

**METRYCZKA SPRAWY****Zagadnienie z zakresu:****Procedura tranzytu - karnet TIR****Opis zagadnienia:**

Wniosek o wprowadzenie do unijnego (zmodernizowanego) kodeksu celnego zmiany, umożliwiającej realizację operacji tranzytowych na podstawie karnetów TIR dla przewozów realizowanych na terytorium Unii Europejskiej. W opinii zgłaszającego wniosek przyczyni się to do rozwoju transportu drogowego w Polsce i całej UE. Wniosek jest związany z inicjatywą IRU w tym zakresie.

DG TAXUD Komisji Europejskiej przekazała Państwom Członkowskim pisemne stanowisko (opinię), w którym dowodzi słuszności przyjętych w UE zasad, zgodnie z którymi dla przewozów w ramach UE stosowany jest tranzyt unijny, natomiast tranzyt TIR jest zarezerwowany dla przewozów międzynarodowych (do/z/przez kraj(-e) trzeci(-e)).

**Data zgłoszenia zagadnienia:**

16.04.2012 r.

**Data ostatniej aktualizacji:**

30.04.2015 r.

**Departament odpowiedzialny za zagadnienie:**

Departament Ceł

**Wydział odpowiedzialny za prowadzenie sprawy:**

Wydział Integracji i Harmonizacji Danych

**Ekspert prowadzący sprawę:**

Beata Gajda

**STANOWISKO W SPRAWIE****Opis stanu faktycznego:**

Procedura tranzytu TIR nie może być stosowana do przewozów realizowanych wyłącznie na terytorium Unii Europejskiej. Zgodnie z obecnymi przepisami WKC warunkiem możliwości zastosowania tej procedury w Unii Europejskiej jest, aby przemieszczanie towarów rozpoczynało się lub kończyło poza Unią Europejską albo realizowane było z jednego do drugiego miejsca w UE przez terytorium państwa trzeciego. Analogiczne przepisy znajdują się w nowym unijnym kodeksie celnym (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny).

Zgodnie z przepisami konwencji TIR przewóz TIR może być realizowany, jeżeli przekraczana jest przynajmniej jedna granica pomiędzy Umawiającymi się Stronami. W granicznym urzędzie celnym (przejściowym wyjazdu lub wjazdu) wykonywane są ściśle określone czynności dotyczące papierowego karnetu TIR, pojazdu i ewentualnie towarów.

**Podstawy prawne****- krajowe: -****- unijne:**

- art. 91 ust. 2 lit. b) Wspólnotowego Kodeksu Celnego,
- art. 193 ust. 3 lit. b) Zmodernizowanego Kodeksu Celnego

**- międzynarodowe:**

art. 2 konwencji TIR

**Stanowisko:**

Departament Ceł nie popiera wniosku. Wprowadzenie zmian do przepisów unijnych zgodnie ze zgłoszoną propozycją spowodowałoby ich niezgodność z przepisami konwencji TIR.

Artykuł 2 Konwencji TIR stanowi: „*Niniejszą konwencję stosuje się do przewozu towarów bez przeładunku przez jedną lub kilka granic, od wyjściowego urzędu celnego jednej Umawiającej się Strony do docelowego urzędu celnego innej Umawiającej się Strony lub tej samej Umawiającej się Strony, w pojazdach drogowych, zespołach pojazdów lub w kontenerach, jeżeli jakaś część przewozu między rozpoczęciem i zakończeniem transportu TIR wykonywana jest przez transport drogowy.*”

Artykuł 48 Konwencji TIR stanowi: „*Zadne z postanowień niniejszej konwencji nie narusza prawa Umawiających się Stron, które tworzą unię celną lub gospodarczą, do przyjęcia szczególnych zasad dotyczących czynności przy rozpoczynaniu lub kończeniu przewozów na ich terytorium lub tranzycie przez to terytorium, jeśli zasady te nie ograniczają ułatwień przewidzianych w niniejszej konwencji.*”

Wszelkie bariery celne pomiędzy Państwami Członkowskimi Unii Europejskiej zostały zniesione poprzez wprowadzenie unii celnej w 1968 r., a pozostałe granice fiskalne zostały wyeliminowane wraz z ustanowieniem Jednolitego Rynku w 1993 r. Od tego czasu na granicach państwowych pomiędzy Państwami Członkowskimi nie mogą być prowadzone systematyczne kontrole celne.

UE określiła swoje terytorium jako jednolite (wspólne) terytorium dla potrzeb zasad rządzących korzystaniem z procedury TIR, przyjmując Rozporządzenie Rady (EWG) nr 719/91 z dnia 21 marca 1991 r., które weszło w życie z dniem 1 stycznia 1992 r. To działanie stanowiło kolejny krok w procesie stopniowego wyeliminowania granic wewnętrznych, który to proces został ostatecznie ukończony z dniem 1 stycznia 1993 r.

Fakt, że Unia Europejska stanowi jeden wspólny rynek bez granic wewnętrznych, wyklucza możliwość stosowania karnetów TIR dla przewozów wewnętrznych. Art. 2 konwencji definiuje zakres jej stosowania poprzez odniesienie do przekraczania jednej lub kilku granic. Ponadto, jeżeli byłoby to dopuszczalne, z praktycznego punktu widzenia byłoby niemal niemożliwym stosowanie takich przewozów, i bardzo trudnym ich kontrolowanie.

**DALSZE DZIAŁANIA**

<b>TAK</b>	<b>Harmonogram dalszych działań: -</b>
	<b>Zagadnienia do dalszego wyjaśnienia: -</b>
<b>NIE</b>	<b>Uzasadnienie:</b> Wniosek nie zostaje zaakceptowany zgodnie z przedstawionym stanowiskiem.