POLSKA Gazeta Transportowa
TYGODNIK LOGISTYCZNY

Dodatek Specjalny

Przepisy celne i podatki

Polska Gazeta Transportowa | 21 maja 2014 r. | PGT nr 20

trade trans®
www.tradetrans.eu

PARTNER DODATKU



Fast Way jest to odprawa wjeżdżających do kraju pustych samochodów ciężarowych, które w obrębie przejścia granicznego poruszają się wydzielonym pasem

W DODATKU:

▶ **Ułatwienia dla przedsiębiorców** Od momentu powstania pierwszych, szybkich ścieżek dla pustych pojazdów ciężarowych, pomysł ten ulegał stopniowym modyfikacjom. Chodziło przede wszystkim o maksymalne skrócenie czasu przekraczania granicy przez ciężarówki bez ładunku. Od 2013r. na wybranych głównych towarowych przejściach granicznych puste środki przewozowe podlegają jednorazowej rejestracji już na pierwszym etapie – informuje Służba Celna
Strony I, II, III

▶ **Odprawa scentralizowana wewnątrz kraju** Jednym z rozwiązań pozwalających na znaczne uelastycznienie formalności celnych, związanych z obrotem towarowym z zagranicą i stworzenie dogodnych warunków prowadzenia działalności gospodarczej, jest tzw. odprawa scentralizowana wewnątrz kraju – pisze Kamil Kot.
Strona IV

▶ **Transport wschodni** Rynek wschodni ma wśród firm transportowych opinię bardzo trudnego. Oprócz problemów związanych z odległościami, stanem dróg, dochodzą problemy z często zmieniającymi się regulacjami, celnymi jak i obejmującymi zakazy czy pozwolenia eksportowe i transportowe. Dodatkowym czynnikiem jest nadmierne i nagminne wykorzystywanie do prowadzenia polityki i wywierania nacisków – donosi Bogusław Mańk
Strona IV

Ułatwienia dla przedsiębiorców

Tempo odpraw, poprawa komfortu przekraczania granicy, jak również związana z tym satysfakcja podróżnych i przedsiębiorców, są głównymi tematami skupiającymi uwagę opinii publicznej. Służba Celna dobrze rozumie oczekiwania z tym związane i systematycznie od wielu lat wprowadza rozwiązania przygotowane specjalnie z myślą o swoich klientach.

INSTYTUCJA AEO

Instytucja upoważnionego przedsiębiorcy (AEO) rozpoczęła swoje funkcjonowanie w 2008 r., kiedy to z dniem 1 stycznia weszły w życie przepisy rozporządzenia Komisji (WE) nr 1875/2006 z 18 grudnia 2006r., zmieniającego rozporządzenie (EWG) nr 2454/93, ustanawiające przepisy w celu wykonania Wspólnotowego Kodeksu Celnego (Dz. Urz. WE L 360 z 19.12.2006 str. 64).

Status Upoważnionego Przedsiębiorcy (AEO) może zostać przyznany przedsiębiorcy, który posiada swoją siedzibę na terenie Unii Europejskiej i jednocześnie spełnia określone przepisami prawa warunki i kryteria, które obejmują:

- odpowiednie przestrzeganie wymogów celnych;
- odpowiedni system zarządzania ewidencjami handlowymi, który umożliwia właściwą kontrolę celną i w razie potrzeby ewidencjami transportowymi;
- udokumentowaną wypłacalność;
- w określonych wypadkach posiadanie odpowiednich standardów bezpieczeństwa i ochrony.

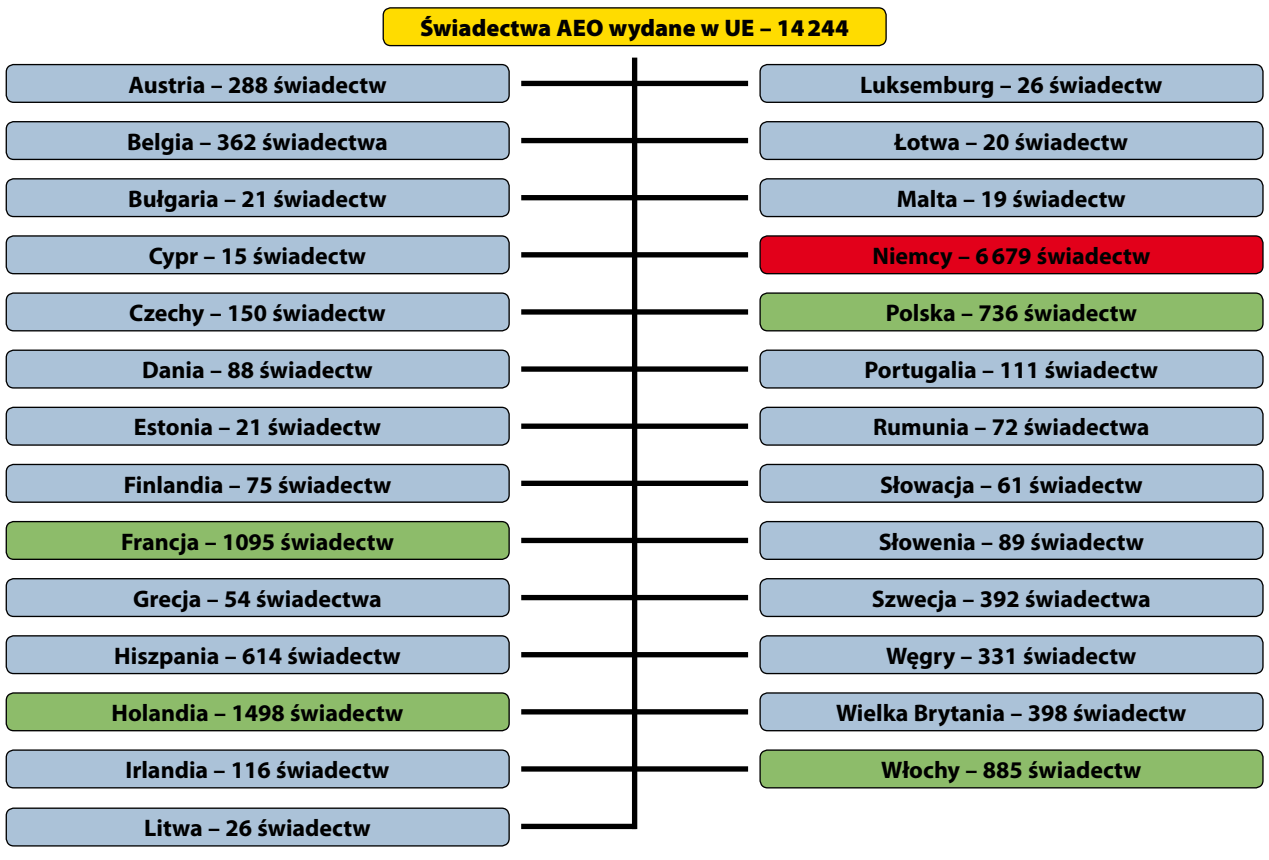
Sprawdzenie, że zostały spełnione opisane powyżej kryteria, następuje zawsze w prowadzonym przez organy celne postępowaniu audytowym i jednocześnie wymaga ono odpowiedniego systemu zarządzania oraz przygotowania firmy, personelu, ewidencji, a także miejsc prowadzenia działalności gospodarczej.

Przedsiębiorcy, po spełnieniu wymaganych kryteriów potwierdzonych przyznanym świadectwem AEO, stają się wiarygodnymi partnerami administracji celnej, a fakt posiadania przez przedsiębiorcę statusu AEO uprawnia ich do korzystania z określonych ułatwień związanych z dokonywaniem zgłoszeń celnych. Należy jednak pamiętać, że podstawową zasadą jest to, iż ułatwienia i uproszczenia przysługują jedynie posiadaczowi statusu AEO i powiązane są one ściśle z rolą, jaką dany podmiot odgrywa w tzw. łańcuchu dostaw.

Aby zatem móc w pełni wykorzystać przysługujące ułatwienia, optymalnym rozwiązaniem wydaje się tworzenie przez posiadaczy statusu tzw. bezpiecznych łańcuchów dostaw. Im więcej ogniw w międzynarodowym łańcuchu dostaw posiada status AEO, tym bardziej pełne jest czerpanie korzyści i przysługujących z tego powodu uprawnień. Status AEO nie może być wykorzystywany przez inne osoby lub w celu uzyskania ułatwień dla innych osób.

Do głównych ułatwień związanych z posiadaniem statusu AEO, zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93, ustanawiającego przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz.U. L 253 z 11.10.1993, s. 1 z późn. zm.) (RWKC) należą:

- priorytetowe traktowanie przesyłki w wypadku wytypowania do kontroli i przeprowadzenie kontroli poza kolejnością (art. 14b ust. 4 RWKC),
- mniejsza liczba kontroli dokumentów i kontroli fizycznych (art. 14b ust. 4 RWKC),
- możliwość wyboru miejsca przeprowadzenia kontroli – na wniosek upoważnionego przedsiębiorcy (art. 14b ust. 4 RWKC),
- możliwość składania mniejszej ilości danych na potrzeby przywozowej/wywozowej deklaracji skróconej (art. 14b ust. 3 RWKC),
- możliwość uprzedniego powiadomienia o wytypowaniu przesyłki do kontroli (art. 14b ust. 2 RWKC),
- szybszy i łatwiejszy dostęp do uproszczeń określonych w art. 14b ust. 1 RWKC.



W Unii Europejskiej już 14244 przedsiębiorców może poszczycić się faktem posiadania przedmiotowego statusu (dane wg stanu na 7 maja 2014 r.). Warto zauważyć, że Polska jest piątym w kolejności krajem Unii (po Niemczech, Holandii, Francji i Włoszech), który wydał największą liczbę świadectw AEO.

Tak duże i jednocześnie stale utrzymujące się zainteresowanie polskich podmiotów gospodarczych instytucją AEO oznacza, że polska Służba Celna w należyty sposób zadbała o instytucję Upoważnionego Przedsiębiorcy AEO – zarówno poprzez jej promocję, jak i dodatkowo podejmowane działania, mające na celu wprowadzenie kolejnych ułatwień i uproszczeń dla upoważnionych przedsiębiorców AEO.

Od samego początku funkcjonowania instytucji AEO podejmowane są przez Służbę Celną dodatkowe działania, mające na celu wprowadzenie innych, niż określone przepisami prawa, ułatwień o charakterze organizacyjno-technicznym, które – poza wyeliminowaniem uciążliwości związanych z obsługą celną – podnoszą również prestiż Upoważnionych Przedsiębiorców AEO. Do ułatwień wprowadzonych na poziomie krajowym należy niewątpliwie zaliczyć:

- wyodrębnienie w oddziale celnym, na placu manewrowym, miejsc dla posiadaczy statusu AEO, co pozwala na łatwiejszą identyfikację towaru uprawnionego do priorytetowej obsługi;
- oznaczenie w oddziale celnym, w sposób jednoznaczny, miejsc wskazujących, gdzie podmioty AEO mogą dokonywać zgłoszeń; umieszczenie w poczekalni oddziału celnego informacji o obsłudze poza kolejnością posiadaczy AEO;
- priorytetową obsługę zgłoszeń celnych, tj. szybsze przyjęcie zgłoszenia

Ciąg dalszy na str. II

Ułatwienia dla przedsiębiorców

Ciąg dalszy ze str. I

celnego oraz obsługę takiego zgłoszenia w pierwszej kolejności;
- wydzielenie, tam gdzie pozwala na to infrastruktura przejść granicznych, odrębnych pasów ruchu,

[Jako przykład Izby Celnej, która wprowadziła przedmiotowe rozwiązanie należy podać Izbę Celną w Przemyślu. We współpracy z zarządzającymi przejściami granicznymi jako pierwsza wprowadziła ona szereg rozwiązań organizacyjno-technicznych, które przyspieszyły graniczną obsługę upoważnionych przedsiębiorców AEO; w szczególności wyodrębniono oddzielne pasy ruchu i stanowiska odpraw dla Upoważnionych Przedsiębiorców AEO oraz wyraźne oznaczono miejsca do obsługi AEO. Skorzystanie z wymienionego powyżej usprawnienia jest możliwe jednak dopiero po wjeździe na teren przejścia granicznego i praktycznie zaczyna się na stanowisku obsługującym „wagę" – nie obejmuje natomiast priorytetowego traktowania przed „szlabanem", czyli w obszarze nadzorowanym przez Straż Graniczną. Aby jednak rozszerzyć zakres udogodnień oferowanych Przedsiębiorcom AEO, Izba Celna w Przemyślu podjęła współpracę z Bieszczadzkim Oddziałem Straży Granicznej w zakresie wprowadzenia stosownych ułatwień dla Upoważnionych Przedsiębiorców AEO]



Celem e-bookingu jest maksymalne skrócenie pobytu autobusów na przejściu granicznym przy jednoczesnym utrzymaniu skutecznej kontroli celnej

- priorytetową obsługę wszelkich wniosków/pism/podań składanych do izb, urzędów oraz oddziałów celnych, co ma na celu zapewnienie, aby ich przyjmowanie i rozpatrywanie odbywało się w pierwszej kolejności,
- zapewnienie szybkiego dostępu do informacji, szkoleń, zmian przepisów, instrukcji, poprzez wysyłanie na adresy poczty elektronicznej Upoważnionych Przedsiębiorców AEO tzw. newsletterów,
- odstępowanie od żądania składania zabezpieczenia, gdy przepisy prawa celnego przewidują jego złożenie fakultatywne, tj. w wypadku gospodarczych procedur celnych, czy procedury dopuszczenia do swobodnego obrotu z zastosowaniem obniżonej stawki celnej ze względu na końcowe przeznaczenie (*end-use*) (art. 82 ust. 2, art. 88 i art. 104 Wspólnotowego Kodeksu Celnego),
- możliwość bezpłatnego udziału w szkoleniach merytorycznych, organizowanych przez izbę celną z zagadnień zgłaszanych przez Upoważnionych Przedsiębiorców (tzw. profilaktyka merytoryczna),
- przygotowanie i przekazywanie w formie pisemnej, każdemu nowemu posiadaczowi świadectwa AEO, informatora zawierającego najważniejsze numery telefonów oraz adresy e-mail m.in. do Koordynatora ds. AEO, Procedury Uproszczonej i SASP, innych koordynatorów/konsultantów powołanych w danej izbie celnej, informacji celnej itp.
- przyznawanie większych ułatwień fakultatywnych przy wnioskowaniu o uzyskanie pozwolenia na stosowanie procedury uproszczonej.

Warto podkreślić dużą rolę i zaangażowanie powołanych decyzją szefa Służby Celnej koordynatorów ds. AEO, procedur uproszczonych i SASP, którzy na poziomie lokalnym odpowiadają za instytucję upoważnionego przedsiębiorcy AEO oraz koordynują jakość i efektywność wprowadzanych w tym zakresie, na poziomie swoich Izb Celnych ułatwień oraz prowadzenie akcji promocyjnych.

Pomimo upływu czasu AEO jest nadal niezwykle prężnie rozwijającą się instytucją, a celowość podejmowanych przez administrację celną działań widać wyraziście w przełożeniu na stale rosnące zainteresowanie podmiotów gospodarczych możliwością posiadania statusu AEO oraz wydaną przez polską Służbę Celną liczbę świadectw.

PORTAL INTERNETOWY www.granica.gov.pl

Serwis oferuje kompleksową informację dla tych, którzy przekraczają granicę (m.in. informację dotyczącą czasu oczekiwania na granicach) i dostęp do nowatorskich e-usług Służby Celnej (m.in. e-zwrot VAT, e-booking BUS, kamery *on-line* na przejściach granicznych, wirtualny przewodnik po niektórych przejściach granicznych). Z serwisem można darmowo połączyć się dzięki zainstalowanym na przejściach granicznych *hotspotom*. Strona dostępna jest w języku polskim, angielskim, niemieckim i rosyjskim, a także w wersji na urządzenia mobilne.

FAST WAY

Taką nazwę przyjęto dla szybkiej odprawy pustych środków przewozowych – jest to odprawa wjeżdżających do kraju pustych samochodów ciężarowych, które w obrębie przejścia granicznego poruszają się wydzielonym pasem. Kontrola celna w trybie Fast Way oparta jest całkowicie na zasadach analizy ryzyka i ogranicza się do niezbędnego minimum.

Od momentu powstania pierwszych, szybkich ścieżek dla pustych pojazdów ciężarowych, pomysł ten ulegał stopniowym modyfikacjom. Chodziło przede wszystkim o maksymalne skrócenie czasu przekraczania granicy przez ciężarówki bez ładunku. Od 2013r. na wybranych głównych towarowych przejściach granicznych puste środki przewozowe podlegają jednorazowej rejestracji już na pierwszym etapie kontroli celnej.

Dzięki wprowadzonej zmianie, **odprawa celna pojazdów ciężarowych wjeżdżających na terytorium Polski bez ładunku skróciła się** niejednokrotnie do zaledwie kilku minut. W przypadku przejścia granicznego w Hrebennem w woj. lubelskim czas odprawy celnej dla tego rodzaju pojazdów (bez czasu kontroli przez Straż Graniczną) wynosi teraz około 2-3 min. Odsetek pustych środków przewozowych wjeżdżających do Polski przez to przejście graniczne sięga nawet 80%.

Fast Way, czyli szybka ścieżka odpraw dla pojazdów ciężarowych bez ładunku, funkcjonuje obecnie na takich towarowych przejściach granicznych na wschodniej granicy Polski jak: Dorohusk, Hrebenne, Korczowa, Grzechotki, Bezledy. Na pozostałych przejściach granicznych wprowadzono podobne ułatwienia dla pustych środków przewozowych, które jednak mogą różnić się pewnymi elementami, z uwagi na przyjęte tam rozwiązania organizacyjne.

Fast Way jest dobrym przykładem innowacyjnego podejścia do obsługi rosnącego ruchu towarowego, przy niezmienionym stanie istniejących zasobów infrastrukturalnych i osobowych.

STREFY BUFOROWE

W sytuacjach znaczącego wzrostu ruchu towarowego przez granicę, gdy na przejścia graniczne dziennie przyjeżdża większa niż zazwyczaj liczba samochodów ciężarowych, Służba Celna podejmuje działania niezbędne do utrzymania płynnego ruchu granicznego. Oprócz działań ukierunkowanych ściśle na przyspieszenie odpraw w oddziałach celnych granicznych (takich jak: zwiększona obsada kadrowa, system wczesnego ostrzegania o sytuacjach nadzwyczajnych pomiędzy służbami obu państw granicznych, elektroniczne zgłoszenia celne ograniczające udział funkcjonariuszy do niezbędnego minimum), Służba Celna, razem z innymi zainteresowanymi służbami mundurowymi oraz służbami podległymi wojewodom, wprowadziła nowy system pozwalający na uporządkowanie kolejki przed przejściami granicznymi – system specjalnych stref buforowych. Są one przeznaczone dla samochodów ciężarowych wyjeżdżających z Polski.

Ten system polega na regulacji ruchu w kilkukilometrowej odległości od przejść granicznych. Samochody są zatrzymywane za pomocą sygnalizacji świetlnej lub przez mobilne patrole, a przejazd do strefy bezpośredniego przekraczania granicy jest co kilka godzin uruchamiany, co eliminuje objeżdżanie części samochodów oczekujących w kolejce.

Pozwala to na większe uporządkowanie kolejki, poprawę bezpieczeństwa ruchu i stwarza kierowcom możliwość kilkugodzinnego odpoczynku, bez zagrożenia ominięcia ich przez inne pojazdy.



W sytuacjach znaczącego wzrostu ruchu towarowego przez granicę, gdy na przejścia graniczne dziennie przyjeżdża większa niż zazwyczaj liczba samochodów ciężarowych, Służba Celna podejmuje działania niezbędne do utrzymania płynnego ruchu granicznego przez tworzenie wydzielony stref buforowych

Szczegóły działania systemu i zasady jego uruchamiania są ustalane odrębnie dla każdego z przejść, w zależności od lokalnych uwarunkowań. Służba Celna, Straż Graniczna i Policja będą przekazywać na bieżąco kierowcom informacje o utworzeniu buforów. Przejścia graniczne, przed którymi w razie spiętrzeń, uruchamiane są strefy buforowe to: Kuźnica, Bobrowniki, Dorohusk, Hrebenne, Koroszczyn, Bezledy i Grzechotki.

DOSTAWA BEZPOŚREDNIA

Instytucja bezpośredniej dostawy jest ułatwieniem dla przedsiębiorców, polegającym na możliwości dostarczenia towaru bezpośrednio do odbiorcy, zamiast konieczności przedstawienia towaru w urzędzie celnym.

Warunkiem skorzystania z tego ułatwienia jest uznanie przez dyrektora właściwej izby celnej lub naczelnika urzędu celnego (uznanie jednorazowe) miejsca dostarczenia towaru, jako miejsca uznanego przez organ celny. Może to być np. plac firmy.

Także upoważniony odbiorca w procedurze tranzytu będzie mógł w standardzie objąć towary również procedurą dopuszczenia do obrotu w miejscu uznanym, z którego na co dzień korzysta. 24 grudnia 2013 r. weszła w życie nowelizacja rozporządzenia ministra fnansów z 26 kwietnia 2004 r. w sprawie miejsca wyznaczonego lub uznanego przez organ celny, w którym mogą być dokonywane czynności przewidziane przepisami prawa celnego. Nowelizacja ta uprościła wnioskowanie o uznawanie miejsc dla celów dokonywania czynności przewidzianych przepisami prawa celnego (w tym także dla potrzeb realizacji dostawy bezpośredniej).

Przedsiębiorcy mogą uzyskać zgodę na korzystanie z tego ułatwienia:
- jednorazowo (uzyskując zgodę naczelnika właściwego miejscowo urzędu celnego),
- na okres 2 lat (uzyskując zgodę dyrektora właściwej miejscowo izby celnej),
- bezterminowo, w wypadku podmiotów posiadających bezterminowe pozwolenie na zakończenie tranzytu (miejsce uznane w pozwoleniu na zakończenie tranzytu jest jednocześnie uznane do następującej po tranzycie procedury celnej np. dopuszczenia do obrotu).

Rozwiązanie to cieszy się coraz większą popularnością, jako przykład można podać, że we właściwości Izby Celnej w Warszawie aktualnie z tego rozwiązania korzysta 45 przedsiębiorców, głównie z branży logistyczno-transportowo-spedycyjnej (operatorzy logistyczni, agencje celne). W okresie od dnia wejścia w życie nowelizacji wspomnianego rozporządzenia, tj. od 24 grudnia 2013r. do 4 maja 2014 r. firmy złożyły 223 zgłoszenia celne z wykorzystaniem nowej funkcjonalności.

ULATWIENIA W PRZEŁADUNKACH I DOŁADUNKACH

Tranzyt

I. Brak zamknięć celnych.

Mając na uwadze postulaty zgłaszane przez przedsiębiorców w zakresie zmiany zasad postępowania przy przeładunku na inny środek transportu w procedurze tranzytu, Służba Celna wprowadziła nowe rozwiązanie, które powinno mieć zastosowanie **w sytuacjach, gdy zachodzi konieczność dokonywania przeładunków (specyficzna sytuacja logistyczna), a na pojazd nie zostały założone zamknięcia urzędowe, np. plomby, zaakceptowane przez urząd wyjścia, mające na celu zapewnienie tożsamości towarów.**

W wypadku, gdy na pojazd nie nałożono zamknięć, a tożsamość towarów może być zapewniona w inny sposób, to w określonych sytuacjach i po spełnieniu pewnych warunków, organ celny może wydać podmiotowi **wyprzedzającą, generalną i bezterminową zgodę** na dokonywanie przeładunków.

Osoba zainteresowana uzyskaniem ułatwienia, faktycznie zaangażowana w operacje tranzytowe, których mają dotyczyć przeładunki (np. przewoźnik, spedytor, przeładowca, odbiorca, główny zobowiązany) powinna wystąpić z wnioskiem o udzielenie zgody do naczelnika urzędu celnego, właściwego dla miejsca, gdzie przeładunki miałyby być dokonywane. We wniosku podmiot powinien wyjaśnić, w jakich sytuacjach zamierza dokonywać przeładunków i dlaczego uważa je za konieczne.

Zgoda ma charakter bezterminowy, z zastrzeżeniem możliwości jej uchylenia albo cofnięcia.

II. Nałożone zamknięcia celne.

Kolejne ułatwienie przy dokonywaniu przeładunków w procedurze tranzytu polega na możliwości uzyskania zgody na dokonywanie samodzielnej zmiany zamknięć celnych (zdjęcie i nałożenie) oraz przeładunku towarów, w trakcie trwania operacji tranzytowej.

O takie ułatwienie może ubiegać się firma spełniająca (łącznie) określone wymagania tj.:
- musi posiadać status AEO,
- musi posiadać pozwolenia na uproszczenia – upoważniony nadawca i upoważniony odbiorca w tranzycie wspólnotowym/wspólnym,
- musi realizować przewozy przesyłek dedykowanych do wielu różnych klientów-odbiorców, dokonując konsolidacji przesyłek.



Z serwisem można darmowo połączyć się dzięki *hotspotom* na przejściach granicznych

Jeżeli miejscem dokonywania przeładunków (konsolidacji) ma być miejsce uznane w ramach uproszczeń tranzytowych, to w miejscu tym mogą być realizowane oba opisane powyżej ułatwienia.

Zarówno w wypadku zgody na zmianę zamknięć celnych (zdjęcie i nałożenie) i przeładunku towarów, jak i zgody dotyczącej przeładunków przesyłek bez zamknięć celnych, możliwość stosowania ułatwień w miejscu uznanym wskazanym w pozwoleniu na uproszczenia tranzytowe, wiąże się z koniecznością uzyskania stosownej wcześniejszej zgody organu celnego, wyrażonej w pozwoleniach na otwieranie oraz zamykanie procedur tranzytu wspólnotowego/wspólnego, dotyczących przedmiotowego miejsca uznanego. Zgoda ta może obejmować również sytuacje, gdy przy objęciu towaru procedurą tranzytu na towar/pojazd nie zostały nałożone zamknięcia celne, natomiast są one nakładane dopiero przez dokonującego konsolidacji w miejscu uznanym.

Przedsiębiorca, który spełnia kryteria podmiotowe i dokonuje konsolidacji przesyłek w ramach procedury tranzytu, może ubiegać się o przyznanie mu przez organ celny – w celu przeładunku i konsolidacji przesyłek – stosownego upoważnienia, wnioskując o wydanie nowych albo zmianę dotychczasowych pozwoleń na uproszczenia.

Powyższe ułatwienie dotyczy sytuacji, gdy towar objęty procedurą tranzytu z założonymi zamknięciami celnymi dostarczany jest do miejsca realizacji uproszczenia, gdzie w ramach procesu konsolidacji przeładowywany jest na inny środek transportu w celu dalszego przewozu, ewentualnie środek transportu pozostaje ten sam, tylko następuje doładunek towarów objętych innym zgłoszeniem tranzytowym i zmiana zamknięć celnych.



W wypadku, gdy na pojazd nie nałożono zamknięć, a tożsamość towarów może być zapewniona w inny sposób, to w określonych sytuacjach i po spełnieniu pewnych warunków, organ celny może wydać podmiotowi wyprzedzającą, generalną i bezterminową zgodę na dokonywanie przeładunków

Reasumując:

- Znajdująca się w specyficznej sytuacji logistycznej firma, posiadająca pozwolenia na uproszczenia przy obejmowaniu towarów procedurą tranzytu i zamykaniu procedury tranzytu w systemie NCTS oraz status AEO, może realizować oba wyżej opisane ułatwienia. Organem właściwym do rozpatrzenia wniosku jest dyrektor Izby Celnej, który wydał pozwolenia na przedmiotowe uproszczenia dotyczące danego miejsca uznanego.
- Znajdująca się w specyficznej sytuacji logistycznej firma, posiadająca pozwolenia na uproszczenia przy obejmowaniu towarów procedurą tranzytu i zamykaniu procedury tranzytu w systemie NCTS, ale nie posiadająca statusu AEO, może ubiegać się w ramach powyższych pozwoleń o wyrażenie zgody na dokonywanie w miejscu uznanym przeładunków przesyłek bez zamknięć celnych. Organem właściwym do rozpatrzenia wniosku jest dyrektor Izby Celnej, który wydał pozwolenia na przedmiotowe uproszczenia dotyczące danego miejsca uznanego.
- Natomiast znajdująca się w specyficznej sytuacji logistycznej firma nieposiadająca wyżej wymienionych pozwoleń na uproszczenia w tranzycie w miejscu uznanym, może wystąpić z wnioskiem o wydanie w formie decyzji administracyjnej wyprzedzającej, generalnej zgody na dokonywanie przeładunków w odniesieniu do przesyłek bez zamknięć celnych. Organem właściwym do rozpatrzenia wniosku jest naczelnik urzędu celnego właściwy dla miejsca przeładunku.

Odnosząc się do obydwu wyżej opisanych instytucji (przeładunki bez zmiany i ze zmianą zamknięć), zastrzec należy, że zgoda na przeładunki dotyczy wyłącznie przewozów w ramach tranzytu wspólnotowego/wspólnego, realizowanych w systemie NCTS, w transporcie drogowym.

Z możliwości stosowania wyżej opisanych ułatwień wyłączony jest tranzyt towarów podlegających kontroli weterynaryjnej z założoną plombą weterynaryjną oraz towarów podlegających kontroli fitosanitarnej z założoną plombą fitosanitarną.

Fakt dokonania przeładunku w związku ze zmianą środka transportu, oraz zmiany zamknięć celnych (gdy dotyczy), powinien zostać przez podmiot odnotowany w Tranzytowym Dokumencie Towarzyszącym w polu 55, wraz z przywołaniem numeru decyzji/pozwolenia, i potwierdzony firmowym stemplem. Stosowne dane powinny zostać następnie wprowadzone przez urząd przeznaczenia lub upoważnionego odbiorcę do systemu NCTS.

Wywóz

Przyjrzyjmy się teraz ułatwieniu dotyczącemu przeładunku towarów objętych procedurą wywozu w sytuacji, gdy założone są zamknięcia celne na towar lub aktywny środek transportu. Wprowadzone rozwiązanie ma zastosowania w specyficznej sytuacji logistycznej, związanej z konsolidacją w miejscu uznanym dla potrzeb procedury uproszczonej przesyłek objętych uprzednio w Polsce procedurą wywozu.

W ramach wniosku o wydanie nowego pozwolenia albo wniosku o zmianę dotychczasowego pozwolenia na stosowanie procedury uproszczonej w miejscu, przedsiębiorca, który spełnia kryteria podmiotowe i dokonuje konsolidacji przesyłek w ramach procedury wywozu, może ubiegać się o przyznanie mu przez organ Służby Celnej – w celu przeładunku i konsolidacji przesyłek – stosownego upoważnienia, zarówno do zdejmowania zamknięć urzędowych, jak i do nakładania zamknięć urzędowych na przesyłki skonsolidowane.

Poniższy tryb postępowania **możliwy jest do zastosowania pod następującymi warunkami:**

- procedura wywozu rozpoczęła się w Polsce (zarówno w standardzie, jak i w uproszczeniu) i zakończy się w krajowym UWA,
- konsolidacja odbywa się w miejscu uznanym w pozwoleniu na stosowanie procedury uproszczonej i jest dokonywana w ramach pozwolenia na stosowanie procedury uproszczonej,
- możliwość dokonania konsolidacji wiąże się z uzyskaniem wcześniejszej zgody organu celnego na samodzielną zmianę zamknięć celnych (zdjęcie i nałożenie), wyrażoną w pozwoleniu na stosowanie procedury uproszczonej; zgoda udzielana jest na wniosek podmiotu.

Towar objęty procedurą wywozu z założonymi zamknięciami celnymi (na towar lub środek transportu) dostarczany jest do miejsca realizacji procedury uproszczonej, gdzie w ramach procesu konsolidacji przeładowywany jest na inny środek transportu, ewentualnie środek transportu pozostaje ten sam, tylko następuje doładunek i zmiana zamknięć celnych. Należy dodać, iż nie musi zachodzić tożsamość pomiędzy osobą eksportera/zgłaszającego a podmiotem dokonującym przeładunku i konsolidacji.

W celu zapewnienia kontroli, podmiot dokonujący zmiany zamknięć celnych (oraz środka transportu) ma obowiązek dokonania odpowiednich adnotacji na dokumencie EAD, łącznie z powołaniem się na numer pozwolenia, w którym został upoważniony do samodzielnego zdejmowania i nakładania zamknięć celnych. Następnie przekazuje skan tego EAD do wskazanego w pozwoleniu oddziału celnego nadzorującego miejsce uznane, w którym dokonywany jest przeładunek, na adres skrzynki oddziałowej służącej do zgłoszeń celnych. Oddział celny dokonuje stosownych adnotacji w systemie ECS, widocznych następnie w krajowym urzędzie wyprowadzenia.

Transport do UWA podmiot może rozpocząć po otrzymaniu informacji zwrotnej z urzędu, że adnotacje w systemie ECS zostały naniesione. Przed wprowadzeniem adnotacji do systemu ECS organ celny, który otrzymał informację może, jeśli uzna to za konieczne, podjąć działania kontrolne.



Informatyzacja przyczyniła się do przyspieszenia wszystkich procedur odprawy ładunków

Z możliwości stosowania wyżej opisanego trybu wyłączone są następujące sytuacje.

- wywóz towarów akcyzowych transportowanych w ramach procedury zawieszenia podatku akcyzowego,
- wywóz towarów wyprowadzanych za dokumentem T5 (np. WPR z refundacją),
- wywóz towarów podlegających kontroli weterynaryjnej z założoną plombą weterynaryjną oraz towarów podlegających kontroli fitosanitarnej z założoną plombą fitosanitarną.

Podstawową korzyścią, płynącą ze stosowania opisanych powyżej ułatwień w realizacji operacji wywozowych i tranzytowych, jest to, że nie będzie trzeba jechać do oddziału celnego, ani wnioskować o obecność funkcjonariusza Służby Celnej, a towar będzie można doładować lub przeładować szybciej i z wykorzystaniem własnych zasobów, sprzętu i wyposażenia.

Służba Celna

POLSKA Gazeta Transportowa TYGODNIK LOGISTYCZNY

Dodatek specjalny:
Przepisy celne i podatki

Redaktor odpowiedzialny:
Krzysztof Koprowski

Autorzy:
Kamil Kot, Bogusław Mańk, Służba Celna

Zdjęcia:
Krzysztof Koprowski, Zbigniew Witamborski, Służba Celna, PGT

Rysunek:
Jacek Frankowski



PS Trade Trans jest międzynarodowym operatorem logistycznym świadczącym kompleksowe usługi w zakresie transportu, przeładunków, magazynowania i usług celnych.
W szerokiej ofercie firmy znajdują się: Spedycja kolejowa i samochodowa / Organizacja transportu morskiego i lotniczego / Przewozy promowe między Polską a Skandynawią / Przewozy ładunków ponadgabarytowych i wyjątkowo ciężkich / Kompleksowe usługi celne / Logistyka biomasy i zbóż / Przeładunki w portach morskich i terminalach lądowych / Logistyka magazynowa / Własne zaplecze logistyczne.

trade trans® Kompleksowe Usługi Logistyczne

www.tradetrans.eu

Odprawa scentralizowana wewnątrz kraju

Jednym z rozwiązań pozwalających na znaczne uelastycznienie formalności celnych, związanych z obrotem towarowym z zagranicą i stworzenie dogodnych warunków prowadzenia działalności gospodarczej, jest tzw. odprawa scentralizowana wewnątrz kraju.

Istotą tej odprawy jest możliwość złożenia zgłoszenia celnego w jednym urzędzie celnym (np. właściwym dla siedziby przedsiębiorcy), a przedstawienie towarów do kontroli w innym urzędzie celnym.

Instytucja odprawy scentralizowanej została uregulowana w art. 201 ust. 3 lit. e RWKC, który stanowi, że organy celne mogą zezwolić na złożenie zgłoszenia celnego w urzędzie celnym innym niż urząd, w którym towary są lub zostaną przedstawione do kontroli w przypadku, gdy urzędy celne, o których mowa powyżej, znajdują się w tym samym państwie członkowskim.

Pomimo, że opisana instytucja uregulowana jest w przepisach unijnych od dawna, to jednak z uwagi na brak organizacyjnych (technicznych) możliwości nie była w Polsce do tej pory stosowana.

Obecnie – biorąc pod uwagę korzyści, jakie może przynieść przedsiębiorcom wdrożenie tej formy odprawy – podjęto działania, aby wdrożyć ją także w Polsce. W początkowym okresie przed uruchomieniem obsługi celnej w nowych systemach budowanych w ramach Programu e-Cło (tj. AIS i AES) instytucja ta będzie mogła być stosowana tylko w ramach procedury uproszczonej (procedura w miejscu i procedura zgłoszenia uproszczonego).



Stosowanie odprawy scentralizowanej może poprawić nadzór nad prawidłowością transakcji celnych

Korzyści dla przedsiębiorców, wynikające ze stosowania odprawy scentralizowanej wewnątrz kraju, polegają przede wszystkim na możliwości zarządzania odprawami celnymi z jednego miejsca (centralizacja księgowości oraz uiszczania należności celnych dotyczących wszystkich transakcji), pomimo, że towary obejmowane wnioskowaną procedurą celną faktycznie znajdować się będą w różnych miejscach na terenie całego kraju (tj. w miejscach uznanych w pozwoleniu na stosowanie procedury uproszczonej).

W konsekwencji stosowanie odprawy scentralizowanej może obniżyć koszty związane z prowadzoną działalnością oraz poprawić nadzór nad prawidłowością transakcji celnych (ograniczenie ilości popełnianych błędów).

Warunki jakie muszą zostać spełnione, aby przedsiębiorca mógł skorzystać z odprawy scentralizowanej wewnątrz kraju są następujące:

- przedsiębiorca powinien posiadać tzw. krajowe pozwolenie na stosowanie procedury uproszczonej; stosownie do zapisów rozporządzenia ministra finansów, zmieniającego rozporządzenie z 23 kwietnia 2004 r. w sprawie właściwości miejscowej organów celnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 192; rozporządzenie zmieniające podpisane 16 kwietnia br. jeszcze nie opublikowane i jeszcze nie weszło w życie), organem właściwym do złożenia wniosku o wydanie m.in. pozwolenia na stosowanie procedury uproszczonej będzie organ właściwy zgodnie z siedzibą przedsiębiorcy – taka zmiana w zakresie właściwości organów celnych oznacza dla przedsiębiorców możliwość złożenia jednego wniosku i otrzymania jednego pozwolenia na stosowanie procedur uproszczonych, które będzie obowiązywało na terenie całego kraju (stąd nazwa „pozwolenie krajowe");
- w ramach „pozwolenia krajowego" przedsiębiorca powinien wystąpić o dodatkowe ułatwienie przy realizacji procedury uproszczonej, jakim jest „odprawa scentralizowana wewnątrz kraju"; podstawą prawną stosowania wyżej wymienionego ułatwienia będzie art. 201 ust. 3 lit a) RWKC.

Odprawa scentralizowana realizowana będzie poprzez przesłanie powiadomienia / zgłoszenia celnego uproszczonego / zgłoszenia uzupełniającego do urzędu celnego nadzoru, tj. urzędu właściwego ze względu na siedzibę przedsiębiorcy lub właściwego ze względu na miejsce prowadzenia głównej księgowości (sprawy celne), które będzie tam przetwarzane.

Towary natomiast fizycznie znajdować się będą w miejscu uznanym, nadzorowanym przez inny urząd celny, tj. urząd celny przedstawienia (lub w wypadku procedury zgłoszenia uproszczonego m.in. na placu urzędu celnego przedstawienia).

Kamil Kot

Transport wschodni

Ukraina do przodu, Rosja bez zmian

Rynek wschodni ma wśród firm transportowych opinię bardzo trudnego. Oprócz problemów związanych z odległościami, stanem dróg w niektórych regionach, dochodzą problemy z często zmieniającymi się regulacjami, zarówno celnymi jak i obejmującymi zakazy czy pozwolenia eksportowe i transportowe. Dodatkowym czynnikiem wpływającym na płynność zasad, jakim podlegają przewoźnicy działający na rosyjskim rynku, jest nadmierne i nagminne wykorzystywanie do prowadzenia polityki i wywierania nacisków.

Transport na wschód najczęściej kojarzy się z Rosją i z problemami, jakie co jakiś czas pojawiają się w kontaktach z tym krajem. W „cieniu" pozostają pojawiające się od czasu do czasu kłopoty na Białorusi czy Ukrainie. Z reguły są one krótkotrwałe i wynikające z mających mniejsze znaczenie zmian w przepisach celnych i działaniu służb granicznych.


Przepisy w Unii Celnej, obejmującej Rosję, Kazachstan i Białoruś, są skomplikowane i niejednoznaczne, i wymagają usług brokerów celnych, działających w tych krajach. Kolejka tirów oczekujących na odoprawę na przejściu granicznym Kozłowiczi. Fot. Krzysztof Koprowski

Do przodu. Zmiany, które ostatnio następują w szybkim tempie na Ukrainie powodują, że zupełnie inaczej zaczynają wyglądać również relacje pomiędzy tym krajem i UE. Przykładem może być chociażby rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej, które od 23 kwietnia 2014 r. obniża lub nawet całkowicie znosi cła na towary pochodzące z Ukrainy.


Fot. Zbigniew Witamborski
Coraz więcej pojazdów z Ukrainy pojawia się na polskich przejściach granicznych

Nowe przepisy celne objęły ponad 94% towarów przemysłowych i 83% produktów rolnych. Co prawda, udzielone preferencje handlowe mają charakter tymczasowy, a w wypadku zboża oraz wołowiny, wieprzowiny i drobiu obowiązują ograniczone kontyngenty na import, ale i tak wprowadzenie nowych regulacji celnych można uznać za duży krok w stronę tego państwa. Tym bardziej, że ich okresowość ma zniknąć w momencie wejścia w życie umowy stowarzyszeniowej.

Również ze strony Ukrainy pojawiają się sygnały o większym otwarciu na UE i Polskę. Minister rolnictwa tego kraju, Ihor Szwajka, kilka dni temu uznał, że nie ma już podstaw do przedłużania embarga na naszą wieprzowinę, ogłoszonego po wykryciu u nas wirusa afrykańskiego pomoru świń.

Wieczna wojna. Zupełnie inaczej wyglądają relacje z Rosją. Co jakiś czas wybuchają z tym krajem „konflikty transportowe", mające swoje podłoże zarówno w rywalizacji o rynek przewozów z UE na wschód, jak i wykorzystywaniu przez naszego sąsiada gospodarki do prowadzenia gry politycznej. Jeszcze niedawno problemy „branżowe" z Rosją zdominowane były przez limity na zezwolenia transportowe dla polskich przewoźników, szczególnie dotkliwe dla próbujących wejść na ten rynek mniejszych przedsiębiorstw. Ograniczona ich liczba oraz preferencyjne przyznawanie firmom, które już funkcjonowały na tym kierunku utrudniały działanie normalnych zasad ekonomicznych. W chwili obecnej ograniczenia liczby zezwoleń dla polskich przewoźników nie są zbyt dotkliwe, ale dla odmiany w zeszłym roku pojawiły się problemy z respektowaniem konwencji TIR przez rosyjskie służby celne i obecnie stosowana jest ona w ograniczonym zakresie, a przewoźnicy często muszą wnosić dodatkowe opłaty „gwarancyjne". W przewoźników uderzają również różnego rodzaju embarga, najczęściej obejmujące produkty spożywcze.

Głośne ostatnio i mające podtekst polityczny było wykorzystanie do zakazu importu polskiej wieprzowiny, wirusa afrykańskiego pomoru świń, wykrytego u dwóch dzików przy granicy białoruskiej.

Trudny rynek. Oprócz mniej lub bardziej ostrych „konfliktów" z Rosjanami, działalność na rynku transportowym do tego kraju utrudniają czasami niezrozumiałe, czasami nieprecyzyjne i umożliwiające „różnorodną" interpretację, przepisy, które do tego dość często się zmieniają. Przykładowo, w transporcie kolejowym odbiorcą przesyłek drobnicowych, przewożonych tym samym wagonem może być tylko jeden importer. Wymaga to stosowania sztucznych procedur, w których występuje „umówiony" importer, biorący całą przesyłkę na siebie.

Przepisy w Unii Celnej, obejmującej Rosję, Kazachstan i Białoruś, są na tyle skomplikowane i niejednoznaczne, że wymagają usług brokerów celnych, działających w tych krajach. Bez ich pomocy trudno poruszać się w gąszczu przepisów celnych, dodatkowych opłatach związanych z odprawami oraz poradzić sobie z opieszałością i „niezrozumieniem" urzędników celnych. Chociaż ten ostatni element może czasami działać na korzyść polskich przewoźników, przynajmniej w stosunku do konkurencyjnych firm z UE, którym najczęściej nie są obce tego rodzaju „postawy".

Ex-Works. Inną, bardzo często stosowaną, formą w kontaktach handlowych z Rosją jest, reguła Incoterms 2010 – Ex-Works (z zakładu). Polega ona na tym, że strona sprzedająca dostarcza towar w określone miejsce bez dodatkowych czynności formalno-prawnych. W praktyce oznacza to, że za odprawę celną i związane z nią koszty odpowiada kupujący.

Brak przejrzystości procedur celnych, częste zmiany przepisów, uzyskiwanie zezwoleń, wprowadzanie barier w rodzaju częściowego zawieszenia konwencji TIR, powodują, że skutecznie mogą działać na tym rynku głównie przewoźnicy z doświadczeniem i kontaktami. Dlatego, pomimo że leżymy w korytarzu transportowym Zachód-Wschód, szacuje się, że tylko ok. 20% firm intensywnie działa na tym niewątpliwie gospodarczo atrakcyjnym rynku.

Bogusław Mańk

Frankowski komentuje

