinformować o tym fakcie organy składające wniosek w terminie 45 dni od daty otrzymania wniosku. Jeżeli system ten jest niedostępny, organy składające wniosek należy poinformować za pomocą wiadomości e-mail zawierającej to samo pismo (załącznik VI.8.10). Jeśli organ, do którego skierowano wniosek, stwierdzi, że wnioskodawca nie obsługuje regularnie rejsów do portów w danym państwie, pozwolenie nie może obejmować portów w tym państwie. Jeżeli jednak wniosek dotyczy większej liczby portów, pozwolenia można udzielić po wykreśleniu portu, w odniesieniu do którego – zdaniem organu, do którego skierowano wniosek – warunki nie są spełnione.

W przypadku gdy organ, do którego skierowano wniosek o udzielenie pozwolenia odrzuci go z powodu niespełnienia dowolnego z warunków, w szczególności z powodu poważnego naruszenia lub powtarzającego się naruszania przepisów prawa celnego i przepisów podatkowych, musi wskazać podstawy odrzucenia i właściwe przepisy prawne. Wówczas organy państwa, w którym złożono wniosek, muszą odmówić udzielenia przedsiębiorstwu żeglugowemu pozwolenia i podać przyczyny odmowy.

Jeżeli w wyznaczonym terminie organ występujący z wnioskiem nie otrzyma żadnych zastrzeżeń, wówczas uznaje, że kryteria będące przedmiotem konsultacji zostały spełnione.

W przypadku gdy proces konsultacji zakończył się bez zgłoszenia jakichkolwiek zastrzeżeń, właściwe organy celne zatwierdzają wniosek i udzielają pozwolenia, które ma zastosowanie do rejsów w obydwie strony.

Pozwolenie dotyczy wyłącznie operacji tranzytowych między urzędami celnymi wyjścia a urzędami celnymi przeznaczenia wskazanymi w pozwoleniu. Obowiązuje ono jedynie w państwach, w których znajdują się te urzędy.

Odesłanie do pozwolenia należy umieścić w elektronicznym dokumencie przewozowym przy rozpoczynaniu każdej operacji tranzytowej. Należy podawać te informacje, chyba że można je pozyskać na podstawie innych danych takich jak numer EORI posiadacza pozwolenia lub z systemu zarządzania decyzjami celnymi.

Informacje na temat monitorowania pozwolenia znajdują się w pkt VI.2.3.

Informacje dotyczące unieważnienia, cofnięcia lub zmiany pozwolenia podano w pkt VI.2.4. Jeżeli przedsiębiorstwo żeglugowe chce dodać jeden lub więcej portów do swojego aktualnego pozwolenia lub je z pozwolenia usunąć, musi złożyć wniosek o zmianę pozwolenia.

Zawieszenie pozwolenia opisano w pkt VI.2.5.

W przypadku unieważnienia, cofnięcia, zmiany i zawieszenia pozwolenia lub gdy zakończy się okres jego zawieszenia, należy niezwłocznie powiadomić właściwe organy państw wskazanych w pozwoleniu.

W związku z tym, że pozwolenie na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego jest ważne w więcej niż jednym państwie, monitorowanie pozwolenia lub jego ponowna ocena może wymagać przeprowadzenia konsultacji między organami celnymi w innych państwach. Konsultacje te stanowią część systemu zarządzania decyzjami celnymi.

Jeżeli system zarządzania decyzjami celnymi jest niedostępny, wnioski o konsultacje w formie pisma zgodnego ze wzorem podanym w załączniku VI.8.10 należy wysłać do organów odpowiedzialnych

za procedurę konsultacji określonych w załączniku VI.8.11 za pośrednictwem poczty elektronicznej.

SŁUŻBY CELNE

Pozwolenie zawiera w szczególności następujące informacje:

1. numer i datę;
2. nazwę/imię i nazwisko posiadacza pozwolenia lub jego numer EORI;
3. urząd celny (urzędy celne) wyjścia i przeznaczenia;
4. środki udostępniania danych organom celnym w każdym porcie wyjścia i w każdym porcie przeznaczenia. Jeżeli środki te są różne w zależności od urzędu celnego lub państwa, w pozwoleniu należy wskazać każdą metodę;
5. zobowiązanie przedsiębiorstwa żeglugowego do informowania urzędów celnych wyjścia i przeznaczenia o wszelkich stwierdzonych rozbieżnościach, w szczególności: (i) o rozbieżnościach dotyczących rodzaju i ilości towarów objętych procedurą tranzytu; oraz (ii) o wszelkich zmianach, które mogą mieć wpływ na pozwolenie;
6. środki komunikacji między urzędem celnym (urzędami celnymi) wyjścia i przeznaczenia z jednej strony, a przedsiębiorstwem żeglugowym z drugiej strony.

Podanie powyższych informacji jest obowiązkowe w Unii (kolumna 9f w załączniku A do RD).

Wyznaczenie terminu udostępniania urzędowi celnemu wyjścia danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym przed zwolnieniem towarów do tranzytu nie jest co prawda obowiązkowe, jednak dodanie go do pozwolenia będzie korzystne.

Międzynarodowe przedsiębiorstwa żeglugowe, które mają siedzibę w Unii lub prowadzą tam stałą działalność, mogą uzyskać pozwolenie na stosowanie tej procedury, o ile spełniają niezbędne warunki[63].

[63] Art. 5 pkt 31 i art. 32 UKC.

VI.3.10.4. Przepisy proceduralne dotyczące stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego

VI.3.10.4.1. Dane wymagane do elektronicznego dokumentu przewozowego

Art. 320 RW

Załącznik B do RW

Elektroniczny dokument przewozowy (np. elektroniczny manifest towarów lub inny dokument) jest dokumentem sporządzanym przez przedsiębiorstwo żeglugowe przy wypłynięciu statku. Stanowi on potwierdzenie tego, jakie towary faktycznie załadowano na statek. W związku z tym do celów tranzytu dokument ten służy jako zgłoszenie tranzytowe, pod warunkiem że zawiera dane określone w załączniku B do RD i załączniku B do RW.

Aby umożliwić organom celnym identyfikację statusu towarów, w elektronicznym dokumencie przewozowym należy wskazać jeden z kodów znajdujących się w poniższej tabeli:

Kod	Tranzyt unijny
T1	Towary objęte procedurą tranzytu zewnętrznego T1
T2F	Towary objęte procedurą unijnego tranzytu wewnętrznego przemieszczane ze specjalnych obszarów podatkowych do innej części obszaru celnego Unii niebędącego specjalnym obszarem podatkowym, jak wskazano w art. 188 ust. 1 RD. Kod ten może być stosowany w odniesieniu do towarów unijnych przemieszczanych między specjalnym obszarem podatkowym a inną częścią obszaru celnego Unii, jak wskazano w art. 188 ust. 2 RD
C	Towary unijne nieobjęte procedurą tranzytu
TD	Towary przemieszczane już wcześniej w ramach procedury tranzytu unijnego lub przewożone w ramach procedury uszlachetniania czynnego, składu celnego lub odprawy czasowej[64]

[64] W takich przypadkach przedsiębiorstwo żeglugowe musi również podać: (i) kod „TD" w odpowiednim konosamencie lub innym odpowiednim dokumencie handlowym; (ii) numer referencyjny zgłoszenia tranzytowego lub dokumentu przewozowego; oraz (iii) nazwę urzędu, który go wystawił.

X	Towary unijne, w przypadku których procedura wywozu została zakończona, a wyjście potwierdzone i które nie są objęte procedurą tranzytu

Elektroniczny dokument przewozowy traktuje się jako zgłoszenie tranzytowe wyłącznie wówczas, gdy wskazano przynajmniej jeden z kodów T1 lub T2F. Jeżeli w elektronicznym dokumencie przewozowym nie podano żadnego z tych kodów, niezależnie od innych kodów wymienionych powyżej, danego elektronicznego dokumentu przewozowego nie można stosować jako zgłoszenia tranzytowego.

Przykłady stosowania kodów:

Przykład 1
Przemieszczanie towarów unijnych przez RSS między Francją a Niemcami.

Francja–Niemcy → w elektronicznym dokumencie przewozowym należy wpisać kod „C".

Przykład 2
Towary unijne są wywożone z Irlandii do państwa trzeciego (Chiny). W Irlandii towary zostają objęte procedurą wywozu, która zostaje zakończona, a wyprowadzenie towarów – potwierdzone. Towary są przewożone przez RSS do Niderlandów, skąd są wyprowadzane z Unii.

Irlandia–Niderlandy–Chiny → w elektronicznym dokumencie przewozowym dotyczącym przemieszczania między Irlandią a Niderlandami należy wpisać kod „X".

Przykład 3
Towary nieunijne przybywają z państwa trzeciego (Kanada) do Portugalii i przez RSS są przewożone do Hiszpanii.

Kanada–Portugalia–Hiszpania → w elektronicznym dokumencie przewozowym dotyczącym przemieszczania między Portugalią a Hiszpanią należy wpisać kod „T1".

Przykład 4

Towary unijne wysyłane za pośrednictwem RSS z Hiszpanii do specjalnego obszaru podatkowego (Wyspy Kanaryjskie).

Opcje:
1. Hiszpania – Wyspy Kanaryjskie → w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe należy wpisać kod „T2F”[65];
2. Hiszpania – Wyspy Kanaryjskie → w elektronicznym dokumencie przewozowym należy wpisać kod „C”.

Przykład 5
Towary unijne są przewożone przez RSS między dwoma specjalnymi obszarami podatkowymi w tym samym państwie członkowskim (Francja: Gwadelupa i Majotta).

Opcje:
1. Gwadelupa–Majotta → w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe należy wpisać kod „T2F”[66].
2. Gwadelupa–Majotta → w elektronicznym dokumencie przewozowym należy wpisać kod „C”[67].

Przykład 6
Unijne wyroby akcyzowe[68] są wywożone z Chorwacji do państwa trzeciego (Japonia). W Chorwacji towary zostają objęte procedurą wywozu, która zostaje zakończona, a wyprowadzenie towarów potwierdzone. Towary są przewożone przez RSS do Grecji, skąd są wyprowadzane z Unii.

Chorwacja–Grecja–Japonia → w elektronicznym dokumencie przewozowym dotyczącym przemieszczania między Chorwacją a Grecją należy wpisać kod „X”.

Przykład 7

[65] Zgodnie z art. 188 ust. 2 RD.
[66] Zgodnie z art. 188 ust. 1 RD.

[67] Zgodnie z art. 188 ust. 2 RD.
[68] W rozumieniu art. 1 ust. 1 dyrektywy Rady 2008/118/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie ogólnych zasad dotyczących podatku akcyzowego, uchylającej dyrektywę 92/12/EWG (Dz.U. L 9 z 14.1.2009, s. 12).

Unijne wyroby akcyzowe[69] są wywożone z Włoch do państwa trzeciego (Indie). W Trieście (Włochy) towary zostają objęte procedurą wywozu, która jest zakończona, a wyprowadzenie towarów potwierdzone. Towary są przewożone przez RSS do Genui (Włochy), skąd są wyprowadzane z Unii.

Triest–Genua–Indie → w elektronicznym dokumencie przewozowym dotyczącym przemieszczania między Triestem a Genuą należy wpisać kod „X".

Przykład 8
Unijne wyroby akcyzowe[70] są przewożone przez RSS z Rumunii do Bułgarii. Towary pozostają objęte procedurą zawieszenia poboru akcyzy w EMCS.

Rumunia–Bułgaria → w elektronicznym dokumencie przewozowym należy wpisać kod „C".

Przykład 9:
Towary unijne są wywożone do państwa trzeciego (Białoruś). W Danii towary zostają objęte procedurą wywozu, która została zakończona, a wyprowadzenie towarów potwierdzone, po czym uruchamiana jest procedura TIR. Towary są przewożone przez RSS do Polski. Z Polski towary są przewożone transportem drogowym do państwa trzeciego w ramach procedury TIR.

Dania–Polska–Białoruś → w elektronicznym dokumencie przewozowym dotyczącym przemieszczania między Danią a Polską należy wpisać kod „TD". Miejscem przeznaczenia w ramach procedury TIR jest Białoruś.

Przykład 10
Towary unijne są wywożone do państwa trzeciego (Rosja). W Niderlandach towary zostają objęte procedurą wywozu i są przewożone przez RSS do Finlandii, gdzie są wyprowadzane z Unii drogą lądową.

---

[69] W rozumieniu art. 1 ust. 1 dyrektywy Rady 2008/118/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie ogólnych zasad dotyczących podatku akcyzowego, uchylającej dyrektywę 92/12/EWG (Dz.U. L 9 z 14.1.2009, s. 12).

[70] W rozumieniu art. 1 ust. 1 dyrektywy Rady 2008/118/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie ogólnych zasad dotyczących podatku akcyzowego, uchylającej dyrektywę 92/12/EWG (Dz.U. L 9 z 14.1.2009, s. 12).

Niderlandy–Finlandia–Rosja→ w elektronicznym dokumencie przewozowym dotyczącym przemieszczania między Niderlandami a Finlandią należy wpisać kod „C”, a towary są przemieszczane w ramach procedury wywozu na granicę zewnętrzną Unii.

Przykład 11

Towary unijne są przewożone przez RSS ze specjalnego obszaru podatkowego (Wyspy Kanaryjskie) do Hiszpanii, a następnie transportem drogowym do Portugalii.

Opcje:

1. specjalny obszar podatkowy (Wyspy Kanaryjskie) – Hiszpania – Portugalia → w elektronicznym dokumencie przewozowym dotyczącym przemieszczania między Wyspami Kanaryjskimi a Hiszpanią należy wpisać kod „C” lub „T2F”, zaś w elektronicznym dokumencie przewozowym dotyczącym przemieszczania między Hiszpanią a Portugalią należy wpisać standardową procedurę tranzytu (T2F–NCTS, w tym zabezpieczenie)[71];
2. specjalny obszar podatkowy (Wyspy Kanaryjskie) – Hiszpania – Portugalia →: w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe dotyczącym przemieszczania między Wyspami Kanaryjskimi a Hiszpanią należy wpisać kod „T2F”, zaś w elektronicznym dokumencie przewozowym dotyczącym przemieszczania między Hiszpanią a Portugalią należy wpisać standardową procedurę tranzytu (T2F–NCTS, w tym zabezpieczenie)[72].

Przykład 12

Towary unijne są przewożone przez RSS ze specjalnego obszaru podatkowego (Wyspy Kanaryjskie) do Hiszpanii, a następnie przez RSS do Włoch.

Opcje:

1. specjalny obszar podatkowy (Wyspy Kanaryjskie) – Hiszpania – Włochy → w elektronicznym dokumencie przewozowym dotyczącym przemieszczania między Wyspami Kanaryjskimi a Hiszpanią należy wpisać kod „C”, zaś w elektronicznym

[71] Zgodnie z art. 188 ust. 2 RD.
[72] Zgodnie z art. 188 ust. 1 RD.

dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe dotyczącym przemieszczania między Hiszpanią a Włochami należy wpisać kod „T2F”[73];

2. specjalny obszar podatkowy (Wyspy Kanaryjskie) – Hiszpania – Włochy → w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe dotyczącym przemieszczania między Wyspami Kanaryjskimi a Hiszpanią należy wpisać kod „T2F”, zaś w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe dotyczącym przemieszczania między Hiszpanią a Włochami należy wpisać kod „T2F”[74].

Przykład 13

Towary unijne są przewożone przez RSS ze specjalnego obszaru podatkowego (Wyspy Kanaryjskie) do Hiszpanii.

Opcje:

1) specjalny obszar podatkowy (Wyspy Kanaryjskie) – Hiszpania → w elektronicznym dokumencie przewozowym należy wpisać kod „C”;
2) specjalny obszar podatkowy (Wyspy Kanaryjskie) – Hiszpania → w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe należy wpisać kod „T2F”[75].

Aby w jak największym stopniu ułatwić swobodne i niezakłócone przemieszczanie towarów unijnych, kod „C” wpisany w elektronicznym dokumencie przewozowym będzie uprawniał do swobodnego przemieszczania towarów do ich miejsca przeznaczenia na obszarze Unii, pod warunkiem że (i) dowody poświadczające ich status są przechowywane w ewidencji handlowej przedsiębiorcy w porcie wyjścia oraz (ii) nie istnieją zasadne podejrzenia lub wątpliwości co do statusu tych towarów w chwili ich przybycia do portu przeznaczenia. Organy celne w miejscu przeznaczenia mają jednak możliwość sprawdzenia zgłaszanego unijnego statusu celnego towarów, przeprowadzając odpowiednie kontrole *a posteriori* na podstawie stopnia przewidywanego ryzyka, w razie konieczności kontaktując się z organami celnymi w porcie wyjścia.

O ile przepisy krajowe nie przewidują dłuższego terminu, przedsiębiorstwo żeglugowe musi przechowywać w swojej ewidencji

[73] Zgodnie z art. 188 ust. 2 RD.
[74] Zgodnie z art. 188 ust. 1 RD.
[75] Zgodnie z art. 188 ust. 2 RD.

handlowej dane dotyczące statusu wszystkich towarów przez okres trzech lat wydłużony o czas, który upłynął od początku danego roku. Informacje te można przechowywać w formie elektronicznej.

VI.3.10.4.2. Procedura stosowana w urzędzie celnym wyjścia

Art. 6 ust. 1, art. 46 ust. 1 oraz art. 172–174 UKC

Art. 320 RW

Zgodnie z art. 6 ust. 1 UKC wszelka wymiana informacji takich jak deklaracje i zgłoszenia między organami celnymi oraz między przedsiębiorcami a organami celnymi musi odbywać się za pomocą technik elektronicznego przetwarzania danych. Zasada ta obowiązuje również w przypadku stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego.

Towary są zwalniane do tranzytu po udostępnieniu urzędowi celnemu wyjścia danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym przed wypłynięciem statku. Biorąc pod uwagę wymogi prawne, dopuszczalne są jedynie dwa następujące sposoby udostępniania danych organom celnym:

1. dane mogą być przesyłane do systemu informatycznego organów celnych. Jest to zalecany sposób. Posiadanie systemu informatycznego przez organy celne nie jest obowiązkowe, ale byłoby korzystne dla państw, gdyby rozważyły stworzenie takiego systemu w przyszłości, jeżeli jeszcze nim nie dysponują.

2. organom celnym można zapewnić dostęp do systemu przedsiębiorstwa żeglugowego lub systemu organu zarządzającego portem z pomieszczeń organów celnych.

Za rozwiązanie tymczasowe uznaje się zapewnienie funkcjonariuszom celnym dostępu do danych z komputera przedsiębiorcy w biurze przedsiębiorcy. Metodę tę można jednak stosować wyłącznie do czasu wdrożenia jednej z dwóch powyższych opcji. Korzystając z tego tymczasowego rozwiązania, organy celne mogą nie mieć nieprzerwanego i stałego dostępu do danych bez większego obciążenia i dodatkowej pracy. To organy celne decydują jednak, jak długo takie rozwiązanie tymczasowe może być stosowane. Podejmując taką decyzję, muszą one wziąć pod uwagę przede wszystkim sposób współpracy z przedsiębiorstwem żeglugowym, wielkość portu i wielkość ładunku.

Udostępnianie danych za pośrednictwem wiadomości e-mail

z załączonymi arkuszami programu Excel lub plikami w formacie PDF jest niezgodne z wymogami prawnymi.

Uproszczenie dotyczące elektronicznego dokumentu przewozowego opiera się całkowicie na sposobie dostarczania zgłoszenia tranzytowego w postaci elektronicznego dokumentu przewozowego. We wszystkich pozostałych przypadkach elektroniczny dokument przewozowy musi być traktowany jak każde inne zgłoszenie celne. Należy przestrzegać szczegółowych ram prawnych dotyczących zgłoszeń celnych wskazanych w UKC i związanych z nim aktach prawnych, ponieważ przepisy nie przewidują żadnych szczególnych zasad w zakresie uproszczonej procedury tranzytu z elektronicznym dokumentem przewozowym.

Urzędowi celnemu wyjścia należy udostępnić elektroniczny dokument przewozowy stosowany jako zgłoszenie tranzytowe, aby umożliwić organom celnym dokonanie oceny ryzyka lub, w razie potrzeby, przeprowadzenie kontroli towarów przed ich zwolnieniem do tranzytu.

Wszystkie dane zawarte w zgłoszeniu tranzytowym należy poddać analizie ryzyka z wykorzystaniem technik elektronicznego przetwarzania danych, aby:

(i) zidentyfikować i ocenić potencjalne rodzaje ryzyka oraz

(ii) wprowadzić odpowiednie środki zaradcze.

Niezwykle przydatne jest zatem, jeżeli system celny umożliwia:

(i) elektroniczne przesyłanie danych wpisanych do elektronicznego dokumentu przewozowego z systemu przedsiębiorcy oraz

(ii) późniejsze przeprowadzanie automatycznej analizy ryzyka dotyczącej danych określonych w tym dokumencie.

Ze względu na fakt, że wprowadzenie systemu celnego nie jest obowiązkowe, automatyczna analiza ryzyka może jednak być niemożliwa. W związku z tym brak automatyzacji można zrekompensować chociażby:

(i) przeprowadzaniem rzetelnej kontroli wstępnej;

(ii) dokładnym monitorowaniem pozwoleń oraz

(iii) regularnym nadzorowaniem operacji tranzytowych. Zabiegi te

nie wykluczają ręcznej weryfikacji towarów prowadzonej losowo lub w razie potrzeby przed zwolnieniem towarów do tranzytu.

Tych rodzajów kontroli nie można zastąpić kontrolami *a posteriori* (po wyjściu towarów), które wolno przeprowadzać wyłącznie w szczególnych przypadkach lub losowo.

Zgodnie z definicją „odbiorcą" jest osoba, do której towary są faktycznie wysyłane. Do celów elektronicznego dokumentu przewozowego osobą tą jest odbiorca w porcie przeznaczenia.

Zgłoszenie zostanie przyjęte przez organy celne, jeżeli towary, których ono dotyczy, zostały przedstawione organom celnym. Nie oznacza to, że organy celne muszą zawsze sprawdzać, czy towary fizycznie znajdują się w porcie, ale muszą przynajmniej wiedzieć, że towary są składowane w miejscu uzgodnionym z przedsiębiorcą.

Na wniosek zgłaszającego zezwala mu się na wprowadzenie zmian danych w zgłoszeniu.

Każde zgłoszenie musi być opatrzone niepowtarzalnym numerem przypisanym przez przedsiębiorstwo żeglugowe (numerem LRN[76]). Może to być numer rejsu i data oraz wszelkie dodatkowe liczby, tak aby numer ten był niepowtarzalny dla danego przedsiębiorcy.

Zgodnie z art. 299 RW zamknięcie celne należy nakładać przy wyjściu albo na przestrzeń ładunkową, jeżeli środek transportu lub kontener uznany jest przez urząd celny wyjścia za odpowiedni do nałożenia zamknięcia celnego, albo na każde pojedyncze opakowanie. Urząd celny wyjścia może jednak zdecydować, że nie zastosuje zamknięcia celnego wobec towarów, jeżeli ich opis jest na tyle precyzyjny, że umożliwia łatwą identyfikację.

W odniesieniu do elektronicznego dokumentu przewozowego nie wykonuje się żadnych szczególnych działań służących potwierdzeniu przyjęcia takiego dokumentu przez organy celne lub zwolnienia towarów do tranzytu. W związku z tym czas wypłynięcia statku z towarami można uznać za:

(i) moment przyjęcia elektronicznego dokumentu przewozowego

[76] Numer LRN w elektronicznym dokumencie przewozowym różni się od numeru LRN w standardowym zgłoszeniu tranzytowym (system NCTS).

jako zgłoszenia tranzytowego oraz

(ii) moment zwolnienia towarów do tranzytu. W przypadku odrzucenia zgłoszenia urząd celny wyjścia musi natychmiast powiadomić o tym fakcie przedsiębiorstwo żeglugowe, podając powody odrzucenia (np. niewystarczające dane, błędy).

Jeżeli transport towarów nieunijnych rozpocznie się bez złożenia i przyjęcia zgłoszenia tranzytowego, powstaje dług celny wynikający z niespełnienia warunków lub obowiązków zgodnie z art. 79 ust. 1 UKC.

Istotne jest, aby urząd celny wyjścia dysponował danymi historycznymi (tj. danymi dotyczącymi wcześniej przyjętych lub odrzuconych zgłoszeń) w celu przeprowadzenia kontroli *a posteriori* lub wyjaśnienia kwestii poruszonych przez urząd celny przeznaczenia.

VI.3.10.4.3. Procedura stosowana w urzędzie celnym przeznaczenia

Art. 6 ust. 1 i art. 46 ust. 1 UKC

Art. 199 lit. b) RD

Art. 320 RW

Dane wpisane w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe muszą być takie same jak dane dostępne w urzędzie celnym wyjścia i urzędzie celnym przeznaczenia. Urząd celny przeznaczenia nie sprawdza za każdym razem zgodności danych, lecz zakłada, że dane te są takie same, chyba że zostanie powiadomiony przez przedsiębiorstwo lotnicze o rozbieżnościach lub wykryje nieprawidłowości podczas weryfikacji.

Dane zawarte w elektronicznym dokumencie przewozowym należy udostępnić urzędowi celnemu przeznaczenia. Biorąc pod uwagę wymogi prawne, dopuszczalne są jedynie dwa następujące sposoby udostępniania danych organom celnym:

1. dane mogą być przesyłane do systemu informatycznego organów celnych. Jest to zalecany sposób. Posiadanie systemu informatycznego przez organy celne nie jest obowiązkowe, ale byłoby korzystne dla państw, gdyby rozważyły stworzenie takiego systemu w przyszłości, jeżeli jeszcze nim nie dysponują;

2. organom celnym można zapewnić dostęp do systemu przedsiębiorstwa żeglugowego z pomieszczeń organów celnych.

Za rozwiązanie tymczasowe uznaje się zapewnienie funkcjonariuszom celnym dostępu do danych z komputera przedsiębiorcy w biurze przedsiębiorcy. Metodę tę można jednak stosować wyłącznie do czasu wdrożenia jednej z dwóch powyższych opcji. Korzystając z tego tymczasowego rozwiązania, organy celne mogą nie mieć nieprzerwanego i stałego dostępu do danych bez większego obciążenia i dodatkowej pracy. To organy celne decydują jednak, jak długo takie rozwiązanie tymczasowe może być stosowane. Podejmując taką decyzję, muszą one wziąć pod uwagę przede wszystkim sposób współpracy z przedsiębiorstwem lotniczym, wielkość portu i wielkość ładunku.

Udostępnianie danych za pośrednictwem wiadomości e-mail z załączonymi arkuszami programu Excel lub plikami w formacie PDF jest niezgodne z wymogami prawnymi.

Dane zawarte w zgłoszeniu tranzytowym należy przekazać urzędowi celnemu przeznaczenia najpóźniej w momencie przybycia towarów do portu. Korzystne byłoby jednak, aby urząd celny przeznaczenia dysponował tymi danymi już w momencie zwolnienia towarów do tranzytu w porcie wyjścia. To pozwoliłoby mu na wcześniejsze przeprowadzenie ewentualnej oceny ryzyka.

Zgłoszenie tranzytowe oznaczone jest numerem LRN.

W przepisach nie określono żadnych terminów zakończenia i zamknięcia procedury tranzytu. Nie określono też, jakie działania należy wykonać, aby zakończyć i zamknąć tę procedurę.

Można zatem przyjąć, że procedura tranzytu zostaje zakończona, gdy przedsiębiorstwo żeglugowe powiadomi urząd celny przeznaczenia o tym, że wszystkie towary objęte elektronicznym dokumentem przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe:

(i) są czasowo składowane lub

(ii) znajdują się w innym miejscu, w którym mogą być składowane pod dozorem celnym.

Numer LRN elektronicznego dokumentu przewozowego stosowanego jako zgłoszenie tranzytowe należy podawać w zgłoszeniu do czasowego składowania lub każdym innym odpowiednim zgłoszeniu.

Procedurę tranzytu unijnego uznaje się za zamkniętą bezpośrednio po jej zakończeniu, chyba że organy celne w miejscu przeznaczenia

otrzymały informacje lub stwierdziły, że procedura nie została prawidłowo zakończona (np. po powiadomieniu przez przedsiębiorstwo żeglugowe, weryfikacji towarów, otrzymaniu informacji od urzędu celnego wyjścia). W takich przypadkach wszczyna się dochodzenie w celu wyjaśnienia sprawy.

Przedsiębiorstwo żeglugowe ma obowiązek identyfikowania wszelkich naruszeń przepisów, rozbieżności lub nieprawidłowości stwierdzonych w porcie przeznaczenia, zwłaszcza:

(i) w wyniku kontroli przeprowadzonych przez to przedsiębiorstwo lub

(ii) na podstawie raportu wydajności (nadwyżki lub braki), związanych w szczególności z elektronicznym dokumentem przewozowym dla przedmiotowych towarów, a także obowiązek powiadamiania organów celnych o tych naruszeniach, rozbieżnościach lub nieprawidłowościach.

Wszystkie dane zawarte w zgłoszeniu tranzytowym w miejscu przeznaczenia należy poddać analizie ryzyka z wykorzystaniem technik elektronicznego przetwarzania danych aby:

(i) zidentyfikować i ocenić potencjalne rodzaje ryzyka; oraz

(ii) wprowadzić odpowiednie środki zaradcze.

Niezwykle przydatne jest zatem, jeżeli system celny umożliwia:

(i) elektroniczne przesyłanie danych wpisanych do elektronicznego dokumentu przewozowego z systemu przedsiębiorcy; oraz

(ii) późniejsze przeprowadzanie automatycznej analizy ryzyka dotyczącej danych określonych w tym dokumencie.

Ze względu na fakt, że wprowadzenie systemu celnego nie jest obowiązkowe, automatyczna analiza ryzyka może jednak nie zawsze być możliwa. W związku z tym brak automatyzacji można zrekompensować chociażby:

(i) przeprowadzaniem rzetelnej kontroli wstępnej;

(ii) dokładnym monitorowaniem pozwoleń oraz

(iii) regularnym nadzorowaniem operacji tranzytowych.

Zabiegi te nie wykluczają ręcznej weryfikacji towarów prowadzonej

losowo lub w razie potrzeby po ich przybyciu albo z chwilą objęcia ich procedurą czasowego składowania.

Tych rodzajów kontroli nie można zastąpić kontrolami *a posteriori* (po zwolnieniu towarów z tranzytu), które wolno przeprowadzać wyłącznie w szczególnych przypadkach lub losowo.

W przypadku uzasadnionych podejrzeń co do rodzaju lub ilości towarów konieczne jest odbycie konsultacje z urzędem celnym wyjścia. Należy przeprowadzić weryfikację danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym z zastosowaniem dokumentu TC21A (załącznik VII.8.6), a jej wyniki przesłać pocztą elektroniczną do organów wymienionych w załączniku VI.8.9.

Jeżeli chodzi o wypełnianie dokumentu TC21A, zaleca się w miarę możliwości używanie jednego z powszechnie zrozumiałych języków.

Organy celne w porcie przeznaczenia muszą jak najszybciej powiadomić organy celne w porcie wyjścia oraz organ, który wystawił pozwolenie, o wszelkich naruszeniach lub nieprawidłowościach, w szczególności związanych z elektronicznym dokumentem przewozowym dla kontrolowanych towarów.

Urząd celny wyjścia i urząd celny przeznaczenia muszą współpracować ze sobą i w stosownych przypadkach wymieniać się istotnymi informacjami i dokumentami dotyczącymi operacji tranzytowych.

Istotne jest, aby urząd celny przeznaczenia dysponował danymi historycznymi (tj. danymi na temat wcześniej zakończonych i zamkniętych operacji) w celu przeprowadzenia kontroli *a posteriori* lub wyjaśnienia kwestii poruszonych przez urząd celny wyjścia.

VI.4. Sytuacje szczególne (*pro memoria*)

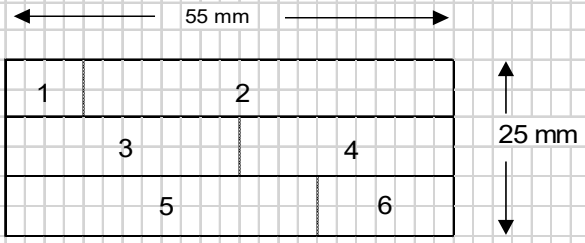
VI.5. Wyjątki (*pro memoria*)

VI.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona)

VI.7. Część zastrzeżona wyłącznie dla organów celnych

VI.8. Załączniki

VI.8.1. Wzór specjalnej pieczęci stosowanej przez upoważnionego nadawcę

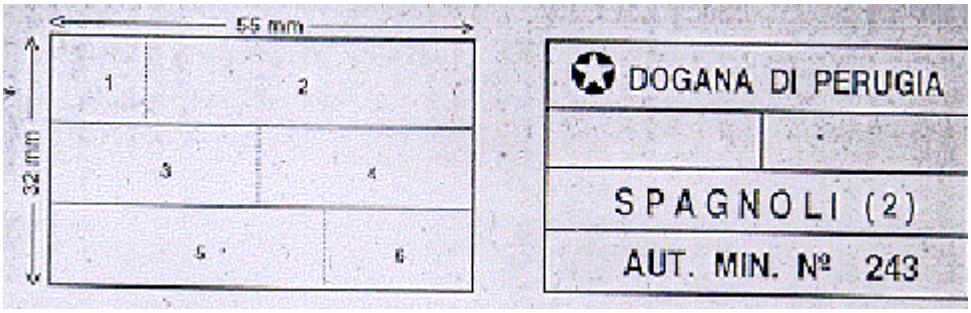


1. Coat of arms or any other signs or letters characterising the country
2. Reference number of the customs office of departure
3. Declaration number
4. Date
5. Authorised consignor
6 Authorisation number

VI.8.2. Odstępstwa – specjalna pieczęć (IT)

Upoważnieni nadawcy muszą stosować specjalną pieczęć zatwierdzoną przez organy celne zgodnie z: (i) pkt 22.1 załącznika II do dodatku I do Konwencji oraz (ii) pkt 22.1 załącznika 72-04 do RW. Wzór tej pieczęci znajduje się w załączniku B9 do dodatku III do Konwencji i rozdziale II załącznika 72-04 do RW.

Włoscy upoważnieni nadawcy mogą używać specjalnych pieczęci zgodnych ze wzorem przedstawionym poniżej:



[Przykład]

VI.8.3. Wykaz portów lotniczych i nadzorujących urzędów celnych

Załącznik ten jest zbędny i został usunięty.

VI.8.4. Wzór pozwolenia na stosowanie wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych transportem lotniczym

Załącznik ten jest zbędny i został usunięty.

VI.8.5. Schemat sekwencyjny dotyczący przesyłek zbiorczych przesyłanych transportem lotniczym

Załącznik ten jest zbędny i został usunięty.

VI.8.6. Wzór pozwolenia na stosowanie procedur tranzytu unijnego opartych na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim

Poniższe przepisy dotyczą pozwoleń na stosowanie przez przedsiębiorstwa żeglugowe uproszczonej procedury tranzytu unijnego w transporcie morskim.

Stosowanie procedur tranzytu unijnego opartych na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim

Wzór pozwolenia wydanego na mocy przepisów art. 26 PRD

Przedmiot pozwolenia

1. Przedsiębiorstwu żeglugowemu ….....……....

   ….....…

   ….....

   udziela się pozwolenia, które może być cofnięte w dowolnym momencie, na stosowanie procedur tranzytu unijnego opartych na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim zgodnie z art. 26 PRD, zwanych dalej „uproszczoną (papierową) procedurą tranzytu morskiego".

Zakres

2. Uproszczona (papierowa) procedura tranzytu morskiego obejmuje przewóz wszystkich towarów, które przedsiębiorstwo żeglugowe przewozi drogą morską między portami państw członkowskich Unii wymienionymi w załączniku.

Wymagane dokumenty towarzyszące przesyłce

3. Jeżeli przeprowadzenie procedury tranzytu unijnego jest obowiązkowe, manifest (wzór w załączeniu) traktuje się jako równoznaczny ze zgłoszeniem tranzytowym do procedury tranzytu unijnego, pod warunkiem że zawiera on szczegółowe informacje wymienione w art. 50 PRD.

Procedura w porcie załadunku (urząd celny wyjścia)

4. Manifesty należy przedkładać w dwóch egzemplarzach. Na pierwszej stronie powinny one być opatrzone odpowiednim kodem (T1, T2F) wpisanym pogrubioną czcionką. Przedsiębiorstwo żeglugowe musi poświadczyć ich stosowanie jako zgłoszeń tranzytowych do procedury tranzytu unijnego, opatrując je datą i podpisem. Takie manifesty uznaje się wówczas jako równoważne ze zgłoszeniem tranzytowym do procedury tranzytu unijnego.

   Jeżeli operacja tranzytowa obejmuje jednocześnie towary, które muszą być przewożone w ramach procedury unijnego tranzytu zewnętrznego (T1), oraz towary, które muszą być przewożone w ramach procedury unijnego tranzytu wewnętrznego (T2F), to każdy rodzaj towarów wymienia się w osobnym manifeście.

W przypadku przewozu przesyłek zbiorczych należy je oznaczyć adnotacją „przesyłki zbiorcze” i uwzględnić w unijnym manifeście tranzytowym stosowanym dla najwyższego statusu towarów wpisanego w manifeście zbiorczym (tj. jeżeli przesyłka zbiorcza zawiera zarówno towary unijne, jak i towary oznaczone kodem T1, T2F lub TD, to należy ją zgłosić w manifeście T1).

Jeżeli przedsiębiorstwo żeglugowe nie jest upoważnionym nadawcą w rozumieniu art. 233 ust. 4 lit. a) UKC, manifest należy przedstawić właściwym organom celem uwierzytelnienia przed wypłynięciem statku z portu.

Zgodnie z art. 297 RW towary należy przedstawić w urzędzie celnym przeznaczenia w terminie […].

Przedsiębiorstwo żeglugowe przewożące przesyłki wyszczególnione w manifeście jest osobą uprawnioną do korzystania z procedury dla tych operacji tranzytowych.

Procedura w porcie wyładunku (urząd celny przeznaczenia)

5. Manifesty i towary, których te manifesty dotyczą, należy przedstawić na potrzeby kontroli celnej właściwym organom celnym w porcie przeznaczenia. Ponadto właściwe organy mogą zażądać przedstawienia wszystkich konosamentów obejmujących wszelkie towary, które wyładowano ze statku w tym porcie.

Raz w miesiącu organy celne w każdym porcie przeznaczenia muszą przekazać organom celnym w każdym porcie wyjścia poświadczony przez siebie wykaz manifestów. Wykaz ten sporządzają przedsiębiorstwa żeglugowe lub ich przedstawiciele. Musi on zawierać manifesty przedstawione tym organom celnym w poprzednim miesiącu.

W wykazie należy podać również: (i) numer referencyjny manifestu; (ii) symbol określający manifest jako zgłoszenie tranzytowe; (iii) nazwę przedsiębiorstwa żeglugowego, które przewiozło towary; (iv) nazwę statku oraz (v) datę operacji przewozu transportem morskim.

Wykaz należy sporządzić w dwóch egzemplarzach według poniższego wzoru:

MIESIĘCZNY WYKAZ PROCEDUR TRANZYTU			
Port wyjścia:		Port przeznaczenia:	
Numer referencyjny manifestu stosowanego jako zgłoszenie tranzytowe	Data manifestu stosowanego jako dokument tranzytowy	Nazwa statku	Część przeznaczona dla organów celnych

Na ostatniej stronie wykazu należy zamieścić oświadczenie:

„(Nazwa przedsiębiorstwa żeglugowego) niniejszym poświadcza, że wykaz zawiera wszystkie manifesty dla towarów przewożonych drogą morską z (nazwa portu wyjścia) do (nazwa portu przeznaczenia)".

Oba egzemplarze wykazu musi podpisać przedstawiciel przedsiębiorstwa żeglugowego. Należy przesłać je do urzędu celnego przeznaczenia nie później niż piętnastego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym przeprowadzono procedury tranzytowe.

Nieprawidłowości/rozbieżności

6. Organy celne w porcie przeznaczenia muszą powiadomić organy celne w porcie wyjścia oraz urząd, który wydał pozwolenie, o wszelkich nieprawidłowościach lub rozbieżnościach, w szczególności dotyczących konosamentów dla kontrolowanych towarów.

Obowiązki przedsiębiorstwa żeglugowego

7. Przedsiębiorstwo żeglugowe musi:

   – prowadzić odpowiednią ewidencję umożliwiającą organom celnym sprawdzenie operacji w punkcie wyjścia i przeznaczenia;

   – udostępniać organom celnym wszystkie stosowne dokumenty oraz

   – zobowiązać się do pomocy w wyjaśnianiu rozbieżności i nieprawidłowości.

Przepisy końcowe

8. Niniejsze pozwolenie pozostaje bez uszczerbku dla obowiązków przedsiębiorstwa żeglugowego w zakresie formalności związanych z rozpoczęciem lub zakończeniem przewozu określonych przez państwa wyjścia i przeznaczenia.

   Niniejsze pozwolenie wchodzi w życie dnia .....

W imieniu właściwego organu

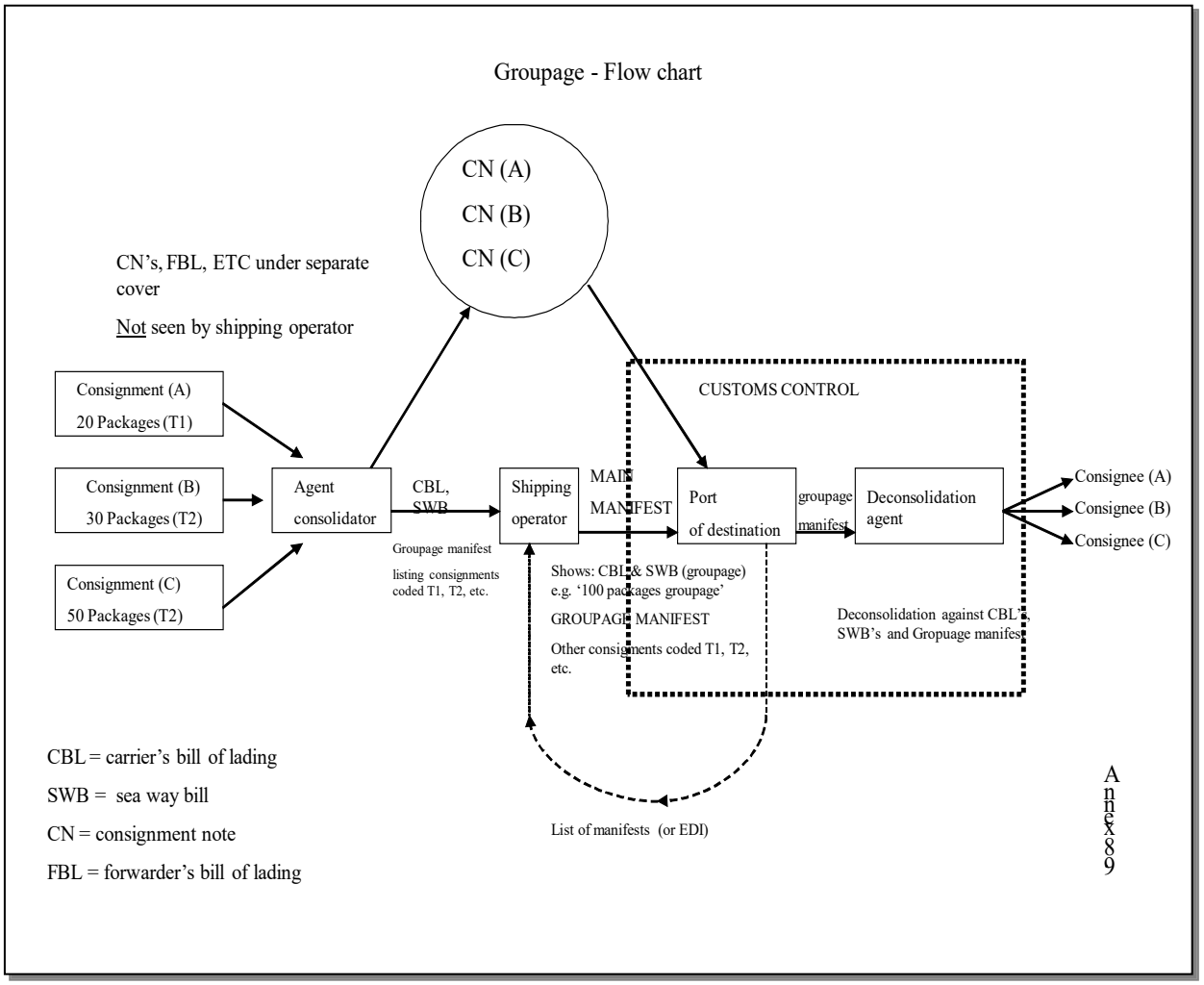
Data

Podpis

ZAŁĄCZNIK

PORT WYJŚCIA	ADRES WŁAŚCIWEGO URZĘDU CELNEGO
PORT PRZEZNACZENIA	ADRES WŁAŚCIWEGO URZĘDU CELNEGO

VI.8.7. Schemat sekwencyjny dotyczący przesyłek zbiorczych przesyłanych transportem morskim



VI.8.8. Powiadomienie o stosowaniu procedur uproszczonych

TRANZYT WSPÓLNY – TRANZYT UNIJNY TAXUD/0925/2000 – PL

- POWIADOMIENIE - art. 6 Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej	**PROCEDURY UPROSZCZONE**
ADRESAT KOMISJA EUROPEJSKA Directorate-General Taxation and Customs Union Unit „Customs Legislation” B-1049 BRUXELLES/BRUSSEL – BELGIA	Podstawa prawna: Konwencja o wspólnej procedurze tranzytowej ☐ art. 6 (dwu-/wielostronne) ☐ ☐
NADAWCA Państwo wydające pozwolenie na stosowanie procedury uproszczonej:	Zakres procedury: Uproszczenie indywidualne ☐ Nazwa (nazwisko) posiadacza/Oznaczenie pozwolenia: *Załącznik:* kopia pozwolenia
Inne zainteresowane państwa: *(w przypadku porozumień dwu-/wielostronnych)*	Uproszczenie ogólne ☐ Nazwa procedury/Odesłanie do podstawy prawnej: *Załącznik:* kopia tekstu(*)
Krótki opis uproszczeń:	

Osoba wyznaczona do kontaktów: Oznaczenie potwierdzenia przekazania powiadomienia *(CC/YYYY/NNN)* Nr ../…./…	Data i podpis: Pieczęć:

(*) W takim przypadku osobne przekazywanie każdego pozwolenia nie jest wymagane.

VI.8.9. Wykaz organów odpowiedzialnych za przeprowadzanie procedury konsultacji w przypadku stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego dla towarów przewożonych transportem lotniczym

Najnowsza wersja tego wykazu znajduje się pod następującym adresem:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

VI.8.10. Wzór pisma konsultacyjnego na potrzeby elektronicznego dokumentu przewozowego

TC26 TRANZYT UNIJNY/WSPÓLNY FORMULARZ KONSULTACYJNY	
1. Organ występujący z wnioskiem Nazwa: Adres: Tel.: E-mail: lub Kod urzędu celnego (COL) □□□□□□	**2. Organ, do którego kierowany jest wniosek** Nazwa: Adres: Tel.: E-mail: lub Kod urzędu celnego (COL) □□□□□□
3. Wnioskodawca/Posiadacz pozwolenia* Nazwa: Adres: Tel.: E-mail: Nr AEO (o ile istnieje)	
4. Nr wniosku/pozwolenia* **……**	
5. W imieniu organu występującego z wnioskiem Miejsce: Data: Podpis: Pieczęć:	**6. W imieniu organu, do którego kierowany jest wniosek** Miejsce: Data: Podpis: Pieczęć:
I. KONSULTACJA W TRAKCIE PROCEDURY WYDAWANIA POZWOLENIA**	
Wykaz portów i kodów urzędu celnego (COL) **(wypełnia organ występujący z wnioskiem)**	
1. Jako port wyjścia a)…… COL □□□□□□ b)……... COL □□□□□□ c) ……... COL □□□□□□ d)……. COL □□□□□□	**2. Jako port przeznaczenia** a)…….. COL □□□□□□ b)…… COL □□□□□□ c)…… COL □□□□□□ d)……. COL □□□□□□
3. W przypadku niespełniania warunku lub warunków proszę podać przyczyny oraz odpowiedni port (odpowiednie porty) (wypełnia organ, do którego kierowany jest wniosek) □ Posiadacz pozwolenia nie może zapewnić organom celnym dostępu do danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym.	

Porty:

- ☐ Posiadacz pozwolenia nie obsługuje znaczącej liczby lotów między portami UE/państw wspólnego tranzytu.
  Porty:
- ☐ Posiadacz pozwolenia popełnił poważne lub powtarzające się naruszenie przepisów prawa celnego i przepisów podatkowych oraz figuruje w rejestrze skazanych za poważne przestępstwa karne związane z prowadzoną przez siebie działalnością gospodarczą.
  Porty:
- ☐ Posiadacz pozwolenia nie wykazał, że posiada wysoki poziom kontroli swoich operacji i przepływu towarów, który byłby zapewniony poprzez system zarządzania ewidencją handlową oraz – w stosownych przypadkach – transportową, co umożliwiałoby przeprowadzanie właściwych kontroli celnych.
  Porty:
- ☐ Posiadacz pozwolenia nie wykazał, że spełnia praktyczne standardy w zakresie kompetencji lub kwalifikacji zawodowych bezpośrednio związanych z prowadzoną działalnością.
  Porty:

Uwagi……
……

II. KONSULTACJA PODCZAS MONITOROWANIA I PONOWNEJ OCENY POZWOLENIA***

1. Proszę sprawdzić następujące kwestie (wypełnia organ, do którego kierowany jest wniosek)

a) Czy przedsiębiorca nadal zapewnia organom celnym dostęp do danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym?

☐ TAK
☐ NIE

Uwagi……..
……..,.

b) Czy przedsiębiorca obsługuje znaczącą liczbę lotów/rejsów między portami UE/państw wspólnego tranzytu?

☐ TAK
☐ NIE

Uwagi……..
……

c) Czy przedsiębiorca popełnił poważne lub powtarzające się naruszenie przepisów prawa celnego i przepisów podatkowych oraz figuruje w rejestrze skazanych za poważne przestępstwa karne związane z prowadzoną przez siebie działalnością gospodarczą?

☐ TAK
☐ NIE

Uwagi……..
……

d) Czy przedsiębiorca wykazał, że posiada wysoki poziom kontroli swoich operacji i przepływu towarów zapewniony poprzez system zarządzania ewidencją handlową oraz – w stosownych przypadkach – transportową, co umożliwia przeprowadzanie właściwych kontroli celnych?

☐ TAK
☐ NIE

Uwagi:…….
……

e) Czy przedsiębiorca wykazał, że spełnia praktyczne standardy w zakresie kompetencji lub kwalifikacji zawodowych bezpośrednio związanych z prowadzoną działalnością?

☐ TAK
☐ NIE

Uwagi……...
……

Inne uwagi…….....
……

* Niepotrzebne skreślić.

** Do tego formularza należy załączyć kopię złożonego przez przedsiębiorcę wniosku w sprawie stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego.
*** Do tego formularza należy załączyć kopię udzielonego pozwolenia na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego.

VI.8.11. Wykaz organów odpowiedzialnych za przeprowadzanie procedury konsultacji w przypadku stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego dla towarów przewożonych transportem morskim

Najnowsza wersja tego wykazu znajduje się pod następującym adresem:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

VI.8.12. Tabela korelacji CIM – CIM/SMGS

Formularze można znaleźć na stronie internetowej: https://cit-rail.org/en/freight-traffic/forms/

Pole	CIM	CIM/SMGS
Załączone dokumenty – załączniki	9	9
Opis towarów	21	20
Kod NHM	24	23
List przewozowy CIM	30	37
Inni przewoźnicy	57	65
Przewoźnik umowny	58a	66a
Uproszczona procedura tranzytu kolejowego i kod głównego zobowiązanego*	58b	66b
Numer przesyłki	62	69
Potwierdzenie organu celnego	99	26

* Osoba uprawniona do korzystania z procedury.

VI.8.13. Deklaracje przedsiębiorstw kolejowych

Fragment dokumentu roboczego TAXUD/A2/TRA/02/2019

Deklaracja

przedsiębiorstw kolejowych w sprawie przewozu towarów w ramach procedury tranzytowej opartej na dokumentacji papierowej w odniesieniu do przewozów transportem kolejowym z wykorzystaniem listu przewozowego CIM, listu przewozowego CIM w transporcie kombinowanym oraz listu przewozowego CIM/SMGS

Niżej podpisane przedsiębiorstwo kolejowe:

- deklaruje, że – występując jako „osoba uprawniona do korzystania z procedury" w rozumieniu art. 31 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2016/341 (delegowanych przepisów przejściowych w zakresie unijnego kodeksu celnego) i art. 93 dodatku 1 do Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej – złoży zabezpieczenie dotyczące całej trasy przewozu na obszarze celnym Unii i w państwach wspólnego tranzytu. Jako „osoba uprawniona do korzystania z procedury" musi stosować list przewozowy CIM, list przewozowy CIM w transporcie kombinowanym lub list przewozowy CIM/SMGS, w sytuacji gdy występuje jako przewoźnik umowny lub zgadza się zostać osobą uprawnioną do korzystania z procedury;
- zgadza się, że nieprawidłowości wykryte podczas stosowania uproszczonej procedury tranzytowej w odniesieniu do przewozu transportem kolejowym muszą być wyjaśniane wspólnie przez właściwy organ celny i przedsiębiorstwo kolejowe, które ponosi odpowiedzialność za przeprowadzenie procedury, tj. organ celny i przedsiębiorstwo kolejowe w państwie, w którym wykryto nieprawidłowość. Przedsiębiorstwo kolejowe wyraża zgodę na poniesienie odpowiedzialności za dług celny oraz na to, że będzie pierwszym podmiotem, od którego wymagana będzie spłata każdego długu celnego. Deklaracja ta pozostaje bez wpływu na solidarną odpowiedzialność przedsiębiorstw kolejowych uczestniczących w przewozie i odpowiedzialność osoby uprawnionej do korzystania z procedury za spłatę każdego długu celnego;
- zobowiązuje się do informowania administracji celnej swojego państwa o zamiarze przeprowadzenia – indywidualnie albo w ramach międzynarodowej grupy – przewozu towarów drogą kolejową przez zewnętrzną granicę obszaru, na którym obowiązuje Konwencja o wspólnej procedurze tranzytowej z dnia 20 maja 1987 r., lub przez granicę pomiędzy umawiającymi się stronami.

  Informacje te będą dostarczane w miarę możliwości jeden miesiąc przed rozpoczęciem obsługi każdej nowej trasy przewozu. Będą one obejmować: (i) datę rozpoczęcia obsługi nowej trasy przewozu; (ii) państwa, których ta usługa dotyczy; (iii) szczegółowe informacje dotyczące stacji kolejowej wyjścia, granicznej stacji kolejowej i stacji kolejowej przeznaczenia oraz (iv) – jeśli to możliwe – rozkład jazdy. Informacje te nie są wymagane w przypadku przewozów, które są objęte standardową procedurą tranzytu wewnętrznego lub zewnętrznego zgodnie z art. 226 ust. 3 lit. a) lub art. 227 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 952/2013 (unijny kodeks celny) i art. 2 ust. 2 i 3 Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej, gdy korzysta się z systemu teleinformatycznego utworzonego na podstawie art. 16 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 952/2013 i art. 4 dodatku 1 do Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej, tj. systemu NCTS.

Przedsiębiorstwo:

Adres:

Państwo:

Miejscowość i data:

Podpis

CZĘŚĆ VII – ZAMKNIĘCIE OPERACJI TRANZYTOWEJ, POSTĘPOWANIE POSZUKIWAWCZE

W części VII opisano zamknięcie procedury tranzytu i postępowanie poszukiwawcze.

Pkt VII.1 zawiera objaśnienia ogólne i przepisy dotyczące zamknięcia procedury tranzytu i postępowania poszukiwawczego.

Pkt VII.2 dotyczy zamknięcia procedury tranzytu i zapytania o status.

Pkt VII.3 dotyczy postępowania poszukiwawczego.

Pkt VII.4 dotyczy procedury ciągłości działania.

Pkt VII.5 dotyczy procedur weryfikacji po odprawie.

Pkt VII.6 został zastrzeżony dla szczególnych instrukcji krajowych.

Pkt VII.7 został zastrzeżony do użytku administracji celnej.

Pkt VII.8 zawiera załączniki.

Stosuje się następujące terminy:

- **„procedura tranzytu”:** procedura celna, w ramach której towary są przewożone pod dozorem celnym z jednego miejsca do innego zgodnie z przepisami UE i Konwencją o wspólnej procedurze tranzytowej;
- **„operacja tranzytowa”:** przemieszczanie towarów przewożonych w ramach procedury tranzytu z urzędu celnego wyjścia do urzędu celnego przeznaczenia;
- **„procedura ciągłości działania”:** sytuacje, w których nowy skomputeryzowany system tranzytowy (NCTS), system komputerowy stosowany przez osoby uprawnione do korzystania z procedury albo połączenie elektroniczne między systemem komputerowym stosowanym przez osoby uprawnione do korzystania z procedury a systemem NCTS są czasowo niedostępne w chwili rozpoczęcia operacji tranzytowej;
- **„procedury uproszczone”:** uproszczone procedury tranzytowe właściwe dla pewnych rodzajów transportu.

VII.1. Wprowadzenie, przepisy i objaśnienia ogólne

VII.1.1. Wprowadzenie

W niniejszym punkcie przedstawiono kontekst prawny i ogólny zarys przepisów prawnych.

VII.1.2. Przepisy i objaśnienia ogólne

VII.1.2.1. Źródła prawa

Źródła prawa regulujące kontrolę zakończenia procedury i postępowanie poszukiwawcze to:

- art. 48 i 49 dodatku I do Konwencji;
- art. 215 ust. 2 UKC;
- art. 310 UKC-RW.

VII.1.2.2. Objaśnienia ogólne

Podstawa prawna dotycząca kompetencji w zakresie postępowania poszukiwawczego opiera się na zasadzie, że właściwy organ państwa wyjścia jest odpowiedzialny za

rozpoczęcie i monitorowanie postępowania poszukiwawczego oraz odgrywa w nim zasadniczą rolę.

VII.1.2.2.1. Zakończenie i zamknięcie operacji tranzytowej

Art. 48 dodatku I do Konwencji

W źródłach prawa wyróżnia się zakończenie i zamknięcie procedury tranzytu unijnego i wspólnej procedury tranzytowej.

Art. 215 ust. 2 UKC

Zakończenie procedury tranzytu oznacza, że towary wraz z dokumentami przedstawiono w urzędzie celnym przeznaczenia lub upoważnionemu odbiorcy.

Zamknięcie procedury tranzytu oznacza, że operacja tranzytowa została zakończona prawidłowo na podstawie porównania danych dostępnych w urzędzie celnym przeznaczenia i w urzędzie celnym wyjścia.

To rozróżnienie i definicje prawne obowiązują niezależnie od rodzaju operacji tranzytowej (standardowa lub uproszczona) lub stosowanego systemu (standardowa procedura tranzytu lub procedura ciągłości działania).

Zamknięcie procedury jest uzależnione od przedłożenia dowodów na jej prawidłowe zakończenie.
Brak takich dowodów (forma, rodzaj i metody oceny mogą różnić się w zależności od procedury) powoduje konieczność podjęcia przez właściwe organy stosownych kroków w celu potwierdzenia alternatywnymi metodami prawidłowego zakończenia procedury lub, jeśli jest to niemożliwe, ustalenia zgodnie z przepisami dotyczącymi długu i odzyskiwania należności:

- tego, czy powstał dług (celny);
- w stosownych przypadkach osoby lub osób odpowiedzialnych za dług (celny);
- faktycznego lub przypuszczalnego miejsca powstania długu (celnego), a co za tym idzie
- w stosownych przypadkach organu właściwego do odzyskania długu (celnego)

a także – w stosownych przypadkach – nałożenia kar.

VII.1.2.2.2. Postępowanie poszukiwawcze dotyczące kontroli zakończenia procedury

Art. 49 ust. 2 dodatku I do Konwencji

W przypadku standardowej procedury tranzytu przed rozpoczęciem postępowania poszukiwawczego należy wysłać

Art. 310 ust. 2 RW

zapytanie o status (zob. pkt VII.2.5).

Jeżeli konieczne jest wszczęcie postępowania poszukiwawczego, właściwy organ w państwie wyjścia podejmie decyzję, czy wszcząć postępowanie poszukiwawcze, wysyłając albo:

- komunikat „Zapytanie o niezakończoną operację tranzytową" (IE140) do osoby uprawnionej do korzystania z procedury, albo
- komunikat „Zapytanie poszukiwawcze" (IE142) do deklarowanego urzędu celnego przeznaczenia.

Właściwy organ państwa wyjścia może wszcząć postępowanie poszukiwawcze bezpośrednio w deklarowanym urzędzie celnym przeznaczenia, jeżeli w polu 8 zgłoszenia tranzytowego znajdują się informacje wystarczające do zidentyfikowania i określenia odbiorcy.

Dostępne dane ze zgłoszenia powinny dostarczać właściwemu organowi w deklarowanym urzędzie celnym przeznaczenia szczegółowych informacji niezbędnych do nawiązania kontaktu z odpowiednią osobą w miejscu przeznaczenia (odbiorcą).

Państwa członkowskie i inne umawiające się strony muszą informować osoby uprawnione do korzystania z procedury o korzyściach wynikających z prawidłowego wypełniania pola 8 w zgłoszeniu tranzytowym aktualnymi i kompletnymi informacjami dotyczącymi odbiorcy i szczegółowymi danymi adresowymi. W ten sposób osoba uprawniona do korzystania z procedury może uniknąć otrzymania zbędnego komunikatu (IE140).

Kontakt z osobą uprawnioną do korzystania z procedury nawiązuje się wyłącznie wówczas, gdy w urzędzie wyjścia nie przedstawiono dowodu zakończenia procedury po wymianie komunikatów „Wniosek o stan zgłoszenia" (IE904) i „Odpowiedź na wniosek o stan zgłoszenia" (IE905) (szczegółowe informacje – zob. pkt VII.2.5), a komunikat „Zapytanie poszukiwawcze" (IE142) został wysłany do deklarowanego urzędu celnego przeznaczenia (szczegółowe informacje – zob. pkt VII.3.4.4).

Uwaga: W zależności od interpretacji wyrażenia „wystarczające informacje" decyzja dotycząca tego, czy/gdzie należy wszcząć postępowanie poszukiwawcze, należy do właściwego organu państwa wyjścia.

PRZEDSIĘBIORCY

Prawidłowe wypełnienie pola 8 aktualnymi i kompletnymi informacjami dotyczącymi odbiorcy i szczegółowymi danymi adresowymi pozwoli uniknąć zbędnego

otrzymywania wezwań do udzielenia informacji od właściwych organów celnych.

VII.1.2.2.3. Wymiana informacji

W celu wymiany dodatkowych informacji lub zadania pytań o określony przewóz w trakcie całego postępowania i procedury odzyskiwania długu można wysłać komunikaty „Odpowiedź na wniosek o dodatkowe informacje dot. poszukiwań" (IE144) i „Wniosek o dodatkowe informacje dot. poszukiwań" (IE145).

Wymianę informacji może rozpocząć urząd celny wyjścia albo urząd celny przeznaczenia. Kontynuacja procedury nie wymaga odpowiedzi (komunikaty nie są powiązane).

Urząd celny wyjścia stosuje komunikat IE144; urząd celny przeznaczenia stosuje komunikat IE145.

Jeżeli konieczne jest załączenie dodatkowych dokumentów w formie papierowej, można je wysłać przy użyciu innych środków (faksem, pocztą elektroniczną, listownie itd.) bezpośrednio do osoby wyznaczonej do kontaktów wskazanej w komunikatach z wyraźnym odniesieniem do numeru MRN operacji tranzytowej, której one dotyczą. Taką dokumentację w formie papierowej należy wysłać z zastosowaniem formularza TC20A „Wysyłanie informacji/dokumentów związanych z przewozami w systemie NCTS". Przykład formularza TC20A znajduje się w załączniku VII.8.4.

VII.2. Zamknięcie procedury tranzytu i zapytanie o status

VII.2.1. Wprowadzenie

W niniejszym punkcie przedstawiono informacje o zamknięciu procedury tranzytu i zapytaniu o status.

Pkt VII.2.2 dotyczy warunków zamknięcia.

Pkt VII.2.3 dotyczy skutków zamknięcia.

Pkt VII.2.4 dotyczy formy zamknięcia.

VII.2.2. Warunki zamknięcia

Art. 48 ust. 2 dodatku I do

Procedura tranzytu zostaje zamknięta pod warunkiem, że została prawidłowo zakończona w sposób opisany w części IV

Konwencji

w rozdziale 4.

Art. 215 ust. 2 UKC

Organem właściwym do zamknięcia procedury jest organ państwa wyjścia.

Zamknięcie może mieć różną formę w zależności od rodzaju stosowanej procedury[77].

Co do zasady zamknięcia dokonuje się na podstawie porównania danych na temat procedury tranzytu ustalonych w miejscu wyjścia oraz zarejestrowanych i poświadczonych w miejscu przeznaczenia.

VII.2.3. Skutki zamknięcia

Fakt zamknięcia – domyślnego lub formalnego – procedury tranzytu pozostaje bez uszczerbku dla praw i obowiązków właściwego organu w zakresie ścigania osoby uprawnionej do korzystania z procedury lub gwaranta, w przypadku gdy w późniejszym terminie (przewidzianym prawem na odzyskanie długu lub nałożenie kar) okaże się, że procedura w rzeczywistości nie została zakończona ani nie powinna była zostać zamknięta, lub gdy na dalszym etapie zostaną wykryte nieprawidłowości dotyczące konkretnych operacji tranzytowych.

VII.2.4. Formy zamknięcia

Każde państwo członkowskie lub każda umawiająca się strona informuje osobę uprawnioną do korzystania z procedury o zamknięciu komunikatem „Zawiadomienie o zamknięciu operacji tranzytowej" (IE045). Należy zauważyć, że komunikat ten ma charakter informacyjny i nie ma mocy prawnej.

Gwarant może uznać operację za zamkniętą, jeżeli nie istnieje powiadomienie, w którym stwierdza się, że jest inaczej.

Właściwy organ musi skontaktować się z osobą uprawnioną do korzystania z procedury, gwarantem lub innymi właściwymi organami, jeżeli nie ma dowodu (lub istnieje wątpliwość), że procedura tranzytu została zakończona, w związku z czym urząd

[77] Może to być porównanie wiadomości elektronicznych (komunikatu informującego z wyprzedzeniem o przybyciu towarów z komunikatem o wynikach kontroli w NCTS) lub zestawienie dokumentów (manifestów lotniczych lub morskich z miesięcznym wykazem urzędu przeznaczenia w odniesieniu do tranzytu opartego na dokumentacji papierowej).

celny wyjścia nie może jej zamknąć (zob. pkt VII.1.2.2.1 i VII.3.2).

Aby zagwarantować jednolite stosowanie, niezależnie od wykorzystywanego rodzaju transportu, konieczne jest przyjęcie w miarę możliwości podobnej metody postępowania w odniesieniu do procedur uproszczonych właściwych dla niektórych rodzajów transportu.

VII.2.5. Zapytanie o status i odpowiedź

Przed wszczęciem postępowania poszukiwawczego należy wystąpić z zapytaniem o status. Pozwoli to uniknąć zbędnych zapytań poszukiwawczych dotyczących operacji tranzytowych, które zostały faktycznie zamknięte w urzędzie celnym przeznaczenia, ale komunikaty o ich zakończeniu zaginęły w NCTS z powodów technicznych.

Komunikat „Wniosek o stan zgłoszenia" (IE904) należy wysłać:

- do urzędu celnego przeznaczenia po upływie terminu na przedstawienie towarów w urzędzie celnym przeznaczenia, jeżeli nie otrzymano komunikatu „Przybycie towarów" (IE006);
- do urzędu celnego przeznaczenia po 6 dniach od otrzymania komunikatu „Przybycie towarów" (IE006), gdy nie otrzymano komunikatu „Wyniki kontroli" (IE018).

System w państwie przeznaczenia automatycznie sprawdza, czy status w miejscu przeznaczenia odpowiada statusowi w państwie wyjścia i odpowiada komunikatem „Odpowiedź na wniosek o stan zgłoszenia" (IE905).

Odpowiedzialność za bezzwłoczne przekazywanie brakujących informacji przy pomocy wszelkich możliwych środków (np. ponowne wysłanie brakujących komunikatów IE006 i IE018) w celu umożliwienia stosownych działań następczych w związku z operacją tranzytową w urzędzie celnym wyjścia spoczywa na krajowych centrach wsparcia lub innych właściwych służbach w państwie przeznaczenia i w państwie wyjścia.

W przypadku wystąpienia problemów technicznych należy je jak najszybciej zbadać i rozwiązać.

W rzadkich i wyjątkowych sytuacjach, w których te problemy techniczne uniemożliwiają wysłanie lub ponowne wysłanie brakujących komunikatów (IE006 i IE018), w celu zamknięcia

procedury właściwe organy w państwie przeznaczenia mogą wysłać inny dowód akceptowany przez właściwe organy w państwie wyjścia (np. tranzytowy dokument towarzyszący (TAD) poświadczony przez urząd celny przeznaczenia wraz z formularzem TC20A).

Bez dowodu zakończenia procedury urząd celny wyjścia nie może zamknąć procedury (szczegółowe informacje – zob. pkt VII.3.3).

Uwaga: Informacji wysłanych pocztą elektroniczną z centrum wsparcia państwa przeznaczenia nie należy przyjmować jako (jedynego) dowodu zakończenia operacji.

VII.3. Postępowanie poszukiwawcze

VII.3.1. Wprowadzenie

W niniejszym punkcie przedstawiono informacje na temat postępowania poszukiwawczego.

Pkt VII.3.2 dotyczy postępowania poszukiwawczego rozpoczętego z osobą uprawnioną do korzystania z procedury.

Pkt VII.3.3 dotyczy alternatywnego dowodu.

Pkt VII.3.4 dotyczy postępowania poszukiwawczego w urzędzie celnym przeznaczenia.

Art. 49 i 51 dodatku I do Konwencji

Głównym celem postępowania poszukiwawczego jest uzyskanie dowodu zakończenia procedury tranzytu w celu jej zamknięcia.

Art. 310 i 312 RW

W przypadku braku takiego dowodu lub gdy przedstawiony dowód okaże się sfałszowany lub nieważny, właściwe organy w państwie wyjścia:

- ustalają warunki, w których powstał dług (celny);
- ustalają tożsamość dłużnika lub dłużników oraz
- określają właściwe organy odpowiedzialne za odzyskanie długu (celnego).

Postępowanie poszukiwawcze opiera się na współpracy administracyjnej między właściwymi organami i uwzględnia wszelkie informacje dostarczone przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury.

Aby procedura poszukiwawcza przebiegła sprawnie, konieczne jest:

- wypełnienie w pełni komunikatu „Zapytanie poszukiwawcze" (IE142) zgodnie z zasadami i warunkami technicznymi;
- prawidłowe posługiwanie się przez urząd celny tranzytu (urzędy celne tranzytu) komunikatem „ATR" (IE050);
- prawidłowe posługiwanie się przez urząd celny tranzytu (urzędy celne tranzytu) „Komunikatem o przekroczeniu granicy" (IE118);
- prawidłowe posługiwanie się przez urząd celny przeznaczenia przedstawionym komunikatem „Przybycie towarów" (IE006);
- udzielenie szybkiej (terminowej i bezzwłocznej) i jednoznacznej odpowiedzi przez organy, do których skierowano zapytanie;

- posiadanie aktualnego wykazu właściwych organów i urzędów do spraw postępowań poszukiwawczych.

Aby uniknąć wszczęcia postępowania poszukiwawczego, w przypadku gdy urząd celny wyjścia nie otrzymał komunikatu IE018 w ciągu 6 dni od otrzymania komunikatu IE006, musi on niezwłocznie zwrócić się do urzędu celnego przeznaczenia o przesłanie komunikatu IE018.
Urząd celny przeznaczenia musi wówczas niezwłocznie przesłać ten brakujący komunikat IE018.

Jeżeli urząd celny wyjścia nadal nie otrzymał komunikatów IE006 i IE018 lub innych informacji, które umożliwiają zamknięcie procedury tranzytu lub odzyskanie długu (celnego), lub jeżeli dowie się, że komunikaty zostały wysłane przez pomyłkę, musi on zwrócić się o przekazanie odpowiednich informacji do osoby uprawnionej do korzystania z procedury lub do urzędu celnego przeznaczenia.

W przypadku braku komunikatów IE006 lub IE018 organ celny właściwy do prowadzenia postępowania poszukiwawczego w miejscu wyjścia powinien rozpocząć postępowanie poszukiwawcze w terminie 7 dni od upływu terminu na przesłanie tych wiadomości (przy czym ten ostatni termin to najpóźniej 6 dni po przedstawieniu towarów w miejscu przeznaczenia). Oznacza to, że postępowanie poszukiwawcze powinno rozpocząć się 13. dnia po zgłoszeniu przedstawienia towarów w miejscu przeznaczenia.
Jeżeli jednak przed upływem tego terminu organ celny właściwy do prowadzenia postępowania poszukiwawczego w miejscu przeznaczenia otrzyma informację, że operacja tranzytowa nie została prawidłowo zakończona, lub podejrzewa, że tak jest, powinien rozpocząć postępowanie poszukiwawcze wcześniej.

VII.3.2. Procedura poszukiwawcza rozpoczynająca się od osoby uprawnionej do korzystania z procedury

W niniejszym punkcie przedstawiono informacje o okolicznościach, w których właściwy organ może wystąpić do osoby uprawnionej do korzystania z procedury o dostarczenie informacji, jeżeli nie przekazano dowodu zakończenia operacji tranzytowej.

VII.3.2.1. Cele wniosku o udzielenie informacji

Art. 49 ust. 2, 4, 5 i 6 dodatku I do Konwencji

Art. 310 ust. 2, 3, 4, 5 i 6 RW

Celem wniosku o udzielenie informacji jest umożliwienie, aby osoba uprawniona do korzystania z procedury dostarczyła dowód zakończenia procedury.

VII.3.2.2. Procedura ogólna w przypadku wezwania do udzielenia informacji skierowanego od osoby uprawnionej do korzystania z procedury

Art. 49 ust. 2, 3, 4, 5 i 6 dodatku I do Konwencji;

Art. 310 ust. 2, 3, 4, 5 i 6 RW

Poinformowanie osoby uprawnionej do korzystania z procedury jest konieczne w następujących przypadkach:

- upłynął termin wyznaczony na przedstawienie towarów w urzędzie celnym przeznaczenia (nie otrzymano komunikatu IE006 z państwa przeznaczenia)
  <u>oraz</u>
- wysłano komunikaty IE904 i IE905 i status przewozu był ten sam/równoważny w obu urzędach celnych <u>oraz</u>
- informacje w polu 8 zgłoszenia tranzytowego uważa się za niewystarczające, aby wszcząć postępowanie poszukiwawcze w deklarowanym urzędzie przeznaczenia
  <u>lub</u>
- najpóźniej 28 dni po wysłaniu komunikatu „Zapytanie poszukiwawcze" (IE142), jeżeli nie ma odpowiedzi lub urząd celny przeznaczenia, do którego skierowano zapytanie, udziela negatywnej odpowiedzi komunikatem „Odpowiedź na zapytanie poszukiwawcze" (IE143), używając kodu 1 lub 2 (zob. pkt VII.3.4.4). Zobacz również pkt VII.3.4.5.

Art. 49 ust. 5 dodatku I do Konwencji

Art. 310 ust. 5 RW

Właściwe organy w miejscu wyjścia wysyłają „Zapytanie o niezakończoną operację tranzytową" (IE140) do osoby uprawnionej do korzystania z procedury, która odpowiada przy pomocy komunikatu „Informacja dot. niezakończonej operacji tranzytowej" (IE141) w terminie 28 dni.

Art. 49 ust. 6 dodatku I do Konwencji

Art. 310 ust. 6 IAC

Jeżeli informacje dostarczone przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury nie zostaną uznane za wystarczające do zamknięcia procedury, ale zostaną uznane za wystarczające, by kontynuować postępowanie poszukiwawcze, właściwy organ państwa wyjścia wysyła komunikat IE142 do urzędu celnego

przeznaczenia lub kontynuuje postępowanie poszukiwawcze z urzędem celnym przeznaczenia, do którego wysłano już IE142, używając komunikatu „Odpowiedź na wniosek o dodatkowe informacje dot. poszukiwań" (IE144), aby poinformować urząd celny przeznaczenia, że dostępne są dodatkowe informacje.

Art. 114 dodatku I do Konwencji

Art. 77 lit. b) RD

Uwaga: Jeżeli osoba uprawniona do korzystania z procedury:

- nie dostarczy żadnych informacji w terminie 28 dni lub
- dostarczone informacje uzasadniają odzyskanie należności lub
- dostarczone informacje zostaną uznane za niewystarczające do wszczęcia postępowania poszukiwawczego w urzędzie celnym przeznaczenia,

to procedura odzyskiwania należności rozpoczyna się miesiąc po upływie tego 28-dniowego terminu (jeżeli postępowanie poszukiwawcze wszczęto w urzędzie przeznaczenia, zob. pkt VII.3.4.5).

PRZEDSIĘBIORCY

W zależności od metody stosowanej przez właściwe organy celne w miejscu wyjścia osoba uprawniona do korzystania z procedury powinna dostarczyć informacje w terminie 28 dni przy pomocy komunikatu IE141.

Uwaga: Dostarczone informacje mogą zostać uznane za niewystarczające do zamknięcia procedury, ale mogą być wystarczające, by kontynuować postępowanie poszukiwawcze.

VII.3.2.3. Procedura składania wniosku o udzielenie informacji w przypadku procedur uproszczonych właściwych dla niektórych rodzajów transportu

Osobę uprawnioną do korzystania z procedury informuje się:

Art. 108 dodatku I do Konwencji

Art. 46, 48, 49 i 51 PRD

- jeżeli w przypadku korzystania ze wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym i procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim:

  – miesięczny wykaz manifestów nie został przekazany właściwym organom w porcie lotniczym lub morskim wyjścia po upływie dwumiesięcznego terminu, licząc od

końca miesiąca, w którym manifesty przedstawiono w urzędzie celnym wyjścia, lub
  - wykaz nie zawiera wszystkich odpowiednich manifestów (ponieważ nie można stwierdzić zakończenia procedury w przypadku manifestów niewymienionych w wykazie);
- jeżeli przy stosowaniu elektronicznego dokumentu przewozowego (ETD) jako zgłoszenia tranzytowego do wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego dla towarów przewożonych transportem lotniczym i elektronicznego dokumentu przewozowego (ETD) jako zgłoszenia tranzytowego do procedury tranzytu unijnego dla towarów przewożonych transportem morskim:
  - w wyniku kontroli manifestów lub ewidencji przedsiębiorstwa lotniczego lub żeglugowego bądź
  - na podstawie zawiadomienia o nieprawidłowości lub naruszeniu przekazanego przez władze portu lotniczego lub morskiego przeznaczenia ujawniono, że ETD nie jest dostępny lub nie został przedstawiony w miejscu przeznaczenia.

Do tego celu można wykorzystać wzór pisma przedstawiony w załączniku VII.8.2.

Stosowanie tego modelu nie jest obowiązkowe, zawiera on jednak minimum wymaganych informacji.

Jeżeli osoba uprawniona do korzystania z procedury kontaktuje się z właściwymi organami drogą elektroniczną, pismo i odpowiedź można zastąpić równoważnymi wiadomościami elektronicznymi.

Wezwanie do udzielenia informacji nie jest jednak konieczne, jeżeli osoba uprawniona do korzystania z procedury (przedsiębiorstwo lotnicze lub żeglugowe, kolejowe lub przewozowe) sama stwierdziła, że procedura nie została zakończona, i poinformowała o tym zgodnie ze swoimi obowiązkami w ramach danej procedury uproszczonej właściwej dla danego rodzaju transportu.

Jeżeli osoba uprawniona do korzystania z procedury kontaktuje się z właściwymi organami drogą elektroniczną, powiadomienie to można zastąpić równoważną wiadomością elektroniczną.

VII.3.3. Alternatywny dowód zakończenia procedury

Art. 51 dodatku I Konwencji

W przypadku braku dowodu zakończenia procedury osoba uprawniona do korzystania z procedury zostanie wezwana do

Art. 312 RW

przedstawienia takiego dowodu (np. dokumentu akceptowanego jako alternatywny dowód) w terminie 28 dni.

W przepisach określono cztery kategorie dokumentów, które mogą zostać zaakceptowane przez właściwe organy państwa wyjścia jako alternatywny dowód na to, że procedura tranzytu zakończyła się prawidłowo lub też że zakończyła się w ogóle. Żadne inne dokumenty nie mogą zostać dopuszczone jako alternatywny dowód.

a) dokument poświadczony przez organy celne państwa członkowskiego przeznaczenia lub państwa przeznaczenia wspólnego tranzytu określający towary oraz fakt, że zostały one przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia lub upoważnionemu odbiorcy;

b) dokument lub wpis w ewidencji celnej poświadczony przez organ celny kraju, który potwierdza, że towary fizycznie opuściły obszar celny umawiającej się strony;

c) dokument celny wystawiony w państwie trzecim, w którym towary zostały objęte procedurą celną;

d) dokument wystawiony w państwie trzecim opatrzony pieczęcią lub w inny sposób poświadczony przez organ celny tego państwa i potwierdzający, że towary są uznane za znajdujące się w obrocie w tym państwie.

Taki alternatywny dowód jest dopuszczalny wyłącznie pod warunkiem, że został poświadczony przez organ celny i jest wystarczający dla właściwych organów państwa wyjścia, tj. jeżeli faktycznie umożliwia im sprawdzenie, czy dotyczy przedmiotowych towarów, i jeżeli nie ma wątpliwości co do jego autentyczności i poświadczenia.

W każdym wypadku ciężar dowodu spoczywa na osobie uprawnionej do korzystania z procedury.

VII.3.3.1. Alternatywny dowód przedstawienia towarów w urzędzie celnym przeznaczenia lub upoważnionemu odbiorcy

Art. 51 dodatku I do Konwencji

Art. 312 RW

Dowodem alternatywnym może być dokument poświadczony przez organy celne państwa członkowskiego przeznaczenia lub państwa przeznaczenia tranzytu wspólnego, w którym podany jest numer referencyjny MRN, określający towary i informujący, że zostały one przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia lub

u upoważnionego odbiorcy.

W szczególności alternatywnym dowodem mogą być następujące dokumenty poświadczone przez organy celne:

- kopia tranzytowego dokumentu towarzyszącego (TAD) (z MRN) lub
- kopia zgłoszenia celnego do objęcia towarów inną procedurą celną po ich przedstawieniu w urzędzie celnym przeznaczenia lub upoważnionemu odbiorcy lub
- poświadczony dokument z urzędu celnego przeznaczenia oparty na dokumentach (np. TAD) lub danych dostępnych w tym urzędzie lub uzyskanych od upoważnionego odbiorcy lub
- kopia dokumentu handlowego lub przewozowego lub wyciąg z ewidencji przedsiębiorcy biorącego udział w operacji tranzytowej potwierdzające przedstawienie danych towarów w urzędzie przeznaczenia lub upoważnionemu odbiorcy (na przykład: protokoły wyładunku lub badania, poświadczenia wyładunku, konosamenty, lotnicze listy przewozowe, dowód zapłaty, faktury i zlecenia przewozu).

Właściwy organ państwa wyjścia może uwzględnić alternatywny dowód w celu zakończenia procedury wyłącznie wówczas, gdy w określonym terminie nie otrzymał dowodu urzędowego.

Jeżeli dowód urzędowy zostanie dostarczony po tym terminie, na przykład z uwagi na procedurę ciągłości działania, jest on nadrzędny wobec dowodu alternatywnego.

Art. 45 ust. 4 dodatku I do Konwencji

Urząd celny przeznaczenia zatwierdzi TAD wykorzystany jako alternatywny dowód przy przedstawieniu towarów.

Art. 308 ust. 2 RW

PRZEDSIĘBIORCY

Osoba uprawniona do korzystania z procedury może użyć następujących dokumentów jako alternatywnego dowodu przedstawienia towarów w urzędzie celnym przeznaczenia:

- kopia TAD (z MRN) lub
- kopia zgłoszenia towarów do objęcia inną procedurą celną lub
- dokument z urzędu celnego przeznaczenia oparty na dokumentach lub danych dostępnych w tym urzędzie lub uzyskanych od upoważnionego odbiorcy lub
- kopia dokumentu handlowego lub przewozowego lub wyciąg z ewidencji

potwierdzający przedstawienie towarów w urzędzie przeznaczenia lub upoważnionemu odbiorcy.

Uwaga: Alternatywny dowód musi być poświadczony przez organy celne, określać przedmiotowe towary oraz fakt, że towary zostały przedstawione, i zawierać numer referencyjny zgłoszenia tranzytowego.

Jeżeli dowód alternatywny jest „wystarczający" dla właściwych organów państwa wyjścia, tj. jeżeli faktycznie umożliwia im sprawdzenie, czy dotyczy przedmiotowych towarów, i jeżeli nie ma wątpliwości co do jego autentyczności i poświadczenia przez właściwe organy, to właściwe organy zamkną procedurę tranzytu.

W każdym przypadku dowód alternatywny musi zostać poddany weryfikacji po odprawie z wykorzystaniem formularza TC21 „Wniosek o weryfikację"[78] (zob. sekcja 5 część VII), jeżeli właściwy organ ma wątpliwości co do jego autentyczności lub tożsamości towarów, których on dotyczy. W takiej sytuacji dowodu alternatywnego nie można dopuścić, dopóki organ weryfikujący nie potwierdzi autentyczności i dokładności odpowiednich danych.

VII.3.3.2. Alternatywny dowód, że dane towary zostały objęte przeznaczeniem celnym w państwie trzecim

Art. 51 ust. 1 dodatku I do Konwencji

Art. 312 ust. 1 RW

Alternatywny dowód można przedstawić w postaci jednego z następujących rodzajów dokumentów, z których każdy umożliwia właściwym organom państwa wyjścia ustalenie, że obejmuje on dane towary i <u>że w związku z tym towary te faktycznie opuściły terytorium umawiających się stron/Unii</u>:

(i) oryginalny dokument celny wystawiony w państwie trzecim, w którym towary zostały objęte procedurą celną.

Jeżeli oryginał dokumentu celnego jest dostarczany w formie elektronicznego dokumentu celnego, organy celne państwa wyjścia mogą go przyjąć jako alternatywny dowód, o ile organy te w razie wątpliwości:

a) mogą uzyskać bezpośredni dostęp do elektronicznego dokumentu celnego w odpowiednim systemie celnym

[78] Wzór zamieszczony jest w załączniku VII. 8.5.

danego państwa trzeciego (zob. przykłady) lub

b) mogą skontaktować się z odpowiednim organem celnym danego państwa trzeciego w drodze korespondencji urzędowej i państwo to potwierdzi autentyczność elektronicznego dokumentu celnego lub zapewni dostęp do takiego dokumentu;

(ii) każdy inny dokument, w którym określono, że towary znajdują się w obrocie w danym państwie trzecim, i który został opatrzony pieczęcią i podpisem lub w inny sposób poświadczony (tj. elektronicznie lub za pomocą innego środka certyfikacji stosowanego przez państwa trzecie) przez organy celne tego państwa w taki sposób, aby mógł zostać zaakceptowany przez organy celne państwa wyjścia.

PRZEDSIĘBIORCY

To na osobie uprawnionej do korzystania z procedury spoczywa obowiązek dostarczenia powyższych dokumentów, jeżeli konieczne jest przedstawienie alternatywnego dowodu na to, że towary zostały objęte procedurą celną w państwie trzecim.

Uwaga: Alternatywne dowody można zastąpić ich kopiami poświadczonymi przez organ, który poświadczył oryginalne dokumenty, organy danego państwa trzeciego lub organy jednego z państw członkowskich lub państw wspólnego tranzytu.

Jeżeli alternatywny dowód jest „wystarczający" dla właściwych organów państwa wyjścia, tj. jeżeli faktycznie umożliwia im sprawdzenie, czy dotyczy przedmiotowych towarów, i jeżeli nie ma wątpliwości co do jego autentyczności i poświadczenia przez właściwe organy, to właściwe organy zamkną operację tranzytową.

Przykład 1 – Dopuszczalny alternatywny dowód

Dokument z Peru, który jest wydrukiem elektronicznego zgłoszenia przywozowego, ale nie jest uwierzytelniony przez organ. Treść zgłoszenia przywozowego można jednak sprawdzić online w systemie celnym Peru dostępnym pod adresem:

- http://www.sunat.gob.pe/aduanas/informli/ildua.htm.

Przykład 2 – Niedopuszczalny alternatywny dowód

Wydruk elektronicznego zgłoszenia przywozowego z państwa trzeciego, który nie jest uwierzytelniony przez organ. Nie ma możliwości sprawdzenia zgłoszenia bezpośrednio w systemie celnym tego państwa trzeciego ani nie otrzymano wystarczającej odpowiedzi na wszelkie wnioski o uwierzytelnienie wysłane z wykorzystaniem danych kontaktowych (takich jak adres poczty elektronicznej lub numery telefonu) znanych już administracji celnej lub wskazanych na wydruku elektronicznego zgłoszenia przywozowego z państwa trzeciego.

VII.3.4. Postępowanie poszukiwawcze w urzędzie celnym przeznaczenia

W niniejszej części opisano wniosek poszukiwawczy skierowany do urzędu celnego przeznaczenia. Część ta jest podzielona w następujący sposób:

Pkt VII.3.4.1 dotyczy właściwego organu i okresu przewidzianego na wysłanie zapytania poszukiwawczego.

Pkt VII.3.4.2 dotyczy wysłania zapytania poszukiwawczego.

Pkt VII.3.4.3 dotyczy unieważnienia zapytania poszukiwawczego.

Pkt VII.3.4.4 dotyczy reakcji państwa przeznaczenia na zapytanie poszukiwawcze.

Pkt VII.3.4.5 dotyczy zapytania skierowanego do osoby uprawnionej do korzystania z procedury po rozpoczęciu postępowania poszukiwawczego w urzędzie celnym przeznaczenia.

Pkt VII.3.4.6 dotyczy konsekwencji spowodowanych wynikami postępowania poszukiwawczego.

VII.3.4.1. Właściwy organ i okres przewidziany na wysłanie zapytania poszukiwawczego

Komunikat „Zapytanie poszukiwawcze” (IE142) powinien zostać wysyłany przez właściwe organy państwa wyjścia:

Art. 49 ust. 2, 3 i 6 dodatku I do Konwencji

Art. 310 ust. 2, 5 i 6 RW

- jeżeli w terminie przewidzianym na przedstawienie towarów w miejscu przeznaczenia nie otrzymano komunikatu IE006, a treść pola 8 w zgłoszeniu tranzytowym zostanie uznana za wystarczającą lub
- jeżeli w ciągu 6 dni od otrzymania komunikatu IE006 nie otrzymano komunikatu IE018 lub

- gdy tylko właściwe organy zostaną powiadomione bądź nabiorą podejrzeń, że procedura tranzytu nie została zakończona lub
- gdy tylko właściwe organy wykryją po fakcie, że przedstawiony im dowód został sfałszowany, a procedura w związku z tym nie została zakończona. Dochodzenie wszczyna się jednak dopiero wówczas, gdy może ono pomóc w potwierdzeniu albo ustaleniu nieważności wcześniej przedstawionych dowodów lub w określeniu wysokości długu, dłużnika i organu właściwego do odzyskania długu (celnego) lub
- jeżeli informacje otrzymane od osoby uprawnionej do korzystania z procedury zostaną uznane za niewystarczające do zamknięcia procedury, ale są wystarczające do kontynuowania postępowania poszukiwawczego.

VII.3.4.2. Wysyłanie komunikatu „Zapytanie poszukiwawcze" (IE142)

Art. 49 ust. 2 dodatku I do Konwencji

Właściwy organ państwa wyjścia musi wysłać „Zapytanie poszukiwawcze" (IE142) do właściwego organu państwa przeznaczenia. Komunikat ten należy wysłać:

Art. 310 ust. 2 RW

- do deklarowanego urzędu celnego przeznaczenia, jeżeli treść pola 8 w zgłoszeniu tranzytowym zostanie uznana za wystarczającą lub
- do faktycznego urzędu celnego przeznaczenia, który wysłał komunikat IE006 lub
- do urzędu celnego przeznaczenia, jeżeli informacje przekazane przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury zostaną uznane za wystarczające do kontynuowania postępowania poszukiwawczego (zob. pkt VII.3.2.2 i VII.3.4.4.4).

Aby ułatwić pracę funkcjonariuszom celnym, w miejscu wyjścia należy wyznaczyć osobę do kontaktów.

Urząd celny przeznaczenia odpowiada za pomocą komunikatu „Odpowiedź na zapytanie poszukiwawcze" (IE143).

VII.3.4.2.1. Stosowanie komunikatów wymiany informacji

Oprócz postępowania poszukiwawczego może mieć miejsce wymiana informacji przy pomocy komunikatów IE144 i IE145 od rozpoczęcia postępowania poszukiwawczego (tj. od dnia, w którym wysłano komunikat IE140 lub IE142) do odzyskania długu

(celnego) (tj. do dnia, w którym wysłano komunikat IE152). Te komunikaty wymiany informacji nie powodują zamknięcia otwartego postępowania poszukiwawczego czy to w urzędzie celnym przeznaczenia (komunikat IE142) czy też z osobą uprawnioną do korzystania z procedury (komunikat IE140).

Jeżeli jednak informacje dostarczone przez właściwy organ państwa wyjścia w komunikacie IE142 nie są wystarczające, aby właściwy organ państwa przeznaczenia mógł przeprowadzić niezbędne poszukiwania, organ ten może zażądać dodatkowych informacji od właściwego organu państwa wyjścia poprzez wysłanie „Wniosku o dodatkowe informacje dot. poszukiwań" (IE145), stosując odpowiednie wymagane kody informacji.

Właściwy organ państwa wyjścia musi postarać się dostarczyć wnioskującemu właściwemu organowi państwa przeznaczenia wymagane dodatkowe informacje, stosując komunikat „Odpowiedź na wniosek o dodatkowe informacje dot. poszukiwań" (IE144) z odpowiednimi kodami informacji.

Wnioskowane dokumenty papierowe należy wysyłać bezpośrednio do osoby wyznaczonej do kontaktów wymienionej w komunikacie. Można je wysłać przy użyciu środków alternatywnych (poczty, poczty elektronicznej, telefaksu itp.), ale w takim przypadku dokumenty należy wyraźnie oznaczyć za pomocą MRN.

VII.3.4.3. Anulowanie komunikatu „Zapytanie poszukiwawcze" (IE142)

Jeżeli z jakiegokolwiek powodu właściwy organ państwa wyjścia podejmie decyzję o anulowaniu komunikatu (IE142), wysyła „Zawiadomienie o unieważnieniu postępowania poszukiwawczego" (IE059) do urzędu celnego przeznaczenia, do którego skierowano zapytanie, w celu zatrzymania prowadzonych tam czynności poszukiwawczych.

VII.3.4.4. Reakcja państwa przeznaczenia

VII.3.4.4.1. Sprawdzenie ewidencji

Właściwy organ państwa przeznaczenia najpierw sprawdza własną ewidencję lub w stosownych przypadkach ewidencję upoważnionego odbiorcy. W wyniku tych czynności czasami udaje się stwierdzić prawidłowe zakończenie procedury tranzytu poprzez wykazanie, że brakowało, jedynie odpowiedniego

komunikatu IE006 lub IE018.

Jeżeli sprawdzenie własnej ewidencji lub ewidencji upoważnionego odbiorcy okaże się bezskuteczne, właściwy organ państwa przeznaczenia powinien nawiązać kontakt z:

- odbiorcą, który być może otrzymał towary i dokumenty bezpośrednio, bez przedstawienia ich deklarowanemu lub innemu urzędowi celnemu przeznaczenia lub
- inną odpowiedzialną osobą, która może udzielić dodatkowych informacji.

VII.3.4.4.2. Wynik sprawdzenia ewidencji

Po podjęciu kroków opisanych powyżej w pkt 3.4.4.1 możliwe są następujące hipotetyczne zdarzenia:

Art. 47 dodatku I do Konwencji

Art. 307 i 309 RW

- przedmiotowe towary zostały faktycznie przedstawione w terminie w urzędzie celnym przeznaczenia lub upoważnionemu odbiorcy, ale:
  - dowód zakończenia procedury (komunikat IE006 lub IE018) nie został odesłany w wyznaczonym terminie. W takim przypadku właściwy organ państwa przeznaczenia powinien niezwłocznie przesłać brakujące komunikaty wnioskującemu właściwemu organowi państwa wyjścia lub
  - upoważniony odbiorca nie odesłał urzędowi celnemu przeznaczenia dowodu zakończenia procedury (komunikat „Zawiadomienie o przybyciu" (IE007) lub komunikat „Uwagi rozładunkowe" (IE044)). mimo że miał taki obowiązek. W takiej sytuacji właściwy organ państwa przeznaczenia powinien niezwłocznie przesłać brakujące komunikaty IE006 lub IE018 właściwemu organowi państwa wyjścia występującemu z wnioskiem po uprzednim wezwaniu upoważnionego odbiorcy do dostarczenia wymaganych brakujących informacji. Właściwy organ państwa przeznaczenia musi podjąć wszelkie niezbędne działania, aby uzyskać pozwolenie upoważnionego odbiorcy;

Uwaga: Wysłanie komunikatów IE006 lub IE018 dopuszcza się wyłącznie wówczas, gdy operacja tranzytowa zakończyła się prawidłowo w wyznaczonym terminie i nie doszło do usunięcia towarów spod dozoru celnego. Musi to być procedura prawidłowo zakończona w określonym terminie (np. w urzędzie celnym

przeznaczenia brakowało tylko rejestracji procedury tranzytu) lub akceptacja późniejszego przedstawienia zgodna z przepisami prawnymi.

- towary objęte tranzytem nie zostały przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia, ale zostały przedstawione w urzędzie celnym tranzytowym:
  właściwy organ państwa przeznaczenia prowadzący czynności poszukiwawcze we własnej ewidencji nie stwierdza przedstawienia towarów objętych tranzytem w urzędzie celnym przeznaczenia, ale odnajduje komunikat IE118 wydany w jego państwie.

  W takim przypadku właściwy organ państwa przeznaczenia musi wysłać:
  - komunikat „Odpowiedź na zapytanie poszukiwawcze" (IE143) z kodem odpowiedzi „4" – „Wniosek o odzyskanie należności w miejscu przeznaczenia", aby przejąć odpowiedzialność za procedurę odzyskiwania długu;

- towary zostały dostarczone do odbiorcy, który nie jest upoważnionym odbiorcą:
  jeżeli właściwy organ państwa przeznaczenia stwierdzi, że towary zostały dostarczone bezpośrednio nieposiadającemu upoważnienia odbiorcy, który nie skontaktował się ze swoim urzędem celnym przeznaczenia, mimo że miał taki obowiązek, to właściwy organ państwa przeznaczenia powinien wysłać komunikat „Odpowiedź na zapytanie poszukiwawcze" (IE143) z kodem odpowiedzi „4" – „Wniosek o odzyskanie należności w miejscu przeznaczenia", tym samym wnioskując o przekazanie mu odpowiedzialności za odzyskanie należności;
- urząd celny przeznaczenia nie zakończył przedmiotowej operacji tranzytowej w NCTS, ale towary zostały wywiezione do państwa trzeciego:
  jeżeli właściwy organ państwa przeznaczenia stwierdzi, że towary zostały wywiezione do państwa trzeciego:

  - organ ten wysyła właściwemu organowi państwa wyjścia komunikaty IE006 i IE018 po udowodnieniu faktycznego przedstawienia lub
  - jeżeli nie istnieje alternatywny dowód ani komunikat potwierdzający przybycie lub przedstawienie towarów w miejscu przeznaczenia, organ ten wysyła inne

dokumenty lub dane wraz z formularzem TC20A określające, że towary wywieziono do państwa trzeciego, aby umożliwić właściwym organom państwa wyjścia stwierdzenie, że dokumenty faktycznie dotyczą przedmiotowych towarów i że towary te rzeczywiście opuściły terytorium umawiającej się strony/Unii.

VII.3.4.4.3. Termin na udzielenie odpowiedzi, w przypadku gdy postępowanie poszukiwawcze rozpoczęło się w urzędzie celnym przeznaczenia

Art. 49 ust. 4 dodatku I do Konwencji

Art. 310 ust. 4 i 6 RW

Właściwy organ państwa przeznaczenia musi odpowiedzieć niezwłocznie, a w każdym wypadku nie później niż w terminie 28 dni od otrzymania wniosku o dodatkowe informacje (przy użyciu komunikatu „Wniosek o dodatkowe informacje dot. poszukiwań" (IE145)) lub odpowiedzi za pomocą komunikatu „Odpowiedź na zapytanie poszukiwawcze" (IE143) (zob. kody odpowiedzi w pkt VII.3.4.4.5).

Jeżeli postępowanie poszukiwawcze rozpoczęła osoba uprawniona do korzystania z procedury, która dostarczyła informacje wystarczające do kontynuowania postępowania poszukiwawczego, właściwy organ państwa przeznaczenia musi odpowiedzieć niezwłocznie, a w każdym wypadku nie później niż w terminie 40 dni od otrzymania zapytania poszukiwawczego, albo wnioskując o dodatkowe informacje (komunikat IE145), albo wysyłając odpowiedź (komunikat IE143). Kody odpowiedzi znajdują się w pkt VII.3.4.4.5.

VII.3.4.4.4. Kody odpowiedzi na zapytanie poszukiwawcze

W komunikacie IE143 właściwy organ państwa przeznaczenia powinien stosować jeden z następujących kodów odpowiedzi:

kod „1" – przesyłka nieznana w miejscu przeznaczenia:

- towary nie zostały przedstawione w deklarowanym urzędzie celnym przeznaczenia. Właściwy organ państwa wyjścia powinien w miarę możliwości próbować zidentyfikować faktyczny urząd celny przeznaczenia lub skierować zapytanie do osoby uprawnionej do korzystania z procedury;

kod „2" – przypuszczenie podwójnego zgłoszenia:

- towary zostały przedstawione w deklarowanym urzędzie przeznaczenia i organy w tym urzędzie przypuszczają, że

istnieją dwa komunikaty „Zgłoszenie tranzytowe” (IE015) dla tych samych towarów;

kod „3” – egzemplarz zwrotny odesłany dnia (data):

- towary zostały przedstawione w deklarowanym urzędzie celnym przeznaczenia, ale urząd ten nie mógł zakończyć procedury, stosując komunikaty IE006 i IE018, i zamiast tego odesłał alternatywny dowód (np. egzemplarz formularza TAD), którego urząd celny państwa wyjścia jeszcze nie otrzymał;

kod „4” – wniosek o odzyskanie należności w miejscu przeznaczenia:

- towary nie zostały przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia, ale zostały później wykryte w tym samym państwie (np. poza urzędową procedurą celną). Właściwy urząd przeznaczenia chce zatem przejąć odpowiedzialność za odzyskanie należności i wysyła komunikat „Wniosek o odzyskanie należności” (IE150) do właściwego urzędu wyjścia, tak by mógł odzyskać towary po ich dostarczeniu odbiorcy lub po przekroczeniu granicy (komunikat IE118).

VII.3.4.5. Zapytanie do osoby uprawnionej do korzystania z procedury po rozpoczęciu postępowania poszukiwawczego w urzędzie celnym przeznaczenia

Art. 49 ust. 5 dodatku I do Konwencji

Art. 310 ust. 5 RW

Jeżeli postępowanie poszukiwawcze rozpoczęto komunikatem „IE142” skierowanym do urzędu celnego przeznaczenia i za pomocą komunikatu „Odpowiedź na zapytanie poszukiwawcze” (IE143) nie udzielono odpowiedzi lub udzielono odpowiedzi negatywnej, to właściwy organ państwa wyjścia musi nawiązać kontakt z osobą uprawnioną do korzystania z procedury w celu uzyskania informacji niezbędnych do zamknięcia procedury (szczegółowe informacje znajdują się w pkt VII.3.2).

Jeżeli na tym etapie postępowania poszukiwawczego osoba uprawniona do korzystania z procedury:

– nie dostarczy żadnych informacji w terminie 28 dni lub

– dostarczy informacje, które zostaną uznane za niewystarczające do kontynuowania postępowania poszukiwawczego,

Art. 114 ust. 2

to właściwy organ państwa wyjścia musi w ciągu siedmiu miesięcy

dodatku I do Konwencji

Art. 87 UKC

Art. 77 RD

od upływu terminu na przedstawienie towarów w miejscu przeznaczenia określić, jakie dalsze kroki należy podjąć w celu zamknięcia procedury (zob. uwaga w pkt VII.3.2.2, jeśli chodzi o wyjątki od tego wymogu).

VII.3.4.6. Konsekwencje spowodowane wynikami postępowania poszukiwawczego

Na podstawie otrzymanych odpowiedzi, w tym informacji przekazanych przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury, właściwy organ państwa wyjścia musi ustalić, czy procedura została zakończona i można ją zamknąć lub jakie dalsze kroki należy podjąć.

Art. 49 ust. 7 i art. 117 ust. 5 dodatku I do Konwencji

Art. 310 ust. 7 UKC

Jeżeli operacja tranzytowa została prawidłowo zamknięta w zakresie objętym postępowaniem poszukiwawczym, właściwy organ państwa wyjścia musi niezwłocznie powiadomić o tym osobę uprawnioną do korzystania z procedury i gwaranta, jeżeli byli oni włączeni w czynności.

Konieczne może okazać się także poinformowanie przez właściwy organ innych właściwych organów uczestniczących w postępowaniu poszukiwawczym, a w szczególności urzędu celnego zabezpieczenia.

Jeżeli właściwy organ państwa wyjścia nie może zamknąć procedury tranzytu, ale:

- komunikat IE006 został wysłany;
- komunikat IE118 został wysłany lub
- osoba uprawniona do korzystania z procedury przedłożyła dowód na przedstawienie lub dostarczenie towarów w innym państwie członkowskim lub innej umawiającej się stronie,

to właściwy organ wyjścia bezzwłocznie przekazuje odpowiedzialność za procedurę odzyskiwania długu państwu uznanemu za właściwe, korzystając z komunikatu „Wniosek o dokonanie poboru” (IE150).

Jeżeli wysłano komunikat IE006, organ, do którego skierowano wniosek, musi wysłać komunikat IE018. W przypadku gdy istnieje komunikat IE118 lub dowód na przedstawienie lub dostarczenie towarów w innym państwie członkowskim lub innej umawiającej się stronie przedłożony przez osobę uprawnioną do korzystania

z procedury, urząd celny wyjścia musi przyjąć kompetencje dotyczące odzyskania należności i odesłać „Powiadomienie dot. akceptacji poboru” (IE151) z odpowiedzią „Tak” (kod akceptacji „1”).

Jeżeli organ, do którego skierowano wniosek, nie reaguje ani poprzez wysłanie brakujących komunikatów (pomimo zobowiązania prawnego), ani poprzez przejęcie odpowiedzialności za odzyskanie należności w terminie 28 dni (pomimo istnienia wspomnianego wyżej dowodu), należy poinformować o tym lokalnych urzędników łącznikowych ds. tranzytu (zob. książka adresowa sieci tranzytowej – Transit Network Address Book – na stronie internetowej Europa) państwa współpracującego, przedstawiając niezbędny dowód, w celu podjęcia odpowiednich działań, ponieważ organ, do którego skierowano wniosek, powinien przejąć kompetencje. Jeżeli nie odniesie to oczekiwanego skutku, należy poinformować krajowe centrum wsparcia i krajowego koordynatora ds. tranzytu w państwie wyjścia, aby podjęli oni działania.

Art. 114 ust. 2 dodatku I do Konwencji

Art. 87 UKC

Art. 77 RD

Właściwy organ państwa wyjścia musi dokonać ustaleń najpóźniej w terminie siedmiu miesięcy od upływu terminu przedstawienia towarów w miejscu przeznaczenia. W stosownych przypadkach sam powinien wszcząć procedurę odzyskiwania długu (szczegółowe informacje można znaleźć w części VIII).

Na wyniki postępowania poszukiwawczego mogą mieć wpływ wszelkie dodatkowe informacje otrzymane przez właściwy organ lub uwagi poczynione przez właściwy organ w odniesieniu do przedmiotowych towarów.

Sytuacja taka występuje w szczególności, gdy w czasie operacji tranzytowej wykryto nieprawidłowości lub oszustwa (usunięcie, zastąpienie itp.) lub gdy przedmiotowe towary znalazły się częściowo lub w całości poza dozorem celnym, a także gdy ustalono osoby odpowiedzialne za nieprawidłowości lub popełnienie oszustwa.

W związku z tym wszystkie istotne informacje należy niezwłocznie przekazać właściwym organom państwa wyjścia.

VII.4 Procedura ciągłości działania

Punkt ten stosuje się wyłącznie w przypadkach, w których operacja tranzytowa rozpoczęła się poprzez zastosowanie procedury ciągłości działania.

Jest on podzielony w następujący sposób:

Pkt VII.4.1 zawiera wprowadzenie.

Pkt VII.4.2 dotyczy właściwego organu i terminu wszczęcia postępowania poszukiwawczego.

Pkt VII.4.3 dotyczy wysłania noty poszukiwawczej.

Pkt VII.4.4 dotyczy reakcji państwa przeznaczenia na notę poszukiwawczą.

Pkt VII.4.5 dotyczy konsekwencji spowodowanych przez wyniki postępowania poszukiwawczego.

VII.4.1 Nota poszukiwawcza w przypadku procedury ciągłości działania lub procedury uproszczonej właściwej dla niektórych rodzajów transportu

Niniejszy punkt odnosi się do sytuacji, w której w przypadku procedury ciągłości działania jeden z następujących dokumentów jest stosowany jako zgłoszenie tranzytowe:

- jednolity dokument administracyjny (SAD) lub
- dokument SAD wydrukowany na zwykłym papierze za pomocą systemu komputerowego przedsiębiorcy, zgodnie z załącznikiem B6 do dodatku III do Konwencji/dodatkami B1□B4 do załącznika 9 do PRD, lub
- tranzytowy dokument towarzyszący (TAD), do którego w razie konieczności dołączony jest wykaz pozycji. Wówczas TAD nie będzie numerem MRN.

VII.4.1.1 Wprowadzenie

Pkt 17 załącznika II do dodatku I do Konwencji

Pkt 17 załącznika 72-04 do RW

Jeżeli brak dowodu na zakończenie procedury tranzytu lub bezzwłocznie po poinformowaniu właściwych organów, że procedura nie została zakończona, lub po nabraniu przez nie takich podejrzeń:

- wykorzystując pismo, którego wzór zamieszczono w załączniku VII.8.2, nawiązuje się kontakt z głównym zobowiązanym, aby uzyskać od niego dowód na zakończone procedury po upływie

terminu przedstawienia towarów w urzędzie celnym przeznaczenia oraz

- wszczyna się postępowanie poszukiwawcze w deklarowanym urzędzie celnym przeznaczenia po upływie dwóch miesięcy od upływu terminu przedstawienia towarów w urzędzie celnym przeznaczenia.

Postępowanie poszukiwawcze służy przede wszystkim:

- uzyskaniu dowodu na zakończenie procedury celem jej zamknięcia lub

- w przypadku braku takiego dowodu lub gdy w późniejszym terminie okaże się, że przedstawiony dowód jest sfałszowany lub nieważny, ustaleniu warunków, w których powstał dług (celny), określenie tożsamości dłużnika (dłużników) i określenie organów właściwych do odzyskania długu (celnego).

To postępowanie oparte jest na współpracy administracyjnej między właściwymi organami i uwzględnia wszelkie informacje dostarczone przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury (zob. pkt VII.3).

Wykaz organów właściwych do spraw postępowań poszukiwawczych znajduje się w załączniku VII. 8.1.

Aby postępowanie poszukiwawcze przebiegło sprawnie, konieczne jest:

- kompletne wypełnienie not poszukiwawczych;
- dokonanie skutecznej i prawidłowej rejestracji przybycia towarów w urzędach celnych przeznaczenia;
- niezwłoczne (najpóźniej w terminie 8 dni kalendarzowych) odesłanie przez urząd celny przeznaczenia egzemplarza zwrotnego (egzemplarza nr 5 SAD lub drugiego egzemplarza TAD);
- prawidłowe postępowanie urzędów celnych tranzytowych ze świadectwem (świadectwami) przekroczenia granicy (TC10);
- szybkie i jednoznaczne udzielenie odpowiedzi właściwych organów;
- posiadanie aktualnego wykazu właściwych organów i urzędów.

VII.4.1.2. Postępowanie poszukiwawcze rozpoczynające się od osoby uprawnionej do korzystania z procedury

Właściwe organy państwa wyjścia muszą poinformować osobę uprawnioną do korzystania z procedury i zwrócić się do niej o dostarczenie dowodu zakończenia procedury, jeżeli egzemplarz nr 5 SAD lub drugi egzemplarz TAD nie został zwrócony w terminie dwóch miesięcy od upływu terminu przedstawienia towarów w urzędzie celnym przeznaczenia.

Osoba uprawniona do korzystania z procedury będzie miała możliwość przekazania informacji niezbędnych do zamknięcia procedury w ciągu 28 dni.

VII.4.1.3. Właściwy organ i okres przewidziany na wysłanie noty poszukiwawczej

Właściwe organy państwa wyjścia niezwłocznie wysyłają notę poszukiwawczą:

- najpóźniej w terminie dwóch miesięcy od upływu terminu przedstawienia towarów w urzędzie celnym przeznaczenia, jeżeli osoba uprawniona do korzystania z procedury nie dostarczyła dowodu na zakończenie procedury;
- gdy tylko właściwe organy zostaną poinformowane lub nabiorą podejrzeń na wcześniejszym etapie (nawet przed upływem terminów określonych powyżej), że procedura dla części bądź całości przedmiotowych towarów nie została zakończona lub jeżeli przedstawiony dowód ujawnia istnienie rozbieżności lub jeżeli okaże się, że jest sfałszowany. W przypadku istnienia podejrzeń właściwy organ państwa wyjścia podejmuje na podstawie okoliczności decyzję, czy postępowanie poszukiwawcze należy poprzedzić lub uzupełnić procedurą weryfikacji po odprawie, aby sprawdzić ważność dowodu;
- gdy tylko właściwe organy wykryją po fakcie (po upływie podanych wyżej terminów), że przedstawiony im dowód został sfałszowany, a procedura nie została zakończona. Dochodzenie wszczyna się jednak dopiero wówczas, gdy może ono pomóc w potwierdzeniu albo ustaleniu nieważności wcześniej przedstawionych dowodów lub w ustaleniu wielkości długu (celnego), dłużnika i organu właściwego do odzyskania długu.

Nie można wysłać noty poszukiwawczej, jeżeli przed upływem dwumiesięcznego terminu na wszczęcie procedury poszukiwawczej osoba uprawniona do korzystania z procedury będzie w stanie

przedstawić wystarczający alternatywny dowód na zakończenie procedury (dodatkowe informacje – zob. pkt VII.3.2.1).

VII.4.1.4. Nota poszukiwawcza TC20

Właściwy organ państwa wyjścia kontynuuje postępowanie poszukiwawcze, wysyłając właściwemu organowi państwa przeznaczenia notę poszukiwawczą sporządzoną na formularzu zgodnym ze wzorem TC20 zamieszczonym w załączniku VII.8.3.

Można ją wysłać listem poleconym (z potwierdzeniem odbioru).

W każdym przypadku właściwy organ państwa wyjścia musi zachować dowód wysłania TC20.

W TC20 podaje się wszelkie dostępne informacje, w tym dodatkowe szczegółowe dane uzyskane od osoby uprawnionej do korzystania z procedury, w szczególności informacje na temat zmiany odbiorcy towarów. Wraz z TC20 należy przesłać kopię dokumentu wykorzystanego do zgłoszenia towarów do procedury (egzemplarz nr 1 SAD, pierwszy egzemplarz TAD, wykazy załadunkowe, manifest lotniczy lub morski itp.).

TC20 należy wysłać wyłącznie wówczas, gdy odpowiedź osoby uprawnionej do korzystania z procedury na wezwanie do udzielenia informacji nie jest wystarczająca do zamknięcia procedury tranzytu.

VII.4.1.5. Reakcja państwa przeznaczenia na notę poszukiwawczą

Właściwy organ państwa przeznaczenia, który otrzymał notę poszukiwawczą, musi zareagować niezwłocznie i we właściwy sposób zgodnie z informacjami, które posiada lub może uzyskać.

Najpierw sprawdza własną ewidencję (rejestracja egzemplarzy nr 4 i 5 SAD; drugiego egzemplarza TAD, manifestów itd.) lub ewidencję upoważnionego odbiorcy. W wyniku weryfikacji czasami znajduje się oryginalny dowód zakończenia procedury, który nie został jeszcze zwrócony lub który omyłkowo umieszczono w złym miejscu.

Jeżeli poszukiwania okażą się bezskuteczne, właściwy organ państwa przeznaczenia musi nawiązać kontakt z odbiorcą (wskazanym w zgłoszeniu tranzytowym) lub osobą wskazaną przez właściwy organ państwa wyjścia w TC20, która powinna była

otrzymać towary i dokumenty bezpośrednio, bez ich przedstawienia w urzędzie celnym przeznaczenia.

Jeżeli jednak informacje podane przez właściwy organ państwa wyjścia w TC20 lub w załączonych dokumentach nie są wystarczające, by właściwy organ państwa przeznaczenia mógł przeprowadzić niezbędne czynności poszukiwawcze, organ ten wnioskuje o udzielenie dodatkowych informacji, odsyłając TC20 z wypełnionym polem II do właściwego organu państwa wyjścia. Właściwy organ państwa wyjścia musi wówczas wypełnić pole III, załączyć dodatkowe informacje (w formie papierowej), o przekazanie których się zwrócono i odesłać TC20 właściwemu organowi państwa przeznaczenia.

Przeprowadzenie postępowania poszukiwawczego może doprowadzić do następujących ustaleń:

1. <u>towary zostały przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia lub upoważnionemu odbiorcy, ale:</u>
   - nie odesłano dowodu zakończenia procedury (na przykład odesłanie egzemplarza nr 5 SAD, drugiego egzemplarza TAD lub odesłanie miesięcznego wykazu w ramach procedury tranzytu lotniczego/morskiego opartej na dokumentacji papierowej) w wyznaczonym terminie.
     W takim przypadku po należytym wypełnieniu pola IV noty TC20 właściwy organ państwa przeznaczenia musi niezwłocznie odesłać dowód właściwemu organowi państwa wyjścia, który wysłał TC20;

   - upoważniony odbiorca nie odesłał urzędowi celnemu przeznaczenia dowodu zakończenia procedury, mimo że miał taki obowiązek.
     Wówczas po odnalezieniu dowodu właściwy organ państwa przeznaczenia musi bezzwłocznie odesłać dowód z należycie wypełnioną notą TC20 właściwemu organowi państwa wyjścia, po uprzednim sprawdzeniu, czy upoważniony odbiorca dostarczył wymagane informacje dotyczące daty przybycia towarów i stanu zamknięć, oraz po zarejestrowaniu i zatwierdzeniu dowodu. Właściwy organ państwa przeznaczenia musi podjąć wszelkie niezbędne działania w odniesieniu do upoważnionego odbiorcy;

   - dowód zakończenia procedury został przesłany, ale właściwe organy państwa wyjścia go nie otrzymały.

W takiej sytuacji właściwy organ państwa przeznaczenia musi odesłać dowód z należycie wypełnionym polem IV noty TC20 właściwemu organowi państwa wyjścia. Dowodem tym może być dokument otrzymany od właściwego organu państwa wyjścia (egzemplarz nr 1 SAD, pierwszy egzemplarz TAD, manifest sporządzony w miejscu wyjścia itp.) lub kopia dokumentu będącego w posiadaniu właściwego organu państwa przeznaczenia (egzemplarz nr 4 SAD, drugi egzemplarz TAD, manifest sporządzony w miejscu przeznaczenia lub zachowana kopia wykazu miesięcznego itp.). Wspomniany organ ten nanosi na ten dokument datę przybycia towarów oraz adnotację o wynikach wszelkich kontroli i go poświadcza;

2. towary nie zostały przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia ani dostarczone do upoważnionego odbiorcy:
   - nastąpiła zmiana urzędu celnego przeznaczenia: w takim przypadku dowód zakończenia procedury zostaje zwrócony właściwemu organowi państwa wyjścia przez faktyczny urząd celny przeznaczenia:
     - jeżeli właściwy organ państwa, w którym znajduje się deklarowany urząd celny przeznaczenia, był w stanie ustalić faktyczny urząd celny przeznaczenia, wysyła tam notę TC20 z podaniem w polu IV szczegółowych danych faktycznego urzędu celnego przeznaczenia oraz informuje właściwy organ państwa wyjścia, przesyłając mu kopię noty TC20;
     - jeżeli właściwy organ państwa, w którym znajduje się deklarowany urząd celny przeznaczenia, nie był w stanie ustalić faktycznego urzędu celnego przeznaczenia, deklarowany urząd celny przeznaczenia wysyła notę TC20 opatrzoną stosowną adnotacją i z podaniem w polu IV szczegółowych danych do ostatniego przewidywanego urzędu celnego tranzytowego. Jeżeli jednak brak urzędu celnego tranzytowego, notę TC20 odsyła się bezpośrednio do właściwego organu państwa wyjścia;
   - nie nastąpiła zmiana urzędu celnego przeznaczenia (lub nie powiadomiono o takiej zmianie):
     - w takim przypadku, jeżeli właściwy organ państwa przeznaczenia ustali, że towary zostały dostarczone bezpośrednio do nieposiadającego upoważnienia odbiorcy podanego w nocie TC20 lub do jakiejkolwiek innej osoby, właściwy organ państwa przeznaczenia odsyła TC20 i kopię zgłoszenia tranzytowego właściwemu organowi państwa

wyjścia. Musi przy tym podać, w razie potrzeby w osobnym dokumencie, wszelkie istotne informacje wskazujące:

– tożsamość odbiorcy i innych osób, które mogły być związane z odbiorem towarów;

– datę i warunki bezpośredniej dostawy towarów, rodzaj i ilość towarów oraz

– w stosownych przypadkach, procedurę celną, którą towar został objęty;

– jeżeli właściwy organ państwa przeznaczenia nie może odnaleźć przedmiotowych towarów, przekazuje notę TC20 opatrzoną adnotacją do ostatniego przewidywanego urzędu celnego tranzytowego podanego w zgłoszeniu tranzytowym. W przypadku braku urzędu celnego tranzytowego TC20 należy odesłać bezpośrednio do właściwego organu państwa wyjścia (tego samego co w pkt 2 ppkt drugi).

W przypadku gdy właściwy organ państwa przeznaczenia wysyła TC20 ostatniemu przewidywanemu urzędowi celnemu tranzytowemu, kopię tej noty musi przesłać także właściwemu organowi państwa wyjścia, aby poinformować go o aktualnym przebiegu postępowania poszukiwawczego.

VII.4.1.6. Reakcja urzędu tranzytowego na notę poszukiwawczą

Ostatni przewidywany urząd celny tranzytowy, któremu przekazano TC20, musi niezwłocznie rozpocząć poszukiwania świadectwa przekroczenia granicy TC10 dotyczącego przedmiotowej przesyłki.

Poszukiwania te mogą doprowadzić do następujących ustaleń:

1. <u>przesyłka została przedstawiona w ostatnim przewidywanym urzędzie celnym tranzytowym, a świadectwo przekroczenia granicy zostało odnalezione.</u>
   W takim przypadku urząd celny tranzytowy dołącza kopię świadectwa przekroczenia granicy do TC20 i odsyła je bezpośrednio do właściwego organu państwa wyjścia;

2. <u>w ostatnim przewidywanym urzędzie celnym tranzytowym nie odnaleziono świadectwa przekroczenia granicy (ani innych dokumentów potwierdzających tranzyt).</u>
   Wówczas ostatni przewidywany urząd celny tranzytowy musi dodać tę informację do TC20 i odesłać przedmiotową notę do poprzedniego przewidywanego urzędu celnego tranzytowego podanego w zgłoszeniu tranzytowym lub – jeżeli nie ma innych przewidywanych urzędów celnych tranzytowych – do

właściwego organu państwa wyjścia.

Wszystkie urzędy celne tranzytowe kolejno otrzymujące notę poszukiwawczą muszą postępować w podobny sposób i zapewniać niezwłoczne przekazanie należycie poświadczonej noty TC20 poprzedniemu przewidywanemu urzędowi celnemu tranzytowemu podanemu w zgłoszeniu tranzytowym lub – w przypadku braku takiego urzędu – bezpośrednio właściwemu organowi państwa wyjścia, który z otrzymanych informacji wyciąga stosowne wnioski.

Urząd celny tranzytowy, który wysyła notę TC20 do poprzedniego przewidywanego urzędu tranzytowego, musi wysłać również jej kopię właściwemu organowi państwa wyjścia, aby poinformować go o aktualnym przebiegu postępowania poszukiwawczego. Przewidywany urząd celny tranzytowy musi też powiadomić właściwy organ państwa wyjścia, jeżeli urząd ten otrzymał świadectwo przekroczenia granicy od faktycznego urzędu celnego tranzytowego po uprzednim wysłaniu noty poszukiwawczej do poprzedniego przewidywanego urzędu celnego tranzytowego (zob. sytuacja opisana w pkt 1 powyżej).

VII.4.1.7. Konsekwencje spowodowane postępowaniem poszukiwawczym

W zależności od odpowiedzi otrzymanych w toku postępowania poszukiwawczego, w tym od informacji otrzymanych od osoby uprawnionej do korzystania z procedury, właściwy organ państwa wyjścia ustala, czy procedura tranzytu została zakończona i czy można ją zamknąć.

Zgodnie z przepisami dotyczącymi długu (celnego) i jego odzyskiwania właściwy organ państwa wyjścia ustala:

- czy powstał dług (celny);
- w stosownych przypadkach – osoby odpowiedzialne za dług (celny);
- faktyczne lub przypuszczalne miejsce powstania długu (celnego) a w związku z tym, w stosownych przypadkach, organ właściwy do odzyskania długu (celnego).

Art. 114 ust. 2 dodatku I do Konwencji

Właściwy organ państwa wyjścia musi dokonać ustaleń najpóźniej w terminie siedmiu miesięcy od upływu terminu przedstawienia towarów w miejscu przeznaczenia.

Art. 87 UKC

Art. 77 RD

Ma to zastosowanie także w sytuacji, gdy w toku postępowania

poszukiwawczego organ ten nie otrzymał żadnych odpowiedzi.

Na wyniki postępowania poszukiwawczego mogą mieć wpływ wszelkie dodatkowe informacje otrzymane przez właściwy organ lub uwagi poczynione przez właściwy organ w odniesieniu do towarów. Ma to miejsce w szczególności, gdy w czasie operacji tranzytowej wykryto nieprawidłowości lub oszustwa (usunięcie, zastąpienie itp.) lub gdy przedmiotowe towary znalazły się częściowo lub w całości poza dozorem celnym, a także gdy ustalono osoby odpowiedzialne za nieprawidłowości lub popełnienie oszustwa. Wszystkie istotne informacje należy zatem niezwłocznie przekazać do właściwego organu państwa wyjścia i – w stosownych przypadkach – użyć noty TC24 w celu przekazania kompetencji odzyskania należności. Wzór noty TC24 zamieszczono w załączniku VIII.8.2.

Art. 49 ust. 7 i art. 117 ust. 5 dodatku I do Konwencji

Art. 310 ust. 7 RW

W sytuacji odwrotnej, gdy operacja tranzytowa została zamknięta w zakresie objętym postępowaniem poszukiwawczym, właściwe organy państwa wyjścia muszą bezzwłocznie powiadomić osobę uprawnioną do korzystania z procedury i gwaranta, jeżeli byli oni włączeni w procedurę. Konieczne może okazać się także poinformowanie przez właściwy organ innych właściwych organów aktualnie uczestniczących w postępowaniu poszukiwawczym, a w szczególności urzędu celnego zabezpieczenia.

Inne przykłady sytuacji, jakie mogą mieć miejsce w postępowaniu poszukiwawczym, podano w załączniku VII.8.5.

VII.5. Procedura weryfikacji po odprawie

W niniejszej sekcji przedstawiono następujące informacje:

Pkt VII.5.1 dotyczy celów i metod weryfikacji.

Pkt VII.5.2 dotyczy dokumentów podlegających weryfikacji.

Pkt VII.5.3 dotyczy skutków weryfikacji.

VII.5.1 Cele i metody weryfikacji po odprawie

Art. 52 dodatku I do Konwencji

Art. 292 RW

Właściwy organ celny może przeprowadzać kontrole po zwolnieniu towarów w zakresie przedstawionych informacji i wszelkich dokumentów, formularzy, pozwoleń lub danych dotyczących wspólnej/unijnej operacji tranzytowej, aby sprawdzić autentyczność i prawidłowość wpisów, informacji,

którymi się wymieniano, i przystawionych pieczęci.

Weryfikacja po odprawie powinna odbywać się na podstawie analizy ryzyka lub wyrywkowo. Weryfikację należy jednak przeprowadzić automatycznie w przypadku wątpliwości lub podejrzenia wystąpienia naruszeń lub nieprawidłowości.

Gdy właściwy organ celny otrzymuje wniosek o przeprowadzenie kontroli po zwolnieniu towarów, musi niezwłocznie na niego odpowiedzieć.

Jeżeli właściwy organ celny państwa wyjścia zwróci się do właściwego organu celnego z wnioskiem o przeprowadzenie kontroli po zwolnieniu towarów w zakresie informacji związanych ze wspólną/unijną operacją tranzytową, warunki dotyczące zamknięcia procedury tranzytu uznaje się za niespełnione do czasu potwierdzenia autentyczności i prawidłowości danych.

VII.5.2. Dokumenty podlegające weryfikacji

VII.5.2.1. Zgłoszenia tranzytowe (procedura ciągłości działania)

W celu wykrycia nadużyć i zapobiegania im właściwy organ w państwie wyjścia, tranzytu i przeznaczenia musi poddać weryfikacji zgłoszenie i zatwierdzenia zawsze, gdy występuje widoczny błąd lub powód, aby wątpić w ich ważność.

Weryfikacja ta musi zostać przeprowadzona z wykorzystaniem formularza TC21, którego wzór znajduje się w załączniku VII.8.5. Właściwe organy, do których skierowano wniosek, muszą odesłać formularz TC21 wnioskującym właściwym organom w terminie dwóch miesięcy od daty jego sporządzenia. W formularzu należy podać powód weryfikacji. Każdy urząd celny wyjścia musi również dokonywać wyrywkowych kontroli zwróconych zgłoszeń tranzytowych, wnioskując o weryfikację co najmniej dwóch dokumentów na tysiąc.

VII.5.2.2. Elektroniczny dokument przewozowy jako zgłoszenie tranzytowe

Jeżeli towary są transportowane z wykorzystaniem elektronicznego dokumentu przewozowego (ETD) jako zgłoszenia tranzytowego do celów korzystania ze wspólnej procedury tranzytowej/procedury tranzytu unijnego dla towarów

przewożonych transportem lotniczym lub z wykorzystaniem elektronicznego dokumentu przewozowego (ETD) jako zgłoszenia tranzytowego do celów korzystania z procedury tranzytu unijnego dla towarów przewożonych drogą morską, kontrolę celną przeprowadzają retrospektywnie właściwe organy w porcie lotniczym lub morskim przeznaczenia. Kontrola ta przybiera formę audytu systemów w oparciu o poziom postrzeganego ryzyka. W stosownych przypadkach właściwe organy w porcie lotniczym lub morskim przeznaczenia mogą przesłać szczegółowe informacje z ETD do weryfikacji właściwym organom w porcie lotniczym lub morskim wyjścia.

Weryfikacja ta musi odbywać się przy użyciu formularza TC21(A), którego wzór znajduje się w załączniku VII.8.6. W każdym formularzu należy podać informacje z ETD dotyczące wyłącznie jednego statku powietrznego lub morskiego i tylko jednego upoważnionego przewoźnika.

Właściwe organy w porcie lotniczym lub morskim przeznaczenia muszą wypełnić części 1, 2 i 3 formularza TC21(A). W stosownych przypadkach do formularza należy dołączyć wyciągi z ETD statku powietrznego lub morskiego dotyczące przesyłek wybranych do weryfikacji.

Formularze wykorzystane do celów weryfikacji można wysłać za pośrednictwem urzędów centralnych właściwych dla operacji tranzytu wspólnego/unijnego w zainteresowanych państwach do właściwych organów w porcie lotniczym lub morskim wyjścia.

Właściwe organy w porcie lotniczym lub morskim wyjścia muszą zweryfikować informacje z ETD podane w formularzu TC21(A), porównując je z ewidencją handlową upoważnionego przedsiębiorcy. Wyniki weryfikacji należy podać w części 4 i 5 formularza. Wszelkie rozbieżności muszą zostać odnotowane w części 4.

VII.5.2.3. Alternatywny dowód

W przypadku istnienia wątpliwości lub podejrzeń właściwy organ w państwie wyjścia musi złożyć wniosek o przeprowadzenie weryfikacji przedstawionego dowodu alternatywnego. Ponadto właściwy organ musi zwrócić się o weryfikację co najmniej dziesięciu dokumentów na tysiąc.

VII.5.2.4. Dokumenty T2L

W odniesieniu do dokumentu T2L wystawianego retrospektywnie wyłącznie w celu dokonania korekty skutków zgłoszenia tranzytowego T1 zaleca się złożenie wniosku o jego weryfikację.

Złożenie wniosku powinno być automatyczne, jeżeli przedstawiono dokument T2L po wykonaniu kilku operacji tranzytowych objętych zgłoszeniami tranzytowymi wystawionymi w różnych państwach.

Ponadto dwa dokumenty na każdy tysiąc dokumentów T2L przedłożonych w danym urzędzie należy poddać kontroli wyrywkowej.

VII.5.2.5. Dokumenty handlowe równoważne dokumentowi T2L

Zaleca się przeprowadzenie weryfikacji w przypadku, gdy istnieje podejrzenie popełnienia nadużycia lub zaistnienia nieprawidłowości w wyniku zastosowania dokumentu handlowego zamiast T2L.

Podejrzenie nadużycia lub nieprawidłowości występuje, gdy dana osoba wyraźnie dzieli przesyłki po to, aby nie przekroczyć pułapu 15 000 EUR.

Ponadto dwa dokumenty na każdy tysiąc dokumentów handlowych przedstawionych w danym urzędzie zamiast T2L należy poddać kontroli wyrywkowej.

VII.5.3. Skutki weryfikacji

Właściwy organ wnioskujący o weryfikację musi na podstawie otrzymanych informacji zastosować właściwe środki.

Jeżeli jednak chodzi o dług (celny) powstały w trakcie danej operacji tranzytowej, to właściwy organ państwa wyjścia jest w stosownych przypadkach odpowiedzialny za wszczęcie czynności poszukiwawczych i ustalenie podstawowych faktów dotyczących tego długu (celnego), dłużnika oraz organu właściwego do odzyskania długu zgodnie z przepisami w zakresie długu i jego odzyskiwania (zob. część VIII).

VII.6. Wyjątki (*pro memoria*)

VII.7. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona)

VII.8. Załączniki

VII.8.1. Wykaz właściwych organów

Najnowsza wersja tego wykazu znajduje się pod następującym adresem:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

VII.8.2. Wzór wniosku o udzielenie informacji skierowanego do osoby uprawnionej do korzystania z procedury

[Nazwa właściwego organu
państwa wyjścia]

[Miejsce i data]
[Nazwa (nazwisko) i adres
osoby uprawnionej do korzystania z procedury]

Przedmiot: Tranzyt wspólny/unijny
Brak dowodu zakończenia procedury tranzytu

Szanowna Pani!/Szanowny Panie!
Jest Pani/Pan osobą uprawnioną do korzystania z procedury w następującej procedurze tranzytu wspólnego/unijnego objętej zgłoszeniem (następujących procedurach tranzytu wspólnego/wspólnotowego objętych zgłoszeniami):

[oznaczenia i daty zgłoszenia tranzytowego (zgłoszeń tranzytowych)]
z urzędu celnego wyjścia *[nazwa urzędu celnego wyjścia]*.

Zgodnie z art. 49 ust. 2 i 5 załącznika II do dodatku I do Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej z dnia 20 maja 1987 r./art. 310 ust. 2 i 5 i załącznikiem 72-04 do rozporządzenia 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, niniejszym informujemy, że nie otrzymaliśmy dowodu zakończenia procedury tranzytu dla wyżej wymienionego zgłoszenia (wyżej wymienionych zgłoszeń).

Niniejszym prosimy o przesłanie szczegółowych informacji i dokumentów stanowiących dowód zakończenia procedury. Proszę także podać wszelkie informacje na temat zmian urzędu celnego przeznaczenia lub urzędów celnych tranzytowych. Wyżej wymienione informacje należy przesłać w terminie 28 dni od daty niniejszego pisma.

- [Dług celny powstanie po upływie jednego miesiąca od końca powyższego 28-dniowego terminu, jeżeli nie przedstawi Pani/Pan żadnych informacji lub jeżeli przedstawione przez Panią/Pana informacje nie będą wystarczające do przeprowadzenia czynności poszukiwawczych w urzędzie przeznaczenia.]
- [Jesteśmy zobowiązani do wszczęcia postępowania poszukiwawczego w terminie dwóch miesięcy od upływu terminu przedstawienia towarów w urzędzie przeznaczenia.]
- Jest to zgodne z art. 114 ust. 2 i załącznikiem II do dodatku I do Konwencji z dnia 20 maja 1987 r. o wspólnej procedurze tranzytowej/art. 77 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/2446 z dnia 28 lipca 2015 r. uzupełniającego

rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ustanawiające unijny kodeks celny oraz załącznikiem 72-04 do rozporządzenia 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

Dowód może być przedstawiony w formie:

– dokumentu poświadczonego przez organy celne państwa członkowskiego przeznaczenia lub państwa przeznaczenia wspólnego tranzytu określającego towary i informującego, że zostały one przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia lub upoważnionemu odbiorcy;
– dokumentu lub wpisu w ewidencji celnej poświadczonego przez organ celny kraju, który potwierdza, że towary fizycznie opuściły obszar celny umawiającej się strony;
– dokumentu celnego wystawionego w państwie trzecim, w którym towary zostały objęte procedurą celną;
– dokumentu wystawionego w państwie trzecim opatrzonego pieczęcią lub w inny sposób poświadczonego przez organ celny tego państwa i potwierdzającego, że towary są uznawane za znajdujące się w obrocie w tym państwie.

Wszelkie dostarczane przez Panią/Pana dowody muszą być zgodne z przepisami art. 51 dodatku I do Konwencji z dnia 20 maja 1987 r. o wspólnej procedurze tranzytowej/art. 312 rozporządzenia 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.

Zgodnie z art. 112 i 113 dodatku I do Konwencji z dnia 20 maja 1987 r. o wspólnej procedurze tranzytowej/art. 79 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny, jeżeli ustalenie zakończenia procedury dla danego zgłoszenia (danych zgłoszeń) jest niemożliwe, będzie Pani/Pan odpowiedzialna/odpowiedzialny za dług związany z towarami objętymi tym zgłoszeniem (zgłoszeniami) (należności celne przywozowe lub wywozowe i inne opłaty).

Jeżeli nie jest Pani/Pan w stanie udowodnić, że procedura tranzytu została zakończona, proszę dostarczyć wszystkie posiadane informacje wraz z dokumentami potwierdzającymi, w szczególności dotyczące miejsca (państwa), w którym według Pani/Pana wiedzy nastąpiły zdarzenia powodujące powstanie długu, zgodnie z art. 114 dodatku I do Konwencji z dnia 20 maja 1987 r. o wspólnej procedurze tranzytowej/art. 87 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny.

Z poważaniem

VII.8.3. Wzór noty poszukiwawczej TC20 oraz uwag wyjaśniających

TC20 – NOTA POSZUKIWAWCZA

I. WYPEŁNIA WŁAŚCIWY ORGAN W MIEJSCU WYJŚCIA

A. Zgłoszenie tranzytowe nr

Załączona kopia (…).

B. Urząd celny przeznaczenia (nazwa i państwo)

C. Właściwy organ w miejscu wyjścia (nazwa i adres)

D. Przewidywane urzędy celne tranzytowe (nazwa i państwo)
1.
2.
3.
4.

E. Znaki identyfikacyjne środka transportu:

F. Odbiorca (nazwa/nazwisko i dokładny adres):

G. Według oświadczenia osoby uprawnionej do korzystania z procedury przesyłka została:

☐ 1. przedstawiona w waszym urzędzie dnia |__|__|__| (D M R) ☐ 2. dostarczona odbiorcy dnia |__|__|__| (D M R)

☐ 3. dostarczona ..... dnia |__|__|__| (D M R)
(nazwa i adres osoby lub przedsiębiorstwa)

H. Przedłożono nam poświadczenie odbioru dokumentu wystawionego w waszym urzędzie dnia |__|__|__| . (D M R)

I. Osoba uprawniona do korzystania z procedury nie jest w stanie podać żadnych informacji na temat miejsca przebywania przesyłki.

Miejsce i data: Podpis: Pieczęć:

II. WYPEŁNIA WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA PRZEZNACZENIA: WNIOSEK

W celu kontynuacji postępowania prosimy urząd celny wyjścia o przesłanie lub przekazanie:

☐ 1. dokładnego opisu towarów

☐ 2. kopii faktury

☐ 3. kopii manifestu, konosamentu lub lotniczego listu przewozowego

☐ 4. nazwiska osoby odpowiedzialnej za przeprowadzenie formalności w urzędzie celnym przeznaczenia

☐ 5. następujących dokumentów lub informacji (wymienić):

Miejsce i data: Podpis: Pieczęć:

III. WYPEŁNIA URZĄD WYJŚCIA: ODPOWIEDŹ NA WNIOSEK
☐☐ 1. Załącza się informacje, kopie lub dokumenty. 1 2 3 4 5 ☐☐ 2. Informacje, kopie lub dokumenty wymienione w punkcie ☐☐☐☐☐ ☐ ☐ wniosku są niedostępne. Miejsce i data: Podpis: Pieczęć:

IV. WYPEŁNIA WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA PRZEZNACZENIA

☐☐ 1. Dowód zakończenia procedury tranzytu został odesłany w dniu |__|__|__|. Poświadczona kopia
D M R

☐ a) otrzymanego dokumentu ☐☐ b) odesłanego dokumentu
została załączona do niniejszej noty jako potwierdzenie.

☐☐ 2. Poświadczony dowód zakończenia procedury został załączony do niniejszej noty.

☐☐ 3. Opłaty pobrano.

☐☐ 4. Wszczęto postępowanie, a dowód zakończenia procedury zostanie niezwłocznie odesłany.

☐☐ 5. Przesyłka została przedstawiona w tutejszym urzędzie bez odpowiednich dokumentów.

☐☐ 6. Dokumenty zostały przedstawione w tutejszym urzędzie bez przesyłki.

☐☐ 7. Przesyłka nie została przedstawiona w tutejszym urzędzie, nie przedłożono odpowiednich dokumentów oraz
☐☐ a) nie można uzyskać żadnych informacji na ten temat.
☐☐ b) nota TC20 została przesłana do faktycznego urzędu celnego przeznaczenia …….. (nazwa i państwo)
☐☐ c) nota TC20 została przesłana do ostatniego przewidywanego urzędu celnego tranzytowego, wymienionego w polu I, D.

Miejsce i data: Podpis: Pieczęć:

V. WYPEŁNIA POPRZEDNI PRZEWIDYWANY URZĄD CELNY TRANZYTOWY

☐☐ 1. Świadectwo przekroczenia granicy złożono w tutejszym urzędzie dnia |__|__|__|
D M R

☐☐ 2. Świadectwo przekroczenia granicy zostało nam przesłane przez faktyczny urząd celny tranzytowy .....(nazwa)
w którym złożono je dnia |__|__|__|
D M R

☐☐ 3. Świadectwo przekroczenia granicy nie zostało złożone w tutejszym urzędzie. Nota TC20 została przesłana do poprzedniego przewidywanego urzędu celnego tranzytowego.

Miejsce i data: Podpis: Pieczęć:

VI. WYPEŁNIA POPRZEDNI PRZEWIDYWANY URZĄD CELNY TRANZYTOWY

☐ 1. Świadectwo przekroczenia granicy złożono w tutejszym urzędzie dnia |__|__|__|
D M R

☐ 2. Świadectwo przekroczenia granicy zostało nam przesłane przez faktyczny urząd celny tranzytowy .....(nazwa) w którym złożono je dnia |__|__|__|
D M R

☐ 3. Świadectwo przekroczenia granicy nie zostało złożone w tutejszym urzędzie. Nota TC20 została przesłana do poprzedniego przewidywanego urzędu celnego tranzytowego.

Miejsce i data: Podpis: Pieczęć:

VII. WYPEŁNIA POPRZEDNI PRZEWIDYWANY URZĄD CELNY TRANZYTOWY

☐☐ 1. Świadectwo przekroczenia granicy złożono w tutejszym urzędzie dnia |__|__|__| D M R ☐☐ 2. Świadectwo przekroczenia granicy zostało nam przesłane przez faktyczny urząd celny tranzytowy .....(nazwa), w którym złożono je dnia |__|__|__| D M R ☐☐ 3. Świadectwo przekroczenia granicy nie zostało złożone w tutejszym urzędzie. Nota TC20 została przesłana do poprzedniego przewidywanego urzędu celnego tranzytowego. Miejsce i data: Podpis: Pieczęć:

VIII. WYPEŁNIA POPRZEDNI PRZEWIDYWANY URZĄD CELNY TRANZYTOWY
☐☐ 1. Świadectwo przekroczenia granicy złożono w tutejszym urzędzie dnia |__|__|__| D M R ☐☐ 2. Świadectwo przekroczenia granicy zostało nam przesłane przez faktyczny urząd celny tranzytowy .....(nazwa) w którym złożono je dnia |__|__|__| D M R ☐☐ 3. Świadectwo przekroczenia granicy nie zostało złożone w tutejszym urzędzie. Nota TC20 została przesłana do poprzedniego przewidywanego urzędu celnego tranzytowego. Miejsce i data: Podpis: Pieczęć:

TC20 – Nota poszukiwawcza – Noty wyjaśniające

1. Informacje i odpowiedzi należy przekazywać, zaznaczając właściwe pole krzyżykiem.
2. Notę poszukiwawczą stosuje się w odniesieniu do każdej procedury tranzytu – zarówno standardowej, jak i uproszczonej – w której właściwemu organowi państwa wyjścia należy przedstawić dowód zakończenia procedury.
3. W polu I pozycja A właściwy organ składający wniosek podaje numer referencyjny zgłoszenia tranzytowego (SAD, TAD lub dokumentu przewozowego stosowanego jako zgłoszenie), w odniesieniu do którego nie otrzymał dowodu zakończenia procedury. Należy załączyć kopię zgłoszenia.
4. W polu I pozycja E należy podać dane wykorzystanych środków transportu, o ile wpisanie tych danych na zgłoszeniu jest wymagane – a jeżeli nie jest wymagane, to o ile dane te są znane właściwemu organowi (zwłaszcza gdy poinformowała o tym osoba uprawniona do korzystania z procedury).
5. W polu I pozycja F właściwy organ składający wniosek podaje dane odbiorcy (odbiorców), upoważnionego (upoważnionych) lub nie, zgodnie z danymi wpisanymi na zgłoszeniu, jeżeli wpisanie tych danych było wymagane; w innych przypadkach podaje dane prawdopodobnego odbiorcy, który mógł (prawdopodobnych odbiorców, którzy mogli) otrzymać towary na podstawie informacji posiadanych przez organ.
6. W polu I pozycja G-3 należy podać faktycznych odbiorców wskazanych przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury.

7. W polu II pozycja 3 właściwy organ, do którego skierowana jest nota, zwraca się o przesłanie dokumentów przewozowych, które nie są zgłoszeniem tranzytowym (jeżeli stanowią one zgłoszenie tranzytowe, to powinny być wymienione w polu I-A).

8. W polu IV właściwy organ, do którego skierowana jest nota, informuje właściwy organ państwa wyjścia o wynikach prowadzonych przez siebie czynności poszukiwawczych; wyniki te nie są wiążące wobec danego urzędu.

9. W polu IV pozycja 1 właściwy organ, do którego kierowana jest nota, zaznacza pole a), jeżeli odsyła poświadczoną i opatrzoną pieczęcią kopię egzemplarza nr 1 SAD lub pierwszego egzemplarza TAD, która została przesłana przez właściwy organ sporządzający notę. W innych przypadkach – np. kopia egzemplarza nr 4 SAD, drugiego egzemplarza TAD lub innego dokumentu, np. miesięcznego wykazu manifestów tranzytu lotniczego/morskiego opartego na dokumentacji papierowej, potwierdzająca zakończenie procedury – zaznacza pole b).

Jeżeli organ, do którego skierowana jest nota TC20, przesyła ją dalej, to zaznacza odpowiednie pole w pozycji 7 i w stosownych przypadkach wpisuje szczegółowe informacje. Powiadamia też właściwy organ państwa wyjścia, przesyłając mu kopię noty poszukiwawczej.

Każdy urząd celny tranzytowy, który nie odnajdzie świadectwa przekroczenia granicy, postępuje w ten sam sposób.

10. W odniesieniu do każdego zgłoszenia tranzytowego należy sporządzić oddzielną notę TC20.

VII.8.4. Wzór formularza informacyjnego TC20A

TC20A
TRANZYT WSPÓLNY/TRANZYT UNIJNY
WYSYŁANIE INFORMACJI/DOKUMENTÓW DOTYCZĄCYCH OPERACJI W NCTS

1. ZGŁOSZENIE
MRN: ……..
Postępowanie poszukiwawcze (oznaczenie):
Procedura odzyskiwania długu (oznaczenie):

2. WŁAŚCIWY ORGAN W MIEJSCU WYJŚCIA	**3. WŁAŚCIWY ORGAN W MIEJSCU PRZEZNACZENIA**
Nazwa i adres: <u>Dane kontaktowe</u> Nazwa: Tel.: Faks: E-mail:	Nazwa i adres: <u>Dane kontaktowe</u> Nazwa: Tel.: Faks: E-mail:

4. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY
□□ 1.
□□ 2.
□□ 3..: ……
...……...

5. ZAŁĄCZNIK (ZAŁĄCZNIKI): …… (ogółem)

6. WŁAŚCIWY ORGAN
□□ **W MIEJSCU WYJŚCIA** □□ W **MIEJSCU PRZEZNACZENIA**
Miejsce i data: Podpis Pieczęć

VII.8.5. Wzór wniosku o weryfikację po odprawie TC21

TC21 – WNIOSEK O WERYFIKACJĘ

I. ORGAN, KTÓRY WYSTĘPUJE Z WNIOSKIEM

(nazwa i dokładny adres)

II. WŁAŚCIWY ORGAN, DO KTÓREGO SKIEROWANY JEST WNIOSEK

(nazwa i dokładny adres)

III. WNIOSEK O WERYFIKACJĘ ☐ kontrola wyrywkowa ☐ z powodu wskazanego w pkt C lub D

Prosimy o weryfikację:

A. Autentyczności pieczęci i podpisu: ☐

☐☐ 1. w polu „Kontrola przez urząd przeznaczenia" (pole I) na załączonym egzemplarzu zwrotnym SAD lub TAD .....

☐☐ 2. w polu F lub G na załączonym egzemplarzu zwrotnym SAD lub TAD .....

☐☐ 3. w polu „Urząd wyjścia" (pole C) na załączonym egzemplarzu 4 SAD lub drugim egzemplarzu TAD . .....

☐☐ 4. w polu „Kontrola przez urząd wyjścia" (pole D) na załączonym egzemplarzu 4 SAD lub drugim egzemplarzu TAD .....

☐☐ 5.w polu „Opakowania i opis towarów" (pole 31) na załączonym egzemplarzu 4 SAD lub drugim egzemplarzu TAD.....

☐☐ 6. na fakturze nr ..... z dnia ...../dokumencie przewozowym nr ..... z dnia ..... (w załączniku)

B. Prawidłowości adnotacji:

☐ 1. w polu (polach)..... (1)

☐☐ 2. w dokumencie handlowym nr..... z dnia ..... (w załączniku)

C. ☐Autentyczności i prawidłowości załączonego alternatywnego dowodu.

D. Wniosek o weryfikację składa się, ponieważ:

☐☐ 1. brakuje pieczęci☐

☐☐ 2. brakuje podpisu

☐☐ 3 pieczęć jest nieczytelna

☐☐ 4. pole nie zostało w pełni wypełnione

☐☐ 5 dokonano skreśleń bez parafowania i poświadczenia

☐☐ 6. formularz zawiera wymazania lub nadpisy

☐☐ 7 pieczęć jest nieznana

☐☐8 brakuje daty dotyczącej zastosowania lub przeznaczenia

☐☐ 9. inne powody (proszę opisać)

Miejsce....., Data.....

Podpis..... (Pieczęć)

(1) Proszę podać liczbę pól, których dotyczy wniosek o weryfikację__

IV. WYNIK WERYFIKACJI

☐☐ A. Pieczęć i podpis są autentyczne.

☐☐ B. Formularz nie został przedstawiony właściwemu organowi oraz

☐ 1. wydaje się, że pieczęć jest podrobiona lub sfałszowana.

☐ 2. wydaje się, że pieczęć została zastosowana nieprawidłowo.

☐ 3. podpis nie należy do upoważnionego urzędnika właściwego organu.

☐☐ C. Zatwierdzenia są prawidłowe.

☐☐ D. Zatwierdzenia nie są prawdziwe i powinny brzmieć następująco:

☐☐ E. Uwagi:

☐ 1. Stosowana pieczęć jest czytelna.

☐☐ 2. Dodano podpis.

☐ 3. Pole wypełniono.

☐ 4. Skreślenia parafowano oraz

poświadczono.

☐ 5. Skreślenia lub nadpisy były spowodowane przez: ☐ 6. Pieczęć jest autentyczna i można ją przyjąć.

☐ 7. Wpisano datę. ☐ 8. Dowód alternatywny spełnia wymagania i może zostać uznany.

☐ 9. Inne powody (proszę opisać).

Miejsce....., Data.....

Podpis..... .....(Pieczęć)__

Uwagi:
1. Dla każdego formularza będącego przedmiotem weryfikacji należy sporządzić odrębny wniosek.
2. Informacje i odpowiedzi należy przekazywać, zaznaczając właściwe pola krzyżykiem.
3. Właściwy organ, do którego wniosek jest kierowany, powinien traktować go priorytetowo.

VII.8.6. Wzór wniosku o weryfikację po odprawie TC21A

TC21 (A) – WNIOSEK O WERYFIKACJĘ

1. Organ, który występuje z wnioskiem (nazwa i pełny adres)	2. Właściwy organ, do którego skierowany jest wniosek (nazwa i pełny adres)
3. WNIOSEK O WERYFIKACJĘ STATUSU NASTĘPUJĄCYCH PRZESYŁEK, KTÓRYCH DANE Z ELEKTRONICZNEGO DOKUMENTU PRZEWOZOWEGO STATKU POWIETRZNEGO/MORSKIEGO * PODANO PONIŻEJ/ZAŁĄCZONO*	
Nazwa/nazwisko i adres posiadacza pozwolenia	Statek powietrzny/morski* oraz data wylotu/wyruszenia z portu
	Port lotniczy/morski* wyjścia:

Pozycja	**Lotniczy/morski elektroniczny dokument przewozowy jako zgłoszenie tranzytowe Numer**	**Numery (lub znaki i numery) kontenera**	**Ładunek – opis**	**Liczba opakowań**	**Masa (w kg) lub objętość**	**Zgłoszony status (T1, T2, TF, TD, C, F, X)**
1)						
2)						
3)						
4)						
5)						

4. WYNIK WERYFIKACJI
Wynik weryfikacji zadowalający w odniesieniu do wszystkich przesyłek z **wyjątkiem** następujących pozycji:
(Dokumenty potwierdzające w załączeniu)

5. ORGAN DOKONUJĄCY WERYFIKACJI:

Nazwa: ..... Podpis: .....

Data:..... Pieczęć: .....

* Niepotrzebne skreślić.

Ten wniosek wypełnia się w odniesieniu do wyłącznie jednego przedsiębiorstwa, statku powietrznego lub morskiego.

Po wypełnieniu odesłać urzędowi wskazanemu w pkt 1.

VII.8.7. Przykłady zdarzeń w postępowaniu poszukiwawczym

Jeżeli po zakończeniu postępowania poszukiwawczego operacja tranzytowa nadal nie została zamknięta, poniższe przykłady mogą pomóc właściwemu organowi państwa wyjścia w ustaleniu organu właściwego do odzyskania długu.

a) Operacja tranzytowa nieobejmująca urzędów celnych tranzytowych (operacja odbywająca się w całości na obszarze celnym umawiającej się strony Konwencji)

Taka sytuacja może mieć miejsce w przypadku operacji tranzytu unijnego odbywającej się na obszarze UE lub operacji tranzytowej ograniczonej do obszaru jednej z pozostałych umawiających się stron (operacja nieobejmująca tranzytu wspólnego).

Przykład:

[Dania–Niemcy–Francja–Hiszpania]

Właściwy organ państwa przeznaczenia (tj. organ tej samej umawiającej się strony lub tego samego państwa) nie może dostarczyć dowodu przedstawienia towarów w miejscu przeznaczenia.

Przesyłka „zaginęła" na obszarze tej umawiającej się strony/tego państwa.

b) Operacja tranzytowa obejmująca urzędy celne tranzytowe, przez które następuje wyprowadzenie z obszaru, a następnie wprowadzenie na obszar tej samej umawiającej się strony (przez jedno państwo trzecie inne niż państwo wspólnego tranzytu lub większą ich liczbę).

W praktyce taka sytuacja może mieć miejsce tylko w UE.

Przykład:

(Polska–*Ukraina*–Rumunia)]

Właściwy organ państwa przeznaczenia nie może dostarczyć dowodu przedstawienia towarów w miejscu przeznaczenia oraz

I. komunikat IE118 został wysłany z urzędu celnego przy wprowadzeniu (powrotnym wprowadzeniu) na terytorium danej umawiającej się strony (Rumunia):

przesyłka została ponownie wprowadzona na obszar danej umawiającej się strony, po czym „zaginęła";

II. komunikat IE118 został wysłany z urzędu celnego przy wyprowadzeniu z danej umawiającej się strony (Polska) i nie został wysłany z urzędu celnego przy

wprowadzeniu (ponownym wprowadzeniu) na terytorium tej samej umawiającej się strony (Rumunia):

przesyłka „zaginęła” między dwoma urzędami celnymi tranzytowymi, w państwie trzecim (Ukraina);

III. nie wysłano żadnych komunikatów IE118 przy wyprowadzeniu z danej umawiającej się strony (Polska) lub przy wprowadzeniu (ponownym wprowadzeniu) na terytorium tej samej umawiającej się strony (Rumunia):

przesyłka nie opuściła obszaru danej umawiającej się strony i „zaginęła” pomiędzy urzędem celnym wyjścia a pierwszym urzędem celnym tranzytowym.

c) Operacja tranzytowa obejmująca wyłącznie urzędy celne tranzytowe (przy wprowadzeniu) na granicach między umawiającymi się stronami.

Przykład:

[Polska – Republika Czeska – Niemcy – Szwajcaria – Francja]

I. komunikat IE118 nie został wysłany z ostatniego urzędu celnego tranzytowego (po wprowadzeniu do Francji), ale został wysłany z poprzedniego urzędu celnego tranzytowego (przy wprowadzeniu do Szwajcarii):

przesyłka dotarła do Szwajcarii, po czym „zaginęła” między urzędem celnym tranzytowym przy wprowadzeniu do Szwajcarii a urzędem celnym tranzytowym przy wprowadzeniu do Francji;

II. komunikaty IE118 nie zostały w ogóle wysłane:

przesyłka „zaginęła”, nie opuszczając obszaru umawiającej się strony wyjścia.

d) Operacja tranzytowa obejmująca urzędy celne tranzytowe na granicach między umawiającymi się stronami a państwami trzecimi.

Przykład:

[Grecja, Bułgaria, Rumunia – *Ukraina* – Słowacja – Polska]

Jest to sytuacja taka jak opisana w lit. b). Sytuacja i rozwiązanie są zatem podobne, z niezbędnymi zmianami (*mutatis mutandis*).

CZĘŚĆ VIII. – DŁUG CELNY I ODZYSKIWANIE DŁUGU

VIII.1. Zakres przepisów

Tytuł IV dodatku I do Konwencji

Art. 79, 84 i 87 UKC

Art. 77 i art. 85 ust. 1 RD, art. 165 i 311 RW

Niniejszy rozdział odnosi się do zakresu przepisów dotyczących długu i jego odzyskiwania we wspólnej procedurze tranzytowej i procedurze tranzytu unijnego.

Celem części VIII jest ustalenie zharmonizowanej wersji przypadków, w których dług powstaje w trakcie wyłącznie wspólnych lub wyłącznie unijnych operacji tranzytowych, wskazanie dłużników oraz jednoznaczne określenie państw, które są odpowiedzialne za odzyskanie długu od dłużników i gwarantów. Wyczerpuje to jednak zakres spraw regulowanych wspomnianymi przepisami. Pozostawiają one w kompetencjach każdej z umawiających się stron Konwencji faktyczne odzyskanie długu zgodnie z własnymi uregulowaniami danej strony w tym zakresie. Wyjątkiem są terminy rozpoczęcia odzyskiwania długu. Do celów unijnych zharmonizowane zasady związane z długiem celnym przewidziano w unijnym kodeksie celnym.

VIII.1.1. Definicje

Dług

Art. 3 ust. 1 dodatku I do Konwencji

Do celów Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej „dług" oznacza obowiązek uiszczenia przez osobę kwoty należności przywozowych lub wywozowych oraz innych opłat odnoszących się do towarów objętych wspólną procedurą tranzytową.

Dług celny

Art. 5 ust. 18 UKC

Do celów Unii „dług celny" zdefiniowano jako „nałożony na określoną osobę obowiązek uiszczenia należności celnych przywozowych lub wywozowych", które określono w art. 56 UKC. Ponieważ unijne zasady tranzytu skutkują także zawieszeniem „pozostałych należności" (opłaty krajowe), UKC rozszerza zakres niektórych przepisów UKC na „pozostałe należności" na potrzeby zabezpieczeń, długu celnego i odzyskiwania należności (np. art. 89 ust. 2 UKC).

Na użytek niniejszego dokumentu termin „dług" jest stosowany w odniesieniu do obu powyższych definicji.

Odzyskiwanie długu

Szeroki termin „odzyskiwanie długu", wykorzystywany tutaj w kontekście tranzytu wspólnego i unijnego, należy rozumieć jako wszystkie kroki podejmowane w ramach odzyskiwania wszelkich należnych kwot.

VIII.1.2. Rozróżnienie między przepisami finansowymi i karnymi

Art. 112 dodatku I do Konwencji

Art. 79 UKC

W związku z operacją tranzytową „dług" zawieszony, gdy towary były objęte procedurą, należy odzyskać, jeżeli procedura tranzytu nie została zamknięta zgodnie z wymogami, po stwierdzeniu, że „dług" powstał w wyniku bezprawnego usunięcia lub niespełniania warunku dotyczącego objęcia towarów procedurą lub korzystania z procedury.

Sytuacje, w których powstaje dług, często przypominają „naruszenia" lub „nieprawidłowości", które nie prowadzą do pobrania kwoty obiektywnie należnej, lecz nałożenia sankcji administracyjnych lub karnych. W niniejszej części – części VIII – podręcznika dotyczącego procedur tranzytowych omówiono jedynie sytuacje, w których powstaje obiektywny dług. Nie odniesiono się w niej natomiast do aspektu karnego, który należy do kompetencji poszczególnych państw członkowskich lub innych państw wspólnego tranzytu.

VIII.2. Powstanie/niepowstanie długu, uchybienia i ustalenie tożsamości dłużników i gwarantów

Niniejszy rozdział dotyczy:

- określenia, kiedy powstaje, a kiedy nie powstaje dług;
- niedopełnienia procedury;
- pozostałych zaniechań w odniesieniu do procedury oraz
- ustalenia tożsamości dłużników i gwarantów.

VIII.2.1. Powstanie/niepowstanie długu

VIII.2.1.1. Kiedy powstaje dług

VIII.2.1.1.1. Bezprawne usunięcie towarów spod procedury

Art. 112 ust. 1 lit. a) dodatku I do Konwencji

Art. 79 ust. 1 lit. a) i ust. 2 lit. a) UKC

Dług powstaje w wyniku nieprzestrzegania obowiązującego zakazu „usuwania towarów spod dozoru celnego" lub, w rozumieniu Konwencji, „spod wspólnej procedury tranzytowej". W przypadku usunięcia towarów bez przestrzegania tego obowiązku dług powstaje z chwilą takiego usunięcia towarów spod procedury.

Art. 112 ust. 3 lit. a) i 114 dodatku I do Konwencji

Z wyjątkiem przypadków jawnej kradzieży towarów ze środka transportu dokładne określenie momentu usunięcia bywa często równie trudne, jak określenie miejsca usunięcia, gdyż obie te okoliczności są ze sobą w sposób oczywisty powiązane. Znaczenie

Art. 79 UKC

momentu usunięcia jest jednak względne, gdyż w normalnym trybie towary są objęte procedurą przez stosunkowo krótki okres i z tego powodu czynniki uwzględniane przy obliczaniu kwoty długu nie powinny w takim okresie ulec drastycznej zmianie. Jeżeli dokładne określenie miejsca i daty jest niemożliwe, za miejsce przyjmuje się państwo odpowiedzialne za ostatni urząd celny tranzytowy, który poinformował urząd celny wyjścia o przekroczeniu granicy, lub – w przypadku jego braku – państwo odpowiedzialne za urząd celny wyjścia. Za datę przyjmuje się pierwszy dzień roboczy po upływie terminu przedstawienia towarów w urzędzie przeznaczenia.

Złożenie „Komunikatu o przekroczeniu granicy" (IE118) w ostatnim urzędzie tranzytu ułatwia ustalenie co najmniej państwa, w którym nastąpiło bezprawne usunięcie towarów.

VIII.2.1.1.2. Niespełnienie warunków

Art. 122 ust. 1 dodatku I do Konwencji
Art. 79 ust. 1 UKC

Dług powstaje wskutek niespełnienia jednego z warunków wymaganych do objęcia towarów procedurą tranzytu lub skorzystania z tej procedury.

VIII.2.2. Niedopełnienie procedury

VIII.2.2.1. Sytuacje bezprawnego usunięcia

Co do zasady wszystkie sytuacje, w których organy celne nie są już w stanie zapewnić przestrzegania przepisów celnych oraz, w stosownych przypadkach, innych przepisów mających zastosowanie do towarów, mogą być objęte pojęciem „bezprawnego usunięcia" (zob. pkt VIII.2.1.1.1).

Sytuacjami skutkującymi bezprawnym usunięciem towarów spod procedury tranzytu/dozoru celnego są w szczególności:

1. nieprzedstawienie towarów w urzędzie celnym przeznaczenia lub u upoważnionego odbiorcy, w tym w sytuacji, gdy:

- całość lub część towarów została skradziona lub zaginęła podczas przewozu („brakujące towary[79]");

[79] W Unii art. 124 UKC i art. 103 RD stanowią, że dług wygasa, gdy towary nieunijne objęte procedurą tranzytową zostają skradzione, z zastrzeżeniem, że towary takie zostaną niezwłocznie

- dowód przedstawienia towarów w urzędzie celnym przeznaczenia został sfałszowany;
- przewoźnik przedstawi towary bezpośrednio odbiorcy, który nie jest upoważnionym odbiorcą;
- całość lub część zgłoszonych towarów została zastąpiona innymi towarami;

2. zamiana operacji tranzytowej/statusu celnego towarów (np. zastąpienie wspólnego/unijnego zgłoszenia tranzytowego „T1" wspólnym/unijnym zgłoszeniem tranzytowym „T2" lub dokumentem potwierdzającym unijny status celny towarów „T2L" lub „T2LF" lub ich ekwiwalentem takim jak litera „C" lub „T2F" na dokumentach lotniczych lub morskich).

VIII.2.2.2, Sytuacje niestanowiące bezprawnego usunięcia

Niektóre sytuacje nie stanowią bezprawnego usunięcia. Takim przykładem jest sytuacja, w której zamknięcie celne zostało naruszone, ale przesyłka zostaje prawidłowo przedstawiona w urzędzie celnym przeznaczenia. Innym przykładem, tym razem dotyczącym procedury tranzytu unijnego, jest przypadek, w którym błąd w odniesieniu do statusu celnego towarów nieunijnych wymienionych w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe w procedurze tranzytu unijnego dla towarów przewożonych transportem lotniczym (kiedy zamiast symbolu T1 używa się C) nie jest uważany za stanowiący bezprawne usunięcie, pod warunkiem że przedsiębiorstwo lotnicze ureguluje status towarów, poddając je odprawie celnej po ich przybyciu do miejsca przeznaczenia.

Fakt, że towary nie zostały bezprawnie usunięte, niekoniecznie oznacza jednak, że nie doszło do niedopełnienia innych obowiązków w ramach procedury tranzytu i że nie powstał żaden dług (zob. pkt VIII.2.3).

VIII.2.2.3. Sytuacja, w której co najmniej jeden warunek wymagany do objęcia towarów procedurą nie jest spełniony

Art. 122 ust. 1 dodatku I do

Sytuacja taka może wystąpić w trakcie obejmowania towarów procedurą tranzytu lub przed objęciem towarów procedurą tranzytu, jeżeli fakty,

---

odzyskane i znajdą się ponownie w swojej pierwotnej sytuacji celnej, w takim samym stanie, w jakim zostały skradzione.

Konwencji

Art. 79 ust. 1 UKC

które spowodowałyby nieudzielenie zezwolenia, zostaną ujawnione dopiero po zwolnieniu towarów do tranzytu. Możliwe przykłady takiego niedopełnienia to towary wprowadzane do procedury:

- w przypadku braku ważnego zabezpieczenia w odniesieniu do procedury tranzytu (ponieważ zostało odwołane lub anulowane albo wygasła jego ważność), braku jego ważności na danym terytorium (ponieważ operacja tranzytu objęła terytorium państwa członkowskiego/umawiającej się strony nieujętych w zabezpieczeniu) lub gdy przekroczona została kwota referencyjna dla zabezpieczenia generalnego lub zwolnienia z obowiązku złożenia zabezpieczenia;
- przez upoważnionego nadawcę, ale w przypadku gdy wbrew przepisom lub wymogom pozwolenia
  - ✓ na ładunku nie nałożono zamknięć celnych;
  - ✓ nie wyznaczono terminu przedstawienia przesyłki w miejscu przeznaczenia;
- przez posiadacza pozwolenia do skorzystania z uproszczenia, wydanego na podstawie nieprawdziwych lub niepełnych informacji;
- po unieważnieniu, cofnięciu lub zawieszeniu pozwolenia na stosowanie uproszczenia;
- w przypadku gdy na późniejszym etapie stwierdzono, że nie został spełniony jeden z warunków określonych dla zastosowania uproszczenia (na przykład nie przekazano informacji o zmianie własności w trakcie procesu wydawania pozwolenia).

VIII.2.2.4. Dług powstały w związku z procedurą tranzytu

Przepisy mające zastosowanie do wspólnej procedury tranzytu lub procedury tranzytu unijnego nie obejmują zdarzeń powodujących powstanie długu i jego odzyskiwania, które nie należą do procedury tranzytu, nawet w przypadku gdy „mają one związek z" operacją tranzytową. Taki rodzaj długu powstaje na przykład:

- w następstwie zgłoszenia celnego, na podstawie którego dług jest należny po przywozie towarów lub po zakończeniu procedury tranzytu (np. dopuszczenie do obrotu) lub
- w wyniku nielegalnego wprowadzenia do danego państwa (np. przemytu) towarów podlegających należnościom celnym przywozowym

a) bez zgłoszenia tranzytowego („niedopełnienie obowiązku zgłoszenia") lub

b) na podstawie zgłoszenia tranzytowego obejmującego więcej

towarów niż ilość zgłoszona, bez objęcia ich procedurą tranzytu.

Sytuacja opisana w lit. b) zazwyczaj nie ma wpływu na zamknięcie przedmiotowej procedury tranzytu.

Jeżeli jednak wystąpi jedna z tych sytuacji „związanych z tranzytem" i jeżeli spowodowało to powstanie długu, organ, który wykrył takie zdarzenie, powinien powiadomić właściwy organ państwa wyjścia o wszelkich podejmowanych przez siebie czynnościach. Ma to na celu umożliwienie właściwemu organowi państwa wyjścia wykrycie ewentualnych nieprawidłowości w odniesieniu do towarów, które miały zostać objęte procedurą tranzytu.

VIII.2.3. Wygaśnięcie długu

Art. 112 ust. 2 dodatku I do Konwencji

Art. 124 ust. 1 lit. g) i h) UKC

Art. 103 lit. c) RD

Wygaśnięcie długu ma miejsce, jeżeli:

- usunięcie towarów spod procedury tranzytu lub niedopełnienie warunków wymaganych do objęcia towarów procedurą tranzytu lub do zastosowania procedury tranzytu jest spowodowane całkowitym zniszczeniem lub nieodwracalną utratą tych towarów (tj. gdy przestały się one nadawać do użycia), wynikającymi z faktycznych cech towarów (tj. parowania w normalnych warunkach), nieprzewidzianych okoliczności lub działania siły wyższej, bądź jest następstwem polecenia organu celnego;
- niedopełnienie, które doprowadziło do powstania długu, nie ma znaczącego wpływu na prawidłowy przebieg procedury tranzytu ani nie stanowiło próby oszustwa. Przepis ten przewiduje, że każda umawiająca się strona ma możliwość określenia sytuacji, w których może on mieć zastosowanie, i w związku z tym ograniczenia ich zakresu.
  Oszustwo oznacza popełnienie lub próbę popełnienia czynu podlegającego ściganiu w postępowaniu karnym;
- dopełniono następnie wszystkich niezbędnych formalności w celu uregulowania sytuacji towarów.

Sposób dokonania takiego „uregulowania" zależy od odnośnego obowiązku lub warunku. W art. 103 lit. c) RD określono, że jeden z przypadków, w których występuje takie niedopełnienie, polega na późniejszym przywróceniu dozoru celnego dla towarów, które nie są objęte zgłoszeniem tranzytowym, ale które wcześniej podlegały procedurze czasowego składowania lub zostały objęte procedurą specjalną wraz z towarami formalnie objętymi daną procedurą tranzytu[80].

[80] Jedynie procedura tranzytu unijnego.

VIII.2.4. Ustalenie tożsamości dłużników i gwarantów

VIII.2.4.1. Kim są dłużnicy?

Art. 113 dodatku I do Konwencji

Art. 79 ust. 3 i 4 UKC

Zgodnie z art. 113 ust. 2 dodatku I do Konwencji (art. 79 ust. 3 i 4 UKC):

- w razie niedopełnienia jednego z obowiązków dotyczących usunięcia towarów spod dozoru celnego dłużnikiem jest osoba, od której wymagane jest dopełnienie obowiązków.
  Musi to być osoba upoważniona do korzystania z procedury zgodnie z art. 8 ust. 1 dodatku I do Konwencji (art. 233 UKC). Osoba ta jest bezwarunkowo i całkowicie odpowiedzialna za dług. Dla ustalenia, że dłużnikiem jest osoba uprawniona do korzystania z procedury, nie ma znaczenia czynnik działania z premedytacją. W ujęciu łącznym dłużnikiem może być jednak również przewoźnik lub odbiorca towarów (art. 8 ust. 2 dodatku I do Konwencji (art. 233 ust. 3 UKC)). W każdym razie ustalenie dłużnika uzależnione będzie od tego, który konkretny obowiązek nie został dopełniony, oraz od brzmienia przepisu, z którego wynika obowiązek.
  Ponadto dłużnikami stają się wszystkie osoby, które brały udział w takim usunięciu (wspólnicy) lub nabyły przedmiotowe towary bądź znalazły się w ich posiadaniu (odbiorcy lub posiadacze), wyłącznie wówczas, gdy wiedziały lub w przypadku których zasadne jest stwierdzenie, że powinny były wiedzieć o usunięciu towarów spod dozoru celnego. Przy ustalaniu, czy daną osobę można uznać za dłużnika, należy uwzględnić czynnik działania z premedytacją;
- w przypadku niespełnienia warunków wymaganych do objęcia towarów procedurą dłużnikiem jest osoba, która ma obowiązek spełnić warunki wymagane do objęcia towarów procedurą.

W takich sytuacjach dłużnikiem jest osoba uprawniona do korzystania z procedury, która jest osobą zobowiązaną do spełnienia warunków objęcia towarów procedurą tranzytu, w tym procedurą uproszczoną. Jeżeli jednak objęcie towarów procedurą oznaczałoby, że spełnienia warunków wymaga się od osoby trzeciej, osoba taka byłaby uznawana za dłużnika w takim samym stopniu co osoba uprawniona do korzystania z procedury.

VIII.2.4.2. Roszczenia wobec dłużników

Art. 116 ust. 1 dodatku I do Konwencji

Art. 101 UKC

Właściwe organy muszą wszcząć postępowanie w celu odzyskania długu, gdy tylko będą w stanie obliczyć kwotę długu i wskazać dłużnika (lub dłużników).

VIII.2.4.3. Różni dłużnicy oraz ich odpowiedzialność solidarna

Art. 113 ust. 4 dodatku I do Konwencji

Art. 84 UKC

Jeżeli wskazano więcej niż jednego dłużnika odpowiedzialnego za ten sam dług, dłużnicy tego rodzaju są solidarnie odpowiedzialni za spłatę kwoty długu. Oznacza to, że organ odpowiedzialny za odzyskanie długu może wezwać dowolnego spośród dłużników do zapłacenia takiej kwoty oraz że spłata całości lub części długu przez jednego z dłużników powoduje wygaśnięcie długu lub części spłaconej dla wszystkich dłużników. W kwestiach szczegółowych stosuje się zasady odnośnej umawiającej się strony[81].

Art. 108 pkt 3 UKC

Art. 91 RD

Państwa członkowskie:

Organy celne zawieszą obowiązek uiszczenia należności, jeżeli zidentyfikowano co najmniej jednego innego dłużnika i został on poinformowany o kwocie długu. Termin zawieszenia jest ograniczony do jednego roku i uzależniony od złożenia przez gwaranta ważnego zabezpieczenia pokrywającego całą kwotę przedmiotowych należności (zablokowanie kwoty referencyjnej dla danej operacji tranzytowej nie jest uznawane za takie zabezpieczenie). W przypadku gdy dana osoba stała się dłużnikiem na podstawie art. 79 ust. 3 lit. a) UKC, zawieszenie to nie ma zastosowania, jeżeli osobę tę uznaje się za dłużnika zgodnie z art. 79 ust. 3 lit. b) lub c) UKC lub jeżeli osobie tej można przypisać oszustwo lub oczywiste zaniedbanie.

VIII.2.4.4. Powiadomienie dłużnika

Art. 116 ust. 2 i 3 dodatku I do Konwencji

O kwocie długu informuje się dłużnika, który ma ją uiścić przy zastosowaniu metod i w terminie obowiązującym u odnośnej

[81] Jeśli chodzi o UE, w art. 108 ust. 3 lit. c) UKC i art. 91 RD określono przypadki i warunki, w których obowiązek uiszczenia przez dłużnika należności należy zawiesić, ponieważ dług celny powstał zgodnie z art. 79 UKC i istnieje kilku dłużników. Pozostałe umawiające się strony powinny zdecydować, czy przyjąć podobne przepisy dotyczące długu powstającego na ich własnym terytorium.

Art. 102 i 108–112 UKC

umawiającej się strony.

Co do zasady powiadomienie takie jest wysyłane, kiedy wszystko jest przygotowane do wszczęcia postępowania egzekucyjnego[82].

VIII.2.4.5. Roszczenia wobec gwaranta

VIII.2.4.5.1. Odpowiedzialność i zwolnienie gwaranta

Art. 117 ust. 1 dodatku I do Konwencji

Art. 98 ust. 1 UKC

Solidarna odpowiedzialność gwaranta za wszelkie długi obciążające jego klienta, osobę uprawnioną do korzystania z procedury, trwa tak długo, jak długo istnieje możliwość, że takie długi staną się płatne, w zakresie, w jakim:

- osoba uprawniona do korzystania z procedury faktycznie jest dłużnikiem w odniesieniu do długu powstałego w trakcie operacji tranzytowej objętej zabezpieczeniem udzielonym przez gwaranta;
- dług jeszcze nie wygasł, np. na skutek spłaty, lub może nadal powstać;
- należna kwota długu nie przekracza kwoty zabezpieczanej przez gwaranta[83];
- gwarant nie został zwolniony ze swoich zobowiązań, ponieważ właściwy organ nie wysłał powiadomienia w ustalonym terminie.

Art. 117 ust. 3 dodatku I do Konwencji

Art. 98 UKC

Art. 85 ust. 3 RD

W związku z tym gwarant nie może zostać zwolniony ze swoich zobowiązań, dopóki udzielone przez niego zabezpieczenie może nadal być wykorzystane, jak opisano powyżej

VIII.2.4.5.2. Ograniczenie odpowiedzialności gwaranta

Ustęp 2 dokumentu zabezpieczenia Załącznik C4

W przypadku zabezpieczenia generalnego gwarant może ograniczyć swoją odpowiedzialność na wypadek kolejnych wezwań do spłaty

---

82 Jeśli chodzi o UE, dług celny, ma to miejsce wówczas, gdy organy celne są w stanie „określić należną kwotę należności celnych przywozowych lub wywozowych i wydać decyzję w tej sprawie" (art. 102 ust. 3 UKC).

83 Gwarant jest solidarnie odpowiedzialny za spłatę kwot do wysokości maksymalnej kwoty, która może wynieść 100 %, 50 % lub 30 % kwoty referencyjnej. Dodatkowe informacje można znaleźć w części III – Zabezpieczenia.

do dodatku II do Konwencji

Załącznik 32-03 do RD

do maksymalnej określonej przez siebie kwoty. Ograniczenie to stosuje się jednak jedynie do operacji tranzytowych rozpoczętych przed upływem trzydziestego dnia po poprzednim wezwaniu do spłaty. Ma to na celu utrzymanie ryzyka finansowego ponoszonego przez gwaranta w dopuszczalnych granicach. W konsekwencji jednak w przypadku operacji rozpoczynających się miesiąc po wezwaniu zabezpieczenie może być niewystarczające.

Przykład:

> W dokumencie gwarancyjnym maksymalną kwotę ustalono na 50 000 EUR. W dniu 15 stycznia gwarant otrzymuje pierwsze wezwanie do spłaty w wysokości 40 000 EUR i płaci tę kwotę.
>
> Gwarant może ograniczyć swoją odpowiedzialność do salda 10 000 EUR w stosunku do każdej operacji tranzytowej rozpoczętej przed dniem 14 lutego. Nie ma znaczenia, czy operacja ta rozpoczęła się przed dniem 15 stycznia czy po tym dniu ani też, kiedy gwarant otrzyma wezwanie do spłaty.

Art. 2 dodatku I do Konwencji

Art. 151 RW

Art. 82 RD

Gwarant jest jednak ponownie zobowiązany zapłacić kwotę do maksymalnej wysokości 50 000 EUR, jeżeli drugie wezwanie do spłaty dotyczy operacji tranzytowej rozpoczętej w dniu 14 lutego lub później. Gwarant może jednak w każdej chwili odwołać swoje zobowiązanie gwarancyjne i odwołanie takie wchodzi w życie szesnastego dnia po dacie powiadomienia urzędu zabezpieczenia.

VIII.2.4.5.3. Powiadomienie gwaranta

Jeżeli operacja nie została zamknięta, gwarant musi zostać powiadomiony o braku zamknięcia operacji w następujący sposób:

Art. 117 ust. 2 dodatku I do Konwencji

Art. 85 ust. 1 RD

- przez właściwe organy państwa wyjścia z wykorzystaniem komunikatu „Zawiadomienie gwaranta" (IE023) lub równoważnego pisma przed upływem 9 miesięcy od dnia, w którym towary powinny były zostać przedstawione w urzędzie przeznaczenia; a następnie

Art. 117 ust. 3 dodatku I do Konwencji

Art. 85 ust. 2 RD

- przez właściwy organ odpowiedzialny za odzyskanie długu przed upływem 3 lat od daty przyjęcia zgłoszenia tranzytowego, o tym, że jest lub nadal może być zobowiązany do uiszczenia wszelkich sum gwarantowanych w związku z daną procedurą tranzytu wspólnego/unijnego.

Pierwsze powiadomienie[84] musi zawierać numer i datę przyjęcia zgłoszenia tranzytowego, nazwę urzędu celnego wyjścia, nazwę/imię i nazwisko osoby uprawnionej do korzystania z procedury oraz tekst powiadomienia. Jeżeli zamiast komunikatu IE023 przesłane zostanie równoważne pismo, zaleca się zachowanie takiej samej struktury.

Drugie powiadomienie musi zawierać numer i datę przyjęcia zgłoszenia tranzytowego, nazwę urzędu celnego wyjścia, nazwę/imię i nazwisko osoby uprawnionej do korzystania z procedury oraz odnośną kwotę.

Art. 10 ust. 1 dodatku I do Konwencji

Aby ułatwić dochodzenie roszczeń względem gwaranta, wymaga się od niego, aby prowadził działalność na terytorium umawiającej się strony, gdzie udzielane jest zabezpieczenie dla danej wspólnej operacji tranzytowej, oraz aby podał adres korespondencyjny lub wyznaczył przedstawiciela w każdej z umawiających się stron zaangażowanych w taką operację.

Art. 82 ust. 1 RD

Jeżeli jedną z umawiających się stron jest Unia, gwarant musi podać adres korespondencyjny lub wyznaczyć przedstawiciela w każdym państwie członkowskim. Organ odpowiedzialny za odzyskanie długu nie zawsze jest organem państwa udzielenia zabezpieczenia, dlatego udostępnienie danych (imię, nazwisko i adres) gwaranta i jego przedstawiciela w danym państwie organowi odpowiedzialnemu za odzyskanie długu nie jest konieczne.

W takich sytuacjach należy zastosować komunikat „Zapytanie o gwarancję" (IE034), a odpowiedzi udzielić za pomocą komunikatu „Odpowiedź na zapytanie o gwarancję" (IE037)[85].

W przypadku gdy komunikat „Wniosek o dokonanie poboru" (IE150) został wysłany przez urząd wyjścia, może on zawierać informacje na temat gwaranta i jego adresu korespondencyjnego w państwie organu odpowiedzialnego za odzyskanie długu.

Art. 117 ust. 4 dodatku I do Konwencji

Art. 85 ust. 3 RD

Uwaga:

Gwarant zostaje zwolniony ze swoich zobowiązań, jeżeli przed upływem terminu nie zostanie skierowane do niego żadne z powiadomień.

---

84 Informacja ta zawarta jest w zewnętrznym komunikacie „Zawiadomienie gwaranta" (IE023).

85 Lub – w przypadku procedury awaryjnej – należy zastosować pismo TC30 z prośbą o podanie adresów (wzór zamieszczono w załączniku 8.3).

SŁUŻBY CELNE

Jeżeli gwarant nie odpowiada za pośrednictwem adresu korespondencyjnego, właściwy organ odpowiedzialny za odzyskanie długu powinien skontaktować się bezpośrednio z urzędem celnym zabezpieczenia.

VIII.2.4.6. Obliczanie kwoty długu

Zależy ono od:

- tego, jakie należności celne i inne opłaty składają się na dług – co z kolei zależy od zastosowanej procedury tranzytu oraz
- tego, jakie inne zdarzenia powodujące powstanie obowiązku podatkowego muszą zostać uwzględnione.

Należności celne lub inne opłaty różnią się w zależności od zastosowanej procedury tranzytu oraz warunków powodujących powstanie długu (miejsca powstania długu). Poniżej (z wyłączeniem preferencyjnych zasad przywozu) przedstawiono typowe sytuacje:

Tranzyt wspólny

Sytuacja 1

Wspólne operacje tranzytowe na towarach znajdujących się w obrocie na terytorium umawiającej się strony[86]

Przykład 1A

Procedura T2 połączona z dostawą wewnątrzunijną [Unia–Szwajcaria–Unia][87] (art. 2 ust. 3 Konwencji)

- Jeżeli zdarzenia prowadzące do powstania długu miały miejsce w Unii, opłaty celne nie są należne (ponieważ są to towary unijne). Należne mogą być inne opłaty, zależnie od przepisów w zakresie podatków krajowych mających zastosowanie do towarów.
- Jeżeli dług powstał w Szwajcarii, dług należy odzyskać w Szwajcarii (należności celne i inne opłaty).

[86] Towary uznaje się za znajdujące się w obrocie na terytorium umawiającej się strony, gdy rozpoczyna się wspólna operacja tranzytowa, a kiedy docierają na terytorium innej umawiającej się strony, traktowane są jak towary T2 (tzn. towary unijne przemieszczane w ramach wspólnej procedury tranzytowej T2).

[87] Jest to także procedura unijnego tranzytu wewnętrznego T2 rodzaju, o którym mowa w art. 227 ust. 2 lit. a) UKC i art. 293 RW.

Przykład 1B

Procedura T2 w połączeniu z wywozem [Unia–Norwegia]

- Jeżeli zdarzenia prowadzące do powstania długu miały miejsce w Unii, opłaty celne nie są należne (ponieważ są to towary unijne – nie ma zmian statusu towarów). Należne mogą być inne opłaty, zależnie od przepisów w zakresie podatków krajowych mających zastosowanie do towarów. Procedura wywozu i środki pokrewne muszą jednak zostać unieważnione.
- Jeżeli dług powstał w Norwegii, dług należy odzyskać w Norwegii (należności celne i inne opłaty).

Art. 148 ust. 5 UKC

Przykład 1C

Art. 340 RW

Procedura T1 w połączeniu z wywozem towarów podlegających pewnym środkom dotyczącym wywozu[88] [Unia–Szwajcaria] (art. 2 ust. 2 Konwencji)

- Jeżeli zdarzenia prowadzące do powstania długu miały miejsce w Unii, opłaty celne nie są należne (ponieważ są to towary unijne). Należne mogą być inne opłaty, zależnie od przepisów w zakresie podatków krajowych mających zastosowanie do towarów. Procedura wywozu i środki pokrewne muszą jednak zostać unieważnione.
- Jeżeli dług powstał w Szwajcarii, dług należy odzyskać w Szwajcarii (należności celne i inne opłaty).

Sytuacja 2

Wspólna operacja tranzytowa na towarach z państw trzecich lub innych umawiających się stron[89]

- Opłaty celne i inne są należne w państwie powstania długu.

Tranzyt unijny lub tranzyt wspólny

Art. 226 ust. 1 UKC

Sytuacja 1

Procedura unijnego tranzytu zewnętrznego T1 obejmująca towary nieunijne

[88] O sytuacji tej mowa również w art. 226 ust. 2 UKC i art. 189RD odnoszących się do towarów podlegających pewnym środkom dotyczącym wywozu.

[89] W przypadku Unii: „towary nieunijne" przewożone z zastosowaniem wspólnej procedury tranzytowej T1 (art. 226 ust. 1 UKC).

- Należności (dług celny) i inne opłaty są należne w państwie członkowskim, w którym dług powstał lub uznaje się, że powstał.

Art. 227 UKC

Sytuacja 2

Operacja unijnego tranzytu wewnętrznego T2

Jest to operacja unijnego tranzytu wewnętrznego T2 między dwoma punktami wewnątrz Unii, obejmująca przewóz przez państwo trzecie niebędące państwem wspólnego tranzytu. Przy tym rodzaju operacji zachowany zostaje unijny status towarów bez zawieszania należności celnych lub innych opłat na rzecz Unii i jej państw członkowskich.

- Opłaty celne w Unii nie są należne, jednak należne mogą być inne opłaty, zależnie od przepisów w zakresie podatków krajowych mających zastosowanie do danych towarów.

Art. 227 UKC

Sytuacja 3

Art. 1 pkt 35 RD

Operacja unijnego tranzytu wewnętrznego T2F

- Nie są należne żadne należności (dług celny), ale inne opłaty są należne w państwie członkowskim powstania długu.

Elementy opodatkowania, które należy uwzględnić, to elementy dotyczące towarów wymienionych w zgłoszeniu tranzytowym. Należy je naliczać według stawek obowiązujących w czasie powstania długu w państwie powstania długu. Oblicza się je na podstawie informacji podanych w zgłoszeniu oraz wszelkich innych informacji dostarczonych np. przez zaangażowane organy, osobę uprawnioną do korzystania z procedury lub w uzyskanych później dokumentach.

VIII.3. Odzyskiwanie długu

W niniejszym rozdziale omówiono:

- określenie organu odpowiedzialnego za odzyskanie długu;
- procedurę odzyskiwania długu oraz
- późniejsze ustalenie miejsca powstania długu.

VIII.3.1. Analiza ogólna

Podstawa prawna regulująca kompetencje w zakresie odzyskania długu opiera się na zasadzie, zgodnie z którą odpowiedzialny jest właściwy organ państwa wyjścia. Organ

ten odgrywa główną rolę w odniesieniu do wszczynania procedury odzyskiwania długu, ustalania państwa właściwego do przeprowadzenia tych działań lub – w stosownych przypadkach – przyjęcia wniosku w sprawie przekazania kompetencji.

VIII.3.2. Określenie organu odpowiedzialnego za odzyskanie długu

VIII.3.2.1. Organ odpowiedzialny za odzyskanie długu

Art. 114 ust. 3 dodatku I do Konwencji

Art. 101 ust. 1 UKC

Zasadnicze znaczenie dla dobrego zarządzania procedurą oraz konsekwencji finansowych takiego zarządzania ma określenie organu odpowiedzialnego za odzyskanie długu. Organ odpowiedzialny to jeden z organów państwa, na obszarze którego powstał dług lub uznaje się, że tam powstał.

Organ ten odpowiada za odzyskanie zarówno długu, jak i pozostałych należności. Jeżeli jednak tylko założono, że dług powstał w danym miejscu (domyślnie odpowiedzialny jest właściwy organ państwa wyjścia), organ taki jest po prostu pierwszy w kolejności i odpowiedzialność może zostać przeniesiona na inny organ, jeżeli rzeczywiste miejsce powstania długu zostanie prawidłowo określone w późniejszym terminie. W takich przypadkach dalsze kroki zależą od tego, czy zaangażowana jest więcej niż jedna umawiająca się strona czy jedynie państwa członkowskie UE (zob. pkt VIII.3.3).

VIII.3.2.2. Miejsce powstania długu

Nie ma konkretnych zasad co do sposobu ustalania miejsca powstania długu. Można zatem zastosować dowolną metodę (ewidencja celna, dokumenty przedstawione przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury itp.), pod warunkiem że jest ona dopuszczalna dla organu danego państwa.

VIII.3.2.2.1 Miejsce wystąpienia zdarzeń powodujących powstanie długu

Art. 114 ust. 1 lit. a) dodatku I do Konwencji

Co do zasady zależy to od ustalenia miejsca, w którym rzeczywiście wystąpiły zdarzenia powodujące powstanie długu.

Art. 87 ust. 1 i 2 akapit drugi UKC

W zależności od zdarzenia, które spowodowało powstanie długu, miejscem powstania długu będzie w związku z tym miejsce bezprawnego usunięcia towarów spod procedury, niewykonania obowiązku lub niespełnienia jednego z warunków objęcia towarów

procedurą.

Art. 114 ust. 1 lit. b) dodatku I do Konwencji

Art. 87 ust. 1 akapit trzeci

Art. 114 ust. 2 dodatku I do Konwencji

Art. 87 ust. 1 akapit trzeci UKC

Ustalenie go jednak nie zawsze jest możliwe. Prawo dopuszcza zatem czynienie założeń dotyczących miejsca powstania długu, w przypadku gdy nie ma możliwości ustalenia faktycznego miejsca. Można zakładać, że jest to:

- miejsce, w którym według właściwego organu towary były w sytuacji powodującej powstanie długu, lub
- w ostateczności miejsce w państwie odpowiedzialnym za ostatni urząd wprowadzenia, w którym stwierdzono, że „Komunikat o przekroczeniu granicy" (IE118) został złożony w urzędzie celnym tranzytowym albo, jeżeli będzie to niemożliwe, w państwie odpowiedzialnym za urząd wyjścia.

VIII.3.2.2.2. Miejsce, w którym według właściwego organu towary były w sytuacji powodującej powstanie długu

Art. 114 ust. 1 lit. b) dodatku I do Konwencji

Art. 87 ust. 1 akapit trzeci UKC

Z tego stwierdzenia wynika, że organy celne muszą znać miejsce, w którym znajdują się towary. Samo stwierdzenie, że powstał dług, przy braku wiedzy, gdzie znajdują się towary, nie wystarcza do określenia, kto ponosi odpowiedzialność za odzyskanie długu. W ten sposób eliminuje się możliwość jednoczesnego stwierdzenia przez kilka organów, że dany dług powstał w obrębie ich jurysdykcji.

VIII.3.2.2.3. Domyślne określenie miejsca

Art. 114 ust. 2 dodatku I do Konwencji

Art. 87 ust. 2 UKC

Art. 77 RD

Zasadę umożliwiającą właściwemu organowi ustalenie miejsca powstania długu można zastosować:

- siedem miesięcy po upływie terminu przybycia towarów do urzędu przeznaczenia lub
- miesiąc po upływie 28-dniowego terminu wyznaczonego osobie uprawnionej do korzystania z procedury na przedstawienie informacji (od wszczęcia postępowania poszukiwawczego), jeżeli na żądanie właściwego organu państwa wyjścia osoba uprawniona do korzystania z procedury przedstawiła niewystarczające informacje lub w ogóle ich nie przedstawiła;

jeżeli potwierdzi się, że ustalenie takiego miejsca w drodze określenia, w jakim miejscu faktycznie zaszły dane zdarzenia, lub stwierdzenia przez organy celne, że towary znajdowały się w sytuacji powodującej powstanie długu, jest niemożliwe.

Stosowanie tej zasady zależy bezpośrednio od wyników (lub braku

wyników) postępowania poszukiwawczego., W świetle powyższych komentarzy na temat ustalania rzeczywistego miejsca lub sytuacji towarów metoda ta, jako środek ostateczny, będzie stosowana jednak w większości przypadków.

Jeżeli po upływie siedmiu miesięcy nie zostanie ustalone inne miejsce powstania długu, uznaje się, że powstał on w miejscu określonym w sposób opisany poniżej:

W tranzycie wspólnym:

- w państwie odpowiedzialnym za ostatni urząd celny tranzytowy przy wprowadzeniu, w którym złożono „Komunikat o przekroczeniu granicy" (IE118) (lub w ramach procedury ciągłości działania świadectwo przekroczenia granicy TC10)
- lub, jeżeli jest to niemożliwe, w państwie odpowiedzialnym za urząd celny wyjścia.

Przykład:
– *wspólna operacja tranzytowa (obejmująca państwo wspólnego tranzytu)*
[Unia (Niemcy)–Szwajcaria–Unia (Francja)]

Sytuacja I

Jeżeli ostatni „Komunikat o przekroczeniu granicy" (IE118) (lub w ramach procedury ciągłości działania świadectwo przekroczenia granicy TC10) złożono w urzędzie celnym tranzytowym przy wprowadzeniu na obszar Szwajcarii, uznaje się, że Szwajcaria jest miejscem, w którym powstał dług.

Sytuacja II

Jeżeli ostatni „Komunikat o przekroczeniu granicy" (IE118) (lub w ramach procedury ciągłości działania świadectwo przekroczenia granicy TC10) złożono w urzędzie celnym tranzytowym przy wprowadzeniu na obszar Unii we Francji, uznaje się, że Francja jest miejscem, w którym powstał dług.

Sytuacja III

Jeżeli nie znaleziono żadnego „Komunikatu o przekroczeniu granicy" (IE118) (lub w ramach procedury ciągłości działania świadectwa przekroczenia granicy TC10), uznaje się, że Niemcy są miejscem powstania długu, ponieważ są państwem wyjścia.

W tranzycie unijnym:

- w miejscu zgłoszenia towarów do procedury (państwo członkowskie wyjścia)
- lub w miejscu, w którym towary zostały wprowadzone na obszar celny Unii z zastosowaniem procedury, która była zawieszona na terytorium państwa trzeciego.

Przykłady:
– *operacja tranzytu unijnego nieobejmująca przejazdu przez państwo trzecie ani państwo wspólnego tranzytu*
[Dania–Niemcy–Francja–Hiszpania]

Żaden urząd tranzytowy nie jest zaangażowany w operację. Za miejsce powstania długu zostanie uznana Dania jako państwo wyjścia.

– *operacja tranzytu unijnego obejmująca przejazd przez co najmniej jedno państwo trzecie lub państwo wspólnego tranzytu oraz angażująca urzędy tranzytu przy wyjeździe z Unii i wjeździe do Unii*
[Unia (Rumunia)–Ukraina–(Unia) [90] Polska]

Sytuacja I

Jeżeli „Komunikat o przekroczeniu granicy" (IE118) (lub w ramach procedury ciągłości działania świadectwo przekroczenia granicy TC10) złożono w urzędzie tranzytu, w którym przedmiotowe towary objęte procedurą zostały wprowadzone do Polski, uznaje się, że Polska jest miejscem powstania długu.

Sytuacja II

Jeżeli nie znaleziono żadnego „Komunikatu o przekroczeniu granicy" (IE118) (lub w ramach procedury ciągłości działania świadectwa przekroczenia granicy TC10), uznaje się, że Rumunia (państwo wyjścia) jest miejscem powstania długu.

Art. 5 Konwencji

Uwaga: Jeżeli „Komunikat o przekroczeniu granicy" (IE118) (lub w ramach procedury ciągłości działania świadectwo przekroczenia granicy TC10) został złożony w urzędzie celnym tranzytowym przy wyjeździe z Unii (Grecja), ale nie został złożony przy wjeździe do

[90] Jest to także procedura unijnego tranzytu zewnętrznego rodzaju, o którym mowa w art. 5 Konwencji.

Turcji, uznaje się, że nie powstał żaden dług, gdyż bezprawne usunięcie towarów nie nastąpiło w czasie, kiedy towary były objęte unijną procedurą tranzytową, lecz na obszarze państwa trzeciego, gdzie procedura ta (a także dozór celny ze strony właściwych organów odnośnych państw) podlega zawieszeniu. Taka sytuacja może mieć swój dalszy ciąg po zakończeniu postępowania poszukiwawczego (więcej informacji na temat postępowania poszukiwawczego można znaleźć w części VII).

VIII.3.3. Procedura odzyskiwania długu

Art. 114 dodatku I do Konwencji

Właściwy organ państwa wyjścia musi dokonać ustaleń w określonym terminie (zob. pkt VIII. 3.2.2.3).

Art. 87 UKC

Państwa członkowskie:

Art. 77 RD

Art. 105 UKC

Dług celny musi zostać zaksięgowany w terminie 14 dni od upływu 7-miesięcznego terminu przewidzianego na przybycie towarów do miejsca przeznaczenia.

VIII.3.3.1. Komunikaty w ramach wymiany informacji

W celu wymiany dodatkowych informacji lub zadania pytań dotyczących określonego przewozu w każdej chwili podczas całego postępowania poszukiwawczego i procedury odzyskiwania długu można wysłać komunikaty „Odpowiedź na wniosek o dodatkowe informacje dot. poszukiwań" (IE144) i „Wniosek o dodatkowe informacje dot. poszukiwań" (IE145).

Wymianę informacji może rozpocząć urząd celny wyjścia albo urząd celny przeznaczenia. Kontynuacja procedury nie wymaga odpowiedzi (komunikaty nie są powiązane).

Urząd celny wyjścia stosuje komunikat IE144; urząd celny przeznaczenia stosuje komunikat IE145.

Jeżeli konieczne jest załączenie dodatkowych dokumentów w formie papierowej, można je wysłać przy użyciu innych środków (faksem, pocztą elektroniczną, listownie itp.) bezpośrednio do osoby wyznaczonej do kontaktów wskazanej w komunikatach z wyraźnym odniesieniem do numeru MRN przewozu, którego dotyczą, oraz – jeżeli wysyła się je w formie papierowej – z zastosowaniem formularza TC20A (którego wzór znajduje się w załączniku VII.8.4).

VIII.3.3.2. Wymiana informacji i współpraca w celu odzyskania długu

Art. 13a Konwencji

Dodatek IV do Konwencji

Dyrektywa Rady 2010/24/UE

Z wyjątkiem sytuacji, kiedy możliwe jest natychmiastowe i jednoznaczne ustalenie faktycznego miejsca zajścia zdarzenia powodującego powstanie długu (bezprawne usunięcie, niespełnienie warunku), właściwy organ określany jest na zasadzie założeń.

Art. 118 akapit pierwszy dodatku I do Konwencji

Art. 165 ust. 2 RW

Art. 118 akapit drugi dodatku I do Konwencji

Art. 165 RW

Państwa muszą pomagać sobie nawzajem nie tylko na etapie samego odzyskiwania długu, ale również wcześniej, na etapie ustalania, który organ jest odpowiedzialny za odzyskanie długu. Oznacza to skuteczne stosowanie zarówno zasad informowania osoby uprawnionej do korzystania z procedury, że jej procedura nie została zakończona, jak i postępowania poszukiwawczego (zob. część VII).

Ponadto taką wzajemną pomoc należy kontynuować po ustaleniu, który organ jest odpowiedzialny za odzyskanie długu. Organ taki musi na bieżąco informować urząd celny wyjścia i urząd celny zabezpieczenia o krokach podejmowanych w celu odzyskania długu, stosując „Powiadomienie o zakończeniu poboru" (IE152). Aby zachować zgodność z tym wymogiem organ ten musi informować o wszelkich istotnych z punktu widzenia prawa krokach mających wpływ na odzyskanie długu (ściganie, postępowanie egzekucyjne, spłata).

Wykaz organów odpowiedzialnych za odzyskanie długu w poszczególnych państwach znajduje się na stronie internetowej Europa „Tranzyt – Lista urzędów celnych" (http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/col/col_home.jsp?Lang=pl) w odniesieniu do przewozów w NCTS, a w załączniku VIII.8.1 w przypadku przewozów rozpoczętych w ramach procedury ciągłości działania.

Takie wymiany informacji zyskują jeszcze bardziej na znaczeniu, kiedy organ wskazany jako odpowiedzialny za odzyskanie długu nie jest organem państwa wyjścia odpowiedzialnym za wszczęcie i monitorowanie postępowania poszukiwawczego. Jeżeli zaangażowane są różne organy, istotne jest, aby organ rozpoczynający postępowanie poszukiwawcze mógł mieć pewność, że uzyskane przez niego rezultaty są faktycznie uwzględniane przy ustalaniu organu odpowiedzialnego za odzyskanie długu. Podejście to pozwoli również zapobiec wszczynaniu odrębnych postępowań w stosunku do tego samego długu oraz opóźnieniom w powiadamianiu dłużnika i gwaranta – a zatem marnotrawstwu środków. Odnosi się to również

do przypadków, w których organ państwa przeznaczenia lub państwa tranzytu uważa, że nawet przed otrzymaniem noty poszukiwawczej lub niezależnie od niej znajduje się w posiadaniu informacji (dowodów dotyczących zdarzeń powodujących powstanie długu lub towarów wykrytych w sytuacji powodującej powstanie długu), na podstawie których państwo takie zostałoby określone jako odpowiedzialne za odzyskanie długu.

VIII.3.3.3. Wniosek o odzyskanie należności złożony przez właściwy organ państwa wyjścia

Aby jednoznacznie ustalić, który organ jest odpowiedzialny za odzyskanie długu, właściwy organ państwa wyjścia musi wszcząć postępowanie poszukiwawcze, o ile nie można stwierdzić, że żadne inne państwa nie były zaangażowane w operację tranzytową.

Art. 50 ust. 1 dodatku I do Konwencji

Art. 311 ust. 1 RW

Art. 114 dodatku I do Konwencji

Art. 77 RD

Jeżeli właściwy organ państwa wyjścia w jakikolwiek sposób pozyska dowody odnoszące się do miejsca powstania długu celnego przed upływem terminu na rozpoczęcie procedury odzyskania długu w państwie wyjścia i wydaje się, że miejsce to znajduje się w innym państwie członkowskim lub na terytorium innej umawiającej się strony, natychmiast przesyła komunikat „Wniosek o dokonanie poboru" (IE150) do tego organu, by umożliwić przeniesienie kompetencji w zakresie odzyskania długu (zob. również pkt VIII.3.2.2.3). Właściwe organy państwa przeznaczenia mogą wówczas przyjąć lub odrzucić wniosek (zob. VIII.3.3.5).

VIII.3.3.4. Wniosek o odzyskanie należności złożony przez inny właściwy organ

Każdy organ państwa zaangażowanego w operację tranzytową, który wykryje sytuację, która jednoznacznie, według procedury, powoduje powstanie długu w jego państwie (np. bezprawne usunięcie towarów podczas przewozu, niespełnienie warunku), musi zwrócić się do właściwego organu państwa wyjścia o przekazanie kompetencji w zakresie wszczęcia procedury odzyskiwania długu.

Ustalenie, że towary „zaginęły" w trakcie przewozu lub brakowało ich po przybyciu na miejsce przeznaczenia – przy braku informacji o miejscu ich bezprawnego usunięcia lub o możliwym miejscu ich odnalezienia – jest niewystarczające do wskazania organu państwa, który poczynił takie ustalenie, jako odpowiedzialnego za odzyskanie długu. W tym przypadku właściwy organ państwa, które poczyniło takie ustalenie, musi zwrócić się do właściwego organu państwa

wyjścia, przesyłając:

- komunikat „Odpowiedź na zapytanie poszukiwawcze” (IE143) z kodem odpowiedzi „4” (wniosek o odzyskanie należności w miejscu przeznaczenia), jeżeli powiadomiono o kompetencjach w ramach postępowania poszukiwawczego lub
- „Wniosek o dokonanie poboru” (IE150), w którym zwróci się o przekazanie kompetencji, jeżeli odkryto towary w sytuacji powodującej powstanie długu w jego własnym państwie. Komunikat IE150 może zostać przesłany z jakiegokolwiek urzędu, który uważa, że jest kompetentny do odzyskania długu, w dowolnym momencie procedury (od zwolnienia do tranzytu do uzyskania przez tranzyt statusu „Objęty procedurą egzekucji długu”).

Procedura ciągłości działania

W przypadku procedury ciągłości działania każdy organ zaangażowanego państwa, który wykryje sytuację powodującą powstanie długu w danym państwie, musi poinformować organ państwa wyjścia, przesyłając komunikat TC24 „Nota informacyjna”, zgodny ze wzorem przedstawionym w załączniku VIII.8.2 i potwierdzić w nim, że zamierza przejąć odpowiedzialność za odzyskanie długu. Informacja taka musi dotrzeć do właściwego organu państwa wyjścia przed upływem terminu. Organ ten niezwłocznie potwierdza otrzymanie komunikatu i informuje, czy organ składający wniosek jest odpowiedzialny za odzyskanie długu, przesyłając komunikat z uzupełnioną notą TC24.

VIII.3.3.5. Akceptacja kompetencji do odzyskania długu przez organ, do którego skierowano wniosek

Art. 115 dodatku I do Konwencji

Art. 87 ust. 4 UKC

Art. 311 RW

Właściwy organ, do którego zwrócono się z wnioskiem o odzyskanie należności lub o przekazanie kompetencji do ich odzyskania, musi udzielić odpowiedzi na wniosek, przesyłając komunikat „Powiadomienie dot. akceptacji poboru” (IE151) z odpowiedzią „Tak” lub „Nie” w odniesieniu do przekazania kompetencji (jeżeli brak jest komunikatu IE118 lub złożono IE006). Jeżeli odpowiedź brzmi „Nie”, kompetencje pozostają w gestii państwa wyjścia. Jeżeli odpowiedź brzmi „Tak”, kompetencje przechodzą na państwo przyjmujące wniosek i to państwo powinno rozpocząć procedurę odzyskiwania długu. Państwo wyjścia powinno odpowiednio poinformować osobę uprawnioną do korzystania z procedury.

Komunikat „Powiadomienie dot. akceptacji poboru” (IE151) musi zostać przesłane w terminie 28 dni.

Jeżeli dług celny wynosi mniej niż 10 000 EUR, nawet jeśli urzędem celnym właściwym do odzyskania długu nie jest urząd celny wyjścia (tj. jest nim urząd celny przeznaczenia lub urząd celny tranzytowy), ów urząd celny powinien najpierw przesłać komunikat IE150 do urzędu celnego wyjścia, który zawsze odpowiada komunikatem IE151 z zaznaczoną odpowiedzią „Tak". Urząd celny właściwy do odzyskania długu wpisuje do komunikatu IE150 odniesienie do art. 87 ust. 4 kodeksu[91]. Kompetencje te nie mogą zostać zmienione przez urząd celny wyjścia, ale urząd ten musi zostać poinformowany w celu prawidłowego sprawowania nadzoru nad całą procedurą odzyskiwania długu.

Uwaga:

Operacje tranzytu wspólnego (przykład: Włochy–Szwajcaria–Niemcy):

W przypadku stwierdzenia, że w urzędzie tranzytowym przy wjeździe na terytorium innej umawiającej się strony złożono komunikat „Powiadomienie o przekroczeniu granicy" (IE118) (w Szwajcarii, natomiast przy wjeździe do Niemiec komunikatu IE118 nie złożono), organ ten powinien przyjąć wniosek o odzyskanie długu i niezwłocznie (najpóźniej w ciągu 28 dni) przesłać komunikat „Powiadomienie dot. akceptacji poboru" (IE151), zaznaczając „Tak" w odniesieniu do przekazania kompetencji. Państwo przyjmujące odpowiedzialność wszczyna wówczas procedurę odzyskiwania długu.

Operacje tranzytu unijnego między dwoma miejscami na obszarze celnym Unii przez państwo trzecie (przykład: Unia (Polska) – Ukraina – Unia (Rumunia))

Jeżeli ustalono, że w urzędzie tranzytowym w innym państwie członkowskim (Rumunia) złożono komunikat „Powiadomienie o przekroczeniu granicy" (IE118), a właściwy organ państwa wyjścia stwierdził, że to państwo członkowskie jest odpowiedzialne za odzyskanie długu, organ, który otrzymał komunikat „Wniosek o dokonanie poboru" (IE150), musi przyjąć wniosek o odzyskanie długu i niezwłocznie (najpóźniej w ciągu 28 dni) przesłać komunikat „Powiadomienie dot. akceptacji poboru" (IE151), zaznaczając „Tak" w odniesieniu do przekazania kompetencji. Państwo członkowskie przyjmujące odpowiedzialność wszczyna wówczas procedurę

[91] Jedynie procedura tranzytu unijnego.

odzyskiwania długu.

Operacje tranzytu unijnego między dwoma miejscami na obszarze celnym Unii
(przykład: Litwa–Francja)
W sytuacji, gdy organ celny państwa przeznaczenia ustalił powstanie długu celnego, ale jest on niższy niż 10 000 EUR, organ ten przesyła urzędowi celnemu wyjścia komunikat „Wniosek o dokonanie poboru" (IE150) z odniesieniem do art. 87 ust. 4 kodeksu i wnioskiem o przekazanie kompetencji. Organ otrzymujący ten komunikat musi zaakceptować ten wniosek i niezwłocznie (najpóźniej w ciągu 28 dni) przesłać komunikat „Powiadomienie dot. akceptacji poboru" (IE151), zaznaczając „Tak" w odniesieniu do przekazania kompetencji. Państwo członkowskie przyjmujące odpowiedzialność wszczyna wówczas procedurę odzyskiwania długu.

SŁUŻBY CELNE

Brak odpowiedzi na wniosek o odzyskanie długu
Jeżeli właściwy organ w miejscu przeznaczenia, do którego to organu skierowano wniosek, nie reaguje ani nie przesyła komunikatu „Odpowiedź na zapytanie poszukiwawcze" (IE143) ani nie przejmuje odpowiedzialności poprzez przesłanie komunikatu „Powiadomienie dot. akceptacji poboru" (IE151) w uzgodnionym terminie (najpóźniej w ciągu 28 dni), należy poinformować lokalnego urzędnika łącznikowego ds. tranzytu (zob. książka adresowa sieci tranzytu w witrynie Europa) państwa, do którego skierowano wniosek, oraz przekazać mu niezbędne dowody w celu podjęcia przez niego działań, ponieważ kompetencje powinny zostać przejęte przez organ, do którego skierowano wniosek. W przypadku gdy nie odniesie to odpowiedniego skutku, należy poinformować krajowe centrum wsparcia i krajowego koordynatora ds. tranzytu w państwie wyjścia, aby podjęli oni działania. W każdym wypadku właściwy organ państwa wyjścia musi zapewnić, by kompetencje zostały zaakceptowane, zanim odwoła swoje środki odzyskiwania długu.
Ta sama procedura ma zastosowanie, jeśli organ właściwy do odzyskania długu ma siedzibę w państwie tranzytu (tj. jeśli komunikat „Powiadomienie o przekroczeniu granicy" (IE118) przesłano do urzędu celnego wyjścia, ale towary nie zostały dostarczone do miejsca przeznaczenia).
Należy pamiętać, że istnieje prawne zobowiązanie do udzielenia odpowiedzi na te komunikaty.

VIII.3.3.6. Zawiadomienie o wszczęciu procedury odzyskiwania długu

Po ustaleniu odpowiedzialności za odzyskanie należności za pomocą wymiany komunikatów „Wniosek o dokonanie poboru" (IE150) i „Powiadomienie dot. akceptacji poboru" (IE151) organ państwa wyjścia musi przesłać komunikat „Informacja o rozpoczęciu poboru należności" (IE063) do wszystkich urzędów, które otrzymały IE001, IE003, IE050 lub IE115 w odniesieniu do tego przewozu, informując, by nie czekały już na operację przewozu o tym numerze MRN. W komunikacie tym informuje się zainteresowane urzędy, że przewóz nie przybędzie i jest „Objęty procedurą egzekucji długu" oraz że zablokowano możliwość stosowania komunikatów „Przybycie towaru" (IE006), „Wyniki kontroli" (IE018), „Wniosek o dokonanie poboru" (IE150) i „Powiadomienie dot. akceptacji poboru" (IE151). Komunikaty IE144 i IE145 (zob. pkt VIII.3.3.1) mogą być nadal wymieniane, aż do zakończenia odzyskiwania należności.

Należy powiadomić:

- osobę uprawnioną do korzystania z procedury, przesyłając komunikat „Zawiadomienie o odzyskaniu" (IE035) lub równoważne pismo,

oraz

- gwaranta, wysyłając komunikat „Zawiadomienie gwaranta" (IE023) lub równoważne pismo (więcej informacji – zob. pkt VIII.2.4.5.3).

Komunikat „Zawiadomienie o odzyskaniu" (IE035) skierowany do osoby uprawnionej do korzystania z procedury zawiera numer i datę przyjęcia zgłoszenia tranzytowego, nazwę urzędu celnego wyjścia, nazwisko osoby uprawnionej do korzystania z procedury oraz odnośną kwotę.

Z drugiej strony właściwy organ państwa wyjścia, w wyniku swoich ustaleń lub w świetle komunikatów „Odpowiedź na zapytanie poszukiwawcze" (IE143) z kodem „4" lub komunikatów „Wniosek o dokonanie poboru" (IE150) lub w związku z posiadaniem wystarczających informacji, musi przekazać odpowiedzialność innemu państwu członkowskiemu lub innej umawiającej się stronie, bądź też samemu przyjąć odpowiedzialność.

Na koniec procedury (po odzyskaniu wszystkich należności celnych i opłat) organ odpowiedzialny za odzyskanie należności (jeżeli nie jest to organ państwa wyjścia) musi poinformować właściwy organ państwa wyjścia o odzyskaniu należności, przesyłając komunikat

„Powiadomienie o zakończeniu poboru” (IE152). Właściwy organ państwa wyjścia przekazuje lub przesyła komunikat IE152 do wszystkich urzędów biorących udział w przewozie (z wyjątkiem tego, który przesłał ten komunikat).

VIII.3.4. Późniejsze ustalenie miejsca powstania długu

Art. 114 ust. 1 dodatku I do Konwencji

Art. 87 UKC

Wynik procesu domyślnego ustalania właściwego organu może okazać się tymczasowy, co jednak nie unieważnia kroków już podjętych, aby odzyskać przedmiotowy dług.

VIII.3.4.1. Nowe dowody po wszczęciu postępowania w celu odzyskania długu

Niekiedy miejsce pozostaje nieustalone przez pewien czas, po czym okazuje się, że za odzyskanie długu odpowiedzialny powinien być inny organ.

Art. 115 dodatku I do Konwencji

Art. 311 i art. 167 ust. 1 RW

Aby organowi pierwotnie wskazanemu jako ponoszący odpowiedzialność za odzyskanie dostarczyć dowody wskazujące faktyczne miejsce powstania długu, można skorzystać z dowolnych środków.

Jeżeli takie dowody pojawią się już po wymianie komunikatów „Wniosek o dokonanie poboru” (IE150) i „Powiadomienie dot. akceptacji poboru” (IE151) w odniesieniu do przekazania kompetencji w zakresie odzyskania długu, organ wskazany pierwotnie pozostaje odpowiedzialny w ramach systemu NCTS (anulowanie komunikatu IE151 jest niemożliwe) i należycie przedstawia w NCTS sprawozdania na potrzeby późniejszych zapytań/dowodów. W tym celu można wykorzystać komunikaty „Odpowiedź na wniosek o dodatkowe informacje dot. poszukiwań” (IE144) i „Wniosek o dodatkowe informacje dot. poszukiwań” (IE145).

Organ pierwotnie wskazany jako odpowiedzialny za odzyskanie długu musi niezwłocznie przekazać organowi uznawanemu za odpowiedzialny za odzyskanie długu wszelkie istotne dokumenty, w tym kopie dowodów, przesyłając formularz TC25 zgodny ze wzorem znajdującym się w załączniku VIII.8.2. Nowy organ musi potwierdzić otrzymanie komunikatu i przed upływem trzech miesięcy od przesłania TC25 wskazać, czy przyjmuje odpowiedzialność za odzyskanie długu, przesyłając uzupełniony formularz TC25 do organu pierwotnie wskazanego. W razie braku odpowiedzi po

upływie tego terminu organ pierwotnie wskazany jako odpowiedzialny musi kontynuować swoje starania w kierunku odzyskania długu.

Po odzyskaniu wszystkich należności ten nowy urząd informuje organ wskazany pierwotnie o zakończeniu procedury odzyskiwania długu, aby umożliwić organowi wskazanemu pierwotnie przesłanie komunikatu „Powiadomienie o zakończeniu poboru" (IE152) do urzędu celnego wyjścia, który z kolei wyśle ten komunikat do wszystkich zainteresowanych urzędów w systemie w celu zamknięcia procedury.

VIII.3.4.2. Nowy organ właściwy i nowe środki odzyskiwania długu

Art. 115 dodatku I do Konwencji

Jeżeli nowy organ potwierdza przyjęcie odpowiedzialności, musi przedsięwziąć własne środki odzyskiwania długu.

Art. 311 i art. 167 ust. 1 i 3 RW

W przypadku gdy nowy organ posiada kompetencje, musi niezwłocznie poinformować organ wskazany pierwotnie (nawet po upływie wskazanego powyżej terminu trzech miesięcy), który zawiesza wówczas swoje środki odzyskiwania długu, jeśli nie doprowadziły one jeszcze do uiszczenia odnośnych kwot. W tym celu można wykorzystać komunikaty „Odpowiedź na wniosek o dodatkowe informacje dot. poszukiwań" (IE144) i „Wniosek o dodatkowe informacje dot. poszukiwań" (IE145).

Jeżeli właściwy organ pierwotnie wskazany i nowy organ są organami różnych państw członkowskich UE, nowe działania w celu odzyskiwania długu będą obejmować jedynie odzyskanie pozostałych opłat (ponieważ w grę wchodzą dwa różne obszary podatkowe), gdyż nie istnieje dług celny do odzyskania w związku z przynależnością obu państw członkowskich do tego samego obszaru celnego.

Z drugiej strony, gdy organy i miejsca należą do dwóch różnych umawiających się stron, konieczne jest odzyskanie zarówno należności celnych (ponieważ w grę wchodzą różne obszary celne), jak i pozostałych opłat (ponieważ w grę wchodzą różne obszary podatkowe).

VIII.3.4.3. Skutki dla pierwotnych działań w kierunku odzyskania

Art. 118 dodatku

Po zakończeniu procedury przez nowy organ odpowiedzialny za

I do Konwencji

Art. 165 RW

odzyskanie należności oraz wysłaniu przez taki organ komunikatu „Powiadomienie o zakończeniu poboru" (IE152), pierwotnie wskazany organ:

- anuluje środek mający na celu odzyskanie długu, który przedsięwziął, ale nie zrealizował (a następnie zawiesił), lub
- przekazuje odzyskane już przez siebie kwoty dłużnikowi (lub gwarantowi).

Uwaga:

Jeżeli organy i miejsca należą do tej samej umawiającej się strony, tylko pobrane opłaty inne niż należności celne powinny zostać wypłacone.

VIII.3.4.4. Skutki dla odzyskiwania długu

VIII.3.4.4.1. Powiadomienie urzędu wyjścia i gwaranta o odzyskaniu długu lub zamknięciu procedury

Art. 118 dodatku I do Konwencji

Art. 165 RW

Organ odpowiedzialny za odzyskanie długu musi poinformować urząd celny wyjścia o pobraniu należności i innych opłat za pomocą komunikatu „Powiadomienie o zakończeniu poboru" (IE152), by urząd celny wyjścia mógł wysłać komunikat „Powiadomienie o zakończeniu poboru" (IE152) do wszystkich urzędów zaangażowanych w dany przewóz. Wysłanie komunikatu IE152 przez urząd celny wyjścia powoduje zamknięcie tranzytu w systemie.

Ponadto urząd celny wyjścia informuje urząd celny zabezpieczenia za pomocą komunikatu „Obciążenie kwoty referencyjnej" (IE209) oraz, jeżeli nie zrobiono tego wcześniej, osobę uprawnioną do korzystania z procedury za pomocą komunikatów „Zawiadomienie o odzyskaniu" (IE035) i „Zawiadomienie o zamknięciu operacji tranzytowej" (IE045).

VIII.3.4.4.2. Powiadomienie gwaranta o odzyskaniu długu lub zamknięciu procedury

Art. 117 ust. 4 dodatku I do Konwencji

Art. 85 RD

W przypadku gdy powiadomiono gwaranta, że jedna z operacji tranzytowych jego klienta nie została zamknięta, organ odpowiedzialny za odzyskanie długu – stosując komunikat „Zawiadomienie o zamknięciu operacji tranzytowej" (IE045) lub równoważne pismo – musi później poinformować go o tym, czy dług został następnie odzyskany (od dłużnika), a procedura zamknięta,.

VIII.4. Sytuacje szczególne (*pro memoria*)

VIII.5. Wyjątki (*pro memoria*)

VIII.6. Szczególne instrukcje krajowe (część zastrzeżona)

VIII.7. Część zastrzeżona, wyłącznie do użytku przez organy celne

VIII.8. Załączniki

VIII.8.1 Wykaz organów odpowiedzialnych za odzyskanie długu w ramach procedury ciągłości działania

Najnowsza wersja tego wykazu znajduje się pod następującym adresem:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

VIII.8.2. Nota informacyjna TC24 i nota w sprawie odzyskania długu TC25

<table>
<tr><td colspan="2">

TC24
TRANZYT UNIJNY/WSPÓLNY

NOTA INFORMACYJNA

USTALENIE ORGANU ODPOWIEDZIALNEGO ZA ODZYSKANIE DŁUGU
zgodnie z art. 311 i 167 RW /art. 115 dodatku I do Konwencji

</td></tr>
<tr><td>

1. Organ kierujący wniosek

Nazwa i pełny adres:
Numer referencyjny:
Faks:
E-mail:

</td><td>

2. Organ, do którego kierowany jest wniosek

Nazwa i pełny adres:

</td></tr>
<tr><td colspan="2">

3. Zgłoszenie tranzytowe

Nr:
Urząd wyjścia:
Data:

Wszczęto postępowanie poszukiwawcze: ☐ Tak
Data:
Nr ref.:
☐ Nie

</td></tr>
<tr><td colspan="2">

4a. Wniosek

☐ Organ państwa wyjścia kierujący niniejszy wniosek zawiadamia, że organ, do którego kierowany jest wniosek, będzie odpowiedzialny za odzyskanie długu w odniesieniu do przedmiotowej operacji tranzytowej. Wskazanie to opiera się na następujących faktach:
……
…….
Załącza się następujące dokumenty:
……
……
Informacje o gwarancie:
……
……

</td></tr>
</table>

4b. Wniosek

☐ Organ państwa innego niż państwo wyjścia, składający niniejszy wniosek, zawiadamia, że będzie odpowiedzialny za odzyskanie długu w odniesieniu do przedmiotowej operacji tranzytowej. Wskazanie to opiera się na następujących faktach:
……
……
Załącza się następujące dokumenty:
……
……

5. W imieniu organu kierującego wniosek

Miejsce:
Data:

Podpis: **Pieczęć**

6 a. Potwierdzenie otrzymania wniosku określonego w rubryce 4a i odpowiedź na ten wniosek. (Należy odesłać do organu składającego wniosek.)

☐ Organ państwa innego niż państwo wyjścia, do którego skierowano wniosek, potwierdza otrzymanie zawiadomienia oraz:

☐ potwierdza, że jest odpowiedzialny za odzyskanie długu w odniesieniu do przedmiotowej operacji tranzytowej.

☐ informuje, że nie jest odpowiedzialny za odzyskanie długu w odniesieniu do przedmiotowej operacji tranzytowej. Wskazanie to opiera się na następujących faktach:
……
…….....

6b. Potwierdzenie otrzymania wniosku określonego w rubryce 4b i odpowiedź na ten wniosek. (Należy odesłać do organu składającego wniosek.)

☐ Organ państwa wyjścia, do którego skierowano wniosek, potwierdza otrzymanie zawiadomienia oraz:

☐ potwierdza, że organ kierujący wniosek jest odpowiedzialny za odzyskanie długu w odniesieniu do przedmiotowej operacji tranzytowej. .

☐ informuje, że organ kierujący wniosek nie jest odpowiedzialny za odzyskanie długu w odniesieniu do przedmiotowej operacji tranzytowej. Wskazanie to opiera się na następujących faktach:
……
…….....
Informacje o gwarancie:

7. W imieniu organu, do którego kierowany jest wniosek

Miejsce:
Data:

Podpis: **Pieczęć**

TC25
TRANZYT UNIJNY/WSPÓLNY

NOTA W SPRAWIE ODZYSKANIA DŁUGU

USTALENIE ORGANU ODPOWIEDZIALNEGO ZA ODZYSKANIE DŁUGU
zgodnie z art. 311 i 167 RW /art. 115 dodatku I do Konwencji

1. Organ kierujący wniosek	**2. Organ, do którego kierowany jest wniosek**
Nazwa i pełny adres: Numer referencyjny: Faks: E-mail:	Nazwa i pełny adres:

3. Zgłoszenie tranzytowe

Nr:
Urząd wyjścia:
Data:

Wszczęto postępowanie poszukiwawcze: ☐ Tak
Data:
Nr ref.:
☐ Nie

4. Wniosek

Organ kierujący niniejszy wniosek zawiadamia, że organ, do którego kierowany jest wniosek, będzie odpowiedzialny za odzyskanie długu w odniesieniu do przedmiotowej operacji tranzytowej. Wskazanie to opiera się na następujących faktach:
……
…….
Załącza się następujące dokumenty:
……
……...

5. Informacje o gwarancie:

6. W imieniu organu kierującego wniosek

Miejsce:
Data:
Podpis: **Pieczęć**

7. Potwierdzenie otrzymania (Należy odesłać do organu kierującego wniosek.)

Organ, do którego skierowano wniosek, potwierdza otrzymanie zawiadomienia oraz informuje, że:

☐ jest odpowiedzialny za odzyskanie długu w odniesieniu do przedmiotowej operacji tranzytowej.

☐ nie jest odpowiedzialny za odzyskanie długu w odniesieniu do przedmiotowej operacji tranzytowej. Wskazanie to opiera się na następujących faktach:

……
…….

8. W imieniu organu, do którego kierowany jest wniosek

Miejsce:
Data:

Podpis: **Pieczęć**

VIII.8.3. Wniosek o podanie adresu (adresów) TC30

<table>
<tr><td colspan="2">TC30
Gwarancja w tranzycie unijnym/wspólnym: wniosek o podanie adresu (adresów)</td></tr>
<tr><td>1. Organ kierujący wniosek
Nazwa i pełny adres:</td><td>2. Organ, do którego kierowany jest wniosek
Nazwa i pełny adres:</td></tr>
<tr><td colspan="2">3. ☐ Poświadczenie zabezpieczenia generalnego nr
☐ Karnet zabezpieczenia pojedynczego nr

Nazwa/imię i nazwisko osoby uprawnionej do korzystania z procedury

…….
……
……...</td></tr>
<tr><td colspan="2">4. Prosimy o uzupełnienie następujących pozycji i odesłanie formularza.

a) Nazwa/imię i nazwisko i adres gwaranta:
.....……..…
……...……..
b) Nazwa/imię i nazwisko i adres przedstawiciela gwaranta w
...……
……
(państwo urzędu wnioskującego o podanie informacji)
…….....
c) Odesłania (o ile istnieją), które powinny znaleźć się w piśmie do przedstawiciela gwaranta:
.....
.....……</td></tr>
<tr><td>5. W imieniu organu kierującego wniosek

Miejsce:
Data:

Podpis:

Pieczęć</td><td>6. W imieniu organu, do którego kierowany jest wniosek

Miejsce:
Data:

Podpis:

Pieczęć</td></tr>
</table>

CZĘŚĆ IX – PROCEDURA TIR (STOSOWANA W UNII)

Część IX dotyczy przemieszczania towarów z zastosowaniem karnetu TIR.

Pkt IX.2 dotyczy upoważnień dla stowarzyszenia poręczającego i posiadaczy karnetów TIR.

Pkt IX.3 dotyczy systemu zabezpieczeń TIR w kontekście jego stosowania w obrębie Unii.

Pkt IX.4 zawiera opis działań, jakie należy podjąć w urzędzie celnym wyjścia lub wprowadzenia, oraz rozbieżności.

Pkt IX.5 zawiera opis działań, jakie należy podjąć w urzędzie celnym przeznaczenia lub wyprowadzenia, zdarzenia, nieprawidłowości oraz zamknięcie operacji TIR.

Pkt IX.6 zawiera opis postępowania poszukiwawczego oraz procedur odzyskiwania długu.

Pkt IX.7 zawiera opis ułatwień dotyczących upoważnionego odbiorcy.

Pkt IX.8 zawiera załączniki do części IX.

IX.1. TIR (Transports Internationaux Routiers)

Niniejszy punkt zawiera informacje na temat:
– kontekstu i przepisów (pkt IX.1.1);
– zasad systemu TIR (pkt IX.1.2.).

IX.1.1. Kontekst i przepisy

Art. 226 ust. 3 lit. b) i art. 227 ust. 2 lit. b) UKC

Głównym aktem legislacyjnym regulującym procedurę TIR jest Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (konwencja TIR z 1975 r.) sporządzona pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ). Konwencja TIR została zatwierdzona w imieniu Unii Europejskiej rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2112/78 z dnia 25 lipca 1978 r. i weszła w życie w Unii w dniu 20 czerwca 1983 r. Skonsolidowaną wersję konwencji TIR opublikowano jako załącznik do decyzji Rady

2009/477/WE z dnia 28 maja 2009 r. Konwencja jest regularnie aktualizowana, a Komisja publikuje zmiany konwencji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, wskazując datę ich wejścia w życie.

Unijne przepisy wewnętrzne dotyczące przemieszczania towarów w Unii z zastosowaniem procedury TIR opisano w UKC oraz rozporządzeniu wykonawczym do UKC (art. 163–164, 167–168, 274–282) i rozporządzeniu delegowanym do UKC (art. 184, 186–187).

Zgodnie ze stanem na dzień 17 lipca 2020 r. do konwencji TIR przystąpiło 76 umawiających się stron, w tym Unia Europejska i jej 27 państw członkowskich. Realizacja operacji TIR jest jednak możliwa jedynie w krajach, w których działa upoważnione stowarzyszenie poręczające (na dzień 23 stycznia 2020 r. – 63 kraje).

Zgodnie z prawem unijnym procedura TIR może być stosowana w Unii jedynie w przypadku, gdy przemieszczanie w ramach tranzytu rozpoczyna się lub kończy poza obszarem celnym Unii lub odbywa się między dwoma miejscami na obszarze celnym Unii przez obszar państwa trzeciego.

IX.1.2. Zasady systemu TIR

System TIR oparty jest na pięciu głównych zasadach:

- towary są przewożone w zatwierdzonych pojazdach oznaczonych tabliczką TIR i kontenerach pod zamknięciami celnymi;

- podczas przewozu w ramach procedury TIR należności celne i podatkowe są zawieszone i zabezpieczone przez łańcuch gwarancji uznawanych na poziomie międzynarodowym. Stowarzyszenia poręczające każdej umawiającej się strony gwarantują uiszczenie zabezpieczonej kwoty należności celnych i innych opłat, które mogą powstać w danym państwie w razie wystąpienia nieprawidłowości w operacji TIR. Każda umawiająca się strona wyznacza swój limit zabezpieczeń, ale zalecaną kwotą maksymalną, której można dochodzić od każdego krajowego stowarzyszenia poręczającego w razie wystąpienia nieprawidłowości, jest 100 000 EUR (w przypadku Unii: 100 000 EUR lub równowartość w walucie krajowej);

- karnet TIR jest zgłoszeniem celnym przewozu towarów. Jest on

dokumentem potwierdzającym istnienie zabezpieczenia. Karnety są dostarczane krajowym stowarzyszeniom poręczającym przez międzynarodową organizację upoważnioną przez Komitet Administracyjny TIR (obecnie jest to Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU)). Karnet TIR jest ważny tylko na jeden przewóz TIR. Karnet zostaje otwarty w państwie wyjścia i służy jako kontrolny dokument celny w umawiającej się stronie będącej państwem wyjścia, państwem tranzytu i państwem przeznaczenia;

- środki kontroli celnej zastosowane w państwie wyjścia są uznawane przez państwa tranzytu i państwa przeznaczenia. W związku z tym towary przewożone w ramach procedury TIR w pojazdach lub kontenerach pod zamknięciami celnymi nie będą co do zasady podlegały kontroli celnej w urzędach celnych w państwach tranzytu;

- aby zapewnić kontrolę dostępu do procedury TIR, krajowe stowarzyszenia poręczające, które zamierzają wydawać karnety TIR, i osoby chcące skorzystać z takich karnetów muszą spełnić minimalne warunki i wymogi oraz posiadać upoważnienie właściwych organów (z reguły organów celnych) państwa, w którym mają one siedzibę.

IX.2. Upoważnienia

Niniejszy punkt zawiera informacje na temat:

– upoważnienia dla stowarzyszeń poręczających (pkt IX.2.1);

– pozwolenia dla posiadaczy karnetu TIR (pkt IX.2.2).

IX.2.1. Upoważnienie dla stowarzyszeń poręczających

Art. 228 UKC

Art. 6 ust. 1 oraz załącznik 9, część I konwencji TIR

Do celów konwencji TIR Unię Europejską uznaje się za jeden obszar. Jednym z zasadniczych warunków systemu TIR jest objęcie każdego państwa lub terytorium, gdzie jest on wykorzystywany, międzynarodowym systemem gwarancyjnym. W związku z tym stowarzyszenia poręczające muszą uzyskać upoważnienie w trybie przewidzianym w konwencji TIR.

Konwencja TIR określa minimalne warunki i wymogi, które musi spełniać stowarzyszenie poręczające, aby uzyskać upoważnienie na

wydawanie karnetów TIR.

IX.2.1.1. Procedura wydawania upoważnień

Pkt 1 część I załącznika 9 do konwencji TIR

W odniesieniu do wydawania upoważnień wyodrębnić można dwa elementy: podstawowe kryteria jego uzyskania oraz sporządzenie pisemnej umowy lub innego dokumentu prawnego pomiędzy stowarzyszeniem poręczającym a organami celnymi.

IX.2.1.2. Kryteria wydawania upoważnienia

Lit. a)d) pkt 1 część I załącznika 9 do konwencji TIR

Kryteria uzyskania upoważnienia obejmują wiele aspektów technicznych i merytorycznych, takich jak udowodnione doświadczenie i wiedza, stabilna sytuacja finansowa oraz brak naruszenia przepisów w przeszłości. W ujęciu ogólnym kryteria te są bardzo podobne do kryteriów stosowanych w przypadku procedur tranzytu unijnego/wspólnego w zakresie pozwolenia na stosowanie zabezpieczenia generalnego (szczegółowe informacje dotyczące zabezpieczeń – zob. część III).

IX.2.1.3. Pisemna umowa

Lit. e) pkt 1 część I załącznik a 9 do konwencj i TIR

Pisemna umowa lub inny dokument obejmuje zobowiązanie określające zakres obowiązków stowarzyszenia poręczającego.

Aby zapewnić wysoki stopień harmonizacji, w załączniku IX.8.7 przedstawiono wzór pisemnej umowy zawierającej minimalne warunki i wymogi, który może być stosowany przez organy celne oraz krajowe stowarzyszenia poręczające w UE.

IX.2.1.4. Monitorowanie upoważnień

W celu przestrzegania zasady dobrej administracji konieczne jest stałe monitorowanie upoważnień, aby stwierdzić, czy dane stowarzyszenie poręczające w dalszym ciągu kwalifikuje się do posiadania upoważnienia oraz gwarantuje spełnianie warunków i wymogów upoważnienia, z uwzględnieniem wszelkich ewentualnych zmian okoliczności, o których informuje stowarzyszenie poręczające.

IX.2.2. Pozwolenia dla posiadaczy karnetu TIR

Do filarów systemu TIR należy kontrolowany dostęp do systemu.

Art. 1 lit. o) konwencji TIR

Art. 184 RD

Art. 273 i 276 RW

Termin „posiadacz" (posiadacz karnetu TIR) oznacza osobę, której wydano pozwolenie na działanie w systemie TIR i w której imieniu został złożony karnet TIR. Posiadacz karnetu TIR jest odpowiedzialny za przedstawienie pojazdu wraz z towarami i karnetem TIR w urzędzie celnym wyjścia, przejściowym urzędzie celnym i urzędzie celnym przeznaczenia. Na obszarze celnym Unii posiadacz karnetu TIR odpowiada również za przedłożenie danych karnetu TIR dotyczących operacji TIR w urzędzie celnym (urzędach celnych) wyjścia lub wprowadzenia.

Art. 6 ust. 4 konwencji TIR i część II załącznika 9 do konwencji TIR

Instytucja prawna „posiadacza" (posiadacza karnetu TIR) w konwencji TIR określa minimalne warunki i wymogi, które musi spełnić posiadacz karnetu TIR, zanim uzyska pozwolenie na korzystanie z systemu TIR.

IX.2.2.1. Procedura wydawania pozwoleń

Pkt 3 część II załącznika 9 do konwencji TIR

W praktyce ocena spełniania kryteriów określonych w konwencji TIR jest zadaniem realizowanym wspólnie przez upoważnione stowarzyszenie poręczające oraz właściwe organy w państwie rejestracji wnioskodawcy. W konwencji TIR nie określono szczegółowych zadań stowarzyszenia poręczającego ani właściwych organów w tym zakresie. Pozwolono w jej ramach, by procedura opierała się na przepisach i praktykach krajowych.

IX.2.2.2. Dzielona procedura wydawania pozwoleń

Ponieważ na poziomie UE w unijnym kodeksie celnym oraz rozporządzeniach wykonawczych i delegowanych do kodeksu nie poruszono tej kwestii, procedury dotyczące wydawania pozwoleń należą do kompetencji krajowych.

Wymogiem minimalnym jest to, by wszystkie wnioski o udzielenie pozwolenia rozpatrywane były w pierwszej kolejności przez stowarzyszenie poręczające. Po zbadaniu przez stowarzyszenie poręczające wniosek, który uzyska jego przychylną opinię, powinien zostać przekazany właściwym organom. Jeżeli wyniki oceny wniosku przeprowadzonej przez organy celne i stowarzyszenie poręczające są dla organów celnych zadowalające,

wówczas mogą one udzielić wnioskodawcy pozwolenia.

Konsultacje między właściwym organem celnym i stowarzyszeniem poręczającym odbywają się za pośrednictwem ITDB.

IX.2.2.2.1. Kontrole przeprowadzane przez organy celne

Bez uszczerbku dla kontroli, które mogłyby być przeprowadzane przez stowarzyszenia poręczające, ostatnie kryterium – „brak poważnych lub powtarzających się naruszeń przepisów celnych lub podatkowych" – rozpatrywane jest przez właściwe organy.

Chociaż jest niemal pewne, że termin „poważne" dotyczyłby przypadków naruszenia prawa karnego, nie powinno to wykluczać możliwości uznania za „poważne" nieprawidłowości administracyjnych i cywilnych zgodnie z praktyką krajową.

Lit. d) pkt 1 część II załącznika 9 do konwencji TIR

Również w interpretacji terminu „powtarzające się" należy brać pod uwagę nie tylko liczbę przypadków naruszenia przepisów, lecz także dany okres. Proponuje się, by za „powtarzające się" naruszenie przepisów uznawać trzykrotne lub częstsze naruszenie przepisów w ciągu pięciu lat.

IX.2.2.2.2. Monitorowanie pozwoleń

Noty wyjaśniające 9.II.4 i 9.II.5 do konwencji TIR

Ze względu na zasadniczą rolę posiadacza karnetu TIR w systemie TIR, a w szczególności ze względu na jego rolę jako zgłaszającego, istotne jest aktualizowanie wykazu upoważnionych posiadaczy karnetów TIR prowadzonego w Międzynarodowej Bazie Danych TIR (International TIR Database, ITDB). Właściwe organy mają obowiązek na bieżąco przekazywać Radzie Wykonawczej TIR (TIRExB) informacje na temat statusu posiadaczy karnetów TIR, którym wydano pozwolenie. Właściwe organy celne muszą rejestrować informacje o udzielonych i cofniętych pozwoleniach na korzystanie z karnetów TIR bezpośrednio w ITDB.

Pkt 4 i 5 część II załącznika 9 do konwencji TIR

Oznacza to, że pozwolenia powinny być stale monitorowane w celu ustalenia, czy posiadacz karnetu TIR w dalszym ciągu kwalifikuje się do posiadania pozwolenia, oraz dopilnowania, by warunki oraz wymogi załączone do pozwolenia pozostały odpowiednie i konieczne.

Zaleca się również cofanie pozwoleń nieaktywnych w każdym przypadku, gdy w danym okresie (np. jednego roku) posiadaczowi

karnetu TIR nie były wydawane karnety TIR. Właściwe organy muszą niezwłocznie zarejestrować zakończenie wydawania karnetów.

Monitorowanie pozwoleń powinno być prowadzone we współpracy ze stowarzyszeniem poręczającym. Jeżeli w czasie monitorowania zostaną wykryte przypadki niespełniania warunków pozwolenia, właściwe organy powinny rozważyć jego cofnięcie.

Stowarzyszenia poręczające współpracują również z właściwymi organami celnymi i za pośrednictwem ITDB występują z wnioskiem o wprowadzanie zmian (aktualizację informacji dotyczących upoważnionych posiadaczy karnetów TIR). Wnioski takie są zatwierdzane przez właściwe organy celne.

IX.2.2.3. Cofnięcie pozwolenia

Pkt 6 część II załącznika 9 do konwencji TIR

Stowarzyszenie poręczające może odmówić udzielenia posiadaczowi karnetu TIR zezwolenia na korzystanie z gwarancji TIR. Istnieją również dwa inne tryby odmowy uprawnionemu posiadaczowi karnetu TIR dostępu do systemu TIR:

- może on zostać wykluczony z systemu TIR zgodnie z art. 38 konwencji TIR lub
- jego pozwolenie na korzystanie z karnetów TIR może zostać cofnięte zgodnie z art. 6 ust. 4 konwencji TIR.

Pozwolenie może zostać cofnięte także przez właściwy organ w odpowiedzi na wniosek posiadacza karnetu TIR.

Art. 229 UKC

Decyzja wydana przez organ celny państwa członkowskiego ma zastosowanie na całym obszarze celnym Unii do wszystkich operacji TIR przedłożonych przez tego posiadacza karnetu TIR do zatwierdzenia przez urząd celny.

IX.2.2.3.1. Stosowanie art. 38 wobec stosowania art. 6 ust. 4

Uwagi do art. 38 konwencji TIR i części II załącznika 9 do konwencji TIR

W art. 6 ust. 4 przewidziano alternatywną sankcję, która z kilku powodów jest bardziej zalecana niż ta określona w art. 38. Wydaje się, że wszelkie okoliczności powodujące wykluczenie na podstawie art. 38 prowadziłyby do cofnięcia pozwolenia również na podstawie art. 6 ust. 4 i załącznika 9 część II.

Art. 38 konwencji

W przypadku posiadaczy karnetów TIR mających siedzibę na

TIR

terytorium Unii stosuje się cofnięcie pozwolenia na podstawie art. 6 ust. 4 i załącznika 9 część II, pod warunkiem że cofnięcie operatora krajowego ma charakter stały. Jeżeli chodzi o posiadaczy karnetów TIR wykluczonych czasowo lub dysponujących pozwoleniami innych państw członkowskich lub umawiających się stron spoza Unii, stosowany może być wyłącznie art. 38.

IX.2.2.3.2. Stosowanie art. 38 konwencji TIR

W art. 38 przewidziano czasowe lub stałe pozbawienie prawa do korzystania z postanowień konwencji TIR. W konwencji TIR nie zdefiniowano tych terminów. Czasowe pozbawienie tego prawa powinno oznaczać zawieszenie pozwolenia na pewien czas. Może to być źródłem problemów logistycznych dla umawiających się stron, które muszą ściśle monitorować okres takiego zawieszenia.

Decyzja o pozbawieniu podmiotu prawa do korzystania z systemu TIR jest decyzją bardzo poważną i zawsze powinna być w pełni uzasadniona. Jeżeli dany przypadek naruszenia przepisów lub daną nieprawidłowość uznaje się za wystarczająco poważne do pozbawienia prawa do korzystania z systemu, zalecane jest pozbawienie prawa na stałe. Tym samym podmiot pozbawiony prawa na stałe może uzyskać je w przyszłości ponownie, jeżeli zmienią się okoliczności.

Szczególne okoliczności mogą jednak prowadzić do czasowego pozbawienia prawa, np. w sytuacji, gdy nieprawidłowość powodującą wydanie decyzji można naprawić w krótkim czasie (tj. przeterminowane świadectwo uznania, problemy techniczne w pomieszczeniach przeznaczonych na ładunek).

IX.2.2.3.3. Stosowanie art. 6 ust. 4 konwencji TIR

Część II załącznika 9 do konwencji TIR oraz Nota wyjaśniająca 9.II.4

Wobec posiadacza karnetu TIR, który przestaje się kwalifikować do posiadania pozwolenia (np. z uwagi na to, że nie spełnia już podstawowych kryteriów pozwolenia) lub który stracił zdolność posiadania pozwolenia (np. z powodu poważnego lub powtórnego naruszenia przepisów), należy zastosować cofnięcie pozwolenia.

Poza powiadomieniem posiadacza karnetu TIR państwo członkowskie dokonujące cofnięcia pozwolenia musi niezwłocznie zarejestrować informację bezpośrednio w ITDB.

IX.2.2.3.4. Powiadomienie Komisji Europejskiej i państw członkowskich

Art. 229 UKC

Właściwe organy celne bezzwłocznie rejestrują w ITDB decyzje dotyczące pozbawienia prawa do korzystania z postanowień konwencji TIR wydane na mocy art. 38. Takie zarejestrowanie uznaje się za powiadomienie Komisji Europejskiej i pozostałych państw członkowskich, jak przewidziano w art. 229 ust. 2 UKC.

Kontrola tych danych pod kątem dokładności nie należy do kompetencji Komisji Europejskiej, a państwa członkowskie ze swej strony powinny zachować wszelką staranność przy udzielaniu odmowy na korzystanie z systemu TIR. W przypadku wątpliwości należy skontaktować się z centrum koordynacji systemu TIR państwa członkowskiego, które powiadomiło o odebraniu prawa, w celu potwierdzenia informacji.

IX.2.2.4. Powiadomienie o decyzji przywrócenia dostępu do systemu TIR

W niektórych przypadkach może zajść konieczność cofnięcia przez państwo członkowskie decyzji o odebraniu posiadaczowi karnetu TIR prawa do korzystania z systemu lub przywrócenia pozwolenia. Również o takich decyzjach należy powiadomić wszystkie państwa członkowskie. W tym celu także w odniesieniu do tych decyzji należy stosować procedury powiadomienia opisane w pkt IX.2.2.3 powyżej.

IX.3. Gwarancje

Informacje w niniejszej sekcji podzielono na następujące punkty:

- wprowadzenie (pkt IX.3.1);
- kwota gwarancji (pkt IX.3.2);
- zakres gwarancji (pkt IX.3.3);
- odpowiedzialność unijnych stowarzyszeń poręczających (pkt IX.3.4).

IX.3.1. Wprowadzenie

Art. 3 lit. b), art. 6 ust. 1, art. 8 ust. 3 i 4 oraz art. 11

Międzynarodowy system gwarancyjny jest jednym z filarów celno-tranzytowego systemu TIR. Gwarancja ma na celu zapewnienie stałego zabezpieczenia należności celnych i podatkowych w trakcie

konwencji TIR operacji transportowych TIR.

IX.3.2. Kwota gwarancji

IX.3.2.1. Maksymalna kwota gwarancji

Art. 8 ust. 3 oraz Nota wyjaśniająca 0.8.3 konwencji TIR

Limit pieniężny gwarancji na jeden karnet określają poszczególne umawiające się strony.

Art. 163 RW

Na poziomie unijnym ustalono, że kwota ta będzie wyrażana w euro. Jako kwotę maksymalną przyjęto w Unii 100 000 EUR.

IX.3.2.2. Zasady dotyczące kursu wymiany

W przypadku państw członkowskich, które nie przyjęły euro jako wspólnej waluty, zastosowanie mają następujące zasady:

Art. 53 ust. 2 UKC

Art. 48 ust. 2 i 3 RW

a) do celów umowy/zobowiązania maksymalna kwota gwarancji płatnej na jeden karnet TIR wynosi równowartość kwoty 100 000 EUR w walucie krajowej. Kursy, jakie należy stosować do tego przeliczenia, ustalane są przez Europejski Bank Centralny raz w roku w pierwszym dniu roboczym października i publikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Obowiązują one od dnia 1 stycznia kolejnego roku;

Art. 53 ust. 1 lit. b) UKC

Art. 48 ust. 1 RW

b) w przypadku roszczeń z tytułu gwarancji stosowany jest kurs obowiązujący w dniu przyjęcia karnetu TIR w urzędzie celnym wyjścia lub wprowadzenia. Kursy takie ustalane są raz w miesiącu i publikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

IX.3.3. Zakres ochrony gwarancyjnej

Art. 2 konwencji TIR

W konwencji TIR nie określono kategorii towarów, które mogą być transportowane w ramach karnetu TIR. Łańcuch gwarancji międzynarodowych nie przewiduje jednak ochrony gwarancyjnej dla wymienionych poniżej wyrobów alkoholowych i tytoniowych. Ograniczenie to stosowane jest niezależnie od ilości tych towarów. Maksymalna kwota gwarancji określona w pkt IX.3.2.1 powyżej dotyczy zatem transportu wszelkich towarów z wyłączeniem następujących wyrobów alkoholowych i tytoniowych:

Kod HS	Opis produktu

2207.10	Alkohol etylowy nieskażony o objętościowej mocy alkoholu 80 % obj. lub większej
2208	Jak wyżej, ale o objętościowej mocy alkoholu mniejszej niż 80 % obj.
2402.10	Cygara, nawet z obciętymi końcami i cygaretki, zawierające tytoń
2402.20	Papierosy zawierające tytoń
2403.11 oraz 2403.19	Tytoń do palenia, nawet zawierający namiastki tytoniu w dowolnej proporcji

IX.3.4. Odpowiedzialność unijnych stowarzyszeń poręczających

Art. 228 UKC

Do celów procedury TIR uznaje się, że Unia stanowi jeden obszar. Każde państwo posiada jednak co najmniej jedno upoważnione krajowe stowarzyszenie poręczające.

Art. 164 RW

Art. 11 ust. 1 konwencji TIR

Ważne zawiadomienie o niezwolnieniu, które właściwy organ celny przesłał swojemu stowarzyszeniu poręczającemu zgodnie z konwencją TIR, ma takie same skutki prawne, jak w przypadku, gdyby zawiadomienie zostało przesłane innemu stowarzyszeniu poręczającemu przez jego własny organ celny.

IX.4. Formalności w urzędzie celnym wyjścia lub wprowadzenia

Informacje w niniejszej sekcji podzielono na następujące punkty:

- wprowadzenie (pkt IX.4.1);
- przyjęcie danych karnetu TIR (pkt IX.4.2);
- bezpieczeństwo pojazdu/kontenera (pkt IX.4.3);
- działania w urzędzie celnym wyjścia lub wprowadzenia (pkt IX.4.4);
- załadunek pośredni (pkt IX.4.5);
- rozbieżności (pkt IX.4.6).

IX.4.1. Wprowadzenie

Art. 1 lit. k) konwencji TIR

Podręcznik TIR, sekcja 1.2

Urząd celny wyjścia pełni dwie odrębne i zasadnicze funkcje. Obejmują one trzy z pięciu filarów systemu TIR. Pierwszą funkcją jest przyjmowanie karnetu TIR, zapewnienie bezpieczeństwa fizycznego pojazdu drogowego/kontenera oraz przeprowadzanie kontroli celnych.

Art. 228 UKC

Inna, równie istotna funkcja dotyczy zamykania (zob. pkt IX.5.2) operacji TIR oraz, w stosownych przypadkach, odzyskania należności celnych i podatkowych (zob. pkt 6.4). Ponieważ do celów zasad stosowania karnetów TIR Unię uznaje się za jeden obszar, rola i odpowiedzialność urzędu celnego wyjścia w Unii jest szczególnie istotna.

Art. 273 ust. 1 RW

Elektronicznym unijnym systemem tranzytu, który ma być wykorzystywany do wymiany komunikatów związanych z TIR, jest nowy skomputeryzowany system tranzytowy (NCTS), stosowany obecnie w tranzycie unijnym.

Art. 276 RW

Zakończenie/zamknięcie operacji TIR na obszarze celnym Unii między urzędami celnymi wyjścia lub wprowadzenia a urzędami celnymi przeznaczenia lub wyprowadzenia zostaje przyspieszone przez zastąpienie zwrotu odpowiedniej części odcinka 2 przesyłaniem następujących komunikatów: „Przybycie towaru" (IE006) i „Wyniki kontroli" (IE018).

Uwaga:

System NCTS wykorzystywany jest tylko w odniesieniu do operacji TIR wewnątrz Unii (tj. nie w państwach wspólnego tranzytu). W przypadku transportu TIR wprowadzanego na obszar Unii z państwa trzeciego, gdy część trasy przebiega przez państwo nienależące do Unii przed ponownym wprowadzeniem na obszar Unii, posiadacz karnetu TIR (lub jego przedstawiciel) ma obowiązek przedłożenia danych karnetu TIR w celu rozpoczęcia operacji TIR w każdym urzędzie celnym wprowadzenia do Unii.

Zobacz przykłady w załączniku IX.8.9.

IX.4.2. Przyjmowanie danych karnetu TIR

Art. 273 RW

Do wymiany danych karnetu TIR w ramach operacji TIR i **do wypełniania formalności celnych w procedurach tranzytu**

unijnego wykorzystywany jest system NCTS.

Wymiana danych karnetu TIR odbywa się za pomocą komunikatów elektronicznych na trzech poziomach:

- między posiadaczem karnetu TIR a organami celnymi (obszar zewnętrzny);
- między urzędami celnymi tego samego państwa (obszar krajowy) oraz
- między krajowymi administracjami celnymi oraz z Komisją Europejską (obszar wspólny).

Zależnie od państwa członkowskiego posiadacz karnetu TIR dysponuje na ogół następującymi możliwościami przedstawiania elektronicznych danych karnetu TIR:

- bezpośrednie wprowadzanie danych przez przedsiębiorcę (Direct Trader Input), w tym wprowadzanie danych poprzez stronę internetową administracji celnej;
- elektroniczna wymiana danych (EDI);
- wprowadzanie danych w urzędzie celnym (w terminalu udostępnionym przedsiębiorcom);
- za pośrednictwem interfejsu opracowanego przez organizację międzynarodową (np. aplikacji EPD opracowanej przez IRU).

Stosowanie karnetu TIR bez wymiany danych karnetu TIR do celów operacji TIR w przypadku czasowej awarii systemów teleinformatycznych opisano w załączniku IX.8.4 (procedura awaryjna).

Art. 274 RW

Chociaż posiadacz karnetu TIR jest zobowiązany do przekazywania danych karnetu TIR do urzędu celnego wyjścia lub wprowadzenia z wykorzystaniem NCTS, aby uniknąć jakichkolwiek konsekwencji prawnych wynikających z rozbieżności między komunikatami elektronicznymi a danymi w karnecie TIR, organy celne Unii są zobowiązane nadal wypełniać karnet TIR zgodnie z konwencją TIR.

Załącznik 1 do konwencji TIR

W przypadku wystąpienia rozbieżności pomiędzy danymi w NCTS a karnetem TIR rozstrzygające znaczenie mają informacje w karnecie TIR, a posiadacz karnetu TIR ma obowiązek sprostowania danych elektronicznych w celu ich dostosowania do

informacji w karnecie TIR.

Załącznik 10 ust. 4 konwencji TIR

Każdy karnet TIR ma niepowtarzalny numer referencyjny. Karnet TIR może mieć 4, 6, 14 lub 20 odcinków. Umawiająca się strona korzysta z jednej pary odcinków. Liczba odcinków wskazuje na liczbę umawiających się stron, które mogą być objęte tranzytem, w tym umawiającą się stronę wyjścia i przeznaczenia.

Istotne jest zapewnienie przyjmowania wyłącznie ważnych karnetów TIR. Wykaz karnetów TIR zarejestrowanych jako nieważne przez organizację międzynarodową można pobrać z jej elektronicznej bazy danych.

IRU jest odpowiedzialna za druk i rozpowszechnianie karnetów TIR i wprowadziła pewne środki bezpieczeństwa mające zapewnić rozpoznawanie podrobionych lub przerobionych karnetów TIR. Do środków tych należą:

- „logo" ciężarówki wytłoczone z przodu okładki;
- zastosowanie tuszu termochromowego;
- kod kreskowy odpowiadający alfanumerycznemu numerowi karnetu TIR.

Art. 12 konwencji TIR

Nawet oryginalny karnet TIR może jednak zostać uznany za nieważny, np. jeżeli brakuje na nim podpisu i pieczęci stowarzyszenia wydającego karnet lub gdy upłynął termin ważności określony w polu 1 na okładce karnetu TIR.

Podobnie jak w przypadku wszystkich kontroli celnych stopień i intensywność kontroli celnych, które należy przeprowadzić przed przyjęciem karnetu TIR, są określane na podstawie analizy ryzyka. Kontrole takie obejmują również upewnienie się co do ważności gwarancji dla załadowanych towarów (zob. pkt IX.3.3).

IX.4.3. Bezpieczeństwo pojazdu/kontenera

Załącznik 2 do konwencji TIR

Ze względu na wzajemne uznawanie kontroli celnych istotne jest, aby urząd celny wyjścia zapewnił zatwierdzenie danego pojazdu lub kontenera do transportu towarów w ramach karnetu TIR. W większości przypadków zgodnie z analizą ryzyka ogranicza się to do zbadania świadectwa uznania pojazdu. Należy jednak wziąć pod uwagę, że takie świadectwa można w łatwy sposób podrobić lub przerobić. Brak świadectwa uznania lub nieważne świadectwo

uznania oznacza, że nie można rozpocząć operacji TIR.

IX.4.3.1. Zalecenie w sprawie stosowania systemu kodów do zgłaszania uwag dotyczących usterek w świadectwie uznania

Załączniki 2, 3 i 4 do konwencji TIR

W dniu 11 czerwca 2015 r. Komitet Administracyjny Konwencji TIR podjął decyzję o zaleceniu, by organy celne, rejestrując uwagi dotyczące usterek w pozycji 10 świadectwa uznania, uzupełniały usterki odręcznie systemem kodów wskazującym miejsce i rodzaj wszelkich usterek. Jednolity system kodów określony w tym zaleceniu jest stosowany przez wszystkie organy celne w Unii. Brak kodu w pozycji 10 świadectwa uznania nie może jednak uniemożliwiać przyjęcia świadectwa uznania, o ile przestrzegane są postanowienia załącznika 3 do konwencji TIR.

IX.4.4. Czynności w urzędzie celnym wyjścia lub wprowadzenia

Art. 276 RW

Oprócz przedstawienia karnetu TIR oraz wszelkich wymaganych dokumentów towarzyszących, pojazdu i towaru posiadacz karnetu TIR lub jego przedstawiciel ma obowiązek przekazać urzędowi celnemu wyjścia lub wprowadzenia dane karnetu TIR w NCTS za pomocą komunikatu „Zgłoszenie tranzytowe" (IE015), przestrzegając zasad i korzystając z kodów określonych dla elektronicznych zgłoszeń tranzytowych.

Dodatek C2 do PRD

Elementy danych karnetu TIR odpowiadające właściwościom danych NCTS przedstawiono w załączniku IX.8.2.

Załącznik B do RD

Załącznik B do RW

Urzędy celne przeznaczenia lub wyprowadzenia na obszarze Unii, w których należy przedstawić towary w celu zakończenia operacji TIR, są wymienione w bazie danych urzędów celnych UE Pod adresem:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/col/col_search_home.jsp?Lang=pl.

System NCTS automatycznie zatwierdza zgłoszenie. Zatwierdzenie może obejmować weryfikację numeru identyfikacyjnego posiadacza karnetu TIR za pośrednictwem ITDB. Zgłoszenia nieprawidłowe, niekompletne lub niekompatybilne są odrzucane poprzez wygenerowanie komunikatu „Odrzucenie zgłoszenia" (IE016).

Jeżeli organy celne przyjmą zgłoszenie, system wygeneruje numer ewidencyjny MRN, który zostanie przypisany danej operacji TIR

i podany do wiadomości posiadacza karnetu TIR lub jego przedstawiciela za pomocą komunikatu „Potwierdzenie przyjęcia zgłoszenia i nadanie numeru ewidencyjnego” (IE028).

Zgłoszenie otrzymuje wówczas status „Przyjęte”. Urząd celny wyjścia lub wprowadzenia określa termin, w którym należy przedstawić towary urzędowi celnemu przeznaczenia lub wyprowadzenia (zob. pkt 4.4.6), i podejmuje decyzje o przeprowadzeniu kontroli towarów/pojazdu, w tym o nałożeniu zamknięć celnych na pojazd.

Art. 276 RW

Urząd celny wyjścia lub wprowadzenia może zweryfikować numer identyfikacyjny posiadacza karnetu TIR jedną z następujących metod:

- automatycznie podczas przyjęcia zgłoszenia przez połączenie krajowego systemu tranzytu z ITDB;
- ręcznie przed zwolnieniem operacji TIR za pośrednictwem ITDB;
- ręcznie za pośrednictwem ITDB w przypadku procedury awaryjnej, jak określono w załączniku IX.8.4.

Więcej informacji na temat sprostowania, unieważnienia i weryfikacji zgłoszenia elektronicznego można znaleźć w podręczniku dotyczącym procedur tranzytowych, część IV, rozdział 2.

IX.4.4.1. Prawidłowy sposób korzystania z karnetu TIR

Sposób korzystania z karnetu TIR powinien być zgodny ze wzorem prawidłowego wypełnienia karnetu TIR. Szczegółową instrukcję wypełniania karnetu TIR i posługiwania się odcinkami przez różne urzędy celne (wyjścia, przejściowe i przeznaczenia) przedstawiono w załączniku 8.3.

Urząd celny wyjścia powinien również dołożyć wszelkich starań w celu prawidłowego wypełnienia okładki karnetu TIR.

IX.4.4.2. Zalecenie w sprawie stosowania kodu HS

Postanowienia i zalecenia, podręcznik TIR

W dniu 31 stycznia 2008 r. Komitet Administracyjny Konwencji TIR z 1975 r. podjął decyzję o wydaniu zalecenia, by posiadacze karnetu TIR oprócz opisu towarów wpisywali sześciocyfrowy kod HS w polu 10 manifestu towarów na żółtym odcinku karnetu TIR

(nie do użytku celnego).

Również urzędy celne wyjścia w Unii będą akceptować podawanie kodu HS na odcinkach karnetu TIR przeznaczonych do użytku celnego oraz w elektronicznych danych karnetu TIR.

Należy jednak zaznaczyć, że posiadacz karnetu TIR nie ma obowiązku wpisywania kodu HS.

Jeżeli kod HS zostaje podany organom celnym, urząd celny wyjścia lub wprowadzenia powinien sprawdzić, czy podany kod HS zgadza się z kodem widniejącym w innych dokumentach celnych, handlowych lub transportowych.

IX.4.4.3. Potwierdzanie unijnego statusu celnego towarów

Art. 119 i 127 RD

Art. 207 RW

W przypadku gdy karnet TIR, jako jednolity dokument przewozowy wydany w danym państwie członkowskim, dotyczy towarów unijnych przywożonych z innego państwa członkowskiego przez terytorium państwa trzeciego, to posiadacz karnetu TIR może wpisać kod „T2L" (lub „T2LF" dla towarów unijnych przesyłanych na specjalne obszary podatkowe lub z tych obszarów bądź pomiędzy tymi obszarami) wraz z podpisem (pole 10) na wszystkich właściwych odcinkach manifestu towarów karnetu TIR w celu poświadczenia unijnego statusu celnego towarów.

Jeżeli karnet TIR dotyczy również towarów nieunijnych, należy wpisać kod „T2L" lub „T2LF" wraz z podpisem, jednoznacznie wskazując, że odnoszą się one wyłącznie do towarów unijnych.

Kody „T2L" lub „T2LF" na wszystkich właściwych odcinkach karnetu TIR wymagają uwierzytelnienia przez urząd celny wyjścia poprzez przyłożenie pieczęci i złożenie podpisu przez upoważnionego funkcjonariusza.

IX.4.4.4. Złożenie gwarancji

W celu zwolnienia towarów do operacji TIR wymagana jest gwarancja. Gwarancja dla operacji TIR przedstawiana jest w postaci ważnego karnetu TIR. W systemie NCTS stosuje się gwarancję typu B i numer karnetu TIR. Bardziej szczegółowe informacje na temat gwarancji przedstawiono w pkt IX.3.

IX.4.4.5. Nałożenie zamknięć celnych na pojazdy/kontenery

Art. 19 konwencji TIR

Załącznik 2 do konwencji TIR

Należy również zwrócić uwagę na nałożenie zamknięć celnych na pojazdy/kontenery. Istotne znaczenie ma kontrola liczby nakładanych zamknięć celnych oraz ich dokładnego umiejscowienia na podstawie świadectwa uznania (pkt 5) i załączonych fotografii (lub szkiców). Urząd celny wyjścia może – jeśli uzna to za konieczne – nałożyć większą liczbę zamknięć celnych, aby zapobiec otwarciu pomieszczenia przeznaczonego na ładunek przez osoby nieupoważnione.

Zamknięcia celne nakładane przez urząd celny wyjścia powinny zostać nałożone prawidłowo, a urząd celny wprowadzenia powinien poddać dokładnej kontroli zamknięcia już istniejące w celu wykrycia wszelkich ingerencji niezgodnych z przepisami. W ramach systemu TIR nie dopuszcza się wykorzystywania zamknięć eksportera lub przewoźnika zamiast zamknięć celnych.

IX.4.4.6. Termin

Art. 276 i 278 RW

Urząd celny wyjścia lub wprowadzenia określa termin, w którym towary muszą zostać przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia lub wyprowadzenia.

Wyznaczony przez ten urząd termin jest wiążący dla organów celnych państw członkowskich, na terytorium których towary zostają wprowadzone w trakcie operacji TIR. Państwa członkowskie nie mogą zmieniać wyznaczonego terminu.

Jeżeli przedstawienie towarów w urzędzie celnym przeznaczenia lub wyprowadzenia odbyło się po upływie terminu określonego przez urząd celny wyjścia lub wprowadzenia, uznaje się, że posiadacz karnetu TIR dotrzymał tego terminu, o ile posiadacz ten lub przewoźnik udowodnią w sposób zadowalający urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia, że opóźnienie nie nastąpiło z ich winy.

Przy określaniu terminu urząd wyjścia lub wprowadzenia bierze pod uwagę:

- rodzaj środków transportu, które zostaną wykorzystane;
- trasę przewozu;
- przepisy dotyczące transportu lub inne przepisy, które mogą mieć wpływ na ustalenie terminu (na przykład: przepisy

socjalne lub dotyczące ochrony środowiska mające wpływ na rodzaj transportu, przepisy transportowe dotyczące czasu pracy i obowiązkowych okresów odpoczynku kierowców);

- w stosownych przypadkach – wszelkie informacje uzyskane od posiadacza karnetu TIR.

IX.4.4.7. Trasa przewozu wyznaczona na potrzeby przemieszczania towarów w ramach operacji TIR

Art. 275 RW

Jeżeli urząd celny wyjścia lub wprowadzenia uzna to za konieczne (na przykład w odniesieniu do transportu towarów o podwyższonym ryzyku), wyznacza trasę przewozu, biorąc pod uwagę wszelkie istotne informacje przekazane mu przez posiadacza karnetu TIR.

Określenie dokładnej trasy, na której ma się odbywać przewóz, jest niemożliwe. Należy jednak przynajmniej wpisać w polu 22 karnetu TIR i do systemu NCTS państwa członkowskie, przez które ma przebiegać tranzyt.

Co do zasady należy oczekiwać, zwłaszcza w przypadku transportu żywych zwierząt lub towarów nietrwałych, że towary przemieszczane w ramach operacji TIR będą transportowane do miejsca przeznaczenia trasą najbardziej uzasadnioną pod względem ekonomicznym.

IX.4.4.8. Zwolnienie towarów do operacji TIR

Art. 276 RW

Zwolnienie operacji TIR następuje po przyjęciu danych karnetu TIR i przeprowadzeniu niezbędnych kontroli. Urząd celny wyjścia lub wprowadzenia powiadamia posiadacza karnetu TIR o zwolnieniu towarów do operacji TIR.

Urząd celny wyjścia wpisuje numer MRN operacji TIR na grzbiecie karnetu TIR nr 1, pole 2 (pod nr) i zwraca go posiadaczowi TIR lub jego przedstawicielowi.

Art. 184 RD

Tranzytowy dokument towarzyszący (TAD) lub tranzytowy dokument towarzyszący/bezpieczeństwo (TSAD) nie muszą towarzyszyć towarom wraz z karnetem TIR, jeżeli numer MRN na karnecie TIR jest łatwy do odczytania lub ma zostać przekazany organom celnym w inny sposób (np. w postaci kodu kreskowego lub na urządzeniu elektronicznym lub przenośnym).

Posiadacz karnetu TIR może jednak zwrócić się do urzędu celnego wyjścia lub wprowadzenia o dostarczenie mu dokumentu TAD lub

TSAD w formie określonej przez ten urząd celny (jako wydruk lub za pomocą środków elektronicznych).

Odcinek 1 karnetu TIR potwierdzony numerem MRN zostaje odłączony i zatrzymany przez urząd celny wyjścia lub wprowadzenia.

Art. 276 RW

Po zwolnieniu towarów NCTS automatycznie przekazuje do urzędu celnego przeznaczenia lub wyprowadzenia komunikat „Wyprzedzająca informacja o przybyciu towarów" (komunikat IE001). Może również zostać wysłany komunikat zewnętrzny „Zwolnienie do procedury tranzytu" (IE029) do posiadacza karnetu TIR lub jego przedstawiciela.

IX.4.5. Załadunek pośredni

Art. 18 Konwencji TIR

Transport TIR może obejmować maksymalnie cztery[92] urzędy celne wyjścia i przeznaczenia.

W przypadku załadunku dodatkowych towarów w przejściowym urzędzie celnym, w kwestii wykorzystania karnetu TIR i danych karnetu TIR urząd taki działa zarówno jako urząd celny przeznaczenia, jak i w funkcji urzędu celnego wyjścia.

Należy postępować zgodnie z procedurami opisanymi powyżej w pkt 4.4. Przede wszystkim należy zamknąć wcześniejszą operację w systemie NCTS i wygenerować komunikaty IE06 i IE018 (zob. pkt IX.5.3).

Po załadowaniu dodatkowych towarów posiadacz karnetu TIR ma obowiązek wprowadzić do NCTS nowe zgłoszenie z danymi karnetu TIR, z uwzględnieniem wszelkich szczegółowych danych poprzednich przesyłek (takich jak poprzedni numer referencyjny (MRN)). Zobacz przykłady w załączniku IX.8.9.

IX.4.5.1. Tymczasowe zawieszenie transportu TIR

Art. 26 Konwencji TIR

Uwagi do art. 2

Zawieszenie, nawet tymczasowe, transportu TIR oznacza, że zawieszona część przejazdu nie jest objęta gwarancją TIR. Transport TIR zostaje zawieszony, jeżeli na części trasy przebiega on przez terytorium państwa niebędącego stroną konwencji TIR.

[92] Może ich być maksymalnie osiem, jeżeli w marcu 2022 r. wejdą w życie zmiany zgodnie z powiadomieniem deponowanym C.N.99.2021.TREATIES-XI.A.16.

i 26 konwencji TIR

Art. 26 ust. 2 konwencji TIR

W przypadku gdy transport TIR odbywa się częściowo po odcinku niedrogowym (np. odcinek pokonywany drogą morską, w odniesieniu do którego stosowana jest uproszczona procedura tranzytu lub procedura tranzytu nie jest stosowana), posiadacz karnetu TIR może wnioskować do organów celnych o zawieszenie transportu TIR dla tej części przejazdu, a następnie o wznowienie go po zakończeniu odcinka niedrogowego.

Art. 26 ust. 3 konwencji TIR

W takich sytuacjach kontrole i formalności przeprowadzane są odpowiednio przez urzędy celne wprowadzenia i wyprowadzenia. Zobacz pkt IX.4.4 i IX.5.3.

Uwagi do art. 2 i 26 konwencji TIR

Na terytorium umawiającej się strony procedurę TIR można jednak zastosować do części trasy, która nie odbywa się drogą (np. odcinka kolejowego), w przypadku gdy organy celne mogą zapewnić przeprowadzenie kontroli i dopełnienie formalności w celu właściwego rozpoczęcia i zakończenia procedury przez urząd celny wprowadzenia i wyprowadzenia (oraz, w razie potrzeby, urząd celny przeznaczenia).

IX.4.6. Rozbieżności

IX.4.6.1. Postępowanie w przypadku wystąpienia rozbieżności

Co do zasady mogą istnieć trzy rodzaje rozbieżności lub nieprawidłowości w odniesieniu do towarów:

- brakujące towary;
- nadwyżka towarów;
- źle opisane towary.

Postępowanie w przypadku wystąpienia tych rozbieżności zależy od tego, czy zostały one stwierdzone przez urząd celny wyjścia, czy urząd celny wprowadzenia, oraz od tego, czy mamy do czynienia ze zgłoszeniem wywozowym.

IX.4.6.2. Rozbieżności stwierdzone przez urząd celny wyjścia

Art. 40 konwencji TIR

Nieprawidłowości stwierdzone przez urząd celny wyjścia przed przyjęciem karnetu TIR i przedłożeniem danych karnetu TIR należy traktować jako nieprawidłowości dotyczące poprzedniej procedury celnej, np. składowania celnego, czasowego składowania lub towarów zwolnionych do wywozu. Może się zdarzyć, że zachodzi

rozbieżność związana z takimi kwestiami jak opis i ilość towarów, ponieważ informacje na temat poprzedniej procedury celnej zostały po prostu przepisane do karnetu TIR i jego danych.

Nieprawidłowości mogą być jednak wynikiem nieuczciwego oraz celowego niewłaściwego wykorzystania lub nadużycia systemu TIR i systemu tranzytu na przykład poprzez opisanie towarów niebezpiecznych jako innych towarów. W takim przypadku należy nałożyć na odpowiedzialne podmioty karę na mocy przepisów krajowych.

IX.4.6.3. Rozbieżności stwierdzone przez urząd celny wprowadzenia

Art. 23 konwencji TIR

Art. 24 konwencji TIR

Organy celne w urzędzie celnym wprowadzenia przeprowadzają kontrolę towarów przewożonych transportem TIR pod zamknięciem celnym tylko w szczególnych sytuacjach. W razie kontroli takie organy celne dokonują adnotacji o nałożeniu nowych zamknięć oraz, jeśli to konieczne, o wynikach kontroli na pozostałych odcinkach karnetu TIR i na odpowiadających im grzbietach oraz w NCTS.

Art. 8 ust. 5 konwencji TIR

Art. 8,7 Konwencji TIR

Art. 79 UKC

Każda z nieprawidłowości stwierdzonych przez urząd celny wprowadzenia jest rozpatrywana osobno. W sytuacjach, w których niezadeklarowane towary znajdują się pod zamknięciem celnym w przestrzeni ładunkowej pojazdu drogowego, bezpośrednią odpowiedzialność ponosi w pierwszym rzędzie posiadacz karnetu TIR jako dłużnik obciążony długiem celnym. Z przyczyn podatkowych zabezpieczona kwota jest objęta gwarancją karnetu TIR i odpowiedzialność spoczywa na stowarzyszeniu poręczającym.

Jeśli z jakiegokolwiek powodu nie można przeprowadzić operacji TIR, np. ze względu na zakaz wywozu lub jego ograniczenia, towary zostaną zatrzymane na granicy.

Art. 8 ust. 5 konwencji TIR

Jeżeli jednak przeprowadzenie operacji TIR jest możliwe, na pozostałych odcinkach karnetu TIR (zob. pola oznaczone jako: „Do użytku urzędowego”) należy umieścić szczegółowe informacje dotyczące wykrytych towarów. W polu oznaczonym „Do użytku urzędowego” należy wpisać „Nadwyżka towarów: art. 8 ust. 5 konwencji TIR” oraz podać opis i ilość wykrytych towarów.

Posiadacz karnetu TIR musi odpowiednio skorygować dane w NCTS przed zatwierdzeniem operacji przez urząd celny

wprowadzenia.

W przypadku stwierdzenia nadwyżki towarów, które nie znajdują się pod zamknięciem celnym w przestrzeni ładunkowej, towary te traktuje się jak towary przemycane wprowadzone na teren Unii niezgodnie z prawem i należy podjąć odpowiednie działania. W takich okolicznościach stowarzyszenie poręczające nie jest odpowiedzialne za ewentualne opłaty i podatki, ale kierowca lub posiadacz karnetu TIR mogą zostać uznani za dłużników celnych.

IX.5. Formalności w urzędzie celnym przeznaczenia lub wyprowadzenia

Informacje w niniejszej sekcji podzielono na następujące punkty:

- wprowadzenie (pkt IX.5.1);
- zamknięcie operacji TIR przy wyprowadzeniu (pkt IX.5.2);
- działania w urzędzie celnym przeznaczenia lub wyprowadzenia (pkt IX.5.3);
- zmiana urzędu celnego przeznaczenia lub wyprowadzenia (pkt IX.5.4);
- wypadki podczas przewozu oraz wykorzystanie protokołu zajścia (pkt IX.5.5);
- nieprawidłowości (pkt IX.5.6);
- system kontroli karnetów TIR (pkt IX.5.7);
- wyładunek pośredni (pkt IX.5.8);
- wykorzystanie karnetu TIR do towarów powracających (pkt IX.5.9).

IX.5.1. Wprowadzenie

Za zapewnienie szybkiego zakończenia operacji TIR odpowiedzialny jest przede wszystkim urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia.

IX.5.2. Zamknięcie operacji TIR przez urząd celny wyjścia lub wprowadzenia

Zamknięcie operacji TIR jest niezwykle znaczącym działaniem właściwego urzędu celnego wyjścia lub wprowadzenia. Skutkiem tego działania jest zniesienie odpowiedzialności stowarzyszenia poręczającego.

Art. 10 ust. 2 konwencji TIR

Art. 215 ust. 2 UKC

Operację TIR można zamknąć wyłącznie wówczas, gdy została ona poprawnie zakończona.

Art. 1 lit. e) konwencji TIR

Zamknięcie operacji TIR przebiega domyślnie w takim sensie, że urząd celny wyjścia lub wprowadzenia nie podejmuje w tym zakresie żadnej formalnej decyzji ani działania. Ponadto do stowarzyszenia poręczającego nie wysyła się żadnego formalnego zawiadomienia o zamknięciu operacji. Posiadacz karnetu TIR oraz stowarzyszenie poręczające mogą uznać operację TIR za zamkniętą, jeśli nie otrzymają zawiadomienia, w którym stwierdza się inaczej.

IX.5.3. Czynności w urzędzie celnym przeznaczenia lub wyprowadzenia

Art. 278 –279 RW

W momencie przedstawienia towarów, pojazdu, karnetu TIR oraz numeru MRN operacji TIR w terminie wyznaczonym przez urząd celny wyjścia lub wprowadzenia, urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia sprawdza zamknięcia celne i na podstawie numeru MRN wyszukuje i rejestruje dane w systemie NCTS.

O przybyciu przesyłki informuje się urząd celny wyjścia lub wprowadzenia, wysyłając komunikat „Przybycie towarów” (IE006).

Art. 277 RW

Po przeprowadzeniu koniecznych kontroli, opartych na informacjach zawartych w komunikacie „Wyprzedzająca informacja o przybyciu towarów” (IE001), urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia wysyła urzędowi wyjścia lub wprowadzenia komunikat „Wyniki kontroli” (IE018) z zastosowaniem odpowiednich kodów. Komunikat ten musi zawierać również wszelkie informacje wprowadzone w trakcie przewozu do protokołu zajścia oraz na grzbiecie odcinka nr 1 karnetu TIR. Mogą to być informacje dotyczące takich kwestii jak przeładunek, nowe zamknięcia celne, zdarzenia lub wypadki (pkt IX.5.5).

Urząd celny przeznaczenia odrywa i zachowuje obie części odcinka nr 2 karnetu TIR oraz wypełnia grzbiet karnetu TIR i zwraca karnet

TIR posiadaczowi.

Art. 274 RW

Jeżeli w urzędzie celnym wyjścia lub wprowadzenia towar został zwolniony do operacji TIR w systemie NCTS, a w momencie przybycia towaru do urzędu celnego przeznaczenia lub wyprowadzenia system jest niedostępny, urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia musi przeprowadzić niezbędne kontrole i zakończyć procedurę, korzystając z odcinka nr 2 karnetu TIR.

Wpisów do systemu NCTS dokonuje urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia po fakcie, tj. gdy system jest ponownie dostępny, aby umożliwić urzędowi celnemu wyjścia lub wprowadzenia zamknięcie operacji w NCTS.

Art. 274 RW

W przypadku zwolnienia towarów do operacji TIR w urzędzie celnym wyjścia lub wprowadzenia w czasie awarii systemu, tj. bez wymiany danych karnetu TIR do celów operacji TIR, a tylko na podstawie karnetu TIR, urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia dokonuje zakończenia procedury z wykorzystaniem odcinka nr 2 karnetu TIR i zwraca jego właściwą część urzędowi wyjścia lub wprowadzenia.

Art. 279 ust. 4 RW

Zadaniem urzędu celnego przeznaczenia jest potwierdzenie karnetu TIR poprzez wypełnienie grzbietu nr 2 i zatrzymanie odcinka nr 2. Po wykonaniu potwierdzenia urząd celny przeznaczenia zwraca karnet TIR posiadaczowi. Pod nieobecność posiadacza karnet TIR zwraca się osobie, która go przedstawiła i którą uznaje się za działającą w imieniu posiadacza karnetu TIR.

IX.5.4. Zmiana urzędu celnego przeznaczenia lub wyprowadzenia

Art. 1 lit. l) konwencji TIR

Art. 278 ust. 3 RW

Zgodnie z konwencją TIR posiadacz karnetu TIR może przedstawić towary wraz z karnetem TIR i zamknąć operację TIR w urzędzie celnym przeznaczenia lub wyprowadzenia innym niż zadeklarowany. Urząd ten stanie się wówczas urzędem celnym przeznaczenia lub wyprowadzenia.

Ponieważ NCTS wykaże, że faktyczny urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia nie otrzymał komunikatu „Wyprzedzająca informacja o przybyciu towarów" (IE001) dla danego numeru MRN, urząd ten musi wysłać komunikat „Wniosek o AAR" (IE002).

Urząd celny wyjścia lub wprowadzenia wysyła komunikat „Odpowiedź na wniosek o AAR" (IE003), w którym przekazuje

dane dotyczące komunikatu „Wyprzedzająca informacja o przybyciu towarów” (IE001). Urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia może wtedy wysłać komunikat „Powiadomienie o przybyciu towarów” (IE006) i kontynuować dalsze działania (zob. pkt IX.5.3).

Po otrzymaniu komunikatu „Powiadomienie o przybyciu towarów” (IE006) urząd celny wyjścia lub wprowadzenia musi poinformować zadeklarowany urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia za pomocą komunikatu „Przekazane zawiadomienie o przybyciu” (IE024), że towary przybyły do innego urzędu celnego przeznaczenia lub wyprowadzenia.

Jeżeli urząd celny wyjścia lub wprowadzenia nie odnajdzie operacji za pomocą numeru MRN, w komunikacie „Odpowiedź na wniosek o AAR” (IE003) podaje przyczyny (zakodowane cyframi od 1 do 4), dla których nie można wysłać komunikatu „Wyprzedzająca informacja o przybyciu towarów” (IE001).

Przyczyny odrzucenia mogą być następujące:

kod 1. Operacja TIR została już przedstawiona w innym urzędzie celnym przeznaczenia lub wyprowadzenia;

kod 2. Operacja TIR została unieważniona przez urząd celny wyjścia lub wprowadzenia;

kod 3. Numer MRN jest nieznany (albo z przyczyn technicznych, albo w związku z nieprawidłowościami) lub

kod 4. Inne.

(Objaśnienia kodów zob. pkt I.4.4.5)

Urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia bada przyczynę odrzucenia i – jeżeli przyczyna ta na to pozwala – dokonuje zakończenia operacji TIR oraz odrywa i zachowuje obie części odcinka nr 2 karnetu TIR. Musi również umieścić adnotację na grzbiecie nr 2 karnetu TIR oraz zwrócić odpowiednią część odcinka nr 2 urzędowi celnemu wyjścia lub wprowadzenia, a karnet TIR – posiadaczowi.

IX.5.5. Zdarzenia podczas przemieszczania towarów i zastosowanie protokołu zajścia

Art. 25 konwencji

W przypadku gdy zamknięcie celne zostało zerwane lub towary

TIR

uległy zniszczeniu lub uszkodzeniu w wyniku wypadku podczas przewozu, przewoźnik niezwłocznie kontaktuje się z organami celnymi, a jeśli jest to niemożliwe, z innymi właściwymi organami państwa, na terenie którego znajduje się przesyłka.

Art. 277 RW

Jeżeli przewoźnik musiał zboczyć z trasy wyznaczonej przez urząd celny wyjścia lub wprowadzenia z przyczyn od niego niezależnych lub jeżeli na obszarze celnym Unii doszło do zdarzenia lub wypadku w rozumieniu art. 25 konwencji TIR, przewoźnik przedstawia towary, pojazd, karnet TIR i numer MRN najbliższemu organowi celnemu państwa członkowskiego, na którego terytorium znajduje się środek transportu.

Zainteresowane organy sporządzają, najszybciej jak to możliwe, protokół zajścia zawarty w karnecie TIR.

W razie wypadku, w wyniku którego konieczne jest przemieszczenie ładunku do innego pojazdu, przeładunek może odbyć się wyłącznie w obecności właściwego organu. Organ ten sporządza protokół zajścia.

Nota wyjaśniająca do art. 29 konwencji TIR

Zastępczy pojazd lub kontener musi być również dopuszczony do przewozu towarów pod zamknięciem celnym, chyba że karnet TIR zawiera oznaczenie „Przewóz towarów ciężkich lub przestrzennych".

Ponadto na zastępczy pojazd lub kontener nakłada się zamknięcia celne, a szczegółowe informacje na temat zamknięć wpisuje się do protokołu zajścia.

Jeżeli jednak dopuszczony pojazd lub kontener jest niedostępny, towary można przeładować do niedopuszczonego pojazdu lub kontenera, pod warunkiem że jest on odpowiednio zabezpieczony. W takiej sytuacji organy celne oceniają, czy można zezwolić na dalszy transport z zastosowaniem karnetu TIR w danym pojeździe lub kontenerze.

W przypadku wystąpienia bezpośredniego zagrożenia, które prowadzi do konieczności natychmiastowego rozładunku wszystkich towarów lub ich części, przewoźnik może podejmować działania na własną rękę, nie czekając na działania organów celnych. To do przewoźnika należy następnie dostarczenie organom celnym dowodu, że był on zmuszony postąpić w taki sposób w interesie pojazdu, kontenera lub ładunku. Po zastosowaniu środków zapobiegawczych i zażegnaniu niebezpieczeństwa

przewoźnik niezwłocznie zawiadamia organy celne, aby umożliwić zweryfikowanie faktów, zbadanie ładunku, nałożenie zamknięć celnych na pojazd lub kontener i sporządzenie protokołu zajścia.

Urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia wysyła komunikat „Wyniki kontroli" (IE018) zawierający wszelkie dostępne informacje na temat zdarzenia wprowadzone do protokołu zajścia i karnetu TIR.

Protokół zajścia pozostaje załączony do karnetu TIR.

IX.5.6. Nieprawidłowości stwierdzone przez urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia

IX.5.6.1. Nieprawidłowości dotyczące towarów

Art. 8 ust. 5 konwencji TIR

Każda z nieprawidłowości stwierdzonych przez urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia powinna być rozpatrywana osobno. Jeżeli niezadeklarowane towary znajdują się pod zamknięciem celnym w pojeździe drogowym albo kontenerze, są one objęte gwarancją karnetu TIR i odpowiedzialność spoczywa na stowarzyszeniu poręczającym. Należy dokonać wpisu w polu 27 odcinka nr 2 karnetu TIR oraz polu 5 grzbietu nr 2 karnetu TIR.

Wpis powinien mieć brzmienie „Nadwyżka towarów: art. 8 ust. 5 konwencji TIR"; po nim należy podać opis i ilość towarów. W systemie NCTS urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia wysyła komunikat „Wyniki kontroli" (IE018) z kodem B i adnotacją „oczekiwanie na wyjaśnienie rozbieżności", tym samym zwracając się do urzędu celnego wyjścia lub wprowadzenia o zbadanie tej kwestii.

Wówczas operacja w urzędzie celnym wyjścia lub wprowadzenia ma status „oczekiwanie na wyjaśnienie".

Po wyjaśnieniu problemu urząd celny wyjścia lub wprowadzenia informuje o tym urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia za pomocą komunikatu „Powiadomienie o wyjaśnieniu nieprawidłowości" (IE020). Towary zostają wtedy zwolnione i operacja zostaje ostatecznie zamknięta przez urząd celny wyjścia.

Jeżeli rozbieżność polega na braku towarów lub nieprawidłowym opisie towarów, należy postąpić podobnie w zakresie wpisów do karnetu TIR i komunikatów w systemie NCTS.

IX.5.6.2. Nieprawidłowości dotyczące zamknięć celnych

Organy celne w urzędzie celnym przeznaczenia lub wyprowadzenia sprawdzają, czy zamknięcia celne nie zostały naruszone. W przypadku gdy zamknięcia celne zostały naruszone lub doszło do manipulacji przy zamknięciach celnych, organy celne w urzędzie celnym przeznaczenia lub wyprowadzenia odnotowują ten fakt w komunikacie „Wyniki kontroli" (IE018) przesyłanym do urzędu celnego wyjścia lub wprowadzenia.

W takiej sytuacji urząd ten dokonuje oceny faktów i określa właściwe działania (np. kontrola towarów) przed poinformowaniem urzędu celnego wyjścia lub wprowadzenia.

IX.5.6.3. Inne nieprawidłowości

W przypadku nieuczciwego oraz celowego niewłaściwego wykorzystania lub nadużycia systemu TIR należy zastosować środki prawne względem podmiotów odpowiedzialnych.

IX.5.7. System kontroli karnetów TIR

Art. 6 ust. 2a konwencji TIR

Załącznik 10 do konwencji TIR

Organizacja międzynarodowa upoważniona przez Komitet Administracyjny jest odpowiedzialna za utworzenie systemu kontroli karnetów TIR oraz zadbanie o to, by międzynarodowy system gwarancyjny był dobrze zorganizowany i funkcjonował skutecznie. Obecnie funkcję tę pełni Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU), która stosuje elektroniczny system kontroli (zwany SafeTIR).

Urząd celny przeznaczenia ma obowiązek udostępniać w NCTS informacje dotyczące zakończenia lub częściowego zakończenia operacji TIR.

Informacje te są przekazywane w miarę możliwości codziennie za pomocą najszybszych dostępnych środków komunikacji. W odniesieniu do wszystkich karnetów TIR przedstawionych w urzędzie celnym przeznaczenia przekazywane są co najmniej następujące informacje:

a) numer referencyjny karnetu TIR;

b) data i numer wpisu w rejestrze urzędu celnego;

c) nazwa lub numer urzędu celnego przeznaczenia;

d) data i numer referencyjny wskazany w poświadczeniu zakończenia operacji TIR (pola 24–28 odcinka nr 2) w urzędzie celnym przeznaczenia (jeżeli inny niż w lit. b));

e) zakończenie częściowe lub ostateczne;

f) zakończenie operacji TIR poświadczone z zastrzeżeniem lub bez zastrzeżenia, bez uszczerbku dla art. 8 i 11 konwencji TIR;

g) inne informacje lub dokumenty (nieobowiązkowo);

Numer strony karnetu TIR, na której poświadczono zakończenie operacji TIR.

IX.5.8. Wyładunek pośredni

Art. 18 konwencji TIR

Transport TIR może obejmować maksymalnie cztery[93] urzędy celne wyjścia i przeznaczenia.

Jeżeli część towarów jest wyładowywana w przejściowym urzędzie celnym, urząd ten spełnia zadanie zarówno urzędu celnego przeznaczenia, jak i urzędu celnego wyjścia na potrzeby karnetu TIR i danych z karnetu TIR.

Należy postępować zgodnie z procedurami opisanymi w pkt IX.5.3. W szczególności należy zamknąć wcześniejszą operację w systemie NCTS i przesłać komunikaty IE006 i IE018.

Po wyładunku posiadacz karnetu TIR jest odpowiedzialny za złożenie w NCTS nowego zgłoszenia dla pozostałych towarów. Zobacz przykłady w załączniku 8.9 lit. c).

IX.5.9. Powracające transporty TIR

Nota wyjaśniająca do art. 2 (0.2-1)

Transport TIR może rozpocząć się i skończyć w tym samym państwie, jeśli część przejazdu odbywa się na terytorium innej umawiającej się strony.

Najlepsze praktyki z podręcznika TIR

Może to mieć zastosowanie również wówczas, gdy inna umawiająca się strona nie zezwala na kontynuowanie przejazdu transportu TIR przez jej terytorium (np. ze względu na zakaz

[93] Od marca 2022 r. będzie ich mogło być ewentualnie osiem (por. przypis 90).

dotyczący niektórych towarów). W takich przypadkach możliwe są dwa alternatywne scenariusze:

- urząd celny wprowadzenia na terytorium danej umawiającej się strony powinien rozpocząć operację TIR i niezwłocznie potwierdzić jej zakończenie, wskazując dokładną przyczynę odmowy w polu oznaczonym „Do użytku urzędowego" na wszystkich pozostałych odcinkach. Posiadacz karnetu TIR wróci wtedy do urzędu celnego wyprowadzenia w poprzednim kraju i złoży wniosek o zmianę państwa i urzędu celnego przeznaczenia dla transportu TIR. W tym celu posiadacz karnetu TIR wnosi do organów celnych o potwierdzenie zmian wprowadzonych w polu 7 na stronie 1 okładki i w polach 6 i 12 na wszystkich pozostałych odcinkach;

- urząd celny wprowadzenia na terytorium danej umawiającej się strony odmawia poświadczenia karnetu TIR w sposób opisany powyżej. Posiadacz karnetu TIR wróci wtedy do urzędu celnego wyprowadzenia w poprzednim kraju i złoży wniosek o zmianę państwa i urzędu celnego przeznaczenia dla transportu TIR. W tym celu posiadacz karnetu TIR wnosi do organów celnych o potwierdzenie zmian wprowadzonych w polu 7 na stronie 1 okładki i w polach 6 i 12 na wszystkich pozostałych odcinkach, a ponadto wnosi do organów celnych o wpisanie w polu oznaczonym „Do użytku urzędowego" wszystkich pozostałych odcinków wzmianki o odmowie przyjęcia karnetu TIR otrzymanej w kolejnym państwie.

Do kontynuowania transportu TIR może być wykorzystywany ten sam karnet TIR (pozostałe strony).

IX.6. Postępowanie poszukiwawcze

Niniejszy punkt zawiera informacje dotyczące:

- działań poprzedzających postępowanie poszukiwawcze (pkt IX.6.1);
- postępowania poszukiwawczego (pkt IX.6.2);
- alternatywnego dowodu zakończenia procedury (pkt IX.6.3);
- długu celnego i jego odzyskiwania (pkt IX.6.4);

- roszczeń wobec stowarzyszenia poręczającego (pkt IX.6.5);
- stosowania art. 163–164 RW (pkt IX.6.6).

IX.6.1. Działania poprzedzające postępowanie poszukiwawcze

Jeżeli urząd celny wyjścia lub wprowadzenia nie otrzyma w terminie, w jakim towary muszą zostać przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia lub wyprowadzenia, komunikatu „Przybycie towarów" (IE006), urząd ten wykorzystuje komunikat „Wniosek o stan zgłoszenia" (IE904), aby sprawdzić, czy system NCTS w państwie członkowskim przeznaczenia lub wyprowadzenia odpowiada temu statusowi. System w miejscu przeznaczenia automatycznie sprawdza status i wysyła w odpowiedzi komunikat „Odpowiedź na wniosek o stan zgłoszenia" (IE905). Dalsze szczegółowe informacje znajdują się w pkt VII.2.5.

IX.6.2. Postępowanie poszukiwawcze

Art. 280 RW

W przypadku gdy status, o którym mowa w pkt IX.6.1, jest zgodny w obu urzędach i nie brak żadnego z komunikatów, właściwe organy państwa członkowskiego wyjścia lub wprowadzenia albo wszczynają postępowanie poszukiwawcze, aby uzyskać informacje niezbędne do zamknięcia operacji TIR, albo – jeśli to niemożliwe – ustalają, czy powstał dług celny, wskazują dłużnika i określają państwo członkowskie odpowiedzialne za odzyskanie tego długu celnego.

Szczegółowe informacje na temat zapytań elektronicznych oraz długu celnego i jego odzyskiwania podano w części VII i VIII.

Aby wszcząć postępowanie poszukiwawcze w zadeklarowanym urzędzie celnym przeznaczenia lub wyprowadzenia, zaleca się jednak, by właściwe organy państwa członkowskiego wyjścia lub wprowadzenia sprawdziły, czy w elektronicznym systemie kontroli prowadzonym przez organizację międzynarodową, o której mowa w załączniku 10 do konwencji TIR, istnieje zapis dotyczący zakończenia operacji.

Jeżeli operacja TIR nie może zostać zakończona, najpóźniej w terminie 28 dni od wysłania wniosku o przeprowadzenie postępowania poszukiwawczego do wskazanego urzędu celnego przeznaczenia lub wyprowadzenia organy celne państwa członkowskiego wyjścia lub wprowadzenia zwracają się do

posiadacza karnetu TIR o przedstawienie dowodu, że operacja TIR została zakończona, lub dowodu wskazującego miejsce, w którym doszło do wykroczenia lub wystąpiła nieprawidłowość, i informują o tym stowarzyszenie poręczające. Aby wysłać zapytanie do posiadacza karnetu TIR lub jego przedstawiciela można wykorzystać komunikat „Zapytanie o niezakończoną operację tranzytową" (IE140), a na potrzeby odpowiedzi komunikat „Informacja dot. niezakończonej operacji tranzytowej" (IE141).

W obu przypadkach posiadacz karnetu TIR musi dostarczyć dokumenty potwierdzające (zakończenie lub miejsce wystąpienia nieprawidłowości) w terminie 28 dni od daty wniosku. Na wniosek posiadacza karnetu TIR termin ten może ulec przedłużeniu o kolejne 28 dni.

Jeżeli po upływie tego terminu:

- nie otrzymano odpowiedzi od urzędu celnego przeznaczenia lub wyprowadzenia;
- urząd celny przeznaczenia przekaże potwierdzenie lub okaże się, że karnet TIR nie został przedstawiony;
- nie dostarczono innego potwierdzenia, które byłoby wystarczające dla organów celnych;
- nie otrzymano potwierdzenia, że operacja TIR została zakończona;
- żadne inne państwo członkowskie nie wniosło o przekazanie odpowiedzialności za odzyskanie,

Art. 11 ust. 1 konwencji TIR

Art. 280 ust. 8 RW

organy celne państwa członkowskiego wyjścia lub wprowadzenia muszą oficjalnie powiadomić stowarzyszenie poręczające oraz posiadacza karnetu TIR o niezakończeniu operacji TIR. Równocześnie można wysłać takie powiadomienie tradycyjną drogą pocztową, aby wykorzystać wszystkie dostępne środki komunikacji i zagwarantować, że adresat otrzyma powiadomienie.

W każdym razie powiadomienie musi nastąpić w terminie jednego roku od dnia przyjęcia karnetu TIR.

Jeżeli w toku postępowania poszukiwawczego okaże się, że operacja TIR została zakończona prawidłowo, organ celny państwa członkowskiego wyjścia lub wprowadzenia zamyka operację TIR i niezwłocznie informuje o tym stowarzyszenie poręczające

i posiadacza karnetu TIR oraz, w stosownych przypadkach, organ celny, który wszczął procedurę odzyskania należności celnych.

IX.6.3. Alternatywny dowód zakończenia procedury

Art. 281 RW

Jako alternatywny dowód zakończenia operacji TIR organy celne państwa członkowskiego wyjścia lub wprowadzenia mogą przyjąć każdy dokument poświadczony przez organy celne państwa członkowskiego przeznaczenia lub wyprowadzenia, w którym przedstawiono towary.

Taki alternatywny dowód musi obejmować określenie towarów oraz potwierdzenie, że zostały one przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia bądź wyprowadzenia lub dostarczone upoważnionemu odbiorcy.

Posiadacz karnetu TIR lub stowarzyszenie poręczające może przedstawić urzędowi celnemu państwa członkowskiego wyjścia lub wprowadzenia jako alternatywny dowód również jeden z następujących dokumentów:

- dokument lub wpis w ewidencji celnej poświadczony przez organ celny państwa członkowskiego, który potwierdza, że towary fizycznie opuściły obszar celny Unii;
- dokument celny wystawiony w państwie trzecim, w którym towary zostały objęte procedurą celną;
- dokument wystawiony w państwie trzecim, potwierdzony przez organy celne tego państwa i poświadczający, że towary znajdują się w obrocie w tym państwie.

Jako dowód można przedstawić kopię wyżej wymienionych dokumentów, poświadczoną przez organy za zgodność z oryginałem.

Art. 280 ust. 8 RW

Urząd prowadzący dochodzenie powinien poinformować posiadacza karnetu TIR i stowarzyszenie poręczające, czy przyjął przedstawione alternatywne dowody jako potwierdzenie zakończenia procedury TIR. Urząd prowadzący postępowanie poszukiwawcze powinien również przekazać posiadaczowi karnetu TIR wszelkie dokumenty potwierdzające zamknięcie procedury, które ujawniono w urzędzie podczas procedury.

IX.6.4. Dług celny i odzyskiwanie długu

W przypadku wystąpienia nieprawidłowości, które pociągają za sobą powstanie długu celnego i konieczność uiszczenia innych opłat, odpowiedzialność za wszczęcie procedury odzyskiwania długu ponosi przede wszystkim urząd celny przeznaczenia lub wprowadzenia.

IX.6.4.1. Określenie osób bezpośrednio odpowiedzialnych

Art. 78 RD

W razie braku potwierdzenia, że operacja TIR została zakończona, urząd celny państwa członkowskiego wyjścia lub wprowadzenia musi określić miejsce, w którym powstał dług celny, w terminie siedmiu miesięcy od dnia, w którym towary powinny były zostać przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia lub wyprowadzenia. Musi on także wskazać dłużnika oraz ustalić państwo członkowskie właściwe do odzyskania długu celnego.

Art. 105 UKC

Dług celny jest księgowany w terminie 14 od upływu tego siedmiomiesięcznego terminu.

W tym celu urząd celny państwa członkowskiego wyjścia lub wprowadzenia może wykorzystać wszelkie posiadane informacje, uwzględniając informacje przekazane przez stowarzyszenie poręczające i posiadacza karnetu TIR.

Art. 11 ust. 1 konwencji TIR

Art. 79, 84 i 87 UKC

Art. 77 i 78 RD, art. 163 i 311 RW

Do zidentyfikowania osoby odpowiedzialnej należy stosować przepisy ogólne UKC, RW i RD. W większości przypadków należy oczekiwać, że dług celny powstał albo w związku z usunięciem towarów spod „dozoru celnego", albo w związku z niewypełnieniem zobowiązań wynikających ze stosowania procedury TIR. Ponieważ posiadacz karnetu TIR jest odpowiedzialny za przedstawienie towarów w urzędzie celnym przeznaczenia lub wyprowadzenia, uznaje się, że to on lub jego przedstawiciel są odpowiedzialni *prima facie*.

Więcej informacji na temat długu celnego i jego odzyskiwania znajduje się w części VIII.

IX.6.4.2. Odzyskanie długu oraz innych opłat

Art. 11 ust. 2 konwencji TIR

Odzyskiwanie długu od osoby lub osób odpowiedzialnych przebiega według standardowych procedur – zob. część VIII. Na podstawie konwencji TIR właściwe organy mają obowiązek

wymagać uiszczenia długu celnego od osoby lub osób odpowiedzialnych za uiszczenie należnych cel i opłat. Jeżeli jednak posiadacz karnetu TIR jest rezydentem państwa trzeciego, zabezpieczenie spłaty należnych kwot nie zawsze jest możliwe. Znajduje to odzwierciedlenie w postanowieniu konwencji TIR sformułowanym następująco: „organy powinny, w miarę możliwości, zażądać ich zapłaty od osoby lub osób bezpośrednio odpowiedzialnych".

Sformułowanie „w miarę możliwości" implikuje, że właściwe organy muszą podjąć działania w kierunku odzyskania płatności. Oznacza to, że muszą przynajmniej wystosować formalny wniosek o uiszczenie płatności. Wniosek ten musi być skierowany do konkretnej osoby.

W przypadku nieuregulowania płatności w terminie miesiąca od daty poinformowania dłużnika o długu, kwota – do wysokości zabezpieczenia – podlega roszczeniu od stowarzyszenia poręczającego.

IX.6.5. Roszczenie wobec stowarzyszenia poręczającego

Art. 11 ust. 3 konwencji TIR

Roszczenie wobec stowarzyszenia poręczającego może zostać wystosowane najwcześniej po upływie jednego miesiąca od daty powiadomienia o niezakończeniu operacji i w terminie dwóch lat od daty tego powiadomienia. Należy dołożyć starań, aby roszczenia nie wystosowywać zbyt wcześnie (tj. przed upływem terminu jednego miesiąca od powiadomienia), ponieważ takie działanie może spowodować naruszenie ważności roszczenia.

W praktyce wcześniejszy z tych dwóch terminów ma zastosowanie, jeśli nie ma szans na odzyskanie długu od osoby lub osób odpowiedzialnych i jeśli miejsce faktycznego wystąpienia nieprawidłowości jest nieznane. Ten późniejszy termin jest natomiast stosowany, jeśli istnieją realne szanse na odzyskanie długu od osoby lub osób odpowiedzialnych.

Wiadomo, że wszystkie roszczenia wobec krajowych stowarzyszeń poręczających są przekazywane do IRU. Umożliwia to IRU zweryfikowanie ważności roszczenia. Istotne jest zatem, by roszczenie było poparte dokumentami potwierdzającymi, z których wynika przynajmniej, że nieprawidłowość spowodowała konieczność uiszczenia podatków i opłat, że wskazano dłużnika, że podjęto działania mające na celu odzyskanie od dłużnika uiszczenia

należnej kwoty oraz że powiadomienia zostały wysłane z zachowaniem formy i terminu.

IX.6.6. Stosowanie art. 163–164 RW

Ponieważ obszar celny Unii uznaje się za jednolity obszar na potrzeby procedury TIR, nie zawsze można łatwo wskazać państwo członkowskie właściwe do rozwiązania problematycznych kwestii pojawiających się w trakcie procedury. W związku z tym powiadomienie o niezamknięciu procedury, o którym mowa w pkt IX.6.2, uznaje się również za przesłane wszystkim stowarzyszeniom poręczającym w Unii.

IX.6.6.1. Przekazanie odpowiedzialności za odzyskanie długu

Art. 167 ust. 1 RW

Art. 1 lit. o) konwencji TIR

Art. 11 ust. 2 konwencji TIR

Art. 11 ust. 1 konwencji TIR

Jeżeli zaistnieje konieczność przekazania odpowiedzialności za odzyskanie długu innemu państwu członkowskiemu, wszczynające lub wzywające państwo członkowskie przekazuje wezwanemu państwu członkowskiemu „całą konieczną dokumentację". Termin „cała konieczna dokumentacja" obejmuje wszelką korespondencję między wszczynającym państwem członkowskim a jego stowarzyszeniem poręczającym.

Art. 11 ust. 2 konwencji TIR

Art. 11 ust. 3 konwencji TIR

W przypadku gdy korespondencja obejmuje właściwe informacje dotyczące ważności powiadomienia dostarczone przez pierwotne stowarzyszenie poręczające, wzywane państwo członkowskie musi podjąć decyzję, czy podtrzymuje roszczenie względem swojego stowarzyszenia poręczającego. W razie odwołania od wezwania do uiszczenia kwoty stowarzyszenie poręczające wzywającego państwa członkowskiego może wykorzystać tę korespondencję na poparcie argumentów zawartych w odwołaniu od wezwania wystosowanego przez wzywane państwo członkowie zgodnie z przepisami prawa cywilnego tego państwa.

IX.7. Upoważniony odbiorca

Informacje w niniejszej sekcji podzielono na następujące punkty:

- wprowadzenie (pkt IX.7.1);
- upoważnienie do zerwania i zdjęcia zamknięć celnych (pkt IX.7.2);
- przybycie towarów (pkt IX.7.3);

- przedstawienie karnetu TIR (pkt IX.7.4);
- potwierdzenie i zwrot karnetu TIR posiadaczowi karnetu TIR (pkt IX.7.5).

IX.7.1. Wprowadzenie

Zgodnie z ogólną zasadą towary objęte procedurą TIR przedstawia się w urzędzie celnym przeznaczenia wraz z pojazdem, karnetem TIR i numerem MRN operacji TIR.

Upoważniony odbiorca może jednak odebrać towary w swojej siedzibie lub w innym zatwierdzonym miejscu bez konieczności przedstawiania towarów, pojazdu, karnetu TIR lub numeru MRN operacji TIR w urzędzie celnym przeznaczenia.

Art. 230 UKC

Art. 186 –187 RD

Art. 282 RW

Procedury dotyczące upoważnionego odbiorcy w ramach procedury TIR opierają się na istniejącej wspólnej procedurze tranzytowej/procedurze tranzytu unijnego. Należy zatem stosować się do procedur opisanych w części VI.

W porównaniu ze standardowymi operacjami TIR pozwolenie na występowanie w charakterze upoważnionego odbiorcy w ramach operacji TIR ma zastosowanie wyłącznie do operacji TIR, w których miejscem rozładunku jest siedziba odbiorcy określona w pozwoleniu.

IX.7.2. Prawo zerwania i zdjęcia zamknięć celnych

Art. 282 RW

Wzajemne uznawanie kontroli celnych jest jednym z filarów procedury TIR, a zasadnicze znaczenie w tym kontekście ma zakładanie i zdejmowanie zamknięć celnych. Z tego względu w upoważnieniu powinno być wyraźnie stwierdzone, że posiadacz karnetu TIR lub jego przedstawiciel są upoważnieni do zerwania i zdjęcia zamknięć celnych.

Upoważniony odbiorca w żadnym wypadku nie może zdjąć zamknięć celnych przed otrzymaniem od urzędu celnego przeznaczenia zgody za pośrednictwem komunikatu „Zezwolenie na rozładunek” (IE043).

IX.7.3. Przybycie towarów

Art. 282 RW

Upoważniony odbiorca powiadamia urząd celny przeznaczenia o przybyciu towarów, wysyłając komunikat „Powiadomienie o przybyciu towaru” (IE007), zgodnie z warunkami określonymi

w pozwoleniu. Umożliwia to właściwym organom w razie konieczności przeprowadzenie kontroli przed dokonaniem rozładunku towarów przez odbiorcę.

O przybyciu przesyłki informuje się urząd celny wyjścia lub wprowadzenia, wysyłając komunikat „Przybycie towarów" (IE006).

Urząd celny przeznaczenia zezwala na rozładunek towarów poprzez komunikat „Zezwolenie na rozładunek" (IE043), jeżeli nie zamierza sprawdzić przesyłki przed rozładunkiem. Upoważniony odbiorca usuwa zamknięcia celne, przeprowadza kontrolę towarów i je rozładowuje, porównując je z informacjami podanymi w karnecie TIR oraz komunikacie „Zezwolenie na rozładunek", wprowadza dane dotyczące rozładowanych towarów do swojej ewidencji i najpóźniej trzeciego dnia od przybycia towarów wysyła do urzędu celnego przeznaczenia komunikat „Uwagi rozładunkowe" (IE044). Komunikat ten zawiera informacje na temat wszelkich stwierdzonych nieprawidłowości.

IX.7.4. Przedstawienie karnetu TIR

Art. 282 RW

Karnet TIR i numer MRN operacji TIR przedstawia się w urzędzie celnym przeznaczenia w terminie określonym w pozwoleniu, aby potwierdzić i zakończyć operację TIR.

IX.7.5. Potwierdzenie i zwrot karnetu TIR posiadaczowi karnetu TIR

Art. 279 ust. 4 RW

Zadaniem urzędu celnego przeznaczenia jest potwierdzenie karnetu TIR poprzez wypełnienie grzbietu nr 2 i zatrzymanie odcinka nr 2. Po dokonaniu potwierdzenia urząd celny przeznaczenia zwraca karnet TIR posiadaczowi lub jego przedstawicielowi.

Komentarz do art. 28 konwencji TIR

Urząd celny przeznaczenia wprowadza do NCTS komunikat „Wyniki kontroli" (IE018) i przekazuje dane zgodnie z pkt IX.5.7.

IX.8. Załączniki do części IX

IX.8.1. Krajowe punkty kontaktowe w Unii[94]

Najnowsza wersja wykazu krajowych punktów kontaktowych znajduje się pod następującym adresem:

EUROPA: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

[94] Pełny wykaz krajowych punktów kontaktowych ds. TIR znajduje się na stronie internetowej: http://www.unece.org/tir/focalpoints/login.html.

IX.8.2. Tabela korelacji

Treść pola TIR	Nazwa pola NCTS
Kraj lub kraje wyjścia (okładka pole 6)	Kraj wysyłki (pole 15)
Kraj lub kraje przeznaczenia (okładka pole 7)	Kraj przeznaczenia (pole 17)
Numery rejestracyjne pojazdów (okładka pole 8)	Tożsamość środka transportu przy wyjściu (pole 18)
Świadectwo uznania pojazdu (okładka pole 9)	Przedstawione dokumenty/świadectwa (pole 44)
Numer kontenera (okładka pole 10)	Kontener (pole 19), numer kontenera (pole 31)
Numer karnetu TIR (wolet pole 1)	Numer referencyjny przedstawionego dokumentu (pole 44)
Posiadacz karnetu TIR (wolet pole 4)	Osoba uprawniona do korzystania z procedury będąca przedsiębiorcą (pole 50); numer EORI; numer identyfikacyjny posiadacza karnetu TIR, jak wskazano w polu 3 okładki karnetu TIR (zob. załącznik IX.8.3); przedsiębiorca główny zobowiązany (pole 50), numer EORI
Kraj lub kraje wyjścia (wolet pole 5)	Kraj wysyłki (pole 15)
Kraj lub kraje przeznaczenia (wolet pole 6)	Kraj przeznaczenia (pole 17)
Numery rejestracyjne pojazdów (wolet pole 7)	Dane identyfikacyjne środka transportu przy wyjściu (pole 18)
Załączone dokumenty (wolet pole 8)	Przedstawione dokumenty/świadectwa (pole 44)
Kontenery, znaki i numery opakowań (wolet pole 9)	Numer kontenera (pole 31), znaki i numery opakowań (pole 31)
Numery i rodzaje opakowań i artykułów, opis towarów (wolet pole 10)*	Rodzaje opakowań (pole 31), liczba opakowań (pole 31), numer pozycji (pole 32), opis słownie (pole 31), kod HS (pole 33)
Masa brutto (wolet pole 11)	Masa całkowita brutto (pole 35)
Miejsce i data zgłoszenia (wolet pole 14)	Data dokonania zgłoszenia (pole C)
Liczba i znaki identyfikacyjne zamknięć (wolet pole 16)	Liczba zamknięć i znaki identyfikacyjne zamknięć (pole D)
Urząd wyjścia lub wprowadzenia (wolet pole 18)	Numer referencyjny w urzędzie wyjścia (pole C)

* Jak określono w zasadach korzystania z karnetu TIR w polu tym należy wpisać „towary ciężkie lub przestrzenne" zgodnie z art. 1 lit. p) konwencji TIR. To samo ma zastosowanie do przypadków, w których wykorzystano symbol „T2L" zgodnie z art. 319 RWKC.

Treść pola TIR	Nazwa pola NCTS
Termin tranzytu (wolet pole 20)	Termin (pole D)
Numer ewidencyjny w urzędzie wyjścia (wolet pole 21)	Numer ewidencyjny (MRN)
Urząd przeznaczenia (wolet pole 22)	Urząd celny przeznaczenia (pole 53), adresat komunikatu IE01
Odbiorca (przedstawione dokumenty)	Odbiorca będący przedsiębiorcą (pole 8)

IX.8.3. Wypełnianie karnetu TIR

Wypełnianie poszczególnych pól w karnecie TIR

Część 7.2. Najlepsze praktyki dotyczące korzystania z karnetu TIR, załącznik I do podręcznika

Strona 1 okładki – wypełnia stowarzyszenie lub posiadacz karnetu TIR

Pole 1 Ostateczna data ważności (w formacie dd/mm/rrrr), po upływie której nie można przedstawić karnetu TIR do zatwierdzenia przez urząd celny wyjścia. Karnet TIR przyjęty przez urząd celny wyjścia ostatniego dnia swojej ważności lub wcześniej zachowuje swą ważność do chwili zakończenia operacji TIR w urzędzie celnym przeznaczenia. [Uwaga: w tym polu nie wolno dokonywać skreśleń ani poprawek]

Pole 2 Nazwa krajowego stowarzyszenia wydającego.

Pole 3 Numer identyfikacyjny, nazwa/nazwisko, adres i państwo posiadacza karnetu TIR. Indywidualny i unikalny numer identyfikacyjny nadawany jest posiadaczowi karnetu TIR przez stowarzyszenie poręczające zgodnie z następującym ujednoliconym formatem: „AAA/BBB/XX…X”, gdzie „AAA” to trzyliterowy kod państwa, w którym osoba posługująca się karnetem TIR otrzymała pozwolenie; „BBB” to trzycyfrowy kod krajowego stowarzyszenia, za pośrednictwem którego posiadacz karnetu TIR otrzymał pozwolenie; a „XX…X” to grupa kolejnych cyfr (maksymalnie 10 cyfr), identyfikująca osobę upoważnioną do posługiwania się karnetem TIR.

Pole 4 Pieczęć i podpis stowarzyszenia wydającego.

Pole 5 Podpis i pieczęć sekretarza organizacji międzynarodowej.

Pole 6 Państwo lub państwa, w których rozpoczyna się transport TIR ładunku lub części ładunku.

Pole 7 Państwo lub państwa, w których kończy się transport TIR ładunku lub części ładunku.

Pole 8 Numer rejestracyjny pojazdu drogowego lub pojazdów drogowych: należy podać numer nie tylko pojazdów o napędzie silnikowym (np. ciągnik), ale także numer przyczepy lub naczepy. Jeżeli prawo krajowe nie wymaga rejestrowania przyczep lub naczep, należy podać numer identyfikacyjny lub numer producenta.

Pole 9 Numer i data świadectwa uznania TIR.

Pole 10 Liczba kontenerów, w stosownych przypadkach.

Pole 11 Inne uwagi, np. oznaczenie „Przewóz towarów ciężkich lub przestrzennych”.

Pole 12 Podpis posiadacza karnetu TIR lub jego przedstawiciela.

Odcinek nr 1/nr 2 (żółty) nie do użytku celnego

Za wypełnienie żółtego odcinka odpowiada posiadacz karnetu TIR. Treść musi odpowiadać treści odcinków 1–20, tj. białym i zielonym kartom. Co do zasady organy celne nie dokonują adnotacji na tej karcie, z wyjątkiem sytuacji, gdy posiadacz karnetu TIR wnosi o wprowadzenie zmian.

Postanowienia i zalecenia, podręcznik TIR

W dniu 31 stycznia 2008 r. Komitet Administracyjny Konwencji TIR podjął decyzję o wydaniu zalecenia, by posiadacze karnetu TIR oprócz opisu towarów wpisywali sześciocyfrowy kod HS w polu 10 manifestu towarów na żółtym odcinku karnetu TIR (nie do użytku celnego).

Urzędy celne wyjścia na terenie Unii będą akceptowały wpisywanie kodu HS na odcinkach karnetu TIR do użytku celnego.

Należy zauważyć, że posiadacz karnetu TIR nie ma obowiązku wpisywania kodu HS.

Jeżeli kod HS zostaje podany organom celnym, urząd celny wyjścia lub wprowadzenia (przejściowy) powinien sprawdzić, czy podany kod HS zgadza się z kodem widniejącym w innych dokumentach celnych, handlowych lub transportowych.

Odcinek nr 1 (biały) – wypełnia posiadacz karnetu TIR

Pole 1 Numer referencyjny karnetu TIR.

Pole 2 Urząd lub urzędy, w których rozpoczyna się transport TIR ładunku lub części ładunku. Liczba urzędów wyjścia może wynosić od 1 do 3, zależnie od liczby urzędów przeznaczenia (pole 12 poniżej). Łączna liczba urzędów celnych wyjścia i przeznaczenia nie może przekroczyć czterech.

Pole 3 Nazwa lub logo organizacji międzynarodowej.

Pole 4 Numer identyfikacyjny, nazwa/nazwisko, adres i państwo pochodzenia posiadacza karnetu TIR. Szczegółowe informacje, zob. pole 3 okładki.

Pole 5 Państwo lub państwa, w których rozpoczyna się transport TIR ładunku lub części ładunku.

Pole 6 Państwo lub państwa, w których kończy się transport TIR ładunku lub części ładunku.

Pole 7 Numer rejestracyjny pojazdu drogowego lub pojazdów drogowych: należy podać numer nie tylko pojazdów o napędzie silnikowym, ale także numer przyczepy lub naczepy. Jeżeli prawo krajowe nie wymaga rejestrowania przyczep lub naczep, należy podać numer identyfikacyjny lub numer producenta.

Pole 8 Zgodnie z zasadą 10 lit. c) oraz zasadą 11 zasad dotyczących korzystania z karnetu TIR do karnetu można załączyć dodatkowe dokumenty. W takim wypadku urząd celny wyjścia załącza je do karnetu TIR za pomocą zszywek lub w inny sposób oraz oznacza je w taki sposób, że ich usunięcie pozostawi widoczne ślady w karnecie TIR. Aby zapobiec podmianie dokumentów, urząd celny powinien ostemplować każdą stronę załączonych dokumentów. Dokumenty powinny zostać załączone do okładki (lub żółtej karty) oraz do każdego odcinka karnetu TIR. W tym polu należy podać szczegółowe informacje dotyczące tych dokumentów.

Pole 9 a) Numery identyfikacyjne przestrzeni ładunkowych lub kontenerów (w stosownych przypadkach).

b) Oznaczenia i numery paczek lub artykułów.

Pole 10 Liczba i rodzaj paczek lub artykułów, opis towarów. Opis towarów musi zawierać ich nazwę handlową (telewizory, odtwarzacze wideo, odtwarzacze CD itp.) i umożliwiać ich jednoznaczną identyfikację. Jako opisu towarów nie dopuszcza się opisów ogólnych, takich jak elektronika, przedmioty gospodarstwa domowego, odzież, sprzęty domowe. Zgodnie z zaleceniem w niniejszym polu można podać również kod HS (z żółtej strony). Ponadto w manifeście towarów należy podać liczbę paczek dla każdego opisu towarów. W przypadku towarów luzem należy zgłosić ich ilość.

Pole 11 Masa brutto w kilogramach (kg).

Pole 12 Liczba paczek przeznaczonych do dostarczenia do poszczególnych urzędów celnych przeznaczenia, całkowita liczba paczek i nazwy

(miejscowości) tych urzędów. Liczba urzędów celnych przeznaczenia może wynosić od 1 do 3, zależnie od liczby urzędów celnych wyjścia (pole 2 powyżej). Łączna liczba urzędów celnych wyjścia i przeznaczenia nie może przekroczyć czterech.

Pola 13–15 Miejsce, data oraz podpis posiadacza karnetu TIR lub jego przedstawiciela. Wypełniając niniejsze pole, posiadacz karnetu TIR bierze odpowiedzialność za prawdziwość informacji dostarczonych na karnecie TIR. Wpisy te należy umieścić na wszystkich odcinkach karnetu TIR.

Odcinek nr 1 (biały) – wypełniają organy celne

Do użytku służbowego Wszelkie informacje mogące służyć ułatwieniu kontroli celnych, np. numery poprzednich dokumentów celnych itp.

Pole 16 Numery i informacje identyfikacyjne zamknięć celnych lub zastosowanych oznaczeń. Ostatni urząd celny wyjścia wskazuje te informacje na wszystkich pozostałych odcinkach.

Pole 17 Data (w formacie dd/mm/rrrr), pieczęć i podpis odpowiedzialnego funkcjonariusza urzędu celnego wyjścia. W ostatnim urzędzie celnym wyjścia funkcjonariusz celny składa podpis i datuje pole 17 manifestu na wszystkich pozostałych odcinkach.

Pole 18 Nazwa urzędu celnego wyjścia lub wprowadzenia.

Pole 19 We właściwym polu należy wstawić znak X, jeżeli zamknięcia celne lub inne oznaczenia są nienaruszone na początku operacji TIR. Tego pola nie wypełnia pierwszy urząd celny wyjścia.

Pole 20 Nieprzekraczalny termin (data krańcowa podana w formacie dd/mm/rrrr oraz we właściwych przypadkach godzina), w jakim urzędowi celnemu wyprowadzenia lub przeznaczenia należy przedstawić karnet TIR wraz z pojazdem drogowym lub zespół pojazdów lub kontener.

Pole 21 Dane identyfikacyjne urzędu celnego przeznaczenia lub wprowadzenia, a następnie numer, pod jakim zarejestrowano operację TIR w rejestrze celnym.

Pole 22 Różne, np. urząd przejściowy lub urząd przeznaczenia, w którym należy przedstawić towary. W razie potrzeby można tu wskazać wyznaczoną trasę.

Pole 23 Data (w formacie dd/mm/rrrr), pieczęć i podpis odpowiedzialnego

funkcjonariusza urzędu celnego wyjścia lub wprowadzenia.

Grzbiet nr 1 (biały) – wypełniają organy celne

Pole 1 Dane identyfikacyjne urzędu celnego wyjścia lub wprowadzenia.

Pole 2 Numer ewidencyjny (MRN) lub inny numer referencyjny przypisany do operacji TIR.

Pole 3 W razie potrzeby liczba i dane identyfikacyjne zamknięć celnych lub zastosowane znaki identyfikacyjne.

Pole 4 We właściwym polu należy wstawić znak X, jeżeli zamknięcia celne lub inne oznaczenia są nienaruszone na początku operacji TIR. Tego pola nie wypełnia pierwszy urząd celny wyjścia.

Pole 5 Różne, np. przejściowy urząd celny lub urząd celny przeznaczenia, w którym należy przedstawić towary. W razie potrzeby można tu wskazać wyznaczoną trasę.

Pole 6 Data (w formacie dd/mm/rrrr), pieczęć i podpis odpowiedzialnego funkcjonariusza urzędu celnego wyjścia lub wprowadzenia.

Grzbiet 1 Jeśli operacja TIR rozpoczęła się bez wymiany danych karnetu TIR (procedura awaryjna/procedura ciągłości działania – pkt 8.4), na grzbiecie nr 1 w widocznym miejscu należy umieścić pieczęć (wzór w załączniku 8.6).

Odcinek nr 2 (zielony) – wypełnia posiadacz karnetu TIR

Pola 1–23 odcinka nr 2 wypełnia się w ten sam sposób, co odpowiadające im pola odcinka nr 1.

Odcinek nr 2 (zielony) – wypełniają organy celne

Pole 24 Dane identyfikacyjne urzędu celnego przeznaczenia lub wyprowadzenia.

Pole 25 We właściwym polu należy wstawić znak X, jeżeli zamknięcia celne lub inne oznaczenia są nienaruszone.

Pole 26 Liczba opakowań w rozładunku. Wypełnia wyłącznie urząd celny przeznaczenia, a nie urzędy wyprowadzenia.

Pole 27 Pole to wypełnia się jedynie w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, wypadku lub zdarzeń związanych z transportem TIR. W takich sytuacjach należy wpisać znak R wraz z dokładnym

opisem wszelkich zastrzeżeń. Jeżeli organy celne poświadczają zakończenie operacji TIR z ogólnymi zastrzeżeniami systemowymi, powinny to uzasadnić.

Pole 28 Data (w formacie dd/mm/rrrr), pieczęć i podpis odpowiedzialnego funkcjonariusza urzędu celnego przeznaczenia lub wyprowadzenia.

Przy dokonywaniu zwrotu właściwej części odcinka nr 2, w przypadku gdy operacja TIR rozpoczęła się bez wymiany danych karnetu TIR (procedura awaryjna/procedura ciągłości działania – pkt 8.4), na odwrocie tego odcinka należy umieścić: adres zwrotny organów celnych państwa członkowskiego wyjścia lub wprowadzenia (przejściowego) oraz stempel „Procedura awaryjna NCTS" (wzór w załączniku 8.6) w polu oznaczonym „Do użytku służbowego".

Grzbiet nr 2 (zielony) – wypełniają organy celne

Pole 1 Dane identyfikacyjne urzędu celnego przeznaczenia lub wyprowadzenia.

Pole 2 We właściwym polu należy wstawić znak X, jeżeli zamknięcia celne lub inne oznaczenia są nienaruszone.

Pole 3 Liczba opakowań w rozładunku. Wypełnia wyłącznie urząd celny przeznaczenia, a nie urzędy wyprowadzenia.

Pole 4 W stosownych przypadkach należy podać numery i informacje identyfikacyjne nowych zamknięć celnych lub nowych zastosowanych oznaczeń.

Pole 5 Podobnie jak pole 27 odcinka nr 2, to pole wypełnia się jedynie w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, wypadku lub zdarzeń związanych z transportem TIR. W takich sytuacjach należy wpisać znak R wraz z dokładnym opisem wszelkich zastrzeżeń. Jeżeli organy celne poświadczają zakończenie operacji TIR z ogólnymi zastrzeżeniami systemowymi, powinny to uzasadnić.

Pole 6 Data (w formacie dd/mm/rrrr), pieczęć i podpis odpowiedzialnego funkcjonariusza urzędu celnego przeznaczenia lub wyprowadzenia.

Wypełnianie protokołu zajścia w karnecie TIR

Pole 1	Urząd celny (urzędy celne) wyjścia.
Pole 2	Numer karnetu TIR.
Pole 3	Nazwa organizacji międzynarodowej.
Pole 4	Numer rejestracyjny pojazdu drogowego.
Pole 5	Posiadacz karnetu TIR i jego numer identyfikacyjny.
Pole 6	Stan zamknięć celnych; we właściwym polu należy wstawić znak X: – pole po lewej stronie: zamknięcie nienaruszone; – pole po prawej stronie: zamknięcia zerwane.
Pole 7	Stan przestrzeni ładunkowej, kontenera(-ów): – pole po lewej stronie: przestrzeń ładunkowa nienaruszona; – pole po prawej stronie: przestrzeń ładunkowa została otwarta.
Pole 8	Uwagi/spostrzeżenia.
Pole 9	W polu „Nie wystąpił brak towarów” należy wstawić znak X: – pole po lewej stronie: nie brakuje towarów; – pole po prawej stronie: brakuje towarów. W takim wypadku należy wypełnić pola 10–13, wskazując, których towarów brakuje lub które uległy zniszczeniu.
Pole 10	a) Przestrzeń ładunkowa lub kontener: należy wprowadzić elementy identyfikacyjne. b) Oznaczenia i numery paczek lub artykułów: należy wprowadzić elementy identyfikacyjne.
Pole 11	Liczba i rodzaj paczek lub artykułów, opis towarów.
Pole 12	(B) Brak towarów. (Z) Zniszczone towary.
Pole 13	Uwagi (należy podać szczegółowo ilość brakujących lub zniszczonych towarów).

Pole 14 Data (dd/mm/rrrr), miejsce i czas wypadku.

Pole 15 Środki zastosowane, aby umożliwić kontynuację operacji TIR. We właściwym polu należy wstawić znak X, a w stosownych przypadkach wypełnić także pozostałe pola:

– górne pole: nałożenie nowych zamknięć: numer i opis;

– środkowe pole: przeładunek, zob. pole 16;

– dolne pole: pozostałe.

Pole 16 Jeżeli towary zostały przeładowane: wypełnia się pole „Opis każdego z zastąpionych pojazdów drogowych/kontenerów”:

a) numer rejestracyjny pojazdu; jeżeli pojazd został zatwierdzony do transportu TIR, znak X należy wstawić w lewym polu. Jeżeli nie, znak X należy wstawić w prawym polu;

b) numery identyfikacyjne kontenera; jeżeli kontener został zatwierdzony do transportu TIR, znak X należy wstawić w lewym polu. Jeżeli nie, znak X należy wstawić w prawym polu.

W razie potrzeby – numer świadectwa uznania należy wpisać po prawej stronie prawego pola. Liczbę i dane dotyczące nałożonych zamknięć należy wpisać w wierszu po prawej stronie od prawego pola.

Pole 17 Nazwa i szczegółowe dane organu, który wypełnił protokół zajścia; miejsce, data (dd/mm/rrrr), pieczątka i podpis.

Pole 18 Data (dd/mm/rrrr), pieczęć i podpis kolejnego urzędu celnego, do którego dotarł transport TIR.

Część odrywana Przeznaczony do oderwania perforowany numerowany narożnik tylnej okładki karnetu TIR zostaje oderwany i zwrócony posiadaczowi, jeśli właściwy organ zatrzymał karnet TIR w celu przeprowadzenia postępowania poszukiwawczego. Organ zatrzymujący karnet TIR umieszcza na nim adnotację opatrzoną pieczęcią i podpisem wraz z objaśnieniem.

IX.8.4. Operacje TIR w szczególnych okolicznościach (procedura awaryjna/procedura ciągłości działania)

Stosowanie karnetu TIR

Art. 274 RW

Jeżeli NCTS lub system komputerowy wykorzystywany przez posiadacza karnetu TIR do przekazywania danych zawartych w karnecie TIR nie jest dostępny w urzędzie celnym wyjścia lub wprowadzenia, stosuje się procedurę awaryjną/procedurę ciągłości działania, a operacja TIR zostaje zwolniona na podstawie karnetu TIR. Zastosowanie procedury awaryjnej/procedury ciągłości działania wskazuje się na grzbiecie nr 1 oraz poprzez umieszczenie w odcinku nr 2 w polu „Do użytku służbowego" pieczęci zgodnej ze wzorem zawartym w załączniku 8.6.

Dokonując zwrotu właściwej części odcinka nr 2 w ramach procedury awaryjnej/procedury ciągłości działania, na odwrocie tego odcinka należy umieścić adres zwrotny organów celnych państwa członkowskiego wyjścia lub wprowadzenia.

Art. 279 ust. 5 RW

W takich przypadkach NCTS nie może zostać wykorzystany do zakończenia lub zamknięcia operacji TIR na obszarze celnym Unii.

Urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia dokonuje zakończenia procedury TIR na podstawie odcinka nr 2 karnetu TIR i przesyła jego odpowiednią część urzędowi celnemu państwa członkowskiego wyjścia lub wprowadzenia. Musi to zrobić w terminie ośmiu dni od dnia zakończenia. Aby zamknąć procedurę, urząd celny wyjścia lub wprowadzenia porównuje informacje otrzymane od urzędu celnego przeznaczenia lub wyprowadzenia.

Działania poprzedzające postępowanie poszukiwawcze w przypadku procedury awaryjnej/procedury ciągłości działania

Najlepsze praktyki z podręcznika TIR

Jeżeli wykorzystano procedurę awaryjną/procedurę ciągłości działania, a urząd celny państwa członkowskiego wyjścia lub wprowadzenia nie otrzymał odpowiedniej części odcinka nr 2 karnetu TIR w terminie ośmiu dni, urząd ten może skierować zapytanie do elektronicznego systemu kontrolnego IRU, SafeTIR, w celu ustalenia, czy odnotowano w nim przedstawienie karnetu TIR w urzędzie przeznaczenia lub wyprowadzenia. Może to ułatwić mu wysłanie noty poszukiwawczej dotyczącej karnetu TIR do obecnego lub ostatniego urzędu celnego przeznaczenia lub wyprowadzenia w Unii.

W przypadku gdy z konsultacji wynika, że w urzędzie celnym przeznaczenia nie przedstawiono karnetu TIR, urząd celny państwa członkowskiego wyjścia lub wprowadzenia może podjąć decyzję o bezzwłocznym wszczęciu postępowania poszukiwawczego

w zadeklarowanym urzędzie celnym przeznaczenia lub wyjścia w Unii.

Postępowanie poszukiwawcze w przypadku procedury awaryjnej/procedury ciągłości działania

Art. 280 ust. 6 RW

Jeśli urząd celny państwa członkowskiego wyjścia lub wprowadzenia nie otrzymał w terminie dwóch miesięcy od przyjęcia karnetu TIR potwierdzenia, że operacja TIR została zakończona, lub już wcześniej podejrzewa, że nie doszło do zakończenia, przesyła notę poszukiwawczą dotyczącą karnetu TIR (wzór poniżej) do urzędu celnego przeznaczenia lub wyprowadzenia. To samo ma zastosowanie również, gdy następnie okaże się, że dowód zakończenia operacji TIR został sfałszowany.

Postępowanie określone w części VII rozdział 4 (postępowanie poszukiwawcze) stosuje się z uwzględnieniem niezbędnych dostosowań.

Najlepsze praktyki z podręcznika TIR

Wzory pisma oraz noty poszukiwawczej wykorzystywanych w procedurze awaryjnej/procedurze ciągłości działania:

IX.8.5 Pisemne powiadomienie

Pismo do stowarzyszenia poręczającego TIR i posiadacza karnetu TIR

…… …….

(pełna nazwa urzędu celnego/administracji) (miejsce i data)

Dotyczy: Informacja dotycząca karnetu TIR nr……

kierowana do…..……

(pełna nazwa i adres posiadacza karnetu TIR)

……

(pełna nazwa stowarzyszenia poręczającego)

Szanowni Państwo!

Uprzejmie zawiadamiamy, iż nasza administracja celna nie otrzymała potwierdzenia prawidłowego zakończenia operacji TIR realizowanej na terytorium Unii Europejskiej na podstawie karnetu TIR nr……..….

Ponadto informujemy, że kontrola statusu powyższego karnetu TIR w systemie kontroli karnetów TIR wykazała:

1) brak informacji potwierdzających zakończenie powyższej operacji TIR na terytorium Unii;

2) istnienie zapisu dotyczącego powyższej operacji TIR, w związku z czym skontaktowaliśmy się już z urzędem celnym przeznaczenia w ……celem zweryfikowania informacji z systemu SafeTIR, lecz dotychczas nie otrzymaliśmy żadnego potwierdzenia[1].

W związku z powyższym, zgodnie z art. 280 ust. 7 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 i bez uszczerbku dla zawiadomienia wymaganego zgodnie z art. 11 ust. 1 konwencji TIR prosimy o dostarczenie nam, w terminie 28 dni od daty niniejszego pisma, odpowiednich dokumentów potwierdzających prawidłowe zakończenie powyższej operacji TIR na terytorium Unii Europejskiej.

[1] Właściwy organ celny wybiera wariant 1 lub 2.

Dowód na potwierdzenie należy przedstawić w postaci jednego z poniższych dokumentów identyfikujących towary:

– dokument poświadczony przez organ celny państwa członkowskiego przeznaczenia lub wyprowadzenia, w którym to dokumencie towary są określone i który potwierdza, że zostały one przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia lub wyprowadzenia bądź dostarczone upoważnionemu odbiorcy;

– dokument lub wpis w ewidencji celnej poświadczony przez organ celny państwa członkowskiego, który potwierdza, że towary fizycznie opuściły obszar celny Unii;

– dokument celny wystawiony w państwie trzecim, w którym towary zostały objęte procedurą celną;

– dokument wystawiony w państwie trzecim opatrzony pieczęcią lub w inny sposób poświadczony przez organ celny tego państwa i potwierdzający, że towary są uznane za znajdujące się w obrocie w tym państwie.

Jako dowód można przedstawić kopie wyżej wymienionych dokumentów poświadczone za zgodność z oryginałem przez organ, który poświadczył oryginalne dokumenty, właściwy organ danego państwa trzeciego lub organ państwa członkowskiego.

……..

(pieczęć urzędu celnego/podpis odpowiedzialnej osoby)

Załączniki: kopia odcinka nr 1 karnetu TIR

IX.8.6. Nota poszukiwawcza – wzór

Karnet TIR – nota poszukiwawcza

I. Wypełnia urząd wyjścia lub wprowadzenia do Unii
A. Nr karnetu TIR B. Urząd przeznaczenia lub wyprowadzenia z Unii Załączono kopię odcinka nr 1 (nazwa państwa członkowskiego) C. Urząd wyjścia lub wprowadzenia D. Numer rejestracyjny pojazdu do Unii lub nazwa statku, jeśli jest znana (nazwa, adres, państwo członkowskie) E. Według informacji, którymi dysponuje urząd, przesyłka została: ☐ 1. przedstawiona ……dn. …./…./…. (urząd celny lub upoważniony odbiorca) DD /MM /RR ☐ 2. dostarczona ……dn …./…./…. (nazwa lub nazwisko i adres osoby fizycznej lub prawnej) DD/MM/RR ☐ 3. Brak informacji na temat lokalizacji towaru. Miejsce i data: Podpis Pieczęć
II. Wypełnia urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia z Unii Wniosek o dodatkowe informacje
W celu przeprowadzenia postępowania poszukiwawczego urząd wyjścia lub wprowadzenia do Unii proszony jest o przesłanie: ☐ 1. szczegółowego opisu towarów, ☐ 2. kopii faktury, ☐ 3. kopii CMR, ☐ 4. następujących dokumentów lub informacji: Miejsce i data: Podpis Pieczęć

III. Wypełnia urząd celny wyjścia lub wprowadzenia do Unii Odpowiedź na wniosek o dodatkowe informacje
□ 1. W załączeniu przedstawiono informacje, kopie lub dokumenty, których dotyczy wniosek. □ 2. Informacje, kopie lub dokumenty wymienione w pkt 1 2 3 4 wniosku nie są dostępne. □ □ □ □ Miejsce i data: Podpis Pieczęć
IV. Wypełnia urząd celny przeznaczenia lub wyprowadzenia z Unii
□ 1. Odpowiednią część odcinka nr 2 zwrócono w dniu …./…./….; w załączeniu kopia odcinka nr 1 z właściwymi adnotacjami. □ 2. W załączeniu odpowiednia część odcinka nr 2 z właściwymi adnotacjami. □ 3. Trwa postępowanie poszukiwawcze – kopia odcinka nr 2 lub kopia odcinka nr 1 zostanie zwrócona w najbliższym możliwym terminie. □ 4. Przesyłka została przedstawiona w tutejszym urzędzie bez stosownego dokumentu. □ 5. Ani przesyłki, ani karnetu TIR nie przedstawiono w tutejszym urzędzie i żadne informacje o nich nie są dostępne. Miejsce i data Podpis Pieczęć

IX.8.7. Wzór umowy unijnej/zobowiązania unijnego

WZÓR STANDARDOWEJ UMOWY UNIJNEJ MIĘDZY ORGANAMI CELNYMI PAŃSTW CZŁONKOWSKICH A ICH KRAJOWYMI STOWARZYSZENIAMI PORĘCZAJĄCYMI W PROCEDURZE TIR[‡]

Zgodnie z art. 6 i 8 oraz załącznikiem 9 część I ust. 1 lit. d) Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR sporządzonej w Genewie dnia 14 listopada 1975 r. z późniejszymi zmianami (zwanej dalej konwencją TIR), [*nazwa administracji celnej*] i [*nazwa krajowego stowarzyszenia potwierdzającego*], jako stowarzyszenie zatwierdzone przez rzeczoną administrację celną do występowania w roli gwaranta dla osób stosujących procedurę TIR[§], niniejszym uzgadniają, co następuje:

Zobowiązanie

Zgodnie z art. 8 konwencji TIR i ppkt (iv) ust. 3 część I załącznika 9 do konwencji TIR [*nazwa krajowego stowarzyszenia poręczającego*] zobowiązuje się do spłaty na rzecz [*nazwa administracji celnej*] gwarantowanej kwoty długu celnego i uiszczenia innych opłat, wraz z wszelkimi odsetkami za zwłokę, które mogą być należne zgodnie z przepisami Unii Europejskiej, oraz w odnośnym przypadku przepisami prawa krajowego [*nazwa państwa członkowskiego*] w razie stwierdzenia nieprawidłowości związanej z operacją TIR.

Powyższe zobowiązanie dotyczy transportu towarów w ramach dowolnego karnetu TIR wystawionego przez [*nazwa krajowego stowarzyszenia poręczającego*] lub przez jakiekolwiek inne stowarzyszenie poręczające powiązane z organizacją międzynarodową, o której mowa w art. 6 ust. 2 konwencji TIR.

Zgodnie z postanowieniami art. 8 konwencji TIR [*nazwa krajowego stowarzyszenia poręczającego*] odpowiada, solidarnie z osobami zobowiązanymi do uiszczenia powyższych kwot, za uregulowanie takich kwot.

Zgodnie z art. 163 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 maksymalna kwota roszczenia [*nazwa administracji celnej*] wobec [*nazwa krajowego stowarzyszenia poręczającego*] zostaje ograniczona do wysokości 100 000 EUR (stu tysięcy) na karnet TIR lub do równowartości tej kwoty określonej zgodnie z art. 53 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ustanawiającego unijny kodeks celny.

---

‡ Porozumienie administracyjne TAXUD/1958/2003 final.

§ Stosuje się art. 1 lit. q) konwencji TIR z 1975 r. Niniejsza umowa i zobowiązanie nie dotyczą przewozu alkoholu i wyrobów tytoniowych opisanych w nocie wyjaśniającej 0.8.3 konwencji TIR.

[*Nazwa krajowego stowarzyszenia poręczającego*] zobowiązuje się do dokonania zapłaty na pierwszy pisemny wniosek [*nazwa administracji celnej*] w terminie określonym w konwencji TIR i zgodnie z przepisami krajowymi.

Powyższe zobowiązanie nie dotyczy kar lub grzywien wymierzanych przez zainteresowane państwa członkowskie.

Zawiadomienie i wnioski o spłatę

W celu ustalenia, która administracja celna Unii Europejskiej posiada właściwość do odzyskania powyższych kwot, stosuje się przepisy art. 87 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ustanawiającego unijny kodeks celny. W związku z tym [*nazwa krajowego stowarzyszenia poręczającego*] jest również zobowiązany do uiszczenia wyżej wymienionych kwot, w przypadku gdy mają zastosowanie warunki określone w art. 167 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (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.

Odpowiedzialność [*nazwa krajowego stowarzyszenia poręczającego*] wynika z postanowień konwencji TIR. W szczególności dotyczy to momentu rozpoczęcia się odpowiedzialności określonego w art. 8 ust. 4 konwencji TIR.

Inne postanowienia

[*Nazwa krajowego stowarzyszenia poręczającego*] zobowiązuje się również do przestrzegania postanowień szczegółowych zawartych w załączniku 9 część I ust. 3 ppkt (i)–(iii) oraz (v)–(x), jak również obowiązku przekazywania danych zgodnie z postanowieniami części II załącznika 9 do konwencji TIR.

Rozwiązanie umowy

Niniejsza umowa zostaje zawarta na czas nieokreślony. Każda ze stron może dokonać jednostronnego rozwiązania umowy z zachowaniem formy pisemnej i okresu wypowiedzenia wynoszącego nie mniej niż trzy (3) miesiące.

Rozwiązanie niniejszej umowy pozostaje bez uszczerbku dla zakresu odpowiedzialności i zobowiązań [*nazwa krajowego stowarzyszenia poręczającego*] wynikających z konwencji TIR. Oznacza to, że [*nazwa krajowego stowarzyszenia poręczającego*] w dalszym ciągu ponosi odpowiedzialność z tytułu wszelkich ważnych roszczeń o uiszczenie gwarantowanej kwoty wynikającej z operacji TIR objętej zakresem niniejszej umowy i rozpoczynającej się przed datą, z którą rozwiązana zostaje niniejsza umowa, nawet jeśli wniosek o spłatę zostaje przesłany po tej dacie.

Właściwość sądu

Wszelkie spory wynikające z realizacji niniejszej umowy rozstrzygane są przez sąd w państwie członkowskim, w którym [*nazwa krajowego stowarzyszenia poręczającego*] posiada siedzibę zgodnie z jego prawem krajowym.

Wejście w życie

Niniejsza umowa wchodzi w życie z dniem…

Podpis	Podpis
Krajowe stowarzyszenie poręczające	Administracja celna
Data	Data

IX.8.8. Procedura awaryjna/procedura ciągłości działania – wzór stempla

PROCEDURA CIĄGŁOŚCI DZIAŁANIA

DANE NIE SĄ DOSTĘPNE W SYSTEMIE

OTWARTO
*W DNIU*_____

(data/godzina)

(wymiary: 26 × 59 mm, tusz czerwony)

Wszystkie wersje językowe stempla znajdują się w części V załącznika 8.1.

IX.8.9. Przykładowe sytuacje przesyłania elektronicznych danych karnetu TIR

a) Transport TIR rozpoczynający się w państwie trzecim, którego trasa obejmuje państwo nienależące do Unii:

Przykład:

[Turcja – Kapitan Andreewo (Bułgaria) – Siret (Rumunia) – Ukraina – Medyka i Kraków (Polska)]

Posiadacz karnetu TIR ma obowiązek przesłać dane zawarte w karnecie TIR do urzędu celnego wprowadzenia na przejściu Kapitan Andreewo (Bułgaria). Urząd celny wyprowadzenia z Unii w Siret (Rumunia) dokonuje zakończenia operacji TIR i przesyła komunikaty IE006 i IE018 do urzędu celnego wprowadzenia na przejściu Kapitan Andreewo (Bułgaria). W momencie ponownego wjazdu operacji TIR do Unii posiadacz karnetu TIR ponownie ma obowiązek przedłożyć dane zawarte w karnecie TIR

w urzędzie celnym wprowadzenia na przejściu Medyka (Polska). Jest to nowa operacja NCTS/TIR z nowym numerem MRN. Urząd celny przeznaczenia (Kraków) dokonuje zakończenia operacji TIR poprzez wysłanie komunikatów IE006 i IE018 do Medyki oraz oderwanie i zachowanie obu części odcinka nr 2 karnetu TIR, a także sporządzenie adnotacji na grzbiecie karnetu TIR.

b) Transport TIR rozpoczynający się w Unii i obejmujący przeładunek

Przykład:

[Turku (Finlandia) – Kotka (Finlandia) – Rosja]

Posiadacz karnetu TIR ma obowiązek wprowadzić dane do karnetu TIR i przedstawić karnet TIR w urzędzie celnym wyjścia (Turku). W miejscu przeładunku (Kotka) poprzednia operacja TIR (z Turku) zostaje zakończona poprzez wysłanie komunikatów IE006 i IE018 do Turku oraz oderwanie i zachowanie obu części odcinka nr 2 karnetu TIR, a także sporządzenie adnotacji na grzbiecie karnetu TIR. Posiadacz karnetu TIR wprowadza dane do karnetu TIR, w tym dane poprzedniej operacji z Turku i towary załadowane w Kotce i przedkłada karnet TIR w Kotce w celu rozpoczęcia nowej operacji TIR. Urząd celny wyprowadzenia z Unii (Vaalimaa) dokonuje zakończenia operacji TIR poprzez wysłanie komunikatów IE006 i IE018 do Kotki oraz oderwanie i zachowanie obu części odcinka nr 2 karnetu TIR, a także sporządzenie adnotacji na grzbiecie karnetu TIR.

c) Transport TIR rozpoczynający się w państwie trzecim (Rosja) i obejmujący dwa miejsca rozładunku w Unii

Przykład:

[Murmańsk (Rosja) – Oulu (Finlandia) – Turku (Finlandia)]

Posiadacz karnetu TIR ma obowiązek wprowadzić dane do karnetu TIR i przedstawić karnet TIR w urzędzie celnym wprowadzenia (Rajajooseppi). W miejscu przeładunku (Oulu) poprzednia operacja TIR (z Rajajooseppi) zostaje zakończona poprzez wysłanie komunikatów IE006 i IE018 do Rajajooseppi oraz oderwanie i zachowanie obu części odcinka nr 2 karnetu TIR, a także sporządzenie adnotacji na grzbiecie karnetu TIR. Posiadacz karnetu TIR wprowadza dane do karnetu TIR, w tym pozostałe dane operacji z Rajajooseppi i przedkłada karnet TIR w Oulu w celu rozpoczęcia nowej operacji TIR. Urząd celny przeznaczenia (Turku) dokonuje zakończenia operacji TIR poprzez wysłanie komunikatów IE006 i IE018 do Oulu oraz oderwanie i zachowanie obu części odcinka nr 2 karnetu TIR, a także sporządzenie adnotacji na grzbiecie karnetu TIR.

IX.9.1. Przykład sytuacji dotyczącej Irlandii Północnej po brexicie

Przewóz TIR odbywa się z Niemiec (DE) do Irlandii Północnej (XI) przez Belgię (BE) i Wielką Brytanię (GB).

Pojazd drogowy lub kontener należy przedstawić do celów kontroli urzędowi celnemu wyjścia w DE wraz z karnetem TIR. Po przyjęciu karnetu TIR przez urząd celny w DE **pierwsza operacja TIR rozpoczyna się z tego urzędu do (przejściowego) urzędu celnego wyprowadzenia w BE.** Pojazd lub kontener wraz z karnetem TIR muszą zostać przedstawione (przejściowemu) urzędowi celnemu wyprowadzenia w BE, w którym operacja TIR zostaje zakończona.

Należy zauważyć, że niezależnie od wymogów konwencji TIR (np. stosowania karnetu TIR w formie papierowej) wymiana danych karnetu TIR między tymi dwoma urzędami celnymi **odbywa się poprzez utworzenie przemieszczania NCTS TIR** w niemieckim urzędzie celnym i kończy się w belgijskim urzędzie celnym, zgodnie z przepisami UKC-RW.

Następnie pojazd drogowy lub kontener przemieszcza się promem do GB, a więc opuszcza obszar celny UE. Pojazd lub kontener należy przedstawić do kontroli (przejściowemu) urzędowi celnemu wprowadzenia w GB wraz z karnetem TIR do akceptacji. **W tym miejscu rozpoczyna się druga operacja TIR**. Trasa przejazdu pojazdu w GB kończy się w (przejściowym) urzędzie celnym wyprowadzenia, w którym pojazd i karnet TIR muszą zostać przedstawione do kontroli i zakończenia operacji.

Przy wjeździe do XI, tj. na terytorium, do którego mają zastosowanie ramy prawne UKC, pojazd lub kontener muszą zostać przedstawione do kontroli w (przejściowym) urzędzie celnym wprowadzenia w XI. **Będzie to początek trzeciej i ostatniej operacji TIR w ramach tego przewozu TIR, z (przejściowego) urzędu celnego wprowadzenia w XI do krajowego urzędu celnego przeznaczenia w XI**. Pojazd lub kontener należy przedstawić w urzędzie celnym przeznaczenia na potrzeby przeprowadzenia kontroli oraz zakończenia i zamknięcia operacji TIR. Zgodnie z przepisami UKC-RW do celów wymiany danych karnetu TIR między (przejściowym) urzędem celnym wprowadzenia w XI a urzędem celnym przeznaczenia należy utworzyć operację przemieszczania NCTS TIR w urzędzie celnym wprowadzenia w XI i zakończyć ją w urzędzie celnym przeznaczenia w XI.