

Instrukcja w zakresie stosowania procedury TIR

1. Podstawa prawna

Przewóz towarów z zastosowaniem karnetu TIR odbywa się na podstawie przepisów **Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR)**, sporządzonej w Genewie 14 listopada 1975 r. (tekst pierwotny opubl. Dz.U.84.17.76 zał. z 28.03.1984r. oraz zmiany opubl. Dz.U.2008.12.75 z 24.01.2008r.). W Unii Europejskiej Konwencja przyjęta została rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2112/78 z dnia 25 lipca 1978 r., które weszło w życie z dniem 20 lipca 1983 r. (Dz.U.WE PL Wyd. Spec. R.02, T.1, s.208-209). Tekst ujednolicony Konwencji TIR (uwzględniający wszystkie zmiany wprowadzone do końca 2008r.) został opublikowany w Dz.U.WE L 165, str.1-94, z dn. 26.06.2009r.

Szczegółowe uregulowania dotyczące zakresu stosowania procedury TIR na obszarze celnym Unii Europejskiej zawiera Wspólnotowy Kodeks Celny (WKC) oraz Rozporządzenie Wykonawcze (RWKC).

2. Zasady i zakres stosowania

2.1. Zgodnie z art. 91 ust. 2 lit. b WKC przewóz towarów może odbywać się z zastosowaniem karnetu TIR (tranzyt zewnętrzny) pod warunkiem, że:

- przewóz ten rozpoczął się lub ma się zakończyć poza UE, lub
- przewóz ten realizowany jest z jednego do drugiego miejsca znajdującego się w UE, przez terytorium kraju trzeciego, lub
- * - dotyczy przesyłek towarów, które mają być rozładowane na obszarze celnym UE i są przewożone razem z towarami przeznaczonymi do rozładunku w krajach trzecich (tzw. częściowy rozładunek)

** Uwaga: Zgodnie z informacją uzyskaną na posiedzeniu Komitetu Kodeksu Celnego art. 91 ust. 2 lit. b pkt 2) WKC, jako sprzeczny z Konwencją TIR, nie może być stosowany.*

2.2. Ponadto, zgodnie z art. 163 WKC, przy uwzględnieniu zasad określonych w art. 319 Rozporządzenia Wykonawczego, karnet TIR może również być wykorzystany w ramach procedury tranzytu wewnętrznego, który pozwala na przemieszczanie z jednego do drugiego miejsca znajdującego się na obszarze celnym UE przez terytorium państwa trzeciego towarów wspólnotowych bez zmiany ich statusu celnego (do tego typu przewozów przykładowo można zaliczyć przewóz towarów wspólnotowych z Polski na Litwę przez rosyjski Obwód Kaliningradzki). W takiej sytuacji na karnecie winna zostać zamieszczona przez posiadacza karnetu adnotacja T2L, która potwierdzana jest przez urząd wyjścia.

Potwierdzanie wspólnotowego statusu towarów poprzez adnotację T2L nie może natomiast mieć miejsca w przypadku wywozu towarów z UE. Wywóz i potwierdzanie statusu wspólnotowego wzajemnie się wykluczają.

Zgodnie z art. 453 ust. 1 towary przewożone na podstawie karnetu TIR w ramach obszaru celnego UE uważa się za towary niewspólnotowe, chyba że ich status zostanie odpowiednio potwierdzony.

Tym samym zatem także towary wspólnotowe objęte procedurą wywozu, a następnie przewożone w procedurze TIR, są uznawane za posiadające status niewspólnotowy. Rodzi to

istotne konsekwencje dla kwestii ewentualnego długu celnego. W takich sytuacjach zawsze jednak istnieje możliwość późniejszego udowodnienia wspólnotowego statusu towarów, z zastosowaniem określonych przepisami dokumentów służących do tego celu.

2.3. Zgodnie z obowiązującymi przepisami karnet TIR nie może zostać wykorzystany do przewozu towarów jedynie w granicach Unii Europejskiej stanowiącej jeden obszar celny. Z przepisów Konwencji TIR jednoznacznie bowiem wynika, iż karnet TIR stosuje się do przewozu towarów z urzędu wyjścia do docelowego urzędu z przekroczeniem jednej lub kilku granic. Nie jest zatem możliwy przewóz za karnetem TIR towarów niewspólnotowych np. z Gdyni do Berlina czy z Hamburga do Warszawy.

W sytuacjach gdy towary objęte procedurą TIR opuszczą obszar celny UE, a następnie zostaną cofnięte przez władze graniczne kraju trzeciego towary mogą być traktowane jako towary powracające (art. 185-187 WKC, art. 844-856 RWKC). W przypadku jednak, gdy stosowne formalności nie zostaną dopełnione w urzędzie granicznym wprowadzenia, przewóz towaru do urzędu wewnętrznego powinien być realizowany w procedurze tranzytu (towary o statusie niewspólnotowym). Zgodnie z art. 2 Konwencji TIR dopuszczalna jest kontynuacja przewozu na tym samym karnecie TIR (następna para voletów), przy czym na karnecie powinna zostać naniesiona odpowiednia adnotacja w polu „Do użytku służbowego”.

2.4. W Unii Europejskiej dla monitorowania operacji tranzytowych TIR stosowany jest Nowy Skomputeryzowany System Tranzytowy NCTS.

Otwarcie operacji tranzytowej TIR wymaga przesłania przez posiadacza karnetu TIR elektronicznego zgłoszenia TIR do systemu NCTS.

Operacje tranzytowe TIR realizowane są jednocześnie w systemie NCTS oraz na podstawie karnetu TIR, który podlega weryfikacji organu celnego i na którym nanoszone są stosowne adnotacje i potwierdzenia.

Jedynym wyjątkiem od obowiązku przesłania zgłoszenia elektronicznego TIR i realizacji operacji TIR w NCTS jest **procedura awaryjna** (system NCTS nie działa).

Szczegółowy opis czynności związanych z obsługą elektronicznych zgłoszeń TIR w systemie NCTS znajduje się w *„Instrukcji postępowania dla przedsiębiorców korzystających z Nowego Skomputeryzowanego Systemu Tranzytowego NCTS”*.

3. Konsekwencje dla procedury TIR wynikające z traktowania Unii Europejskiej jako jednego obszaru celnego

3.1. W związku z faktem, iż terytorium Unii Europejskiej stanowi jeden obszar celny, czynności kontrolne w procedurze TIR realizowane będą przy wjeździe do lub wyjeździe z terytorium celnego UE, a w sytuacji, gdy przewóz odbywać się będzie przez terytorium kraju trzeciego - w miejscu, gdzie towar objęty procedurą opuści czasowo obszar UE i ponownie na ten obszar wejdzie. Państwa członkowskie Unii Europejskiej pod pojęciem „tranzytowy urząd celny” w procedurze TIR rozumieją każdy urząd celny, przez który pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener jest wwożony na obszar celny UE lub wywożony z tego obszaru w trakcie transportu TIR.

3.2. Konsekwencją traktowania UE jako jednego obszaru celnego jest również fakt, iż w sytuacji, gdy władze celne danego państwa członkowskiego zadecydują, zgodnie z art. 38 Konwencji TIR, o pozbawieniu danego przewoźnika (unijnego lub z państwa trzeciego) prawa do stosowania systemu TIR na swoim terytorium, to decyzja ta ma zastosowanie na

całym obszarze celnym Unii Europejskiej. Informacja w tej sprawie przekazywana jest każdorazowo do Sekretariatu TIR i Komisji Europejskiej oraz do wszystkich krajów UE. W Polsce decyzje w sprawie wykluczenia z systemu TIR podejmuje wyznaczony rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 22 kwietnia 2004 r. w sprawie wyznaczenia Dyrektora Izby Celnej w Warszawie do prowadzenia niektórych spraw celnych (Dz. U. Nr 87, poz. 830) Dyrektor Izby Celnej w Warszawie.

3.3. Jeżeli operacja TIR realizowana jest na obszarze celnym UE, każde stowarzyszenie poręczające ustanowione i zatwierdzone w UE może stać się odpowiedzialne za zapłatę zabezpieczonej kwoty długu celnego odnoszącego się do towarów objętych danym karnetem TIR do wysokości 60.000 EUR lub równowartości tej kwoty w walucie krajowej. Podkreślić przy tym należy, iż ograniczenie kwoty odpowiedzialności dotyczy stowarzyszenia poręczającego, nie zaś posiadacza karnetu TIR, który odpowiada do pełnej kwoty mogącego powstać długu celnego. Dopiero w sytuacji, gdy brak jest możliwości wyegzekwowania kwoty należności od posiadacza karnetu, roszczenie kierowane jest do stowarzyszenia i wówczas ograniczone jest do kwoty 60.000 EUR. Odpowiedzialność i posiadacza karnetu, i stowarzyszenia poręczającego dotyczy należnych kwot opłat oraz podatków przywozowych i wywozowych.

3.4. Stowarzyszenie poręczające, ustanowione w państwie członkowskim właściwym do odzyskania długu celnego, jest zgodnie z art. 215 WKC zobowiązane do zapłacenia zabezpieczonej kwoty długu celnego. Jeżeli zatem na mocy art. 215 WKC zostanie ustalone, że to polskie władze celne są właściwe do odzyskania długu celnego, w przypadku braku możliwości odzyskania należności celnych i podatkowych od osoby bezpośrednio odpowiedzialnej żądanie zapłaty winno być skierowane do polskiego stowarzyszenia poręczającego, tj. Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD).

3.5. Powiadomienie stowarzyszenia poręczającego o niezwolnieniu karnetu TIR, dokonane przez władze celne jednego kraju członkowskiego, właściwe zgodnie z art. 215 ust. 1 akapit trzeci WKC do odzyskania długu celnego, skierowane do stowarzyszenia poręczającego uznanego przez te władze pozostaje także ważne w przypadku, gdy ustalone zostanie, iż inne władze celne są kompetentne, zgodnie z art. 215 ust. 1 akapit drugi WKC, do odzyskania tego długu celnego. Wówczas te drugie władze celne są właściwe do odzyskania kwot należnych od stowarzyszenia poręczającego, uznanego przez te władze. Całość dokumentacji i korespondencji w tej sprawie winna zostać przekazana właściwej administracji celnej.

3.6. Na podstawie decyzji podjętej przez Międzynarodową Unię Transportu Drogowego w Genewie (IRU), która zrzesza wszystkie stowarzyszenia poręczające ustanowione w myśl Konwencji TIR, istnieje ograniczenie w przewozach w ramach procedury TIR odnoszące się do określonych poniżej towarów:

- **produkty tytoniowe o kodach HS 24.02.10, 24.02.20 i 24.03.10, oraz**
- **alkohol i produkty pochodne o kodach HS 22.07.10 i 22.08.**

Dla ww. towarów IRU nie zapewnia gwarancji, a zatem **niemożliwy jest ich przewóz na podstawie karnetu TIR w żadnej z Umawiających się Stron Konwencji TIR.**

4. Dostęp do systemu TIR

4.1. W Polsce uprawnioną do dokonywania przewozów towarów pod osłoną karnetu TIR jest osoba, która uzyskała pozwolenie Dyrektora Izby Celnej w Warszawie na korzystanie z procedury TIR. Wniosek o udzielenie tego pozwolenia składa się za pośrednictwem ZMPD.

Wzory wniosku i pozwolenia na stosowanie procedury TIR określone zostały w załącznikach nr 21 i 22 do wydanego na podstawie art. 8 ustawy z dnia 19 marca 2004 r. - Prawo celne (Dz. U. Nr 68, poz. 622 z późn. zm.) rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 22 lipca 2011 r. w sprawie wzorów formularzy stosowanych w sprawach celnych (Dz. U. Nr 166, poz. 995, z późn. zm.).

4.2. W przypadku, gdy wnioskodawca nie posiada statusu AEO - do wniosku należy dołączyć oświadczenie sporządzone według wzoru stanowiącego załącznik nr 5 do ww. rozporządzenia. Obowiązek załączania do wniosku dodatkowych dokumentów winien wynikać z przepisów prawa celnego lub przepisów odrębnych. Rodzaj załączanych dokumentów powinien być bezpośrednio powiązany z przedmiotem prowadzonego postępowania i mieć wpływ na jego rozstrzygnięcie, np. ustalenie czy spełnione są warunki skutecznego sprawowania dozoru celnego i kontroli celnej. W przypadku, gdy wymagany dokument został dołączony w toku innego postępowania prowadzonego przez dany organ celny, a informacje w nim zawarte odzwierciedlają aktualny stan faktyczny i stan prawny, wnioskodawca może ograniczyć się do wskazania numeru sprawy, przy której dany dokument został dołączony.

5. Tryb postępowania w ramach procedury TIR

Uwaga: Wymogi i zasady określone w niniejszej Instrukcji odnoszą się wyłącznie do obsługi papierowego karnetu TIR. Wymogi i zasady dotyczące elektronicznego zgłoszenia TIR określone są w „Instrukcji postępowania dla przedsiębiorców korzystających z Nowego Skomputeryzowanego Systemu Tranzytowego NCTS”.

5.1. W urzędzie celnym wyjścia lub urzędzie celnym wprowadzenia na obszar UE należy przedstawić karnet TIR (po przesłaniu do NCTS elektronicznego zgłoszenia TIR) wraz z przewożonymi towarami oraz:

- dokument przewozowy – do wglądu,
- inne dokumenty, jeśli są wymagane na podstawie przepisów odrębnych.

Uprawnionym do posługiwania się karnetem TIR jest jego posiadacz wymieniony w rubryce 3 okładki i w rubryce 4 odcinków karnetu.

Rubryki 1-4 na stronie pierwszej okładki karnetu TIR wypełnia stowarzyszenie poręczające. Rubryki 6-12 na tej stronie i rubryki 2-15 na wszystkich odcinkach karnetu TIR wypełnia posiadacz karnetu.

5.2. Warunkiem przyjęcia karnetu TIR przez urząd celny jest:

- zamieszczenie danych dotyczących posiadacza karnetu w rubryce 3 okładki oraz w rubryce 4 wszystkich odcinków karnetu, a jeżeli przewóz dokonywany jest z zastosowaniem międzynarodowego listu przewozowego CMR - także w rubrykach 16 i 23 CMR,

Uwaga: Posiadacz karnetu TIR powinien podać posiadany numer EORI w rubryce 4 odcinków 1 i 2 karnetu przeznaczonych do przewozu w UE.

- wpisanie w rubryce 8 okładki i w rubryce 7 wszystkich odcinków karnetu numeru rejestracyjnego pojazdu, którym dokonywany jest przewóz,
- wpisanie w rubryce 9 okładki karnetu numeru i daty świadectwa uznania pojazdu, którym dokonywany jest przewóz,
- zamieszczenie w karnecie przez jego posiadacza jednoznacznego i dokładnego opisu przewożonych towarów.

5.3. Przed przyjęciem karnetu TIR funkcjonariusz celny urzędu wyjścia bada jego autentyczność i prawidłowość wypełnienia poprzez stwierdzenie, czy:

- okładka karnetu TIR i poszczególne karty są opatrzone tym samym numerem i posiadają znaki IRU,
 - w rubrykach 2 i 4 okładki została zamieszczona nazwa stowarzyszenia poręczającego i odcisnięta jego pieczęć,
 - karty karnetu są kolejno ponumerowane,
 - karnetem TIR posługuje się osoba uprawniona, której dane wpisane są w rubryce 3 i 12 okładki karnetu oraz w rubrykach 4, 13, 14 i 15 każdego odcinka karnetu TIR,
 - karnet TIR został przedstawiony w urzędzie w terminie określonym w rubryce 1 okładki.
- Karnet TIR nie może zostać przyjęty, jeśli nie spełnia któregokolwiek z określonych powyżej warunków.

Uwaga: obowiązujące przepisy prawa nie wymagają przedkładania przez posiadacza karnetu faktury przy otwieraniu procedury TIR. Przepisy te, w tym także zawarte umowy międzynarodowe, nie nakładają na funkcjonariuszy celnych obowiązku potwierdzania faktur. Są to dokumenty handlowe, dane w nich zawarte nie mogą być przez funkcjonariuszy celnych potwierdzane.

5.4. Jeżeli pomimo upłynięcia określonych przepisami terminów operacja TIR pozostaje otwarta, urząd celny wyjścia/wjazdu informuje o tym fakcie stowarzyszenie poręczające (ZMPD) oraz posiadacza karnetu TIR, stosując wzór pisma określony w załączniku do niniejszej „Instrukcji” (jeżeli do posiadacza karnetu nie był wysyłany stosowny komunikat w systemie NCTS). Urząd przesyłając tę informację oczekuje od stowarzyszenia oraz posiadacza karnetu przedstawienia dowodu prawidłowego zakończenia operacji TIR.

6. Procedura TIR a procedury uproszczone

Uwaga: Zasady postępowania i obowiązki przedsiębiorców związane z realizacją procedury uproszczonej w systemie NCTS określone zostały w „Instrukcji postępowania dla przedsiębiorców korzystających z NCTS”.

- procedura uproszczona przy zakończeniu procedury TIR („upoważniony odbiorca”)

6.1. Ta procedura uproszczona polega na bezpośrednim dostarczeniu do odbiorcy towarów i dokumentów związanych z ich przewozem pod osłoną karnetu TIR, przy czym upoważniony odbiorca nie może dokonywać żadnych adnotacji w karnecie TIR – ma obowiązek przekazania karnetu TIR do wskazanego urzędu przeznaczenia.

6.2. Podstawą prawną stosowania uproszczenia są art. 454a, art. 454b i art. 454c Rozporządzenia Komisji (WE) nr 2454/93 (Rozporządzenie Wykonawcze), ze zmianami (rozporządzenie Komisji (WE) nr 1192/2008 z dnia 17 listopada 2008 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 2454/93 ustanawiające przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2454/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny - (Dz.U. L 329 z 6.12.2008).

6.3. Pozwolenie przyznające status upoważnionego odbiorcy w procedurze TIR wydawane jest na pisemny wniosek złożony do dyrektora izby celnej właściwego miejscowo według miejsca zakończenia procedury TIR. Wzór wniosku na stosowanie procedury uproszczonej przy zakończeniu procedury TIR określa załącznik nr 7 do rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 22 lipca 2011 r. w sprawie formularzy stosowanych w sprawach celnych (Dz. U. Nr 166, poz. 995, z późn. zm.), w brzmieniu określonym w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 25 czerwca 2012 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie formularzy stosowanych w sprawach celnych (Dz. U. z 2012 r. poz. 766).

Załączniki do wniosku – patrz pkt. 4.2.

6.4. Wniosek może złożyć odbiorca towarów, który:

- ma siedzibę na terytorium Unii Europejskiej,
- regularnie odbiera towary, które są objęte procedurą TIR lub o których organy celne wiedzą, że mogą one wypełnić zobowiązania wynikające z tej procedury,
- nie popełnił żadnych poważnych ani powtórnych naruszeń przepisów celnych lub podatkowych,
- stosuje techniki przetwarzania danych do komunikacji z urzędem (system NCTS).

Pozwolenie może zostać udzielone także przedstawicielowi osoby, która systematycznie odbiera towary przewożone pod osłoną karnetów TIR (na zasadzie przedstawicielstwa pośredniego).

6.5. W wydanym pozwoleniu organ celny określa w szczególności urząd przeznaczenia odpowiedzialny za towar, który odbiera upoważniony odbiorca, zasady i terminy dot. komunikacji pomiędzy upoważnionym odbiorcą a urzędem przeznaczenia (NCTS i procedury awaryjne), termin przedłożenia karnetu TIR w urzędzie celnym przeznaczenia i in. Wzór pozwolenia określony został w załączniku nr 8 ww. rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie formularzy stosowanych w sprawach celnych.

6.6. Pozwolenie jest bezterminowe, ale może zostać cofnięte w wypadku, gdy wnioskodawca prowadzi działalność niezgodnie z przepisami prawa celnego.

6.7. Osoba, która uzyskała pozwolenie (upoważniony odbiorca) zobowiązana jest do prowadzenia ewidencji (w sposób uzgodniony z organem celnym), umożliwiającego organowi celnemu prowadzenie skutecznej kontroli celnej.

6.8. Po dostarczeniu towarów do miejsca wskazanego w pozwoleniu upoważniony odbiorca jest zobowiązany do przekazania do urzędu przeznaczenia informacji zgodnie z zasadami określonymi w „*Instrukcji postępowania dla przedsiębiorców korzystających z NCTS*”, a także odnotować uwagi rozładunkowe w swoich ewidencjach.

Najpóźniej w następnym dniu roboczym po dniu, w którym towary zostały dostarczone do miejsca wskazanego w pozwoleniu, posiadacz karnetu TIR powinien przekazać karnet do urzędu celnego docelowego. Termin i zasady przekazania karnetu TIR do tego urzędu w sposób szczegółowy określić należy w pozwoleniu.

Możliwe jest udzielenie pozwolenia na stosowanie procedury uproszczonej przy zakończeniu procedury TIR poza godzinami pracy urzędu celnego.

6.9. Zgodnie z art. 1 lit. d Konwencji TIR operację TIR uznaje się za zakończoną, gdy pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener został przedstawiony w celu kontroli w docelowym urzędzie celnym lub przejściowym urzędzie celnym przy wyjeździe, wraz z ładunkiem i odnoszącym się do niego karnetem TIR. W przypadku stosowania procedury uproszczonej przy zakończeniu operacji TIR zakończenie tej operacji w rozumieniu wyżej cytowanego przepisu następuje, gdy zostały spełnione wymogi związane z realizacją procedury uproszczonej, tj. poinformowano organ celny o przybyciu towaru, o stanie towaru, środka przewozowego i zamknięć celnych oraz o dacie zapisu w rejestrach i przedstawiono karnet TIR w urzędzie celnym przeznaczenia. Datą zakończenia operacji TIR jest zatem data dokonania zapisu w rejestrze prowadzonym przez posiadacza pozwolenia. Jednakże w przypadku naruszenia zamknięć celnych lub wystąpienia jakichkolwiek nieprawidłowości, takich jak nadwyżki, braki lub zamiany towarów (o czym upoważniony odbiorca zobowiązany jest poinformować urząd celny przeznaczenia) - datą zakończenia operacji TIR jest data przesłania przez urząd przeznaczenia komunikatu „Wyniki kontroli” do urzędu wyjścia/wjazdu.

Natomiast uważa się, iż posiadacz karnetu TIR wypełnił swoje zobowiązania związane z realizacją procedury TIR, jeśli karnet TIR wraz z pojazdem drogowym, zespołem pojazdów lub kontenerem i towarami zostały dostarczone do upoważnionego odbiorcy w jego siedzibie lub miejscu określonym w pozwoleniu. Na żądanie posiadacza karnetu TIR upoważniony odbiorca może wystawić dowód odbioru dot. szczegółów i stanu zamknięć oraz datę zapisu w rejestrach. Dowód odbioru wystawiony przez posiadacza pozwolenia nie może być jednak wykorzystywany jako dowód zakończenia operacji TIR.

- procedura uproszczona przy otwieraniu procedury TIR („upoważniony nadawca”)

6.10. Podstawę prawną pozwolenia na stosowanie procedury uproszczonej przy otwieraniu procedury TIR stanowią przepisy Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów pod osłoną karnetu TIR (Konwencja TIR) – art. 19 w związku z art. 49.

Art. 49 Konwencji TIR daje administracjom celnym państw Stron Konwencji możliwość stosowania dalej idących ułatwień, z zastrzeżeniem jednak, że ułatwienia przyznane w drodze postanowień jednostronnych, bądź w drodze umów dwustronnych lub wielostronnych, nie utrudnią stosowania postanowień Konwencji, a w szczególności funkcjonowania operacji TIR. Natomiast art. 19 Konwencji TIR umożliwia nakładanie zamknięć celnych przez osoby upoważnione.

Udzielając pozwolenia na stosowanie procedury uproszczonej przy otwieraniu procedury TIR trzeba mieć również na względzie ogólne zasady dotyczące uproszczeń, określone w przepisach art. 373 – 378 Rozporządzenia Wykonawczego, w szczególności zapis art. 373 - ze szczególnym uwzględnieniem możliwości zapewnienia przez organ celny nadzoru i kontroli procedury bez podejmowania wysiłków administracyjnych nieproporcjonalnych w stosunku do wymagań wnioskodawcy.

6.11. Uproszczenie polega na udzieleniu upoważnionemu nadawcy w procedurze TIR pozwolenia na nakładanie zamknięć celnych w miejscu uznanym w pozwoleniu i umożliwia otwarcie procedury TIR bez potrzeby przedstawiania towarów w urzędzie wyjścia. Karnet TIR musi jednak zostać przedstawiony w urzędzie wyjścia. Upoważniony nadawca nie ma prawa dokonywać wpisów w karnecie TIR w polach przeznaczonych dla urzędu wyjścia. W praktyce po załadunku towaru i nałożeniu przez upoważnionego nadawcę zamknięć w miejscu uznanym w pozwoleniu upoważniony nadawca przedstawia karnet TIR w urzędzie wyjścia. Funkcjonariusze urzędu wyjścia są zobowiązani dokonać niezbędnych wpisów w karnecie TIR, zgodnie z ogólnymi zasadami. **Data rozpoczęcia operacji TIR jest data przyjęcia karnetu TIR w urzędzie wyjścia** (który nadaje numer ewidencyjny MRN).

Procedura uproszczona może być stosowana wyłącznie w godzinach pracy urzędu celnego.

Upoważniony nadawca dla celów kontrolnych ma obowiązek ewidencjonowania otwieranych procedur tranzytowych (NCTS i powiadomienia w procedurze awaryjnej).

Podkreślić należy, iż nie jest to forma uproszczenia, o której mowa w art. 76 ust. 1c Wspólnotowego Kodeksu Celnego, polegająca na wpisie towarów do rejestrów prowadzonych przez osobę posiadającą pozwolenie na stosowanie procedury uproszczonej. Prowadzone przez podmiot ewidencje mają więc jedynie charakter porządkujący i służą celom ewentualnej kontroli.

W numerze pozwolenia kod wskazujący na formę procedury uproszczonej oznaczać należy literą T, przewidzianą w „Instrukcji wypełniania i stosowania dokumentu SAD” dla uproszczeń w procedurach tranzytowych.

6.12. W przypadku procedury uproszczonej przy otwieraniu procedury TIR zastosowanie mają wzory wniosku i pozwolenia na stosowanie procedury uproszczonej określone w załącznikach nr 7 i 8 do rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 22 lipca 2011 r. w sprawie formularzy stosowanych w sprawach celnych, w brzmieniu określonym w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 25 czerwca 2012 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie formularzy stosowanych w sprawach celnych.

Wniosek składa się do dyrektora izby celnej właściwego ze względu na lokalizację miejsca, w którym dokonywane będą czynności wynikające ze stosowania procedury uproszczonej.

Załączniki do wniosku – patrz pkt. 4.2.

Pozwolenie obowiązuje wyłącznie w Polsce.

6.13. Wniosek może złożyć nadawca towarów, który:

- ma siedzibę na terytorium UE,
- regularnie wysyła towary, które są obejmowane procedurą TIR, lub o którym organy celne wiedzą, że może wypełnić zobowiązania wynikające z tej procedury,
- nie popełnił żadnych poważnych ani powtórnych naruszeń przepisów celnych lub podatkowych,
- stosuje techniki przetwarzania danych do komunikacji z urzędem (system NCTS).

Pozwolenie może zostać udzielone także przedstawicielowi osoby, która systematycznie wysyła towary obejmowane karnetem TIR (na zasadzie przedstawicielstwa pośredniego), np. agencji celnej lub eksporterowi.

6.14. Procedura uproszczona może mieć zastosowanie jedynie w przypadku:

- towarów wspólnotowych obejmowanych procedurą wywozu i następującą bezpośrednio po niej procedurą TIR, lub
- towarów wspólnotowych objętych już procedurą wywozu, dostarczonych do miejsca uznanego w pozwoleniu udzielonym upoważnionemu nadawcy, w celu objęcia ich procedurą TIR.

Nie ma możliwości stosowania procedury uproszczonej przy otwieraniu procedury TIR w przypadku towarów niewspólnotowych.

6.15. Zasady stosowania uproszczenia

W pozwoleniu określa się w szczególności:

- urząd lub urzędy wyjścia odpowiedzialne za procedurę TIR,
- adres miejsca, w którym stosowana będzie procedura uproszczona,
- zasady i terminy dot. komunikacji pomiędzy upoważnionym nadawcą a urzędem wyjścia (NCTS i procedury awaryjne), zgodnie z *„Instrukcją postępowania dla przedsiębiorców korzystających z NCTS”*,
- zamknięcia, jakie upoważniony nadawca winien nałożyć na środek transportu,
- termin dostarczenia do urzędu wyjścia karnetu TIR, przy czym karnet TIR powinien być dostarczony do urzędu wyjścia niezwłocznie, najpóźniej w następnym dniu roboczym po wysłaniu elektronicznego zgłoszenia TIR,
- obowiązek prowadzenia przez upoważnionego nadawcę ewidencji pozwalającej organowi celnemu na przeprowadzenie skutecznej kontroli (rejestr NCTS i powiadomienia w procedurze awaryjnej).

7. Przykłady stosowania lub nie procedury TIR (i przesyłania zgłoszeń elektronicznych TIR do NCTS)

7.1. Firma A wywozi towary wspólnotowe z Niemiec do Rosji, doładunek w Polsce.

W związku z faktem, iż Rosja jest stroną Konwencji TIR, zastosowanie będzie miała procedura tranzytu na podstawie karnetu TIR na całej trasie przewozu. Odcinek nr 1 karnetu przeznaczony jest dla urzędu wyjścia, odcinek nr 2 dla urzędu, w którym ma miejsce doładunek. Odcinek nr 1 kolejnej pary odcinków pozostaje w urzędzie doładunku, odcinek nr 2 pozostaje w urzędzie wyprowadzenia (granicznym).

Wymagane jest zgłoszenie elektroniczne TIR do NCTS do urzędu wyjścia w Niemczech, pierwsza operacja tranzytowa zostaje zakończona w urzędzie w Polsce, gdzie ma miejsce doładunek. Do tego urzędu posiadacz karnetu przesyła kolejne zgłoszenie elektroniczne TIR obejmujące wszystkie przewożone towary. Kolejna operacja tranzytowa NCTS zostaje zakończona w urzędzie wyprowadzenia (granicznym).

7.2. Firma B przewozi towary wspólnotowe z Polski na Litwę przez Obwód Kaliningradzki.

Na podstawie art. 163 WKC przewóz ten może zostać zrealizowany za karnetem TIR. Karnet może zostać otwarty w urzędzie wewnętrznym, bądź granicznym, w miejscu, gdzie towary opuszczają obszar celny UE. Istotne jest, aby w karnecie jego posiadacz wpisał (na manifeście towarów) adnotację T2L, która potwierdzona być musi przez funkcjonariusza urzędu celnego wyjścia. Adnotacja ta potwierdza wspólnotowy status towarów. Odcinek nr 1 jest przeznaczony dla urzędu wyjścia, odcinek nr 2 dla urzędu przy wyjeździe z obszaru celnego UE. Wymagane jest przesłane zgłoszenia elektronicznego TIR do NCTS do urzędu wyjścia (w Polsce), jak również drugiego zgłoszenia elektronicznego do urzędu wprowadzenia na Litwie (dwie operacje tranzytowe TIR w NCTS).

7.3. Firma C przewozi towary niewspólnotowe z Rosji do Niemiec, częściowy rozładunek w Polsce.

Transport TIR obejmuje trasę Rosja – Niemcy. Następuje częściowy rozładunek towarów w urzędzie wewnętrznym w Polsce. Na obszarze UE odcinek nr 1 przeznaczony jest dla urzędu celnego przy wjeździe na obszar celny UE, odcinek nr 2 dla urzędu, w którym ma miejsce częściowy rozładunek. W tym urzędzie pozostaje też odcinek nr 1 kolejnej pary odcinków, a odcinek nr 2 przeznaczony jest dla urzędu przeznaczenia w Niemczech.

Wymagane jest zgłoszenie elektroniczne TIR do NCTS przesłane do urzędu wprowadzenia (granicznego) w Polsce. Operacja TIR w NCTS zakończy się w Polsce w urzędzie, w którym ma miejsce częściowy rozładunek. Do tego urzędu musi też zostać przesłane do NCTS kolejne zgłoszenie obejmujące dalej przewożone towary, druga operacja TIR w NCTS zostanie zakończona w urzędzie docelowym w Niemczech.

7.4. Firma D wywozi towary wspólnotowe z Polski do Szwajcarii.

W związku z faktem, iż Szwajcaria jest stroną Konwencji TIR, przewóz ten może być realizowany na podstawie karnetu TIR. Odcinek nr 1 przeznaczony jest dla urzędu wyjścia, odcinek nr 2 dla urzędu przy wyjeździe z obszaru celnego UE. Operacja tranzytowa TIR w NCTS realizowana jest tylko na obszarze wspólnoty, jej zakończenie nastąpi w urzędzie wyprowadzenia (TIR-NCTS nie dotyczy krajów EFTA).

7.5. Firma E przewozi towary niewspólnotowe z Hamburga do Warszawy.

W związku z faktem, iż towary nie przekraczają granicy celnej, nie jest możliwe zastosowanie procedury TIR.