Wirtualne środowisko kontroli



Z inspektorem celnym **Wiesławem Strukiem** dyrektorem Izby Celnej w Gdyni, rozmawia Piotr Frankowski

- Komisja Europejska finalizuje prace nad projektem Blue Belt, mającym ograniczyć procedury biurokratyczne w transporcie morskim, a tym samym zwiększyć jego konkurencyjność. Jak służba celna podchodzi do tego rozwiązania?

- Ocena projektu Blue Belt jest ze wszech miar pozytywna i jesteśmy w pełni zaangażowani w prace nad tym projektem. Wpisuje się to w standardy funkcjonowania polskiej służby celnej, jako tej, która dba o rozwój rynku krajowego i unijnego.

- Czy wejście w życie założeń projektu Blue Belt wymaga od służby celnej odpowiedniego przygotowania, aby sprostać wymaganiom tego rozwiązania?

- Rozmawiając o Unii Europejskiej i projekcie Blue Belt, który jest realizowany w jej ramach, musimy odwołać się do filarów wzrostu gospodarczego, które dotyczą funkcjonowania w pełni zintegrowanych sieci na jednolitym rynku i działań UE zmierzających do jego rozwoju. Jednym z przedstawionych przez KE w październiku 2012 r. działań, jest ustanowienie prawdziwie jednolitego rynku transportu morskiego, poprzez uchylenie wobec towarów unijnych, przewożonych między portami morskimi w UE, formalności administracyjnych i celnych. Jednocześnie przegląd polityki dokonany przez KE w maju 2013 r. w zakresie europejskich portów morskich w perspektywie 2030 r. również odnosi się do ułatwiania formalności administracyjnych i nawiązuje w swoim „Działaniu 4" do uproszczenia procedur celnych w portach poprzez: „Niebieski pas", system krajowych punktów kompleksowej obsługi, „e-maritime" i „e-Freight". Komunikat KE z lipca ub.r. dotyczący „Niebieskiego pasa" jest natomiast podsumowaniem dotychczasowych działań dotyczących projektu, przedstawia go i nadaje ramy polityczne, wyjaśniając jego idee i proponowane rozwiązania.

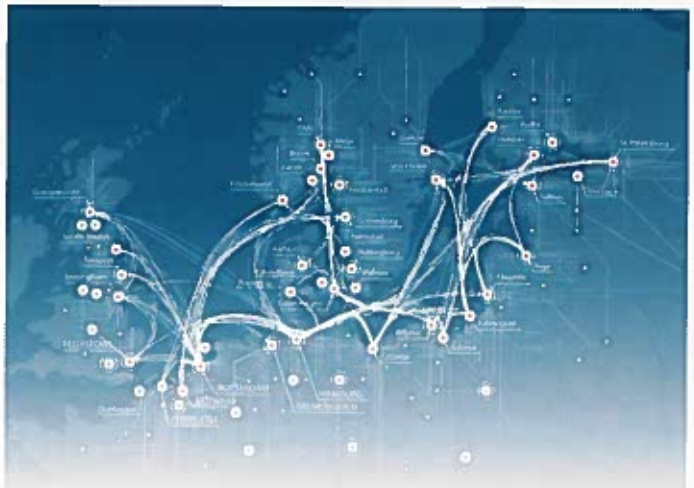
Czy projekt ten wymaga od nas szczególnych przygotowań? Prace w zakresie analiz i konsultacji trwają od momentu powstania tej idei, czyli od 2010 r. Nasze prace w KE, zespołach międzyresortowych w kraju i w samej służbie celnej trwają od kilku lat. Zakładam więc, że ich dynamika i poziom zaawansowania pozwalają mówić nie o przygotowaniach, a o zrealizowaniu już pewnych części projektu i wprowadzania w życie kolejnych.

- Kiedy rozwiązania proponowane przez Blue Belt zaczną obowiązywać?

- Jeśli chodzi o termin w wymiarze prawnym, to został on nakreślony w pierwszym kroku przez unijną dyrektywę 2010/65/UE, która mówi o uproszczeniach w zakresie formalności sprawozdawczych statku i porusza temat dotyczący krajowych punktów kompleksowej obsługi wykorzystujących systemy elektroniczne do wymiany danych z unijnym systemem SafeSeaNet. Rozwiązania te mają obowiązywać od 1 czerwca 2015 r. Natomiast pozostałe elementy, które w sposób bezpośredni wypływają z projektu Blue Belt i nie dotyczą obszaru ustawodawczego, są konsultowane w KE bądź już lokalnie realizowane. Mam wrażenie, że projekt ten ewoluuje i na etapie konsultacji pojawiają się nowe interesujące propozycje i rozwiązania.

- Czy w ramach tego projektu zmianie ulegnie również kwestia opuszczania przez statek wód terytorialnych UE? Wielokrotnie podkreślano uciążliwość faktu, że statek operujący np. między Rotterdamem a Gdynią jest traktowany, jakby do jednego z tych portów zawinął z Chin czy Rosji. Dzieje się tak dlatego, że gdy opuści 12-milowy pas wód terytorialnych państwa członka, uważa się, iż opuścił on terytorium UE.

- Projekt Blue Belt dotyczy pasa morskiego, w którym transport ładunków odgrywa bardzo istotną rolę, ze względu na przepływy towarów o różnych statusach: unijnym i poza unijnym. Chodziło więc o zrównanie zasad przemieszczania towarów unijnych w obszarze transportu morskiego. Koncepcja Blue Belt temat ten traktuje poprzez 2 rozwiązania. Pierwsze dotyczy regularnych linii żeglugowych, co jest odpowiedzią na postulat ze strony środowiska przedsiębiorstw żeglugowych i zakładam, że w chwili obecnej możemy mówić już o jego wdrożeniu i wy-



OUR SHORTSEA SERVICES

Moving containers anywhere in Europe
- using the best combination of sea, rail and road.

With the most comprenhensive feeder and shortsea network in Northern Europe, we offer a wide range of feeder and shortsea services - from the Atlantic to the Urals.

UNIFEEDER

For more information see www.unifeeder.com

korzystywaniu. Od 1 marca 2014 r. w tym zakresie wprowadzono rozwiązania, które obowiązują w Polsce i dotyczą znacznego skrócenia czasu na udzielenie pozwolenia na stosowanie regularnej linii żeglugowej. Projekt, który przewidywał, aby konsultacje w tym zakresie zostały ograniczone z 45 do 15 dni, jest już w tej chwili rozwiązaniem obowiązującym. Na bazie regularnych linii żeglugowych możemy mówić, że ograniczenia biurokratyczne, które zostały wskazane, już zdecydowanie wyeliminowano.

U źródła projektu leżała również potrzeba aby towary unijne, które wspólnie z tymi spoza UE przewożone są między portami wewnątrz UE, nie były narażone na zbędne formalności administracyjne. Rozwiązaniem, w oparciu o wspomnianą dyrektywę 2010/65/UE, ma być jeden punkt kontaktowy do celów sprawozdawczości, czyli tzw. *single window*. Ruch statków w portach, sprawozdawczość z tego obszaru oraz informacja o statusie celnym towarów będzie przekazywana za pośrednictwem połączonych systemów informatycznych morskich i celnych. Status celny jest tą informacją, która w sposób jednoznaczny oddala potencjalne obciążenia od towaru unijnego. To wstępne rozwiązanie zostało rozszerzone o elektroniczny i ujednolicony manifest ładunkowy, e-manifest, nad którym trwają jeszcze prace w KE.

MAJ 2014
informacyjne
czekamy do:
wietnia 2014

- Często przytaczany jest przykład samochodu ciężarowego jadącego z Tallina do Lizbony, czyli praktycznie przez obszar całej UE i wykonującego przewóz w granicach UE, zaś transport statkiem na identycznej trasie traktowany jest jako wykonywany poza jej granicami.

- Trudno porównywać transport drogowy z transportem morskim w wymiarze trasy czy obszaru, na jakim się porusza. Uwarunkowania prawne powodują, że w sposób naturalny statek i towar opuszcza terytorium UE, natomiast w wymiarze końcowym nie ma to aż tak istotnego znaczenia dla armatora, który towary te przewozi. Myślę, że od czasu, kiedy Blue Belt został zainicjowany, dynamika zmian po stronie uwarunkowań prawnych UE czy w Polsce na tyle się zmieniła, że to zagrożenie, które było podstawą rozpoczęcia realizacji projektu, nie jest już na tyle istotne, abyśmy mogli je w taki sposób traktować. Przynajmniej nie z „celnego" punktu widzenia.

- Wspominał pan o działaniach związanych z elektronicznym obiegiem dokumentów. Służba celna w Polsce jest jednym z liderów we wdrażaniu tego typu rozwiązań w obrocie portowo-morskim. Jak z pana punktu widzenia wygląda w portach polskich elektroniczny obrót dokumentami?

- Obecnie środowisko wirtualne jest naturalnym środowiskiem dla sprawnie funkcjonującej służby celnej. 98% dokumentów, które trafiają do służby celnej, jest przekazywanych w formie elektronicznej. Funkcjonujemy w tym środowisku i dążymy do tego, aby rozwiązania informatyczne, innowacyjne i inteligentnie wykorzystujące wiedzę, były wpisane na stałe w standardy naszej pracy. W kontekście Blue Belt przepływ informacji i połączenie środowisk informatycznych, w których powinny poruszać się administracje unijne, morskie, nie stanowi z naszego punktu widzenia najmniejszej trudności.

Blisko połowa naszych klientów korzysta z uproszczeń, które nasze relacje z nimi sprowadzają do minimum. Po pierwsze przenoszą je w świat wirtualny, a po drugie w wielu przypadkach nie wymagają powiadamiania, kiedy kontener pojawia się na granicy morskiej. Pozwalają naszym klientom sformalizować nasze relacje w najbardziej dogodnym dla nich momencie i w korzystnej formie rozliczenia. Mam na myśli m.in. udogodnienia przy płatności podatku VAT, które mogą już być realizowane w ramach comiesięcznych rozliczeń podatkowych z urzędem skarbowym, a nie od razu po przekroczeniu granicy. Rozwiązanie to zyskało ogromną popularność wśród importerów.

Trzeba też wspomnieć o obecnie procedowanej IV ustawie deregulacyjnej, która likwiduje największy mankament, który występuje w opinii naszych partnerów w obszarze transportu morskiego - czas kontroli. Regulacja ogranicza go do maksymalnie 24 godz. od przedstawienia towaru do kontroli.

Ponadto, od początku br., właśnie w oparciu o infrastrukturę informatyczną wprowadziliśmy odprawy polegającą na zgłoszeniu towaru jeszcze przed jego pojawieniem się w porcie, co wraz z zapewnieniem o dopełnieniu wszystkich formalności kontrolnych przez służbę celną i pozostałe inspekcje graniczne w maksymalnym wymiarze 24 godzin wskazuje na znaczne podniesienie standardów obsługi celnej w portach polskich.

- Według zapisów ustawy deregulacyjnej służba celna obejmie rolę koordynatora odpraw ładunków w porcie w zakresie wszystkich służb kontrolnych. Niestety w przypadku innych inspekcji elektroniczny obrót dokumentami nie jest już tak zaawansowany. Jak więc to pogodzić?

- Odpowiedzią na deregulacje dotyczące tzw. 24 godz. jest odprawa przed pojawieniem się towaru w porcie. Jeśli więc rozmawiamy o wspólnych kontrolach granicznych w terminie 24 godz., to odpowiedzią służby celnej są odprawy towaru-kontenera przed jego przybyciem, czyli nie w czasie 24 godz. po, a wręcz 24 godz. przed jego pojawieniem się w porcie. Poziom kontroli, który realizowała pomorska służba celna w ub.r., w stosunku do towarów przekraczających granicę morską, zatrzymał się na 1,34%. Dodatkowo, kontrole prowadzimy w dużej części w sposób bezinwazyjny, przy wykorzystaniu nowoczesnych, zaawansowanych technologicznie urządzeń RTG.

Jesteśmy też w trakcie daleko zaawansowanych konsultacji odnośnie ustawy deregulacyjnej z naszymi partnerami ze służb kontrolnych. Mamy świadomość, podobnie jak nasi partnerzy, że nowoczesnych rozwiązań w obszarze transportu morskiego na granicy morskiej nie uda się wdrożyć samodzielnie, stąd nasze bardzo ścisłe relacje w ramach społeczności portowej, zarówno z partnerami z inspekcji, jak też z zarządami portów, operatorami terminali czy liniami żeglugowymi.

Gdziekolwiek doszukiwalibyśmy się źródła problemu, który pan zauważył, będziemy musieli temu zaradzić. I właśnie funkcja koordynacyjna czy dynamizująca jest dla nas bardzo satysfakcjonująca. Jest w mojej ocenie wyrazem uznania dokonań służby celnej w obszarze relacji z klientem. W koordynowanym obszarze nie napotkałem złej woli ze strony naszych partnerów. Nie mam więc obaw, że czas 24 godz. będzie przekraczany. Jestem też przekonany, że rozwiązania, które wypracowaliśmy i które testujemy, w ramach ustawy deregulacyjnej, pozwolą zapewnić odpowiednio wysoki standard obsługi, podobnie jak dotychczas wdrożone uproszczenia i ułatwienia. Zresztą już teraz jest on bardzo wysoki w portach Gdańska, Gdyni, Szczecina czy Świnoujścia, tak że coraz trudniej jest tę poprzeczkę podnosić wyżej.

- Może tą poprzeczką, o której pan wspominał, będzie *single window*, czy idąc dalej Port Community System (PCS)?

- *Single window* to bardzo poważne zadanie, które stoi przed służbą celną. Dlatego staramy się optymalizować nasze relacje z klientami, bo nie jest niczym odkrywczym, że sprowadzenie ich do jednego kontaktu jest wyzwaniem, które stoi przed większością służb państwowych. Jest to o tyle skomplikowane, że dotyczy również naszych partnerów, którzy nie do końca jeszcze wykorzystują środowisko internetu. Zakładam jednak, że jest to wyzwanie na miarę służby celnej. Z naszego punktu widzenia projekt „e-cło" stwarza pewne, stabilne podstawy, aby się do rozwiązania *single window* przygotowywać. Wprowadzenie *single window* przewiduje także nasza strategia na lata 2014-2020. Także PCS materializuje idee pojedynczego okienka.

W mojej ocenie takie środowisko jak PCS jest wyznacznikiem poziomu rozwoju środowiska portowego czy pewnej kultury, w jakiej funkcjonuje społeczność portu. Odnosi się to do całej społeczności portowej, czyli władz samorządowych, poprzez zarządy portów, operatorów, linie żeglugowe, służbę celną i pozostałe administracje i instytucje, które w porcie działają. Zakładam, że obecnie porty trójmiejskie są już na takim etapie rozwoju, że PCS jest konieczny. W mojej opinii internet, w którym porusza się służba celna, jest tą przestrzenią, gdzie chcieli widzieć nas wszyscy nasi interesariusze. Konsolidacja społeczności portowej wymaga, aby rozwiązanie PCS wpisało się na trwałe do kultury naszej pracy i sądzę, że wszyscy mamy tego świadomość. Tym bardziej, że obroty kontenerowe w portach Trójmiasta osiągają już poziom, gdy pewne rozwiązania są standardem. PCS jest właśnie tym standardem.

- Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał: **Piotr Frankowski**