



ZMIANY PODRĘCZNIKA DOTYCZĄCEGO PROCEDUR TRANZYTOWYCH ELEKTRONICZNY DOKUMENT PRZEWOZOWY JAKO ZGŁOSZENIE TRANZYTOWE

ZAŁĄCZNIK I

W części VI Podręcznika dotyczącego procedur tranzytowych wprowadza się następujące zmiany:

I. Pkt 2 otrzymuje brzmienie:

2. Zasady ogólne i przepisy prawne

Źródła prawa to:

- art. 55–111b dodatku I do Konwencji;
- art. 233 ust. 4 UKC;
- art. 191–200 RD;
- art. 313–320 RW.

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 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 2.1);
- postępowanie zmierzające do uzyskania pozwolenia (pkt 2.2);
- monitorowanie pozwolenia (pkt 2.3);
- postępowanie zmierzające do unieważnienia, cofnięcia i zmiany pozwolenia (pkt 2.4);
- postępowanie zmierzające do zawieszenia pozwolenia (pkt 2.5);
- ponowną ocenę pozwolenia (pkt 2.6);
- ważność pozwoleń udzielonych przed dniem 1 maja 2016 r. (pkt 2.7).

II. Pkt 2.1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

Art. 6 Konwencji

Organy celne mogą na wniosek, na potrzeby obejmowania towarów

*Art. 55 dodatku I do
Konwencji*

procedurą tranzytu wspólnego/unijnego lub zakończenia tej procedury, zezwolić na stosowanie następujących uproszczeń:

*Art. 89 ust. 5
i art. 233 ust. 4 UKC*

a) korzystanie z zabezpieczenia generalnego i zabezpieczenia generalnego w obniżonej wysokości (w tym zwolnienia z obowiązku złożenia zabezpieczenia);

Art. 24 ust. 1 i 2 oraz

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 wspólnego/unijnego opartej na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych transportem lotniczym (stosowanej wyłącznie do dnia 30 kwietnia 2018 r.);

g) stosowanie procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim (stosowanej wyłącznie do dnia przeprowadzenia modernizacji systemu NCTS);

h) stosowanie procedury tranzytu unijnego opartej na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych transportem morskim (stosowanej wyłącznie do dnia 30 kwietnia 2018 r.);

i) 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;

j) stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem kolejowym (stosowanej wyłącznie do czasu modernizacji systemu NCTS);

k) stosowanie innych procedur uproszczonych w oparciu o postanowienia art. 6 Konwencji.

III. W pkt 2.1 po ppkt 4 dodaje się nowy ppkt 5 w brzmieniu:

Art. 111a–111b
dodatku I do
Konwencji

5) Do celów pozwolenia – stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego w celu objęcia towarów procedurą tranzytu wspólnego/unijnego:

Art. 233 ust. 4 lit. e)
UKC

- w przypadku transportu lotniczego (ma zastosowanie do tranzytu wspólnego/unijnego):

Art. 191 i art. 199–
200 RD

- ✓ wnioskodawca obsługuje znaczącą liczbę lotów między portami lotniczymi UE / państw wspólnego tranzytu;
- ✓ wnioskodawca wykaże, że będzie 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 posiada 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 i 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 właściwych kontroli celnych;
- ✓ wnioskodawca może wykazać spełnienie praktycznych standardów w zakresie kompetencji lub kwalifikacji zawodowych bezpośrednio związanych z prowadzoną

działalnością;

- w przypadku transportu morskiego (ma zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do tranzytu unijnego):
 - ✓ wnioskodawca obsługuje znaczącą liczbę przewozów między portami unijnymi;
 - ✓ wnioskodawca wykaże, że będzie 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 te są takie same w urzędzie celnym wyjścia i w urzędzie celnym przeznaczenia;
 - ✓ wnioskodawca posiada 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 i 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 właściwych kontroli celnych;
 - ✓ wnioskodawca może wykazać spełnienie praktycznych standardów w zakresie kompetencji lub kwalifikacji zawodowych bezpośrednio związanych z prowadzoną działalnością.

IV. W pkt 2.1 obecny ppkt 5 staje się ppkt 6.

V. Pkt 2.2 otrzymuje brzmienie:

Art. 61 dodatku I do Konwencji

2.2. *Procedura wydawania pozwoleń*

Art. 22 UKC

Korzystanie z każdego uproszczenia zależy od uzyskania pozwolenia.

Art. 192 i 194 RD

Wnioski składa się w formie elektronicznej lub pisemnej, uwierzytelnionej i opatrzonej datą¹. Wnioskodawca powinien 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 upoważnionego nadawcy wniosek składa się do właściwych organów w państwie, w którym operacja tranzytu wspólnego/unijnego ma się rozpocząć, zaś w przypadku upoważnionego odbiorcy – do właściwych organów w państwie, w którym operacja tranzytu wspólnego/unijnego ma się zakończyć. W przypadku pozwolenia na 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 są zgodne z ogólnymi przepisami umawiających się stron.

PRZEDSIĘBIORCY

¹ W UE w odniesieniu do wniosków i pozwoleń stosuje się unijny system decyzji celnych.

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;
- 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 oceniają, 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:

- stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym lub procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych transportem lotniczym;

*Art. 64 dodatku I do
Konwencji*

*Art. 22 ust. 4 i 5 oraz
art. 39 UKC*

Art. 14 RD

- stosowanie procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim lub procedury tranzytu unijnego opartej na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych transportem morskim;

- stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem kolejowym;

w przypadku których 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”](#).

*Art. 62 dodatku I
do Konwencji*

W dokumencie szczegółowo opisano, jak oraz w jaki sposób właściwe organy celne powinny weryfikować 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).

*Art. 58 dodatku I
do Konwencji*

Art. 23 ust. 5 UKC

Podczas weryfikacji warunków można również uwzględnić wszelkie informacje udostępnione przez inne organy rządowe lub agencje.

Pozwolenie powinno zawierać wszystkie informacje konieczne dla prawidłowego stosowania danego uproszczenia przez przedsiębiorcę oraz jego dozoru przez właściwe organy.

Pozwolenie jest zwykle ważne bezterminowo.

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 powiadamia organy celne o każdej okoliczności, która zaistniała po udzieleniu pozwolenia i może mieć wpływ na jego kontynuację lub treść.

W decyzji o odrzuceniu wniosku podaje się powody odrzucenia, a decyzję przekazuje się wnioskodawcy zgodnie z terminami i przepisami obowiązującymi w danej umawiającej się stronie.

Organy celne monitorują spełnianie warunków przez posiadacza pozwolenia i wypełnianie przez niego obowiązków wynikających z tego pozwolenia.

SŁUŻBY CELNE

Właściwy urząd celny:

- wydaje wnioskodawcy poświadczony i opatrzony 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 przypadku odrzucenia wniosku lub unieważnienia, cofnięcia, zmiany lub zawieszenia pozwolenia wniosek oraz, w zależności od przypadku, decyzja o odrzuceniu wniosku lub o unieważnieniu, cofnięciu, zmianie lub zawieszeniu pozwolenia, a także wszystkie załączone do nich dodatkowe dokumenty są przechowywane przez okres co najmniej trzech lat, licząc od zakończenia roku kalendarzowego, w którym odrzucono wniosek lub unieważniono, cofnięto, zmieniono lub zawieszono pozwolenie.

PRZEDSIĘBIORCY

W przypadku gdy zostało wydane pozwolenie, należy na każdorazowe żądanie urzędu celnego wyjścia podawać na zgłoszeniu tranzytowym 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 wspólnego/unijnego opartej na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych transportem lotniczym;
- stosowanie procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim;
- stosowanie procedury tranzytu unijnego opartej na manifeście elektronicznym 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 elementów danych, takich jak numer EORI posiadacza pozwolenia lub system decyzji celnych.

VI. W części VI dodaje się nowy pkt 2.3 w brzmieniu:

2.3. Monitorowanie pozwolenia

Właściwe organy celne stale i regularnie monitorują wszystkie udzielone pozwolenia.

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 prowadzą ściśle 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 kontroli na miejscu u przedsiębiorcy przynajmniej raz w roku.

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).

VII. Obecny pkt 2.3 staje się pkt 2.4.

VIII. W nowym pkt 2.4 tytuł otrzymuje brzmienie:

„2.4. Unieważnienie, cofnięcie i zmiana pozwolenia”

IX. W nowym pkt 2.4 dodaje się ostatnie zdanie w brzmieniu:

Jeżeli pozwolenie jest ważne w innych państwach, właściwe organy celne niezwłocznie informują te państwa o unieważnieniu, cofnięciu lub zmianie pozwolenia w sposób określony dla każdego rodzaju uproszczenia.

X. Obecny pkt 2.4 staje się pkt 2.5.

XI. Tytuł nowego pkt 2.5 otrzymuje brzmienie:
2.5. Zawieszenie pozwolenia

XII. W nowym pkt 2.5 przed pierwszym zdaniem dodaje się zdanie w brzmieniu:

Zawieszenie pozwolenia oznacza, że udzielone pozwolenie nie jest ważne przez określony okres.

XIII. W nowym pkt 2.5 po ostatnim zdaniu dodaje się zdanie w brzmieniu:

Jeżeli pozwolenie jest ważne w innych państwach, właściwe organy celne niezwłocznie informują te państwa o zawieszeniu i zakończeniu okresu zawieszenia pozwolenia w sposób określony dla każdego rodzaju uproszczenia.

XIV. Aktualny pkt 2.5 staje się nowym pkt 2.6 i otrzymuje brzmienie:

Art. 66 dodatku I do Konwencji **2.6. Ponowna ocena pozwolenia**

Art. 15 RD

Organy celne właściwe do udzielenia pozwolenia są zobowiązane do ponownej oceny pozwolenia co jakiś 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 – Wytoczne](#)”.

W wyniku ponownej oceny mogą zostać podjęte następujące działania:

- utrzymanie przyznanego pozwolenia bez wprowadzania zmian;
- wprowadzenie zmian do pozwolenia;
- cofnięcie pozwolenia;

- zawieszenie pozwolenia.

XV. Obecny pkt 2.6 staje się nowym pkt 2.7 i otrzymuje brzmienie:

2.7. Ważność pozwoleń udzielonych przed dniem 1 maja 2016 r.

UWAGA

Pozwolenia udzielone przed dniem 1 maja 2016 r., które nie są objęte ograniczonym okresem ważności, podlegają ponownej ocenie do dnia 1 maja 2019 r.

Ważne pozwolenia udzielone przed dniem 1 maja 2016 r. pozostają ważne przez następujący okres:

- w przypadku pozwoleń mających ograniczony okres ważności – do końca danego okresu lub do dnia 1 maja 2019 r., w zależności od tego, która z tych dat jest wcześniejsza;

- w przypadku wszystkich pozostałych pozwoleń – aż do ponownej oceny pozwoleń. Wspomniana ponowna ocena musi zostać przeprowadzona przed dniem 1 maja 2019 r.

W decyzjach wydawanych po ponownej ocenie cofa się ponownie ocenione pozwolenia i – w stosownych przypadkach – udziela nowych pozwoleń. Posiadacze pozwolenia niezwłocznie powiadamia się o wydaniu takich decyzji.

Pozwolenia dotyczące:

- stosowania procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym lub procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych transportem lotniczym;

- stosowania procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim lub procedury tranzytu unijnego opartej na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych transportem morskim;

- stosowania procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem kolejowym

udzielone przed dniem 1 maja 2016 r., które są ważne w dniu 1 maja 2016 r., pozostają ważne po tej dacie i nie podlegają ponownej ocenie aż do dnia 1 maja 2019 r.

(art. 71 dodatku I do Konwencji / art. 251 RD)

Zabezpieczenie generalne a towary wrażliwe

Na podstawie UKC / zmienionej Konwencji z dniem 1 maja 2016 r. wykaz towarów wrażliwych przestał istnieć, a pozwolenia na stosowanie zabezpieczenia generalnego (pełnego lub w obniżonej kwocie) dotyczą obecnie wszystkich towarów. W związku z tym w przypadku nowych wniosków odrębne pozwolenia i zobowiązania dotyczące towarów wrażliwych nie są już wymagane. Do chwili ponownej oceny można nadal stosować aktualne pozwolenia i zobowiązania gwaranta w odniesieniu do korzystania z zabezpieczenia generalnego dla towarów zwykłych i towarów wrażliwych, o ile zobowiązania te mają taką samą moc prawną, jaka jest wymagana w zmienionej Konwencji / aktach związanych z UKC. Innym rozwiązaniem jest zastąpienie „starego” zobowiązania nowym (wzór znajduje się w załączniku C1 do dodatku III do Konwencji / załączniku 32-01 do RW). Więcej informacji znajduje się w oddzielnym dokumencie DG TAXUD „Zabezpieczenie potencjalnego lub istniejącego długu celnego”.

XVI. Pkt 3 otrzymuje brzmienie:

3. Opis uproszczeń

W niniejszym punkcie omówiono następujące uproszczenia:

- zabezpieczenie generalne i zwolnienie z obowiązku złożenia zabezpieczenia (pkt 3.1);
- stosowanie zamknięć specjalnego rodzaju (pkt 3.2);
- upoważniony nadawca (pkt 3.3);
- upoważniony odbiorca (pkt 3.4);
- stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem kolejowym (pkt 3.5);
- stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na

- dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym lub procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych transportem lotniczym (pkt 3.6);
- stosowanie procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim lub procedury tranzytu unijnego opartej na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych transportem morskim (pkt 3.7);
 - procedury uproszczone na podstawie art. 6 Konwencji / art. 97 ust. 2 WKC (pkt 3.8);
 - stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego w celu objęcia towarów przewożonych transportem lotniczym procedurą tranzytu wspólnego/unijnego (pkt 3.9);
 - stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego w celu objęcia towarów przewożonych transportem morskim procedurą tranzytu unijnego (pkt 3.10).

Geograficzny obszar ważności uproszczeń tranzytowych	
WSZYSTKIE PAŃSTWA:	<ul style="list-style-type: none"> - 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; <p>* Z wyjątkiem państw wspólnego tranzytu wykluczonych przez gwaranta. Ważność w Andorze lub San Marino tylko dla tranzytu unijnego.</p>
WSZYSTKIE PAŃSTWA, pod warunkiem że operacja	<ul style="list-style-type: none"> - stosowanie specjalnego rodzaju zamknięć celnych - upoważniony nadawca

tranzytowa rozpoczyna się w państwie, w którym udzielono pozwolenia:	
PAŃSTWO, w którym udzielono pozwolenia:	- upoważniony odbiorca
Zainteresowane PAŃSTWO/PAŃSTWA:	<ul style="list-style-type: none"> - stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym; - stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych transportem lotniczym; - stosowanie procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim; - stosowanie procedury tranzytu unijnego opartej na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych transportem morskim; - stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego; - stosowanie uproszczonych procedur tranzytu w oparciu o postanowienia art. 6 Konwencji

XVII. W pkt 3.6 tytuł otrzymuje brzmienie:

„3.6. Przewóz towarów transportem lotniczym – obejmowanie towarów procedurą tranzytu wspólnego/unijnego w oparciu o dokumentację papierową i manifesty elektroniczne”

XVIII. Pkt 3.6.1 otrzymuje brzmienie:

3.6.1. Wprowadzenie

*Art. 108–111b
dotatku I do*

W przypadku stosowania procedury tranzytu wspólnego/unijnego

Konwencji opartej na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych
Art. 233 ust. 4 lit. d) transportem lotniczym nie wymaga się złożenia zabezpieczenia.
i e) UKC Przyjmuje się, że przewóz towarów transportem lotniczym jest
Art. 46–48 PRD bezpieczny i poza przypadkami uprowadzenia samolotu lub
wypadku warunki przewozu są spełnione od miejsca wyjścia
towarów do miejsca przybycia.

Uproszczenie to można stosować jedynie do dnia 30 kwietnia 2018 r. Jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze zamierza stosować uproszczoną procedurę tranzytu opartą na elektronicznych dokumentach przewozowych, musi zwrócić się do właściwych organów celnych z wnioskiem o wydanie pozwolenia na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia celnego w celu objęcia towarów procedurą tranzytu wspólnego/unijnego (więcej szczegółowych informacji można znaleźć w pkt 3.9).

Jeżeli chodzi o stosowanie procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem lotniczym, zwolnienie z obowiązku składania zabezpieczenia dotyczy tylko pozwoleń wydanych przed dniem 1 maja 2016 r. (jako kontynuacja wcześniejszej procedury). W przypadku pozwoleń wydanych po tej dacie osoba uprawniona do korzystania z procedury będzie musiała złożyć zabezpieczenie.

Uproszczenie to można stosować jedynie do dnia przeprowadzenia modernizacji systemu NCTS. Po tym dniu przedsiębiorcy będą musieli korzystać z systemu NCTS i będą mogli zastąpić to uproszczenie:

- standardową procedurą tranzytu (część IV) albo
- 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 i procedury tranzytu wspólnego/unijnego opartej na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych transportem lotniczym mogą korzystać przedsiębiorstwa lotnicze, które spełniają warunki określone w pkt 2.1.

Przedsiębiorstwa lotnicze stosujące procedury tranzytu dla towarów przewożonych transportem lotniczym są osobami uprawnionymi do korzystania z procedury i mogą realizować formalności tranzytowe, stosując manifest towarów jako zgłoszenie tranzytowe.

W pozwoleniu są określone porty lotnicze Unii lub państw wspólnego tranzytu.

Wykaz portów lotniczych Unii i państw wspólnego tranzytu znajduje się w załączniku 8.3.

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.

XIX. W pkt 3.6.3.2 w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

Kod	Tranzyt wspólny	Tranzyt unijny
T1	Towary objęte procedurą tranzytu zewnętrznego T1	Towary objęte procedurą tranzytu zewnętrznego T1
T2	Towary objęte procedurą	Towary objęte procedurą

	tranzytu wewnętrznego T2	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, o czym mowa 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, o czym mowa w art. 188 ust. 2 RD
TD	Towary objęte wcześniej 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 wypadkach w odpowiednim konosamencie lub innym odpowiednim dokumencie handlowym przedsiębiorstwo przewozowe wpisuje również kod „TD” oraz 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 przeznaczone do wywozu i nieobjęte procedurą tranzytu	Towary unijne przeznaczone do wywozu i nieobjęte procedurą tranzytu

* W takich wypadkach przedsiębiorstwo lotnicze wpisuje również kod „TD” w odpowiednim lotniczym liście przewozowym oraz odesłanie do stosowanej procedury, numer odniesienia i datę złożenia zgłoszenia tranzytowego oraz nazwę urzędu, który je wystawił. Należy pamiętać, że za procedurę tranzytu nie jest odpowiedzialne przedsiębiorstwo lotnicze, a osoba uprawniona do korzystania z procedury, która podpisała odpowiednie zgłoszenie tranzytowe w miejscu wyjścia.

XX. W pkt 3.6.3.2 na diagramie „Procedura tranzytu wspólnego/unijnego oparta na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych transportem lotniczym (przykład tranzytu unijnego)” definicja kodu X otrzymuje brzmienie:

X (towary unijne, w przypadku których procedura wywozu została zakończona, a wyjście potwierdzone i które nie są objęte procedurą tranzytu)

XXI. W pkt 3.6.4 w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

Kod	Tranzyt wspólny	Tranzyt unijny
T1	Towary objęte procedurą	Towary objęte procedurą

	tranzytu zewnętrznego T1	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, o czym mowa w art. 188 ust. 1 RD. Kod ten może być stosowany w odniesieniu do towarów unijnych przemieszczanych między ze specjalnym obszarem podatkowym a inną częścią obszaru celnego Unii, o czym mowa 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 wypadkach w odpowiednim konosamencie lub innym odpowiednim dokumencie handlowym przedsiębiorstwo

		przewozowe wpisuje również kod „TD” oraz 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 przeznaczone do wywozu i nieobjęte procedurą tranzytu	Towary unijne przeznaczone do wywozu i nieobjęte procedurą tranzytu

* Jeżeli w przesyłce zbiorczej znajdują się towary, które zostały już objęte procedurą tranzytu (np. tranzytem unijnym, karnetem TIR, karnetem ATA, formularzem NATO 302 itp.), oznacza się je kodem „TD”. Ponadto kod „TD” jest zamieszczany w spedytorskim lotniczym liście przewozowym. W dokumencie tym jest również zawarte odniesienie do faktycznej stosowanej procedury oraz numer referencyjny, data i urząd celny wyjścia, w którym złożono zgłoszenie tranzytowe.

XXII. Pkt 3.7.1 otrzymuje brzmienie:

3.7.1. Wprowadzenie

Art. 24 ust. 2 PRD W przypadku stosowania procedury tranzytu unijnego opartej na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych transportem morskim nie wymaga się złożenia zabezpieczenia. Przyjmuje się, że przewóz towarów transportem morskim jest bezpieczny i poza przypadkami wystąpienia wypadku warunki przewozu są spełnione od miejsca wyjścia towarów do miejsca przybycia.

Uproszczenie to można stosować jedynie do dnia 30 kwietnia 2018 r. Jeżeli przedsiębiorstwo żeglugowe zamierza stosować

uproszczoną procedurę tranzytu morskiego opartą na elektronicznych dokumentach przewozowych, musi zwrócić się do właściwych organów celnych z wnioskiem o wydanie pozwolenia na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia celnego w celu objęcia towarów procedurą tranzytu unijnego (więcej szczegółowych informacji można znaleźć w pkt 3.9).

Jeżeli chodzi o stosowanie procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim, zwolnienie z obowiązku składania zabezpieczenia dotyczy tylko pozwoleń wydanych przed dniem 1 maja 2016 r. (jako kontynuacja wcześniejszej procedury). W przypadku pozwoleń wydanych po tej dacie osoba uprawniona do korzystania z procedury będzie musiała złożyć zabezpieczenie.

Uproszczenie to można stosować jedynie do dnia przeprowadzenia modernizacji systemu NCTS. Po tym dniu przedsiębiorcy będą musieli korzystać z systemu NCTS i będą mogli 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 stosownych przypadkach, jest obowiązkowe w przypadku przewozu towarów transportem morskim w ramach zatwierdzonych regularnych linii żeglugowych (RSS) (więcej szczegółowych informacji na temat RSS można znaleźć w części II).

Z obu rodzajów procedur tranzytu dla towarów przewożonych transportem morskim mogą korzystać przedsiębiorstwa żeglugowe, które prowadzą zatwierdzone RSS spełniające warunki określone w pkt 3.7.2 lub 3.7.3 (oprócz warunków ogólnych określonych

w pkt 2.1). Procedury te polegają na stosowaniu manifestu towarów jako zgłoszenia tranzytowego – albo oddzielnych manifestów dla każdej kategorii towarów (stosowanie procedur tranzytu unijnego opartych na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem morskim), albo wspólnego manifestu dla wszystkich kategorii towarów objętych procedurą tranzytu (stosowanie procedury tranzytu unijnego opartej na manifestie elektronicznym dla towarów przewożonych transportem morskim).

Manifest towarów stosowany jako tranzytowe zgłoszenie celne należy odróżnić od manifestu handlowego lub zbiorczego.

Przedsiębiorstwo żeglugowe jest osobą uprawnioną do korzystania z procedury w odniesieniu do realizowanych przewozów, musi przestrzegać przepisów tranzytowych oraz stosować manifest jako dokument tranzytowy.

Portem wyjścia jest port załadunku, a portem przeznaczenia – port wyładunku.

XXIII. W pkt 3.7.3.2 w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

Kod	
T1	Towary objęte procedurą unijnego 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, o czym mowa 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, o czym mowa 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 wypadkach przedsiębiorstwo żeglugowe wpisuje również kod „TD” w odpowiednim morskim liście przewozowym oraz odesłanie do stosowanej procedury, numer odniesienia i datę złożenia zgłoszenia tranzytowego lub dokumentu przewozowego oraz nazwę urzędu, który go wystawił*
C (odpowiada T2L)	Towary unijne nieobjęte procedurą tranzytu, których status można udowodnić
X	Towary unijne przeznaczone do wywozu i nieobjęte procedurą tranzytu

* W takich wypadkach przedsiębiorstwo żeglugowe wpisuje również kod „TD” w odpowiednim konosamencie lub innym właściwym dokumencie handlowym oraz odesłanie do stosowanej procedury, numer referencyjny i datę złożenia zgłoszenia tranzytowego oraz nazwę urzędu, który je wystawił. Należy pamiętać, że za procedurę tranzytu nie odpowiada przedsiębiorstwo żeglugowe, a osoba uprawniona do korzystania z procedury, która podpisała odpowiednie zgłoszenie tranzytowe w miejscu wyjścia.

XXIV. W pkt 3.7.3.2 na diagramie „Stosowanie procedury tranzytu unijnego opartej na manifeście elektronicznym dla towarów przewożonych transportem morskim” definicja kodu X otrzymuje brzmienie:

X (towary unijne, w przypadku których procedura wywozu została zakończona, a wyjście potwierdzone i które nie są objęte procedurą tranzytu)

XXV. W pkt 3.7.4.1 w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

XXVI. Po pkt 3.8 dodaje się pkt 3.9 w brzmieniu:

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 3.9.1);
- informacje ogólne (pkt 3.9.2);
- pozwolenie na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego (pkt 3.9.3);
- przepisy proceduralne dotyczące stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego (pkt 3.9.4).

3.9.1. Wprowadzenie

*Art. 55 ust. 1
lit. h) dodatku I
do Konwencji*

Przedsiębiorstwo lotnicze może uzyskać pozwolenie na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego w celu objęcia towarów procedurą tranzytu wspólnego/unijnego.

*Art. 233 ust. 4
lit. e) UKC*

*Art. 319 i 320
RW*

*Załączniki B6a i
A1a do dodatku
III do Konwencji*

*Załącznik B do
RD i załącznik B
do RW*

Pozwolenie na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego przyznaje się przedsiębiorstwom lotniczym, które spełniają kryteria tego uproszczenia. Istotnym kryterium jest zapewnienie, aby elektroniczny dokument przewozowy zawierał elementy danych wymagane w zgłoszeniu tranzytowym oraz aby te elementy danych zostały udostępnione organom celnym w miejscu wyjścia i przeznaczenia w celu umożliwienia sprawowania dozoru celnego towarów oraz zamknięcia procedury. Te elementy danych zamieszczono w załącznikach B6a i A1a do dodatku III do Konwencji / załączniku B do RD i załączniku B do RW.

Uproszczenie to może zastąpić stosowanie manifestu elektronicznego w celu objęcia towarów procedurą tranzytu wspólnego/unijnego (pkt 3.6.3).

3.9.2. Informacje ogólne

Art. 89 ust. 8 lit. d) UKC Nie wymaga się żadnego zabezpieczenia, ponieważ uznaje się, że przewóz towarów transportem lotniczym jest bezpieczny i poza sytuacją wystąpienia wypadku warunki przewozu będą spełnione od portu lotniczego wyjścia towarów do portu lotniczego przeznaczenia.

Art. 13 ust. 1 lit. a) dodatku I do Konwencji

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 przy wykorzystaniu systemu NCTS (część IV)².

3.9.3. Pozwolenie na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego

Art. 5 pkt 31 i art. 22 UKC Art. 319 RW Procedurę wydawania pozwoleń opisano w pkt 2.2–2.5.

Załącznik A do RD Wniosek składa się do organów celnych właściwych dla miejsca, w którym

² W Unii, w stosownych przypadkach, można stosować inne sposoby przemieszczania towarów określone w art. 226 i 227 UKC.

są prowadzone lub dostępne główne księgi rachunkowe wnioskodawcy na potrzeby celne i w którym ma być prowadzona przynajmniej część działalności, której ma dotyczyć pozwolenie.

PRZEDSIĘBIORCY

Przedsiębiorstwo lotnicze zawiera we wniosku przede wszystkim następujące informacje:

1. nazwa / imię i nazwisko wnioskodawcy lub jego numer EORI³;
2. imię i nazwisko oraz dane kontaktowe osoby odpowiedzialnej za sprawy celne i kwestie związane z wnioskiem, a także osoby odpowiedzialnej za przedsiębiorstwo wnioskodawcy lub pełniącej funkcje kontrolne nad procesem zarządzania 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. liczba lotów między portami lotniczymi UE / państw wspólnego tranzytu;
9. środki udostępniania elementów danych organom celnym w porcie lotniczym wyjścia i porcie lotniczym przeznaczenia. Jeżeli środki te różnią się w zależności od urzędu celnego lub państwa, we wniosku wskazuje się każdy środek.

Powyższe informacje są obowiązkowe w Unii (kolumna 9f w załączniku A do RD), ale mogą być również wymagane przez państwa wspólnego tranzytu.

Kryteria te są weryfikowane przez właściwe organy celne (pkt 2.2). W międzyczasie urzędy celne wskazane we wniosku jako urząd celny wyjścia i przeznaczenia przeprowadzają procedurę konsultacji. Procedura konsultacji rozpoczyna się niezwłocznie po przyjęciu wniosku i trwa maksymalnie 45 dni.

Procedura konsultacji jest częścią systemu decyzji celnych mającego zastosowanie wyłącznie do państw członkowskich. W przypadku

³ Numer EORI dotyczy wyłącznie UE.

niedostępności systemu decyzji celnych lub w przypadku państw wspólnego tranzytu pismo konsultacyjne w formie papierowej przesyłane jest drogą elektroniczną wraz z kopią wniosku. Wykaz adresów e-mail w każdym państwie i wzór pisma konsultacyjnego znajdują się odpowiednio w załączniku 8.9 i 8.10.

W trakcie procedury konsultacji organ, do którego skierowano wniosek, powinien zweryfikować:

- czy wnioskodawca spełnia warunki przyznania pozwolenia, a co najważniejsze
- czy i w jaki sposób elementy danych wymagane na potrzeby elektronicznego dokumentu przewozowego stosowanego jako zgłoszenie tranzytowe mogą zostać udostępnione urzędom celnym, do których skierowano wniosek.

Po otrzymaniu wniosku o przeprowadzenie konsultacji organ, do którego skierowano wniosek, sprawdza w szczególności we własnych rejestrach lub we współpracy z innymi agencjami informacje na temat wnioskodawcy, systemu wymiany danych, miejsca kontroli towarów, poziomu kontroli działalności przeprowadzanej przez przedsiębiorstwo lotnicze oraz, w stosownych przypadkach, osoby reprezentującej przedsiębiorstwo lotnicze.

W przypadku zastrzeżeń organy występujące z wnioskiem muszą zostać poinformowane w ciągu 45 dni od daty otrzymania wniosku za pośrednictwem systemu decyzji celnych albo – w przypadku jego niedostępności lub w przypadku państwa wspólnego tranzytu – za pomocą wiadomości e-mail zawierającej to samo pismo (załącznik 8.10). Jeżeli organ, do którego skierowano wniosek, uzna, 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, pozwolenie może zostać udzielone po wykreśleniu portów lotniczych, w przypadku których – zdaniem organu, do którego skierowano wniosek – warunki nie są

spełnione.

Jeżeli organ, do którego skierowano wniosek, wyrazi swoją odmowę w odniesieniu do wniosku o udzielenie pozwolenia z powodu niespełnienia któregoś z warunków, w szczególności w odniesieniu do poważnego naruszenia lub powtarzającego się naruszania przepisów prawa celnego i przepisów podatkowych, wskazuje podstawy odmowy i właściwe przepisy prawne. Wówczas organy państwa, w którym złożono wniosek, nie udzielają przedsiębiorstwu lotniczemu pozwolenia, podając przyczyny odmowy.

Jeżeli w wyznaczonym terminie organ występujący z wnioskiem nie otrzyma żadnych zastrzeżeń, wówczas uznaje, że spełniono kryteria, które były przedmiotem konsultacji.

Po zakończeniu procesu konsultacji, w którym nie zgłoszono żadnych zastrzeżeń, właściwe organy celne zatwierdzają wniosek i udzielają pozwolenia, które ma zastosowanie do przelotów w obydwie strony.

Jeżeli do aktualnego pozwolenia ma zostać dodany nowy port lotniczy, posiadacz tego pozwolenia składa wniosek o wprowadzenie zmian do pozwolenia. Powinien on wskazać w swoim wniosku sposoby udostępnienia organom celnym w danym porcie lotniczym danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym. Przed zmianą pozwolenia właściwe organy celne powinny jednak skonsultować się z organami celnymi w danym porcie lotniczym w kwestii tego, czy te zgadzają się na zaproponowane środki. Jeżeli organy, do których zwrócono się o konsultację, nie wniosą sprzeciwu w wyznaczonym terminie, proponowane środki uznaje się za zatwierdzone, a pozwolenie zostaje zmienione.

Pozwolenie dotyczy wyłącznie operacji tranzytowych między urzędami celnymi wyjścia a urzędami celnymi przeznaczenia wskazanymi w pozwoleniu i obowiązuje w państwach, w których te urzędy się znajdują.

W elektronicznym dokumencie przewozowym umieszcza się odesłanie do pozwolenia w przypadku każdej rozpoczętej operacji tranzytowej. Należy podawać te informacje, chyba że mogą one zostać pozyskane z innych

elementów danych, takich jak numer EORI posiadacza pozwolenia lub system decyzji celnych.

Informacje na temat monitorowania pozwolenia można znaleźć w pkt 2.3.

Informacje na temat unieważnienia, cofnięcia lub zmiany pozwolenia można znaleźć w pkt 2.4. Jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze chce dodać jeden lub więcej portów lotniczych do swojego aktualnego pozwolenia lub je z pozwolenia usunąć, składa wniosek o zmianę pozwolenia.

Zawieszenie pozwolenia opisano w pkt 2.5.

W przypadku unieważnienia, cofnięcia, zmiany, zawieszenia i zakończenia okresu zawieszenia pozwolenia należy niezwłocznie powiadomić właściwe organy państw wskazanych w pozwoleniu, korzystając z wykazu organów umieszczonego w załączniku 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 decyzji celnych.

Jeżeli system decyzji celnych jest niedostępny lub konsultacje dotyczą państw wspólnego tranzytu, wnioski o konsultacje w formie wzorcowego pisma zawartego w załączniku 8.10 wysyła się za pośrednictwem poczty elektronicznej do organów odpowiedzialnych za procedurę konsultacji określonych w załączniku 8.9.

SŁUŻBY CELNE

Pozwolenie zawiera w szczególności następujące informacje:

1. numer i data;
2. posiadacz pozwolenia lub jego numer EORI;
3. urząd celny (urzędy celne) wyjścia i przeznaczenia;
4. środki udostępniania elementów danych organom celnym w porcie lotniczym wyjścia i porcie lotniczym przeznaczenia. Jeżeli środki te różnią się w zależności od urzędu celnego lub państwa, w pozwoleniu wskazuje się każdy środek;
5. zobowiązanie przedsiębiorstwa lotniczego do informowania urzędów

celnych wyjścia i przeznaczenia o wszelkich stwierdzonych rozbieżnościach, w szczególności dotyczących rodzaju i ilości towarów objętych procedurą tranzytu, oraz o wszelkich zmianach, które mogą mieć wpływ na pozwolenie;

6. sposób komunikacji między odpowiednio urzędem celnym (urzędami celnymi) wyjścia i przeznaczenia a przedsiębiorstwem lotniczym.

Powyższe informacje są obowiązkowe w Unii (kolumna 9f w załączniku A do RD), ale mogą być również wymagane przez państwa wspólnego tranzytu.

Chociaż wyznaczenie terminu udostępniania urzędowi celnemu wyjścia danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym przed zwolnieniem towarów do tranzytu nie jest obowiązkowe, korzystne jest dodanie go do pozwolenia.

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 warunki⁴.

3.9.4. Przepisy proceduralne dotyczące stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego

3.9.4.1. Elementy danych wymagane w przypadku elektronicznego dokumentu przewozowego

Art. 320 RW

Załącznik B do RW

Art. 111b dodatku I do Konwencji

Załączniki A1a i B6a do dodatku III do Konwencji

Elektroniczny dokument przewozowy jest dokumentem sporządzanym przez przedsiębiorstwo lotnicze przy odlocie statku powietrznego (w oparciu o dokument przewozowy taki jak lotniczy list przewozowy, manifest itd.), który potwierdza, jakie towary faktycznie załadowano na statek powietrzny. W związku z tym do celów tranzytu dokument ten służy jako zgłoszenie

⁴ Art. 5 pkt 31 i 32 UKC.

tranzytowe, pod warunkiem że zawiera elementy danych określone w załącznikach B6a i A1a do dodatku III do Konwencji / załącznikach B do RD i B do RW.

Aby umożliwić organom celnym identyfikację statusu towarów, w elektronicznym dokumencie przewozowym należy wskazać jeden z poniższych kodów:

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, o czym mowa 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, o czym mowa 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 ⁵	Towary przemieszczane już wcześniej w ramach procedury tranzytu unijnego lub przewożone w ramach procedury uszlachetniania czynnego, składu celnego lub odprawy czasowej ⁶ .
X	Towary unijne przeznaczone do wywozu nieobjęte procedurą tranzytu w kontekście stosowania art. 111 dodatku I do Konwencji	Towary unijne przeznaczone do wywozu nieobjęte procedurą tranzytu w kontekście stosowania art. 233 ust. 4 lit. e) Kodeksu

Elektroniczny dokument przewozowy traktuje się jako zgłoszenie tranzytowe tylko wtedy, gdy wskazano przynajmniej jeden z kodów „T1” lub „T2F”. Jeżeli w elektronicznym dokumencie przewozowym nie wskazano żadnego z tych kodów, niezależnie od innych kodów wymienionych powyżej, dany elektroniczny dokument przewozowy można stosować jako elektroniczny dokument przewozowy, ale nie jako zgłoszenie tranzytowe.

Przykłady stosowania kodów:

Przykład 1

⁵ W takich wypadkach przedsiębiorstwo lotnicze wpisuje również w odpowiednim lotniczym liście przewozowym lub innym odpowiednim dokumencie handlowym kod „TD” oraz numer referencyjny zgłoszenia tranzytowego.

⁶ W takich wypadkach przedsiębiorstwo lotnicze wpisuje również w odpowiednim lotniczym liście przewozowym lub innym odpowiednim dokumencie handlowym kod „TD” oraz numer referencyjny zgłoszenia tranzytowego lub dokumentu przewozowego i nazwę urzędu, który go wystawił.

Przemieszczanie towarów unijnych transportem lotniczym między Francją a Niemcami.

Francja – Niemcy → kod „C” na elektronicznym dokumencie przewozowym.

Przykład 2

Towary unijne są wywożone z Irlandii do państwa trzeciego (Chiny). W Irlandii towary objęte są procedurą wywozu, która jest zakończona, a wyprowadzenie towarów potwierdzone. Towary są przemieszczane transportem lotniczym do Niderlandów, skąd są wyprowadzane z Unii.

Irlandia – Niderlandy – Chiny → kod „X” na elektronicznym dokumencie przewozowym między Irlandią a Niderlandami.

Przykład 3

Towary nieunijne przybywają z państwa trzeciego (Kanada) do Republiki Czeskiej i transportem lotniczym są przemieszczane do Grecji.

Kanada – Republika Czeska – Grecja → kod „T1” na elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe między Republiką Czeską a Grecją.

Przykład 4

Towary unijne są wysyłane drogą lotniczą z Hiszpanii do specjalnego obszaru podatkowego (Wyspy Kanaryjskie).

Opcje:

1 Hiszpania – specjalny obszar podatkowy Wyspy Kanaryjskie → kod „T2F” na elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe⁷.

2 Hiszpania – specjalny obszar podatkowy Wyspy Kanaryjskie → kod „C” na elektronicznym dokumencie przewozowym.

Przykład 5

Towary unijne są przemieszczane między dwoma specjalnymi obszarami podatkowymi w tym samym państwie członkowskim (Francja: Gwadelupa i Majotta).

Opcje:

1. Gwadelupa – Majotta → kod „T2F” na elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe⁸.

2. Gwadelupa – Majotta → kod „C” na elektronicznym dokumencie przewozowym⁹.

⁷ Zgodnie z art. 188 ust. 2 RD.

⁸ Zgodnie z art. 188 ust. 1 RD.

⁹ Zgodnie z art. 188 ust. 2 RD.

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 → kod „C” lub „T2F” na elektronicznym dokumencie przewozowym między specjalnym obszarem podatkowym a Hiszpanią oraz standardowa procedura tranzytu („T2F” – system NCTS, w tym zabezpieczenie) między Hiszpanią a Portugalią¹⁰.

2. Specjalny obszar podatkowy (Wyspy Kanaryjskie) – Hiszpania – Portugalia → kod „T2F” na elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe między Wyspami Kanaryjskimi a Hiszpanią oraz standardowa procedura tranzytu („T2F – system NCTS, w tym zabezpieczenie) między Hiszpanią a Portugalią¹¹.

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 → kod „C” na elektronicznym dokumencie przewozowym między specjalnym obszarem podatkowym a Hiszpanią oraz kod „T2F” na elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe między Hiszpanią a Włochami¹².

2. Specjalny obszar podatkowy (Wyspy Kanaryjskie) – Hiszpania – Włochy → kod „T2F” na elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe między Wyspami Kanaryjskimi a Hiszpanią oraz kod „T2F” na elektronicznym dokumencie przewozowym jako zgłoszeniu tranzytowemu między Hiszpanią a Włochami¹³.

Przykład 8

¹⁰ Zgodnie z art. 188 ust. 2 RD.

¹¹ Zgodnie z art. 188 ust. 1 RD.

¹² Zgodnie z art. 188 ust. 2 RD.

¹³ Zgodnie z art. 188 ust. 1 RD.

Unijne wyroby akcyzowe¹⁴ są wywożone z Unii do państwa wspólnego tranzytu (Szwajcaria). W Portugalii towary objęte są procedurą wywozu, która jest zakończona, a wyprowadzenie towarów potwierdzone. Towary objęte są procedurą tranzytu zewnętrznego i przemieszczane transportem lotniczym do Austrii, gdzie rozpoczyna się podróż transportem drogowym do państwa wspólnego tranzytu.

Portugalia – Austria – Szwajcaria → kod „T1” na elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe między Portugalią a Austrią. Ponadto standardowa procedura tranzytu (T1 – system NCTS, w tym zabezpieczenie) rozpoczyna się w miejscu przeznaczenia, tj. w Szwajcarii.

Przykład 9

Unijne wyroby akcyzowe¹⁵ są wywożone z Włoch do państwa trzeciego (Indie). W Rzymie (Włochy) towary objęte są procedurą wywozu, która jest zakończona, a wyprowadzenie towarów potwierdzone. Towary są przemieszczane transportem lotniczym do Malpenty (Włochy), skąd są wprowadzane z Unii.

Rzym – Malpensa – Indie → kod „X” na elektronicznym dokumencie przewozowym między Rzymem a Malpensą.

Przykład 10

Unijne wyroby akcyzowe¹⁶ są przemieszczane transportem lotniczym z Rumunii do Belgii. Towary pozostają objęte procedurą zawieszenia poboru akcyzy w EMCS.

Rumunia – Belgia → kod „C” na elektronicznym dokumencie przewozowym.

Przykład 11

Towary unijne są wywożone do państwa trzeciego (Białoruś). W Danii towary objęte są procedurą wywozu, która jest 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 → kod „TD” na elektronicznym dokumencie

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

przewozowym między Danią a Polską. Miejscem przeznaczenia w ramach procedury TIR jest Białoruś.

Przykład 12

Towary unijne wywożone są do państwa wspólnego tranzytu (Serbia). Na Węgrzech towary objęte są procedurą wywozu, która jest zakończona, a wyprowadzenie towarów potwierdzone. Następnie towary są przemieszczane transportem lotniczym do Serbii.

Opcje:

- 1) Węgry – Serbia → kod „X” na elektronicznym dokumencie przewozowym.
- 2) Węgry – Serbia --> kod „T2” na elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe.

Przykład 13

Towary nieunijne są przewożone między Szwecją a państwem wspólnego tranzytu (Norwegia).

Szwecja – Norwegia → kod „T1” na elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe.

Przykład 14

Towary unijne są przewożone między Włochami a Francją i przejeżdżają przez państwo wspólnego tranzytu (Szwajcarię) w ramach tego samego elektronicznego dokumentu przewozowego bez przeładunku.

Włochy – Szwajcaria – Francja → kod „C”¹⁷ na elektronicznym dokumencie przewozowym.

Przykład 15

Towary unijne są przemieszczane między Litwą a Włochami i przejeżdżają przez państwo wspólnego tranzytu (Norwegia) w ramach tego samego lotniczego listu przewozowego z przeładunkiem w Norwegii¹⁸.

Litwa – Norwegia – Włochy → kod „C” na elektronicznym dokumencie przewozowym.

Przykład 16

Towary unijne są przewożone transportem lotniczym między Słowenią a Grecją i przejeżdżają przez państwo wspólnego tranzytu (była

¹⁷ Art. 119 ust. 3 lit. b) RD i art. 109 ust. 1 lit. b) dodatku I do Konwencji.

¹⁸ 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.

jugosłowiańska republika Macedonii), w którym są przeładowywane na inny rodzaj środka transportu (ciężarówka powietrzna) pod nadzorem przedsiębiorstwa lotniczego.

Słowenia (transport lotniczy) – była jugosłowiańska republika Macedonii (transport drogowy – ciężarówka powietrzna) – Grecja.

Opcje:

1. Słowenia – była jugosłowiańska republika Macedonii → kod „C”¹⁹ na elektronicznym dokumencie przewozowym oraz była jugosłowiańska republika Macedonii – Grecja → standardowa procedura tranzytu (T2 – system NCTS, w tym zabezpieczenie).
2. Słowenia – była jugosłowiańska republika Macedonii → kod „T2” na elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe oraz była jugosłowiańska republika Macedonii – Grecja → standardowa procedura tranzytu (T2 – system NCTS, w tym zabezpieczenie).
3. Słowenia – była jugosłowiańska republika Macedonii → standardowa procedura tranzytu rozpoczęta w Słowenii (T2 – system NCTS, w tym zabezpieczenie), kod „TD” na elektronicznym dokumencie przewozowym oraz była jugosłowiańska republika Macedonii – Grecja → kontynuacja standardowej procedury tranzytu.

Uwaga dotycząca Unii: w celu jak największego ułatwienia swobodnego i niezakłóconego przemieszczania towarów unijnych kod „C” wpisany w manifeście uprawnia do swobodnego przemieszczania towarów do ich miejsca przeznaczenia na obszarze Unii, pod warunkiem że dowody poświadczające ich status są przechowywane w ewidencji handlowej operatora w porcie lotniczym wyjścia oraz że 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 poprzez przeprowadzenie kontroli *a posteriori* opartych na stopniu przewidywanego ryzyka, w razie konieczności kontaktując się z organami celnymi w porcie lotniczym wyjścia.

O ile przepisy krajowe nie przewidują dłuższego terminu, przedsiębiorstwo lotnicze przechowuje w swojej ewidencji handlowej dane dotyczące statusu wszystkich towarów przez okres trzech lat wydłużony o czas, jaki upłynął od początku danego roku. Informacje te można przechowywać w formie

¹⁹ Kod „C” odpowiada kodowi „T2L” zgodnie z art. 111b dodatku I do Konwencji.

elektronicznej.

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. 30–32, 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 odbywa się za pomocą technik elektronicznego przetwarzania danych. Zasada ta ma zastosowanie również w przypadku stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego.

Towary zwalnia się do tranzytu po udostępnieniu urzędowi celnemu wyjścia elementów danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym przed odlotem statku powietrznego. Biorąc pod uwagę wymogi prawne, dopuszczalne są jedynie następujące sposoby udostępniania danych organom celnym:

- przesyłanie danych do systemu informatycznego organów celnych – zalecany sposób. Posiadanie systemów informatycznych przez organy celne nie jest obowiązkowe, ale byłoby korzystne dla państw, gdyby rozważyły wprowadzenie odpowiedniego systemu w przyszłości, o ile taki system nie istnieje już obecnie; lub
- zapewnienie organom celnym dostępu 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, ale metodę tę można stosować tylko do czasu wdrożenia jednej z dwóch powyższych opcji. Korzystając z tej opcji, organy celne mogą nie mieć nieprzerwanego i stałego dostępu do danych bez dodatkowego obciążenia i dodatkowej pracy. Decyzję o tym, jak długo takie rozwiązanie może być stosowane, podejmują jednak organy celne, biorąc pod uwagę w szczególności 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 nie jest zgodne z wymogami prawnymi.

Uproszczenie dotyczące elektronicznego dokumentu przewozowego opiera się całkowicie na sposobie dostarczania zgłoszenia tranzytowego w postaci elektronicznego dokumentu przewozowego. We wszystkich innych przypadkach elektroniczny dokument przewozowy należy traktować 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 dotyczących uproszczonej procedury tranzytu z elektronicznym dokumentem przewozowym.

Elektroniczny dokument przewozowy stosowany jako zgłoszenie tranzytowe udostępnia się urzędowi celnemu wyjścia, 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 przy użyciu technik elektronicznego przetwarzania danych w celu zidentyfikowania i oceny potencjalnych rodzajów ryzyka i podjęcia odpowiednich środków zaradczych. Dlatego też wydaje się, że system celny jest bardzo przydatny, ponieważ umożliwia elektroniczne przesyłanie danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym z systemu przedsiębiorcy, a następnie przeprowadzanie automatycznej analizy ryzyka dotyczącej danych zawartych w tym dokumencie.

Ze względu na fakt, że wprowadzenie systemu celnego nie jest jednak obowiązkowe, automatyczna analiza ryzyka może nie być możliwa. W związku z powyższym brak automatyzacji można zrekomensować co najmniej rzetelną kontrolą wstępną, dokładnym monitorowaniem pozwoleń i regularnym nadzorem nad operacjami tranzytowymi. Nie wyklucza to ręcznej weryfikacji towarów prowadzonej losowo lub w razie potrzeby przed ich zwolnieniem do tranzytu.

Te sposoby kontroli nie mogą być zastąpione kontrolami *a posteriori* (po

wyjściu towarów), które wolno przeprowadzać tylko 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 stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego tą osobą jest odbiorca w porcie lotniczym przeznaczenia.

Zgłoszenie jest przyjmowane przez organy celne, pod warunkiem że towary, których ono dotyczy, zostały przedstawione organom celnym. Nie oznacza to, że organy celne zawsze sprawdzają, czy towary fizycznie znajdują się w porcie lotniczym, ale organy celne muszą być przynajmniej świadome, że towary są składowane w miejscu uzgodnionym z przedsiębiorcą.

Na wniosek zgłaszającego zezwala mu się na wprowadzenie zmian do jednego lub kilku elementów danych w zgłoszeniu.

Każde zgłoszenie opatrzone jest niepowtarzalnym numerem przypisanym przez przedsiębiorstwo lotnicze (numerem LRN²⁰). 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 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.

Jeżeli chodzi o elektroniczny dokument przewozowy, nie stosuje się żadnych szczególnych działań potwierdzających przyjęcie elektronicznego dokumentu przewozowego przez organy celne lub zwolnienie towarów do

²⁰ Numer LRN w elektronicznym dokumencie przewozowym różni się od numeru LRN w standardowym zgłoszeniu tranzytowym (system NCTS).

tranzytu. Za moment przyjęcia elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego oraz za moment zwolnienia towarów do tranzytu można zatem uznać czas odlotu statku powietrznego z towarami. W przypadku odrzucenia zgłoszenia urząd celny wyjścia natychmiast powiadamia 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 w wyniku niespełnienia warunków lub obowiązków zgodnie z art. 79 ust. 1 UKC²¹.

Ważne 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.

3.9.4.3. Procedura stosowana w urzędzie celnym przeznaczenia

Art. 6 ust. 1 i art. 46 ust. 1 UKC Dane zawarte w elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe muszą być takie same jak dane dostępne w urzędzie celnym wyjścia i urzędzie celnym przeznaczenia. *Art. 199 lit. b) RD* Urząd celny przeznaczenia nie sprawdza za każdym razem zgodności danych, lecz *Art. 320 RW* zakłada, że dane te są takie same, chyba że zostanie powiadomiony przez przedsiębiorstwo lotnicze o rozbieżnościach lub podczas weryfikacji wykryje nieprawidłowości. *Art. 111b dodatku I do Konwencji*

Elementy danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym udostępnia się urzędowi celnemu przeznaczenia. Biorąc pod uwagę wymogi prawne, dopuszczalne są jedynie następujące sposoby udostępniania danych organom celnym:

- przesyłanie danych do systemu organów celnych – zalecany sposób.

²¹ Dotyczy tylko Unii.

Posiadanie systemów informatycznych przez organy celne nie jest obowiązkowe, ale byłoby korzystne dla państw, gdyby rozważyły wprowadzenie odpowiedniego systemu w przyszłości, o ile taki system nie istnieje już obecnie; lub

- zapewnienie organom celnym dostępu 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, ale metodę tę można stosować tylko do czasu wdrożenia jednej z dwóch powyższych opcji. Korzystając z tej opcji, organy celne mogą nie mieć nieprzerwanego i stałego dostępu do danych bez dodatkowego obciążenia i dodatkowej pracy. Decyzję o tym, jak długo takie rozwiązanie może być stosowane, podejmują jednak organy celne, biorąc pod uwagę w szczególności 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 nie jest zgodne z wymogami prawnymi.

Dane zawarte w zgłoszeniu tranzytowym przekazuje się urzędowi celnemu przeznaczenia co najmniej 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, co 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 ani też nie określono, jakie działania są wymagane w tym celu.

Można zatem przyjąć, że procedura tranzytu jest zakończona, gdy

przedsiębiorstwo lotnicze powiadomi urząd celny przeznaczenia o tym, że wszystkie towary objęte elektronicznym dokumentem przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe są czasowo składowane lub znajdują się w innym miejscu, w którym mogą być składowane pod dozorem celnym. Numer LRN elektronicznego dokumentu przewozowego stosowanego jako zgłoszenie tranzytowe podaje się w przypadku czasowego składowania lub każdego innego odpowiedniego zgłoszenia.

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. powiadomienie od przedsiębiorstwa lotniczego, weryfikacja towarów, otrzymanie informacji od urzędu celnego wyjścia). W takich przypadkach wszczyna się dochodzenie w celu wyjaśnienia sprawy.

Przedsiębiorstwo lotnicze ma obowiązek identyfikowania wszelkich naruszeń przepisów, rozbieżności i nieprawidłowości stwierdzonych w porcie lotniczym przeznaczenia, w szczególności w wyniku kontroli przeprowadzonych przez to przedsiębiorstwo lotnicze lub na podstawie raportu wydajności (nadwyżki lub braki), dotyczących w szczególności manifestu ładunkowego dla przedmiotowych towarów, a także obowiązek powiadamiania organów celnych o tych rozbieżnościach i nieprawidłowościach.

Wszystkie dane zawarte w zgłoszeniu tranzytowym w miejscu przeznaczenia należy poddać analizie ryzyka przy użyciu technik elektronicznego przetwarzania danych w celu zidentyfikowania i oceny potencjalnych rodzajów ryzyka oraz podjęcia odpowiednich środków zaradczych. Dlatego też wydaje się, że system informatyczny organów celnych jest bardzo przydatny, ponieważ umożliwia elektroniczne przesyłanie danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym z systemu przedsiębiorcy, a następnie przeprowadzanie automatycznej analizy ryzyka dotyczącej danych zawartych w tym

dokumencie.

Ze względu na fakt, że wprowadzenie systemu celnego nie jest jednak obowiązkowe, przeprowadzenie automatycznej analizy ryzyka może nie zawsze być możliwe. W związku z powyższym brak automatyzacji można zrekomensować co najmniej rzetelną kontrolą wstępną, dokładnym monitorowaniem pozwoleń i regularnym nadzorem nad operacjami tranzytowymi. Nie wyklucza to ręcznej weryfikacji towarów prowadzonej losowo lub w razie potrzeby po ich przybyciu albo z chwilą objęcia ich procedurą czasowego składowania.

Te sposoby kontroli nie mogą być zastąpione kontrolami *a posteriori* (po zwolnieniu towarów z tranzytu), które wolno przeprowadzać tylko w szczególnych przypadkach lub losowo.

W przypadku uzasadnionych podejrzeń co do rodzaju lub ilości towarów należy przeprowadzić konsultacje z urzędem celnym wyjścia. Weryfikację danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym prowadzi się z zastosowaniem dokumentu TC21A (załącznik 8.6 do części VII) i przesyła pocztą elektroniczną do organów wymienionych w załączniku 8.9.

Jeżeli chodzi o dokument TC21A, zaleca się używanie, w miarę możliwości, jednego z powszechnie zrozumiałych języków.

Organy celne w porcie lotniczym przeznaczenia powiadamiają organy celne w porcie lotniczym wyjścia oraz organ, który wystawił pozwolenie, najszybciej jak to możliwe, o wszelkich naruszeniach lub nieprawidłowościach, w szczególności dotyczących elektronicznego dokumentu przewozowego dla kontrolowanych towarów.

Urząd celny wyjścia i urząd celny przeznaczenia współpracują ze sobą i, w stosownych przypadkach, wymieniają się istotnymi informacjami i dokumentami dotyczącymi operacji tranzytowych.

Ważne jest, aby urząd celny przeznaczenia dysponował danymi

historycznymi, tj. danymi dotyczącymi wcześniej zakończonych i zamkniętych operacji, w celu przeprowadzenia kontroli *a posteriori* lub wyjaśnienia kwestii poruszonych przez urząd celny wyjścia.

XXVII. Po nowym pkt 3.9 dodaje się pkt 3.10 w brzmieniu:

3.10. Przewóz towarów transportem morskim – stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego w celu objęcia towarów procedurą tranzytu unijnego

Punkt ten został podzielony w następujący sposób:

- wprowadzenie (pkt 3.10.1);
- informacje ogólne (pkt 3.10.2);
- pozwolenie na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego (pkt 3.10.3);
- przepisy proceduralne dotyczące stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego (pkt 3.10.4).

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 objętych procedurą tranzytu unijnego.

Pozwolenie na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego przyznaje się przedsiębiorstwom żeglugowym, które spełniają kryteria tego uproszczenia. Istotnym kryterium jest zapewnienie, aby elektroniczny dokument przewozowy zawierał elementy danych wymagane w zgłoszeniu

tranzytowym oraz aby te elementy danych zostały udostępnione organom celnym w miejscu wyjścia i przeznaczenia w celu umożliwienia sprawowania dozoru celnego towarów oraz zamknięcia procedury. Te elementy danych zamieszczono w załączniku B do RD i załączniku B do RW.

Uproszczenie to może zastąpić stosowanie manifestu elektronicznego w celu objęcia towarów procedurą tranzytu unijnego (pkt 3.7.3).

3.10.2. Informacje ogólne

Art. 89 ust. 7 lit. d)
UKC Nie wymaga się żadnego zabezpieczenia, ponieważ uznaje się, że przewóz towarów transportem morskim jest bezpieczny i poza sytuacją wystąpienia wypadku warunki przewozu będą spełnione 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 przy wykorzystaniu systemu NCTS (część IV), chociaż – w stosownych przypadkach – można korzystać z innych sposobów przemieszczania towarów określonych w art. 226 i 227 UKC.

3.10.3. Pozwolenie na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego

Procedurę wydawania pozwoleń opisano w pkt 2.2–2.5.

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.

PRZEDSIĘBIORCY

Przedsiębiorstwo żeglugowe powinno zawrzeć we wniosku przede wszystkim następujące informacje:

1. nazwa / imię i nazwisko wnioskodawcy lub jego numer EORI;
 2. imię i nazwisko oraz dane kontaktowe osoby odpowiedzialnej za sprawy celne i kwestie związane z wnioskiem, a także osoby odpowiedzialnej za przedsiębiorstwo wnioskodawcy lub pełniącej funkcje kontrolne nad procesem zarządzania 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. liczba rejsów między portami unijnymi;
 9. środki udostępniania elementów danych organom celnym w każdym porcie wyjścia i porcie przeznaczenia. Jeżeli środki te różnią się w zależności od urzędu celnego lub państwa, we wniosku wskazuje się każdy środek.
- Powyższe informacje są obowiązkowe w Unii (kolumna 9f w załączniku A do RD)

Kryteria te są weryfikowane przez właściwe organy celne (pkt 2.2). W międzyczasie urzędy celne wskazane we wniosku jako urząd celny wyjścia i przeznaczenia przeprowadzają procedurę konsultacji. Procedura konsultacji rozpoczyna się niezwłocznie po przyjęciu wniosku i trwa maksymalnie 45 dni.

Procedura konsultacji jest częścią systemu decyzji celnych stosowanego w Unii. W przypadku niedostępności systemu decyzji celnych pismo konsultacyjne w formie papierowej przesyłane jest drogą elektroniczną wraz z kopią wniosku. Wykaz adresów e-mail w każdym państwie i wzór pisma konsultacyjnego znajdują się odpowiednio w załącznikach 8.11

i 8.10.

W trakcie procedury konsultacji organ, do którego skierowano wniosek, powinien zweryfikować:

- czy wnioskodawca spełnia warunki przyznania pozwolenia, a co najważniejsze
- czy i w jaki sposób elementy danych wymagane na potrzeby elektronicznego dokumentu przewozowego stosowanego jako zgłoszenie tranzytowe mogą zostać udostępnione urzędom celnym, do których skierowano wniosek.

Po otrzymaniu wniosku o przeprowadzenie konsultacji organ, do którego skierowano wniosek, sprawdza w szczególności we własnych rejestrach lub we współpracy z innymi agencjami informacje na temat wnioskodawcy, systemu wymiany danych, miejsca kontroli towarów, poziomu kontroli działalności przeprowadzanej przez przedsiębiorstwo żeglugowe oraz, w stosownych przypadkach, osoby reprezentującej przedsiębiorstwo żeglugowe.

W przypadku zastrzeżeń organy występujące z wnioskiem muszą zostać poinformowane w ciągu 45 dni od daty otrzymania wniosku za pośrednictwem systemu decyzji celnych albo – w przypadku jego niedostępności – za pomocą wiadomości e-mail zawierającej to samo pismo (załącznik 8.10). Jeżeli organ, do którego skierowano wniosek, uzna, 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, pozwolenie może zostać udzielone po wykreśleniu portu, w przypadku którego – zdaniem organu, do którego skierowano wniosek – warunki nie są spełnione.

Jeżeli organ, do którego skierowano wniosek, wyrazi swoją odmowę w odniesieniu do wniosku o udzielenie pozwolenia z powodu niespełnienia któregoś z warunków, w szczególności w odniesieniu do poważnego naruszenia lub powtarzającego się naruszania przepisów prawa celnego

i przepisów podatkowych, wskazuje podstawy odmowy i właściwe przepisy prawne. Wówczas organy państwa, w którym złożono wniosek, nie udzielają przedsiębiorstwu żeglugowemu pozwolenia, podając przyczyny odmowy.

Jeżeli w wyznaczonym terminie organ występujący z wnioskiem nie otrzyma żadnych zastrzeżeń, wówczas uznaje, że spełniono kryteria, które były przedmiotem konsultacji.

Po zakończeniu procesu konsultacji, w którym nie zgłoszono żadnych zastrzeżeń, właściwe organy celne zatwierdzają wniosek i udzielają pozwolenia, które ma zastosowanie do rejsów w obydwie strony.

Jeżeli do aktualnego pozwolenia ma zostać dodany nowy port, posiadacz tego pozwolenia składa wniosek o wprowadzenie zmian do pozwolenia. Powinien on wskazać w swoim wniosku sposoby udostępnienia organom celnym w tym porcie danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym. Przed zmianą pozwolenia właściwe organy celne powinny jednak skonsultować się z organami celnymi w danym porcie w kwestii tego, czy te zgadzają się na zaproponowane wnioski. Jeżeli organy, do których zwrócono się o konsultację, nie wniosą sprzeciwu w wyznaczonym terminie, proponowane środki uznaje się za zatwierdzone, a pozwolenie zostaje zmienione.

Pozwolenie dotyczy wyłącznie operacji tranzytowych między urzędami celnymi wyjścia a urzędami celnymi przeznaczenia wskazanymi w pozwoleniu i obowiązuje w państwach, w których te urzędy się znajdują.

W elektronicznym dokumencie przewozowym umieszcza się odesłanie do pozwolenia w przypadku każdej rozpoczętej operacji tranzytowej. Należy podawać te informacje, chyba że mogą one zostać pozyskane z innych elementów danych, takich jak numer EORI posiadacza pozwolenia lub system decyzji celnych.

Informacje na temat monitorowania pozwolenia można znaleźć w pkt 2.3.

Informacje na temat unieważnienia, cofnięcia lub zmiany pozwolenia

można znaleźć w pkt 2.4. Jeżeli przedsiębiorstwo żeglugowe chce dodać jeden lub więcej portów do swojego aktualnego pozwolenia lub je z pozwolenia usunąć, składa wniosek o zmianę pozwolenia.

Zawieszenie pozwolenia opisano w pkt 2.5.

W przypadku unieważnienia, cofnięcia, zmiany, zawieszenia i zakończenia okresu zawieszenia pozwolenia 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 decyzji celnych.

Jeżeli system decyzji celnych jest niedostępny, wnioski o konsultacje w formie wzorcowego pisma zawartego w załączniku 8.10 wysyła się za pośrednictwem poczty elektronicznej do organów odpowiedzialnych za procedurę konsultacji określoną w załączniku 8.11.

SLUŻBY CELNE

Pozwolenie zawiera w szczególności następujące informacje:

1. numer i data;
2. posiadacz pozwolenia lub jego numer EORI;
3. urząd celny (urzędy celne) wyjścia i przeznaczenia;
4. środki udostępniania elementów danych organom celnym w każdym porcie wyjścia i w każdym porcie przeznaczenia. Jeżeli środki te różnią się w zależności od urzędu celnego lub państwa, w pozwoleniu wskazuje się każdą metodę;
5. zobowiązanie przedsiębiorstwa żeglugowego do informowania urzędów celnych wyjścia i przeznaczenia o wszelkich stwierdzonych rozbieżnościach, w szczególności dotyczących rodzaju i ilości towarów objętych procedurą tranzytu, oraz o wszelkich zmianach, które mogą mieć wpływ na pozwolenie;
6. sposób komunikacji między odpowiednio urzędem celnym (urzędami celnymi) wyjścia i przeznaczenia a przedsiębiorstwem żeglugowym.

Powyższe informacje są obowiązkowe w Unii (kolumna 9f w załączniku A do RD).

Chociaż wyznaczenie terminu udostępniania urzędowi celnemu wyjścia danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym przed zwolnieniem towarów do tranzytu nie jest obowiązkowe, korzystne jest dodanie go do pozwolenia.

Międzynarodowe przedsiębiorstwa żeglugowe, które mają siedzibę w Unii lub prowadzą tam stałą działalność, mogą uzyskać pozwolenie na stosowanie tej procedury, o ile spełniają niezbędne warunki²².

3.10.4. Przepisy proceduralne dotyczące stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego

3.10.4.1. Elementy danych wymagane w przypadku 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, który potwierdza, jakie towary faktycznie załadowywano na statek. W związku z tym do celów tranzytu dokument ten służy jako zgłoszenie tranzytowe, pod warunkiem że zawiera elementy danych 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

²² Art. 5 pkt 31 i 32 UKC.

z poniższych kodów:

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, o czym mowa 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, o czym mowa 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 ²³ .
X	Towary unijne przeznaczone do wywozu nieobjęte procedurą tranzytu w kontekście stosowania art. 233 ust. 4 lit. e) Kodeksu

Elektroniczny dokument przewozowy traktuje się jako zgłoszenie tranzytowe tylko wtedy, gdy wskazano przynajmniej jeden z kodów „T1” lub „T2F”. Jeżeli w elektronicznym dokumencie przewozowym nie

²³ W takich wypadkach przedsiębiorstwo żeglugowe wpisuje również w odpowiednim konosamencie lub innym odpowiednim dokumencie handlowym kod „TD” oraz numer referencyjny zgłoszenia tranzytowego lub dokumentu przewozowego i nazwę urzędu, który go wystawił.

wskazano żadnego z tych kodów, niezależnie od innych kodów wymienionych powyżej, dany elektroniczny dokument przewozowy można stosować jako elektroniczny dokument przewozowy, ale nie jako zgłoszenie tranzytowe.

Przykłady stosowania kodów:

Przykład 1

Przemieszczanie towarów unijnych przez RSS między Francją a Niemcami.

Francja – Niemcy → kod „C” na elektronicznym dokumencie przewozowym.

Przykład 2

Towary unijne są wywożone z Irlandii do państwa trzeciego (Chiny). W Irlandii towary objęte są procedurą wywozu, która jest zakończona, a wyprowadzenie towarów potwierdzone. Towary są przewożone przez RSS do Niderlandów, skąd są wyprowadzane z Unii.

Irlandia – Niderlandy – Chiny → kod „X” na manifeście ładunkowym między Irlandią a Niderlandami.

Przykład 3

Towary nieunijne przybywają z państwa trzeciego (Kanada) do Portugalii i przez RSS są przewożone do Hiszpanii.

Kanada – Portugalia – Hiszpania → kod „T1” na manifeście ładunkowym między Portugalią a Hiszpanią.

Przykład 4

Towary unijne są wysyłane przez RSS z Hiszpanii do specjalnego obszaru podatkowego (Wyspy Kanaryjskie).

Opcje:

1. Hiszpania – Wyspy Kanaryjskie → kod „T2F” na elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe²⁴.
2. Hiszpania – Wyspy Kanaryjskie → kod „C” na elektronicznym dokumencie przewozowym.

Przykład 5

Towary unijne są przewożone przez RSS między dwoma specjalnymi obszarami podatkowymi w tym samym państwie członkowskim (Francja: Gwadelupa i Majotta).

²⁴ Zgodnie z art. 188 ust. 2 RD.

Opcje:

1. Gwadelupa – Majotta → kod „T2F” na elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe²⁵.
2. Gwadelupa – Majotta → kod „C” na elektronicznym dokumencie przewozowym²⁶.

Przykład 6

Unijne wyroby akcyzowe²⁷ są wywożone z Chorwacji do państwa trzeciego (Japonia). W Chorwacji towary objęte są procedurą wywozu, która jest zakończona, a wyprowadzenie towarów potwierdzone. Towary są przewożone przez RSS do Grecji, skąd są wyprowadzane z Unii.

Chorwacja – Grecja – Japonia – → kod „X” na elektronicznym dokumencie przewozowym między Chorwacją a Grecją.

Przykład 7

Unijne wyroby akcyzowe²⁸ są wywożone z Włoch do państwa trzeciego (Indie). W Trieście (Włochy) towary objęte są 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 → kod „X” na elektronicznym dokumencie przewozowym między Triestem a Genuą.

Przykład 8

Unijne wyroby akcyzowe²⁹ są przewożone przez RSS z Rumunii do Bułgarii. Towary pozostają objęte procedurą zawieszenia poboru akcyzy w EMCS.

Rumunia – Bułgaria → kod „C” na elektronicznym dokumencie przewozowym.

²⁵ Zgodnie z art. 188 ust. 1 RD.

²⁶ Zgodnie z art. 188 ust. 2 RD.

²⁷ 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).

²⁸ 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).

²⁹ 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).

Przykład 9

Towary unijne są wywożone do państwa trzeciego (Białoruś). W Danii towary objęte są procedurą wywozu, która jest 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 → kod „TD” na manifeście ładunkowym między Danią a Polską. Miejscem przeznaczenia w ramach procedury TIR jest Białoruś.

Przykład 10

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 → kod „C” lub „T2F” na elektronicznym dokumencie przewozowym między specjalnym obszarem podatkowym a Hiszpanią oraz standardowa procedura tranzytu („T2F” – system NCTS, w tym zabezpieczenie) między Hiszpanią a Portugalią³⁰.
2. Specjalny obszar podatkowy (Wyspy Kanaryjskie) – Hiszpania – Portugalia → kod „T2F” na elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe między Wyspami Kanaryjskimi a Hiszpanią oraz standardowa procedura tranzytu („T2F” – system NCTS, w tym zabezpieczenie) między Hiszpanią a Portugalią³¹.

Przykład 11

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 → kod „C” na elektronicznym dokumencie przewozowym między specjalnym obszarem podatkowym a Hiszpanią oraz kod „T2F” na elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe między Hiszpanią a Włochami³².
2. Specjalny obszar podatkowy (Wyspy Kanaryjskie) – Hiszpania –

³⁰ Zgodnie z art. 188 ust. 2 RD.

³¹ Zgodnie z art. 188 ust. 1 RD.

³² Zgodnie z art. 188 ust. 2 RD.

Włochy → kod „T2F” na elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe między Wyspami Kanaryjskimi a Hiszpanią oraz kod „T2F” na elektronicznym dokumencie przewozowym jako zgłoszeniu tranzytowym między Hiszpanią a Włochami³³.

Przykład 12

Towary unijne są przewożone przez RSS ze specjalnego obszaru podatkowego (Wyspy Kanaryjskie) do Hiszpanii.

Opcje:

- 1) Specjalny obszar podatkowy (Wyspy Kanaryjskie) – Hiszpania → kod „C” na elektronicznym dokumencie przewozowym.
- 2) Specjalny obszar podatkowy (Wyspy Kanaryjskie) – Hiszpania → kod „T2F” na elektronicznym dokumencie przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe³⁴.

W celu jak największego ułatwienia swobodnego i niezakłóconego przemieszczania towarów unijnych kod „C” wpisany w manifeście uprawnia do swobodnego przemieszczania towarów do ich miejsca przeznaczenia na obszarze Unii, pod warunkiem że dowody poświadczające ich status są przechowywane w ewidencji handlowej przewoźnika w porcie wyjścia oraz że 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 poprzez przeprowadzenie kontroli *a posteriori* opartych na stopniu przewidywanego ryzyka, w razie konieczności kontaktując się z organami celnymi w porcie wyjścia.

O ile przepisy krajowe nie przewidują dłuższego terminu, przedsiębiorstwo żeglugowe przechowuje w swojej ewidencji handlowej dane dotyczące statusu wszystkich towarów przez okres trzech lat wydłużony o czas, jaki upłynął od początku danego roku. Informacje te można przechowywać w formie elektronicznej.

³³ Zgodnie z art. 188 ust. 1 RD.

³⁴ Zgodnie z art. 188 ust. 2 RD.

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 odbywa się za pomocą technik elektronicznego przetwarzania danych. Zasada ta ma zastosowanie również w przypadku stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego.

Towary zwalnia się do tranzytu po udostępnieniu urzędowi celnemu wyjścia elementów danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym przed wypłynięciem statku. Biorąc pod uwagę wymogi prawne, dopuszczalne są jedynie następujące sposoby udostępniania danych organom celnym:

- przesyłanie danych do systemu informatycznego organów celnych – zalecany sposób. Posiadanie systemów informatycznych przez organy celne nie jest obowiązkowe, ale byłoby korzystne dla państw, gdyby rozważyły wprowadzenie odpowiedniego systemu w przyszłości, o ile taki system nie istnieje już obecnie; lub
- zapewnienie organom celnym dostępu do systemu przedsiębiorstwa żeglugowego lub systemu organu zarządzającego portem morskim z pomieszczeń organów celnych.

Za rozwiązanie tymczasowe uznaje się zapewnienie funkcjonariuszom celnym dostępu do danych z komputera przedsiębiorcy w biurze przedsiębiorcy, ale metodę tę można stosować tylko do czasu wdrożenia jednej z dwóch powyższych opcji. Korzystając z tej opcji, organy celne mogą nie mieć nieprzerwanego i stałego dostępu do danych bez dodatkowego obciążenia i dodatkowej pracy. Decyzję o tym, jak długo takie rozwiązanie może być stosowane, podejmują jednak organy celne, biorąc pod uwagę w szczególności 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 nie jest zgodne z wymogami prawnymi.

Uproszczenie dotyczące elektronicznego dokumentu przewozowego opiera się całkowicie na sposobie dostarczania zgłoszenia tranzytowego w postaci elektronicznego dokumentu przewozowego. We wszystkich innych przypadkach elektroniczny dokument przewozowy należy traktować jak każde inne zgłoszenie celne. Należy przestrzegać szczegółowych ram prawnych dotyczących zgłoszeń celnych wskazanych w UKC i związanych z nimi aktach prawnych, ponieważ przepisy nie przewidują żadnych szczególnych zasad dotyczących uproszczonej procedury tranzytu z elektronicznym dokumentem przewozowym.

Elektroniczny dokument przewozowy stosowany jako zgłoszenie tranzytowe udostępnia się urzędowi celnemu wyjścia, 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 poddawane są analizie ryzyka przy użyciu technik elektronicznego przetwarzania danych w celu zidentyfikowania i oceny potencjalnych rodzajów ryzyka i podjęcia odpowiednich środków zaradczych. Dlatego też wydaje się, że system celny jest bardzo przydatny, ponieważ umożliwia elektroniczne przesyłanie danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym z systemu przedsiębiorcy, a następnie przeprowadzanie automatycznej analizy ryzyka dotyczącej danych zawartych w tym dokumencie.

Ze względu na fakt, że wprowadzenie systemu celnego nie jest jednak obowiązkowe, automatyczna analiza ryzyka może nie być możliwa. W związku z powyższym brak automatyzacji można zrekompensować co najmniej rzetelną kontrolą wstępną, dokładnym monitorowaniem pozwoleń i regularnym nadzorem nad operacjami tranzytowymi. Nie wyklucza to

ręcznej weryfikacji towarów prowadzonej losowo lub w razie potrzeby przed ich zwolnieniem do tranzytu.

Te sposoby kontroli nie mogą być zastąpione kontrolami *a posteriori* (po wyjściu towarów), które wolno przeprowadzać tylko w szczególnych przypadkach lub losowo.

Zgodnie z definicją odbiorcą jest osoba, do której towary są faktycznie wysyłane. Do celów stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego tą osobą jest odbiorca w porcie przeznaczenia.

Zgłoszenie jest przyjmowane przez organy celne, pod warunkiem że towary, których ono dotyczy, zostały przedstawione organom celnym. Nie oznacza to, że organy celne zawsze sprawdzają, czy towary fizycznie znajdują się w porcie, ale organy celne muszą być przynajmniej świadome, że towary są składowane w miejscu uzgodnionym z przedsiębiorcą.

Na wniosek zgłaszającego zezwala mu się na wprowadzenie zmian do jednego lub kilku elementów danych w zgłoszeniu.

Każde zgłoszenie opatrzone jest niepowtarzalnym numerem przypisanym przez przedsiębiorstwo żeglugowe (numerem LRN³⁵). 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 nakłada się 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.

Jeżeli chodzi o elektroniczny dokument przewozowy, nie stosuje się

³⁵ Numer LRN w elektronicznym dokumencie przewozowym różni się od numeru LRN w standardowym zgłoszeniu tranzytowym (system NCTS).

żadnych szczególnych działań potwierdzających przyjęcie elektronicznego dokumentu przewozowego przez organy celne lub zwolnienie towarów do tranzytu. Za moment przyjęcia elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego oraz za moment zwolnienia towarów do tranzytu można zatem uznać czas wypłynięcia statku z towarami. W przypadku odrzucenia zgłoszenia urząd celny wyjścia natychmiast powiadamia 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 w wyniku niespełnienia warunków lub obowiązków zgodnie z art. 79 ust. 1 UKC.

Ważne 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.

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 zawarte 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 żeglugowe o rozbieżnościach lub podczas weryfikacji wykryje nieprawidłowości.

Elementy danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym udostępnia się urzędowi celnemu przeznaczenia. Biorąc pod uwagę wymogi prawne, dopuszczalne są jedynie następujące sposoby udostępniania danych organom celnym:

- przesyłanie danych do systemu informatycznego organów celnych –

zalecany sposób. Posiadanie systemów informatycznych przez organy celne nie jest obowiązkowe, ale byłoby korzystne dla państw, gdyby rozważyły wprowadzenie odpowiedniego systemu w przyszłości, o ile taki system nie istnieje już obecnie; lub

- zapewnienie organom celnym dostępu 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, ale metodę tę można stosować tylko do czasu wdrożenia jednej z dwóch powyższych opcji. Korzystając z tej opcji, organy celne mogą nie mieć nieprzerwanego i stałego dostępu do danych bez dodatkowego obciążenia i dodatkowej pracy. Decyzję o tym, jak długo takie rozwiązanie może być stosowane, podejmują jednak organy celne, biorąc pod uwagę w szczególności 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 nie jest zgodne z wymogami prawnymi.

Dane zawarte w zgłoszeniu tranzytowym przekazuje się urzędowi celnemu przeznaczenia co najmniej 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, co 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 ani też nie określono, jakie działania są wymagane w tym celu.

Można zatem przyjąć, że procedura tranzytu jest zakończona, gdy

przedsiębiorstwo żeglugowe powiadomi urząd celny przeznaczenia o tym, że wszystkie towary objęte elektronicznym dokumentem przewozowym stosowanym jako zgłoszenie tranzytowe są czasowo składowane lub znajdują się w innym miejscu, w którym mogą być składowane pod dozorem celnym. Numer LRN elektronicznego dokumentu przewozowego stosowanego jako zgłoszenie tranzytowe podaje się w przypadku czasowego składowania lub każdego innego odpowiedniego zgłoszenia.

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. powiadomienie od przedsiębiorstwa żeglugowego, weryfikacja towarów, otrzymanie informacji od urzędu celnego wyjścia). W takich przypadkach wszczyna się dochodzenie w celu wyjaśnienia sprawy.

Przedsiębiorstwo żeglugowe ma obowiązek identyfikowania wszelkich naruszeń przepisów, rozbieżności i nieprawidłowości stwierdzonych w porcie przeznaczenia, w szczególności w wyniku kontroli przeprowadzonych przez to przedsiębiorstwo lub na podstawie raportu wydajności (nadwyżki lub braki), dotyczących w szczególności manifestu ładunkowego dla przedmiotowych towarów, a także obowiązek powiadamiania organów celnych o tych rozbieżnościach i nieprawidłowościach.

Wszystkie dane zawarte w zgłoszeniu tranzytowym w miejscu przeznaczenia należy poddać analizie ryzyka przy użyciu technik elektronicznego przetwarzania danych w celu zidentyfikowania i oceny potencjalnych rodzajów ryzyka oraz podjęcia odpowiednich środków zaradczych. Dlatego też wydaje się, że system informatyczny organów celnych jest bardzo przydatny, ponieważ umożliwia elektroniczne przesyłanie danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym z systemu przedsiębiorcy, a następnie przeprowadzanie automatycznej analizy ryzyka dotyczącej danych zawartych w tym

dokumencie.

Ze względu na fakt, że wprowadzenie systemu celnego nie jest jednak obowiązkowe, przeprowadzenie automatycznej analizy ryzyka może nie zawsze być możliwe. W związku z powyższym brak automatyzacji można zrekompensować co najmniej rzetelną kontrolą wstępną, dokładnym monitorowaniem pozwoleń i regularnym nadzorem nad operacjami tranzytowymi. Nie wyklucza to ręcznej weryfikacji towarów prowadzonej losowo lub w razie potrzeby po ich przybyciu albo z chwilą objęcia ich procedurą czasowego składowania.

Te sposoby kontroli nie mogą być zastąpione kontrolami *a posteriori* (po zwolnieniu towarów z tranzytu), które wolno przeprowadzać tylko w szczególnych przypadkach lub losowo.

W przypadku uzasadnionych podejrzeń co do rodzaju lub ilości towarów należy przeprowadzić konsultacje z urzędem celnym wyjścia. Weryfikację danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym prowadzi się z zastosowaniem dokumentu TC21A (załącznik 8.6 do części VII) i przesyła pocztą elektroniczną do organów wymienionych w załączniku 8.9.

Jeżeli chodzi o dokument TC21A, zaleca się używanie, w miarę możliwości, jednego z powszechnie zrozumiałych języków.

Organy celne w porcie przeznaczenia powiadamiają organy celne w porcie wyjścia oraz organ, który wystawił pozwolenie, najszybciej jak to możliwe, o wszelkich naruszeniach lub nieprawidłowościach, w szczególności dotyczących manifestu ładunkowego dla kontrolowanych towarów.

Urząd celny wyjścia i urząd celny przeznaczenia współpracują ze sobą i, w stosownych przypadkach, wymieniają się istotnymi informacjami i dokumentami dotyczącymi operacji tranzytowych.

Ważne jest, aby urząd celny przeznaczenia dysponował danymi historycznymi, tj. danymi dotyczącymi wcześniej zakończonych

i zamkniętych operacji, w celu przeprowadzenia kontroli *a posteriori* lub wyjaśnienia kwestii poruszonych przez urząd celny wyjścia.

XXVIII. Z dniem 1 maja 2018 r. skreśla się załączniki 8.3, 8.4 i 8.5.

XXIX. Po załączniku 8.8 dodaje się nowy załącznik 8.9 w brzmieniu:

8.9. Wykaz organów odpowiedzialnych za przeprowadzanie procedury konsultacji w przypadku stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego dla towarów przewożonych transportem lotniczym

Państwo	adres e-mail
AUSTRIA	*
BELGIA	da.klama.klantenbeheer.ca@minfin.fed.be
BULGARIA	*
CHORWACJA	*
CYPR	helpdesk.cyprus@customs.mof.gov.cy DW: headquarters@customs.mof.gov.cy
REPUBLIKA CZESKA	ccc@cs.mfcr.cz
DANIA	*
ESTONIA	*
FINLANDIA	lupakeskus@tulli.fi
FRANCJA	*
NIEMCY	konsultationsstelle-luftverkehr.HZA-FFM@zoll.bund.de
GRECJA	*
WĘGRY	*
IRLANDIA	customsreliefs@revenue.ie
WŁOCHY	dogane.legislazionedogane.regimi@agenziadogane.it
ŁOTWA	*
LITWA	*

LUKSEMBURG	*
MALTA	*
NIDERLANDY	*
POLSKA	beata.gajda@mf.gov.pl krzysztof.wic@mf.gov.pl
PORTUGALIA	dsra@at.gov.pt
RUMUNIA	*
SŁOWACJA	*
SŁOWENIA	*
HISZPANIA	istz6632@aeat.es
SZWECJA	eh.fartyg.kct@tullverket.se
ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO	*
ISLANDIA	*
SZWAJCARIA	*
TURCJA	*
NORWEGIA	*
BYŁA JUGOSŁOWIAŃSKA REPUBLIKA MACEDONII	*
SERBIA	*

* Jeszcze niedostępny. Proszę kontaktować się z krajowym koordynatorem ds. tranzytu w danym państwie.

https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/taxud-978-98.pdf

XXX. Po nowym załączniku 8.9 dodaje się nowy załącznik 8.10 w brzmieniu:

„8.10. Wzór pisma konsultacyjnego na potrzeby elektronicznego dokumentu przewozowego

TC26 TRANZYT UNIJNY/WSPÓLNY FORMULARZ KONSULTACYJNY	
1. Organ występujący z wnioskiem	2. Organ, do którego kierowany jest wniosek

Nazwa: Adres: Tel.: e-mail:	Nazwa: Adres: Tel.: e-mail:
lub	lub
Kod urzędu celnego (COL) □□□□□□	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 (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/rejsów 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 wykazuje, 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 wykazuje, że spełnia praktyczne standardy w zakresie kompetencji lub

<p style="text-align: center;">kwalifikacji zawodowych bezpośrednio związanych z prowadzoną działalnością. Porty:</p> <p>Uwagi.....</p>
II. KONSULTACJA PODCZAS MONITOROWANIA I PONOWNEJ OCENY POZWOLENIA***
<p>1. Proszę sprawdzić następujące kwestie (wypełnia organ, do którego kierowany jest wniosek)</p> <p>a) Czy przedsiębiorca zapewnia w dalszym ciągu dostępność danych zawartych w elektronicznym dokumencie przewozowym dla organów celnych? TAK NIE</p> <p>Uwagi.....</p> <p>b) Czy przedsiębiorca obsługuje znaczącą liczbę lotów/rejsów między portami UE / państw wspólnego tranzytu? TAK NIE</p> <p>Uwagi.....</p> <p>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</p> <p>Uwagi.....</p> <p>d) Czy przedsiębiorca 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 właściwych kontroli celnych? TAK NIE</p> <p>Uwagi.....</p> <p>e) Czy przedsiębiorca wykazuje, że spełnia praktyczne standardy w zakresie kompetencji lub kwalifikacji zawodowych bezpośrednio związanych z prowadzoną działalnością? TAK NIE</p> <p>Uwagi.....</p> <p>Inne uwagi.....</p>

* Niepotrzebne skreślić.

** Do tego formularza załącza się kopię złożonego przez przedsiębiorcę wniosku w sprawie stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego.

*** Do tego formularza załącza się kopię udzielonego pozwolenia na stosowanie elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego.”

XXXI. Po nowym załączniku 8.10 dodaje się nowy załącznik 8.11 w brzmieniu:

„8.11. Wykaz organów odpowiedzialnych za przeprowadzanie procedury konsultacji w przypadku stosowania elektronicznego dokumentu przewozowego jako zgłoszenia tranzytowego dla towarów przewożonych transportem morskim

Państwo	adres e-mail
AUSTRIA	Nie dotyczy
BELGIA	da.klama.klantenbeheer.ca@minfin.fed.be
BULGARIA	*
CHORWACJA	*
CYPR	helpdesk.cyprus@customs.mof.gov.cy DW: headquarters@customs.mof.gov.cy
REPUBLIKA CZESKA	Nie dotyczy
DANIA	*
ESTONIA	*
FINLANDIA	lupakeskus@tulli.fi
FRANCJA	*
NIEMCY	konsultationsstelle-seeverkehr.hza-kiel@zoll.bund.de
GRECJA	*
WĘGRY	Nie dotyczy
IRLANDIA	customsreliefs@revenue.ie
WŁOCHY	dogane.legislazionedogane.regimi@agenziadogane.it
ŁOTWA	*
LITWA	*
LUKSEMBURG	Nie dotyczy
MALTA	*
NIDERLANDY	*
POLSKA	beata.gajda@mf.gov.pl krzysztof.wic@mf.gov.pl
PORTUGALIA	dsra@at.gov.pt
RUMUNIA	*
SŁOWACJA	Nie dotyczy
SŁOWENIA	*
HISZPANIA	istz6632@aeat.es

SZWECJA	eh.fartyg.kct@tullverket.se
ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO	*

* Jeszcze niedostępny. Proszę kontaktować się z krajowym koordynatorem ds. tranzytu w danym państwie.

https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/taxud-978-98.pdf

ZAŁĄCZNIK II

W podręczniku dotyczącym procedur tranzytowych wprowadza się następujące zmiany:

I. W załączniku 8.1 B do części II tekst w tabeli dotyczący POLSKI otrzymuje brzmienie:

POLSKA	Izba Administracji Skarbowej w Gdańsku	ul. Północna 9A 81-029 Gdynia	Tel. +48 58 666 93 93 e-mail: is@pm.mofnet.gov.pl
//	Izba Administracji Skarbowej w Szczecinie	ul. Energetyków 55 70-952 Szczecin	Tel. +48 91 480 55 00 e-mail:ias@zp.mofnet.gov.pl

II. W załączniku 8.2 do części II tekst w tabeli dotyczący POLSKI otrzymuje brzmienie:

POLSKA	Izba Administracji Skarbowej w Gdańsku (w odniesieniu do portów morskich w: Gdańsku, Gdyni, Elblągu, Władysławowie i Ustce)	ul. Północna 9A 81-029 Gdynia	Tel. +48 58 666 93 93 e-mail: is@pm.mofnet.gov.pl
	Izba Administracji Skarbowej w Szczecinie (w odniesieniu do portów morskich w: Szczecinie, Świnoujściu, Kołobrzegu, Policach, Stepnicy i Nowym Warpnie)	ul. Energetyków 55 70-952 Szczecin	Tel. +48 91 480 55 00 e-mail: ias@zp.mofnet.gov.pl

III. W załączniku 8.3 do części V tekst dotyczący POLSKI otrzymuje brzmienie:

Polska

Izba Administracji Skarbowej w Łodzi
Centralne Biuro Tranzytu
ul. Karolewska 41
90-560 Łódź

IV. W załączniku 8.1 do części VII tekst dotyczący POLSKI otrzymuje brzmienie:

POLSKA

1.	Wniosek o udzielenie informacji	Właściwy urząd celny
2.	Nadawca noty poszukiwawczej	Izba Administracji Skarbowej w Łodzi Centralne Biuro Tranzytu ul. Karolewska 41 90-560 Łódź
3.	Adresat noty poszukiwawczej	Izba Administracji Skarbowej w Łodzi Centralne Biuro Tranzytu ul. Karolewska 41 90-560 Łódź
4.	Nadawca wniosku o weryfikację po odprawie	Izba Administracji Skarbowej w Łodzi Centralne Biuro Tranzytu ul. Karolewska 41 90-560 Łódź
5.	Adresat wniosku o weryfikację po odprawie	Izba Administracji Skarbowej w Łodzi Centralne Biuro Tranzytu ul. Karolewska 41 90-560 Łódź
6.	Adresat TC20 (A) oraz wszelkich innych dokumentów dotyczących systemu NCTS	Izba Celna w Łodzi Centralne Biuro Tranzytu ul. Karolewska 41 90-560 Łódź