



KOMISJA EUROPEJSKA
DYREKCJA GENERALNA
PODATKI I UNIA CELNA
Procedury celne
Przepisy celne

Bruksela, 13 maja 2019 r.
taxud.a.2(2018)

TAXUD/A2/TRA/008/2018 Final

Dokument roboczy

**ZMIANY PODRĘCZNIKA DOTYCZĄCEGO PROCEDUR TRANZYTOWYCH
Towary przewożone transportem kolejowym**

Do Podręcznika dotyczącego procedur tranzytowych wprowadza się następujące zmiany obowiązujące od dnia 1 maja 2019 r.:

W części wprowadzającej Podręcznika dotyczącego procedur tranzytowych do wykazu definicji dodaje się następujące pojęcie zgodnie z porządkiem alfabetycznym:

Państwo trzecie : Każde państwo, które nie jest członkiem UE ani umawiającą się stroną Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej.

W części VI – Uproszczenia dodaje się sekcję 3.5 w brzmieniu:

3.5 Towary przewożone transportem kolejowym

3.5.1 Uproszczenia mające zastosowanie do procedur tranzytu koleją

Kolejowe przewozy towarowe zostały zliberalizowane w UE na początku 2007 r. zarówno w przypadku usług krajowych, jak i międzynarodowych. Towary przewożone koleją w zliberalizowanych warunkach muszą podlegać takiej samej standardowej procedurze tranzytu jak w przypadku każdego innego przemieszczania w ramach tranzytu. Powinno się to odbywać z zastosowaniem standardowego zgłoszenia tranzytowego przy wykorzystaniu systemu NCTS, jak szczegółowo opisano w części IV, lub innej procedury tranzytu opisanej w części I sekcji 4.2, tak jak w przypadku każdego innego przemieszczania w ramach tranzytu.

W sekcji 3.5.2 poniżej wskazano jednak pewne cechy szczególne transportu kolejowego w przypadku stosowania procedury standardowej.

Niezależnie od liberalizacji kolejowego transportu towarowego w okresie przejściowym nadal można stosować specjalną „procedurę tranzytu kolejowego opartą na dokumentacji papierowej” do czasu aktualizacji systemu NCTS zgodnie z programem prac związanych z UKC. Tę procedurę opartą na dokumentacji papierowej można jednak stosować tylko w przypadku, gdy co najmniej dwa przedsiębiorstwa kolejowe prowadzą działalność w ramach systemu transportu w trybie współpracy, który nadal istnieje na rynku zliberalizowanym, chociaż jego wykorzystanie maleje. Zob. sekcja 3.5.3 poniżej.

Dopóki system NCTS nie zostanie zaktualizowany zgodnie z programem prac związanych z UKC, państwa członkowskie mają nadal możliwość stosowania również innych procedur tranzytu unijnego opartych na dokumentacji papierowej. Zastosowanie tego przepisu przejściowego szczegółowo opisano w sekcji 3.5.4 poniżej.

Możliwy jest ponadto przewóz towarów unijnych transportem kolejowym z jednego miejsca do innego na obszarze celnym Unii przez terytorium państwa wspólnego

tranzytu bez zmiany statusu celnego towarów i bez obejmowania ich procedurą celną, jak opisano w sekcji 3.5.5.

3.5.2 Procedura standardowa dotycząca transportu kolejowego i jej cechy szczególne

Jeżeli przemieszczanie towarów odbywa się na podstawie standardowego zgłoszenia tranzytowego przy wykorzystaniu systemu NCTS, jak szczegółowo opisano w części IV, zastosowanie mają pewne zmiany związane z transportem kolejowym.

Urząd celny właściwy dla stacji kolejowej wyjścia to urząd celny wyjścia. Urząd celny właściwy dla stacji kolejowej przeznaczenia to urząd celny przeznaczenia. W przypadku gdy przemieszczanie koleją rozpoczęło się przed wjazdem na obszar celny Unii lub państwa wspólnego tranzytu, stacja kolejowa urzędu celnego pierwszego wprowadzenia będzie stacją kolejową wyjścia. W przypadku gdy przewóz koleją jest kontynuowany po bezpowrotnym opuszczeniu obszaru celnego Unii lub państwa wspólnego tranzytu, stacja kolejowa urzędu celnego wyprowadzenia będzie stacją kolejową przeznaczenia.

Art. 302 ust. 2 lit. b) RW

Art. 39 ust. 2 lit. b) dodatku I do Konwencji

Na zasadzie odstępstwa od ogólnego obowiązku nałożenia zamknięcia celnego na przesyłki do celów identyfikacji, zamknięcia celnego nie nakłada się ani na środek transportu, ani na pojedyncze opakowania zawierające towary, jeżeli przedsiębiorstwa kolejowe zastosowały środki identyfikacyjne.

Niezależnie od tego odstępstwa urząd celny wyjścia może nadal podjąć decyzję o nałożeniu zamknięcia celnego na przesyłki do celów identyfikacji.

Towary przewożone koleją w ramach procedury tranzytu unijnego lub wspólnej procedury tranzytowej nie muszą być przedstawiane w urzędzie celnym tranzytowym pod warunkiem, że urząd celny tranzytowy może zweryfikować przepływ towarów przez granicę za pomocą innych środków.

Taką weryfikację należy przeprowadzać wyłącznie w razie potrzeby. Weryfikacja może być przeprowadzana retrospektywnie.

Następujące uproszczenia mają również zastosowanie do towarów przewożonych transportem kolejowym po uzyskaniu pozwolenia:

- status upoważnionego nadawcy (zob. część VI) oraz
- status upoważnionego odbiorcy (zob. część VI).

3.5.3 Procedura tranzytu kolejowego oparta na dokumentacji papierowej (przepis przejściowy)

3.5.3.1 Wprowadzenie

Procedura tranzytu oparta na dokumentacji papierowej dla towarów przewożonych transportem kolejowym to procedura przejściowa obejmująca korzystanie z listu przewozowego CIM w formie papierowej jako zgłoszenia tranzytowego w odniesieniu do towarów przewożonych przez upoważnione przedsiębiorstwo kolejowe. Procedura ta może być stosowana do czasu wdrożenia zaktualizowanego systemu NCTS (etap 5)¹.

Aktualizacja 5. etapu systemu NCTS obejmuje cechy, które ułatwiają złożenie celnego zgłoszenia tranzytowego do celów transportu kolejowego. W związku z tym po wdrożeniu 5. etapu systemu NCTS w urzędzie celnym wyjścia zastosowanie ma standardowa procedura tranzytu oparta na systemie NCTS opisana w części IV.

Możliwość stosowania listu przewozowego CIM w formie papierowej jako zgłoszenia tranzytowego jest fakultatywna. Przedsiębiorstwo kolejowe może zdecydować się na zastosowanie standardowej procedury tranzytu opartej na systemie NCTS. W takim przypadku list przewozowy CIM służy jedynie jako dokument przewozowy i zastosowanie mają wszystkie standardowe przepisy tranzytowe opisane w części IV oraz w sekcji 3.5.2 powyżej.

¹ Zgodnie z programem prac związanych z UKC.

Standardowa procedura tranzytu ma również zastosowanie, jeżeli zamiast formy papierowej zostanie wykorzystana elektroniczna forma listu przewozowego CIM. Dane zawarte w elektronicznym dokumencie przewozowym wykorzystanym przez kolej jako zgłoszenie tranzytowe zostaną przetworzone w systemie NCTS.

3.5.3.2 Warunki stosowania listu przewozowego CIM w formie papierowej jako zgłoszenia tranzytowego

Art. 30 PRD

Art. 91 dodatku I do Konwencji

Aby wykorzystać list przewozowy CIM jako zgłoszenie tranzytowe do celów unijnego lub wspólnego tranzytu, należy spełnić następujące warunki.

1. Przedsiębiorstwo kolejowe przewozi towary zgodnie z Konwencją o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. w wersji protokołu wprowadzającego zmiany z dnia 3 czerwca 1999 r.
2. Przedsiębiorstwa kolejowe przeprowadzające operację przewozową na obszarze celnym Unii lub w państwach wspólnego tranzytu to upoważnione przedsiębiorstwa kolejowe lub niektóre z nich posiadające krajowe pozwolenie jako tzw. „przedsiębiorstwo kolejowe pośredniczące”.

Art. 32 ust. 1 PRD

Art. 94 ust. 1 dodatku I do Konwencji

3. Towary są kolejno przejmowane i przewożone przez poszczególne upoważnione przedsiębiorstwa kolejowe w skali krajowej, dzięki czemu możliwe jest dokonywanie przewozów do najbliższej stacji kolejowej na sąsiednim terytorium lub z niego zgodnie z ustaleniami między przewoźnikami.
4. Zaangażowane przedsiębiorstwa kolejowe deklarują solidarną odpowiedzialność wobec organu celnego za każdy potencjalny dług celny (należności celne przywzowowe i inne opłaty).

Art. 29 i art. 32 ust. 3, art. 41 ust. 1 pkt 2 PRD

Art. 92 ust. 2 i art. 94 ust. 3 dodatku I do Konwencji

5. Za pośrednictwem swoich biur rachunkowych przedsiębiorstwa kolejowe współpracujące ze sobą prowadzą wspólnie przyjęty system kontroli i wyjaśniania nieprawidłowości związanych z przemieszczaniem towarów (zob. również sekcja 3.5.3.5.1 poniżej – Funkcjonowanie biur rachunkowych).
6. Przedsiębiorstwa kolejowe są odpowiedzialne za:
 - a) oddzielne rozliczanie kosztów transportu,
 - b) podział kosztów transportu w podziale na państwo,

c) płatność odpowiedniego udziału w kosztach oraz

d) system kontroli i wyjaśniania nieprawidłowości.

Właściwy organ celny ma dostęp do danych w biurze rachunkowym odpowiedniego przedsiębiorstwa kolejowego.

Procedury opartej na dokumentacji papierowej nie można zastosować, jeśli:

- w transporcie uczestniczy **wyłącznie jeden przewoźnik** lub
- **przewoźnik przewozi towary poza terytorium krajowe** z wyjątkiem przewozów do stacji lub ze stacji kolejowej na sąsiednim terytorium zgodnie z ustaleniami między przewoźnikami (zob. punkt 3 powyżej), lub
- **przewoźnik nie spełnia wymogów** procedury uproszczonej, chyba że jest upoważniony jako przedsiębiorstwo kolejowe pośredniczące² (zob. punkt 2 powyżej).

We wszystkich tych przypadkach zastosowanie ma standardowa procedura tranzytu, a list przewozowy CIM służy wyłącznie jako dokument przewozowy.

Aby zapoznać się z bardziej szczegółowymi przypadkami i przykładami dotyczącymi zastosowania tej procedury uproszczonej, zob. sekcja 3.5.3.7 poniżej.

3.5.3.3 Upoważnione przedsiębiorstwa kolejowe

Pozwolenie na stosowanie procedury kolejowej opartej na dokumentacji papierowej to decyzja celna wydawana na wniosek.

Oznacza to, że zastosowanie mają ogólne zasady wydawania decyzji celnych opisane w [części VI](#), o ile nie określono inaczej. Należy jednak zauważyć, że elektroniczny system decyzji celnych w ramach UKC nie jest wykorzystywany do wnioskowania o wydanie tego rodzaju decyzji, wydawania ich i zarządzania nimi. Organy celne będą musiały informować się nawzajem za pośrednictwem innych środków i Komisja może ułatwić ten proces. W związku z tym administracje będą informować Komisję o swoich decyzjach dotyczących upoważnionych przedsiębiorstw kolejowych. Komisja

² Przedsiębiorstwo kolejowe pośredniczące może być upoważnione, chociaż nie spełnia wszystkich warunków procedury opartej na dokumentacji papierowej, jeśli przedsiębiorstwo kolejowe uprawnione do stosowania procedury opartej na dokumentacji papierowej występuje jako osoba uprawniona do korzystania z procedury oraz jeśli przedsiębiorstwo kolejowe pośredniczące nie jest ani pierwszym, ani ostatnim przewoźnikiem na obszarze celnym Unii lub w państwach wspólnego tranzytu.

opublikuje i zaktualizuje informacje w [załączniku 2](#) do dokumentu roboczego TAXUD/A2/TRA/02/2019 w grupie interesu ds. tranzytu CIRCABC³.

Wniosek należy złożyć w organie celnym właściwym 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.

Przedsiębiorstwo kolejowe musi spełnić ogólne i szczegółowe warunki, w tym podpisać stosowną deklarację. (*)

Warunki ogólne

*Art. 11 RD
Art. 29 ust. 1 lit. a) PRD
Art. 57 ust. 4 i 6 dodatku I do Konwencji*

- Wnioskodawca jest zarejestrowany i posiada numer EORI, jeśli ma siedzibę w UE.
- Wnioskodawca ma siedzibę w UE lub państwie wspólnego tranzytu.
- Organ celny uznaje, że możliwe będzie nadzorowanie procedury tranzytu i przeprowadzanie kontroli bez nieproporcjonalnie dużego wysiłku.

Warunki szczegółowe

*Art. 25 ust. 1, art. 29 ust. 1 lit. b), art. 32 ust. 1 PRD
Art. 57 ust. 4, art. 92 ust. 1 i art. 94 ust. 1 dodatku I do Konwencji*

- Wnioskodawca jest przedsiębiorstwem kolejowym.
- Wnioskodawca regularnie korzysta z procedury tranzytu unijnego lub wspólnej procedury tranzytowej lub organy celne wiedzą, że jest on w stanie wypełniać obowiązki wynikające z procedury.
- Wnioskodawca nie popełnił żadnego poważnego lub powtarzającego się naruszenia przepisów celnych lub podatkowych.
- Wnioskodawca prowadzi ewidencję w sposób umożliwiający organom celnym prowadzenie skutecznych kontroli.
- Przedsiębiorstwo kolejowe deklaruje solidarną odpowiedzialność wobec organu celnego, jeśli jest zaangażowane w przewóz towarów w ramach procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej (*).

³ Dostęp do grupy interesu ds. tranzytu CIRCABC ogranicza się do krajowych administracji celnych zajmujących się tranzytem i statusem celnym towarów. Aby uzyskać dostęp do grupy, należy skontaktować się z krajowym koordynatorem ds. tranzytu. Ograniczony dostęp za pośrednictwem CER zapewniany jest również przedsiębiorstwom kolejowym.

(*) W deklaracji określono przyjętą zasadę, że nieprawidłowości wykryte podczas stosowania procedury tranzytu opartej na dokumentacji papierowej wyjaśniane są wspólnie przez właściwe organy celne i odpowiedzialne przedsiębiorstwo kolejowe państwa, w którym wykryto nieprawidłowość. Przedsiębiorstwo kolejowe wyraża zgodę na poniesienie odpowiedzialności za dług oraz na to, że będzie pierwszym podmiotem, od którego wymagana będzie spłata każdego długu celnego (należności celnych przywozowych i innych opłat). Wzór deklaracji znajduje się w załączniku 1 do dokumentu roboczego [TAXUD/A2/TRA/02/2019](#).

Art. 39 i art. 41 ust. 3 PRD

Art. 92 (ust. 3 i art. 97 ust. 3) dodatku I do Konwencji

W stosownych przypadkach organ celny określi:

- zasady przemieszczania towarów unijnych (zob. „Uwaga” w sekcji 3.5.3.4.4);
- zasady korzystania z zabezpieczenia;
- warunki, których należy przestrzegać w biurach rachunkowych do celów nadzorowania stosowania listu przewozowego CIM jako zgłoszenia tranzytowego.

Art. 25 ust. 2 PRD

Art. 56 ust. 4 dodatku I do Konwencji

Pozwolenie ma zastosowanie we wszystkich państwach członkowskich oraz we wszystkich państwach wspólnego tranzytu, o ile upoważnione przedsiębiorstwo kolejowe lub przedsiębiorstwo kolejowe pośredniczące ma siedzibę w odnośnym kraju.

Upoważnione przedsiębiorstwo kolejowe może prowadzić działalność wyłącznie na właściwą skalę krajową, z wyłączeniem przewozów do stacji i ze stacji kolejowej na sąsiednim terytorium zgodnie z ustaleniami między przewoźnikami (zob. również 3.5.3.2).

Art. 22 ust. 4 UKC

Art. 64 dodatku I do Konwencji

Pozwolenie staje się skuteczne ze skutkiem natychmiastowym.

Art. 22 ust. 5 i art. 28 UKC

Art. 64 dodatku I do Konwencji

Na ogół pozwolenie jest ważne bezterminowo i dopóki przedsiębiorstwo kolejowe spełnia wszystkie kryteria i warunki. Należy jednak mieć na uwadze następujące kwestie:

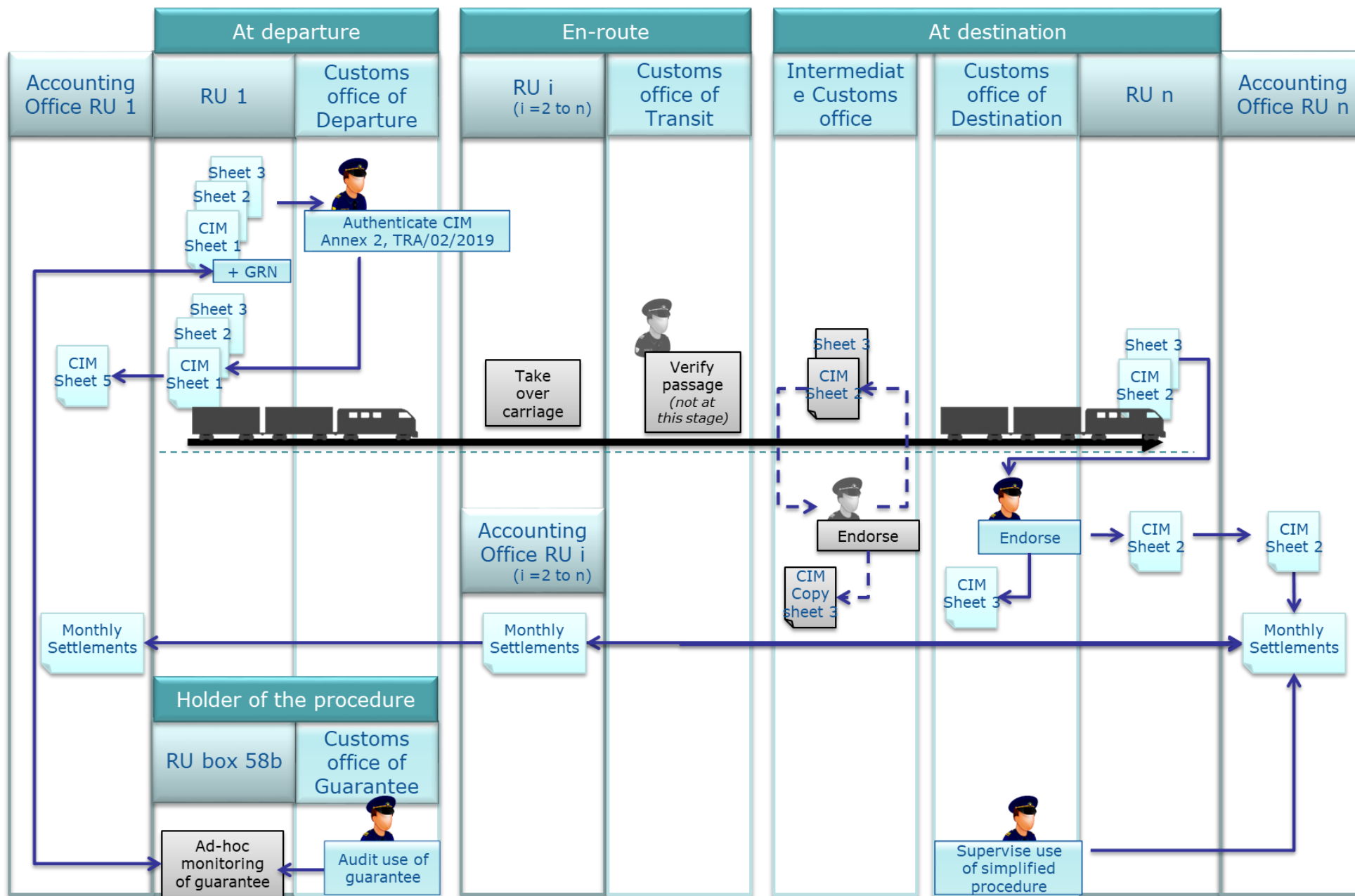
- Gdy 5. etap systemu NCTS zostanie wdrożony w danym państwie członkowskim UE lub państwie wspólnego tranzytu (zob. również 3.5.3.1 – Wprowadzenie), procedury nie będzie można już zastosować w tym państwie członkowskim UE ani państwie wspólnego tranzytu.
- Upoważnione przedsiębiorstwo kolejowe z tych państw może nadal uczestniczyć jako przedsiębiorstwo kolejowe pośredniczące lub odbierające.

- Wszystkie pozwolenia utracą ważność z chwilą wdrożenia 5. etapu systemu NCTS we wszystkich państwach członkowskich UE i państwach wspólnego tranzytu.

3.5.3.4 Procedura dotycząca stosowania procedury tranzytu opartej na dokumentacji papierowej

Na [Rysunek 1](#) poniżej przedstawiono procedurę tranzytu, jeśli list przewozowy CIM jest stosowany jako zgłoszenie tranzytowe w odniesieniu do towarów przemieszczanych z jednego miejsca w UE lub państwie wspólnego tranzytu do innego miejsca w UE lub państwie wspólnego tranzytu.

W celu pełnego zrozumienia obowiązujących przepisów i możliwych wariantów należy przeczytać cały tekst we wszystkich podsekcjach.



Rysunek 1: Przedstawienie procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej

3.5.3.4.1 List przewozowy CIM jako zgłoszenie tranzytowe

Art. 6 i 7 COTIF
Międzynarodowy Komitet Transportu Kolejowego (CIT), w porozumieniu z administracjami celnymi i Komisją Europejską⁴, ustanowił wzór listu przewozowego CIM, wzór listu przewozowego SMGS/CIM oraz wzór listu przewozowego CIM dla transportu kombinowanego. Formularze te można znaleźć na stronie internetowej: <http://www.cit-rail.org>

List przewozowy CIM można stosować również jako notę CUV wagonu towarowego⁵. W takim przypadku zaznacza się pole „nota CUV wagonu towarowego” w polu 30. Zastosowanie to dotyczy transportu pustych wagonów towarowych, które są przewożone jako środki transportu. Pustych wagonów towarowych nie obejmuje się tranzytem wspólnym/unijnym, chyba że nie zostały jeszcze poddane odprawie celnej. W związku z tym wykorzystanie wzoru jako noty CUV wagonu towarowego nie jest istotne w odniesieniu do tranzytu celnego.

Podobnie list przewozowy CIM dla transportu kombinowanego oraz łączony list przewozowy CIM/SMGS nie ma innego znaczenia dla tranzytu celnego i w tym celu traktuje się go jako list przewozowy CIM. Wszystkie odniesienia do listu przewozowego CIM w poniższych akapitach dotyczą również łączonego listu przewozowego CIM/SMGS oraz listu przewozowego CIM dla transportu kombinowanego. Wszystkie odniesienia do pól formularza w niniejszej sekcji odnoszą się do listu przewozowego CIM. Odpowiednie odniesienia do pól dotyczące pozostałych listów przewozowych wymieniono w tabeli korelacji zamieszczonej w załączniku 8.11.

Chociaż organy celne i Komisja nie są odpowiedzialne za formularze, formularze te mogą służyć jako celne zgłoszenie tranzytowe. W związku z tym w formularzach nie można wprowadzać zmian bez uprzedniej zgody organów celnych i Komisji.

3.5.3.4.2 Osoba uprawniona do korzystania z procedury

Art. 5 pkt 15, 35 UKC oraz art. 31 ust. 1 PRD i art. 170 ust. 2 UKC
Art. 3 lit. e) i art. 93 dodatku I do Konwencji

⁴ Zob. dokumenty robocze TAXUD/1862/2003, TAXUD/1950/2003 i TAXUD/1960/2003; ostatni z wymienionych został zatwierdzony na 102. posiedzeniu grupy roboczej WE-EFTA w dniu 10 grudnia 2003 r.

⁵ CUV oznacza Przepisy ujednoczone o międzynarodowym transporcie wagonów towarowych.

- **Osoba uprawniona do korzystania z procedury** to zgłaszający wskazany w polu 58b listu przewozowego CIM.
- Biorąc pod uwagę jego szczególną pozycję w świetle organizowania przewozu towarów i tym samym jego kontakty z pozostałymi przewoźnikami i wiedzę na ich temat, jest to przewoźnik umowny (pole 58a), który co do zasady musi złożyć wnioski o stosowanie procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej zgodnie z art. 5 pkt 35 i art. 170 UKC. Przewoźnik umowny jest zatem zasadniczo osobą uprawnioną do korzystania z procedury.
- Osoba uprawniona do korzystania z procedury **musi jednak mieć siedzibę w UE lub w państwie wspólnego tranzytu**. Jeśli operacja przewozowa rozpoczyna się poza obszarem celnym Unii lub państwem wspólnego tranzytu i przewoźnik umowny nie ma siedziby w UE ani w państwie wspólnego tranzytu, wówczas w polu 58b jako osobę uprawnioną do korzystania z procedury można wskazać każde inne upoważnione przedsiębiorstwo kolejowe zaangażowane w przewóz i mające siedzibę w UE lub państwie wspólnego tranzytu za zgodą tego przedsiębiorstwa. Biorąc pod uwagę wymóg dotyczący przedstawienia towarów w urzędzie celnym wyjścia na obszarze celnym Unii lub w państwie wspólnego tranzytu, osoba uprawniona do korzystania z procedury będzie co do zasady pierwszym przewoźnikiem przy wjeździe na obszar celnym Unii lub do państwa wspólnego tranzytu.

W takim więc przypadku przewoźnik umowny (pole 58a) wystąpi z wnioskiem o zastosowanie „procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej” w imieniu osoby uprawnionej do korzystania z procedury (pole 58b).

3.5.3.4.3 Wypełnianie listu przewozowego CIM jako zgłoszenia tranzytowego

Art. 12 ust. 2 dodatku B do COTIF

Przedsiębiorstwo kolejowe, które wyrazi zgodę na przewóz towarów zgodnie z COTIF (przewoźnik umowny wskazany w polu 58a), musi wypełnić list przewozowy CIM i dostarczyć wszystkie dane określone w art. 13 COTIF. List przewozowy CIM musi zostać wydany w przypadku każdej przesyłki.

Korzystanie z listu przewozowego CIM nie oznacza automatycznie, że przedsiębiorstwo kolejowe stosuje procedurę tranzytu kolejowego opartą na dokumentacji papierowej. W związku z tym potwierdzenie korzystania listu przewozowego CIM jako zgłoszenia tranzytowego w polu 58b jest obowiązkowe.

W przypadku gdy przewoźnik umowny nie jest osobą uprawnioną do korzystania z procedury, oznacza to, że przewoźnik umowny wypełnia list przewozowy CIM jako zgłoszenie tranzytowe w imieniu osoby uprawnionej do korzystania z procedury.

Jeśli list przewozowy CIM nie zawiera specjalnego pola, w którym można wpisać kod HS w przypadkach, gdy jest on wymagany w tranzycie unijnym/wspólnym, w polu 24 wpisuje się 6-cyfrowy kod własny NHM kolei i kod ten w większości przypadków odpowiada kodowi HS.

W podręczniku CIT załączonym do listu przewozowego CIM podano ponadto instrukcję, aby w polu 21 wpisać kod HS, jeśli wymaga tego prawo celne.

Jeśli stosuje się zabezpieczenie pojedyncze lub jeśli zabezpieczenie generalne uzupełniono zabezpieczeniem dodatkowym, w stosownych przypadkach informację tę należy podać w liście przewozowym CIM wraz z rodzajem zabezpieczenia i numerem GRN (zob. również sekcja 3.5.3.6. poniżej).

Art. 34 i załącznik 11 PRD

Art. 105 dodatku I oraz załącznik B do dodatku III do Konwencji

W przypadku gdy list przewozowy CIM obejmuje więcej niż jeden wagon, można wykorzystać wykaz załadunkowy.

Wykaz załadunkowy będzie zawierał numer wagonu lub numer kontenera.

Przewozy T1 oraz T2/T2F muszą być wpisywane na oddzielnych wykazach załadunkowych. W takim przypadku numer seryjny wykazu załadunkowego będzie wprowadzany w polu przeznaczonym dla opisu towarów w CIM. Aby uzyskać więcej informacji na temat tych kodów, zob. część I.

Oryginalny wykaz załadunkowy powinien zostać poświadczony pieczęcią stacji kolejowej wysyłki.

3.5.3.4.4 Formalności przy wyjściu

Art. 31 ust. 2 PRD

Art. 93 ust. 2 dodatku I do Konwencji

- **Osoba uprawniona do korzystania z procedury** jest odpowiedzialna za to, aby wszystkie zaangażowane przedsiębiorstwa kolejowe spełniały warunki w odniesieniu do stosowania tej procedury uproszczonej.

Art. 32 ust. 2 i art. 33 ust. 1 PRD oraz art. 233 ust. 1 i 2 UKC

Art. 8 dodatku I do Konwencji

- **Osoba uprawniona do korzystania z procedury** musi:
 - a) przedstawić list przewozowy CIM oraz towary w urzędzie celnym wyjścia, chyba że wskazano inaczej (zob. uwaga poniżej);

- b) w stosownych przypadkach przedstawić wykaz załadunkowy (zob. sekcja 3.5.3.4.3);
 - c) przestrzegać przepisów celnych dotyczących procedury;
 - d) zapewnić odpowiednie zabezpieczenie w odniesieniu do całej trasy przewozu (zob. również sekcja 3.5.3.6. poniżej).
- **Urząd celny wyjścia** powinien sprawdzić, czy osoba uprawniona do korzystania z procedury jest upoważnionym przedsiębiorstwem kolejowym i czy zabezpieczenie zostało wniesione. Urząd celny wyjścia może wykorzystać do tego celu [załącznik 2](#) do dokumentu roboczego TAXUD/A2/TRA/02/2019 jako źródło weryfikacji.
- Załącznik 2 zawiera jedynie potwierdzenie, że upoważnione przedsiębiorstwo kolejowe jest również upoważnione do stosowania zabezpieczenia generalnego w ramach procedury tranzytu opartej na dokumentacji papierowej. Zob. sekcja 3.5.3.6.2, w której podano zasady postępowania w przypadku korzystania z zabezpieczenia pojedynczego.

Art. 33 PRD

Art. 97 ust. 2 dodatku I do Konwencji

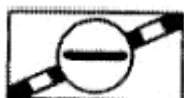
- **Urząd celny wyjścia** jasno wskazuje w arkuszach 1, 2 i 3, w polu 99 listu przewozowego CIM przeznaczonym dla organów celnych, następujący kod, chyba że wskazano inaczej (zob. uwaga poniżej):
- a) T1: w odniesieniu do tranzytu zewnętrznego
 - b) T2: w odniesieniu do tranzytu wewnętrznego
 - c) T2F: w odniesieniu do tranzytu wewnętrznego (specjalny obszar podatkowy)
- Kody T2 i T2F muszą zostać poświadczony pieczęcią organów celnych. Aby uzyskać więcej informacji na temat stosowania kodów T1, T2 i T2F, zob. część I.

Wszystkie arkusze mają zostać zwrócone do przedsiębiorstwa kolejowego.

Art. 33 ust. 4 i załącznik 10 PRD

Art. 95 dodatku I oraz załącznik B11 do dodatku III do Konwencji

W razie potrzeby **osoba uprawniona do korzystania z procedury** zapewnia, aby wszystkie towary przewożone w ramach tej procedury uproszczonej były identyfikowane za pomocą etykiety lub pieczęci z odpowiednim piktogramem, chyba że wskazano inaczej (zob. uwaga poniżej):



Etykiety/pieczęcie mają być dołączone do listu przewozowego CIM lub na nim wydrukowane.

Etykiety/pieczone mają być umieszczone na właściwym wagonie w przypadku pełnego załadunku lub na pojedynczych opakowaniach.

*Art. 302 ust. 2 lit. b) RW
Art. 98 dodatku I do Konwencji*

Jeżeli urząd celny wyjścia nie postanowi inaczej, organ celny nie musi opatrywać zamknięciem ani środka transportu, ani pojedynczych opakowań zawierających towary, ponieważ środki identyfikacyjne stosowane przez przedsiębiorstwa kolejowe uważa się ogólnie za wystarczające.

Uwaga

Uwaga w sprawie wymogu przedstawienia towarów, wskazania kodów T1/T2/T2F oraz dołączenia etykiety/pieczone

Co do zasady kody T1, T2 lub T2F przyjmuje się w zależności od kodu państwa w polu 62. Na przykład kod państwa 80 w odniesieniu do Niemiec oznacza, że stosuje się procedurę T2. Jeśli procedura i państwo wyjścia (w liście przewozowym CIM) nie pasują do siebie, należy jasno wskazać kod procedury. W przypadku kodów T2/T2F muszą zostać one poświadczone, aby były ważne.

Nadawca	Przez	Odbiorca	Towary	Kod (arkusze 1-3)	Piktogram	Istnieje
<i>Art. 33 ust. 1 pkt 2) i 4) PRD Art. 97 ust. 1 i 2 dodatku I do Konwencji</i>						
UE	Dowolny	UE	Nieunijne	Wskazać T1	Wymagane	Wymagane
<i>Art. 39 ust. 1 i 2 PRD Art. 97 ust. 3 dodatku I do Konwencji</i>						
UE	CTC ⁽¹⁾ Państwo trzecie ⁽²⁾	UE	Unijne	Zakładany T2/T2F	Niewymagane	Niewymagane
<i>Art. 36 ust. 5 PRD</i>						
UE	Dowolny	CTC Państwo trzecie	Unijne lub nieunijne	Wskazać T1 Zatwierdzić T2/T2F	Wymagane	Wymagane
<i>Art. 97 ust. 4 i 6 dodatku I do Konwencji</i>						
CTC	Dowolny	Dowolny	Nieunijne Unijne	Zakładany T1 Zatwierdzić T2/T2F (arkusz 3)	Wymagane Wymagane	Niewymagane Wymagane
<i>Art. 38 i 40 PRD</i>						
Państw	Dowolny	Państw	Nieunijne	Zakładany T1	Wymagane	Niewymagane

Nadawca	Przez	Odbiorca	Towary	Kod (arkusze 1-3)	Piktogram	Istnieje
o trzecie	y	o trzecie	Unijne	Zakładany T1, chyba że PoUS	Wymagane	Niewymagane
<i>Art. 33 ust. 5 i art. 40 PRD</i>						
Państwo o trzecie	Dowolny	UE	Nieunijne	Zakładany T1	Wymagane	Niewymagane
			Unijne	Zakładany T1, chyba że PoUS	Wymagane	Niewymagane

Art. 39 ust. 1 PRD

Art. 97 ust. 3 dodatku I do Konwencji

- (1) Każde państwo członkowskie określa warunki i ustalenia w odniesieniu do sytuacji, w których towary unijne są przemieszczane z jednego miejsca w UE do drugiego przez państwo wspólnego tranzytu (zob. również 3.5.3.3).

Art. 39 ust. 2 PRD

Art. 97 ust. 3 dodatku I do Konwencji

- (2) Każde państwo członkowskie określa zasady w odniesieniu do sytuacji, w których towary unijne są przemieszczane z jednego miejsca w UE do drugiego przez państwo trzecie. Chociaż przemieszczanie takie jest zasadniczo możliwe tylko w przypadku procedur T1, transport kolejowy stanowi wyjątek i może być również stosowany w odniesieniu do procedur T2 w ramach niniejszej procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej. Procedura tranzytu jest zawieszana poza obszarem celnym UE (zob. również 3.5.3.3). Alternatywnie można stosować potwierdzenie unijnego statusu celnego.

3.5.3.4.5 Szczególne sytuacje przy wyjściu

Przemieszczanie rozpoczyna się w państwie trzecim

Art. 33 ust. 5 i art. 38 PRD

Art. 102 dodatku I do Konwencji

Jeśli przemieszczanie zaczyna się poza obszarem celnym Unii lub państwem wspólnego tranzytu, urząd celny właściwy dla stacji granicznej, przez którą towary są wprowadzane na obszar celny Unii lub państwa wspólnego tranzytu, powinien przejąć zadania urzędu celnego wyjścia.

Przewoźnik jest związany przepisami regulującymi wejście towarów na obszar celny Unii lub państwa wspólnego tranzytu, a organ celny utrzymuje prawo do kontrolowania tych towarów.

Zmiana umowy przewozu:

Art. 37 PRD

Art. 96 dodatku I do Konwencji

Jeśli umowa jest zmieniana w taki sposób, że przewóz kończy się poza UE lub oryginalnie zamierzonym państwem wspólnego tranzytu lub odwrotnie, przemieszczanie takie nie powinno być wykonywane bez uprzedniej zgody urzędu celnego wyjścia.

We wszystkich innych przypadkach zmieniona umowa może zostać wykonana w drodze zwykłego bezzwłocznego poinformowania urzędu celnego wyjścia.

Upoważniony nadawca:

Art. 43 PRD

Art. 107 ust. 11 dodatku I do Konwencji

Jeśli pierwsze przedsiębiorstwo kolejowe jest upoważnionym nadawcą, towary i list przewozowy CIM nie muszą być przedstawione w urzędzie celnym wyjścia.

Niemniej jednak ten urząd celny musi wdrożyć niezbędne środki w celu zapewnienia, aby arkusze 1, 2 i 3 były stosownie opatrzone kodem T1, T2 i T2F.

Aby uzyskać więcej informacji na temat „upoważnionego nadawcy”, zob. część VI.

3.5.3.4.6 Podczas transportu

Obowiązki wszystkich zaangażowanych przedsiębiorstw kolejowych (pole 58b + 57)

Art. 32 ust. 2 PRD

Art. 94 ust. 2 dodatku I do Konwencji

Wszystkie zaangażowane przedsiębiorstwa kolejowe są odpowiedzialne za poprawne stosowanie tej procedury opartej na dokumentacji papierowej.

W urzędach celnych tranzytowych

Art. 35 PRD

Art. 99 dodatku I do Konwencji

W urzędzie celnym tranzytowym nie wypełnia się żadnych formalności. Przepływ towarów przez granicę będzie jednak weryfikowany w drodze kontroli biur rachunkowych, co omówiono szerzej w sekcji 3.5.3.5.2, lub za pomocą innych środków lub innego systemu (np. systemu zarządcy infrastruktury kolejowej).

Gdy towary są przewożone przez państwo trzecie, procedurę uznaje się w tym państwie trzecim za zawieszoną.

Niemniej jednak formalności celne związane z wprowadzeniem towarów na obszar celny Unii lub państwa wspólnego tranzytu lub z wyprowadzeniem towarów z obszaru celnego Unii lub państwa wspólnego tranzytu nadal mają zastosowanie, a organ celny utrzymuje prawo do kontrolowania tych towarów. Formalności te dotyczą tak zwanych zasad bezpieczeństwa i ochrony na podstawie norm SAFE Światowej Organizacji Celnej, jak określono w art. 46 UKC.

Formalności w przypadku incydentów

Art. 305 RW

Art. 44 dodatku I do Konwencji

W przypadku incydentów w trakcie przemieszczania towarów w ramach unijnych/wspólnych operacji tranzytowych opisanych w sekcji 3.1 rozdział 3 części IV mają zastosowanie te same procedury. Mając jednak na uwadze cechy szczególne tej procedury tranzytu opartej na dokumentacji papierowej w odniesieniu do

towarów przewożonych transportem kolejowym, należy przestrzegać procedury sprawozdawczości zgodnie z instrukcjami zawartymi w podręczniku CIT (art. 42 CIM – Stwierdzenie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia bagażu, formularz CIT 20).

Przepisy art. 305 RW UKC oraz art. 44 dodatku I do Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej mają zastosowanie odpowiednio do przewozu na podstawie procedury tranzytu opartej na dokumentacji papierowej w odniesieniu do towarów przewożonych transportem kolejowym.

3.5.3.4.7 W miejscu przeznaczenia

*Art. 36 ust. 2 PRD
Art. 100 ust. 2 dodatku I do Konwencji*

Urząd celny właściwy dla stacji kolejowej przeznaczenia wskazanej w liście przewozowym CIM przejmie zadania urzędu celnego przeznaczenia.

*Art. 36 ust. 1 PRD
Art. 100 ust. 1 dodatku I do Konwencji*

Przedsiębiorstwo kolejowe przewożące towary do miejsca przeznaczenia przedstawi w urzędzie celnym przeznaczenia:

- towary oraz
- arkusze 2 i 3 listu przewozowego CIM.

Urząd celny przeznaczenia:

- oznaczy pieczęcią i zwróci arkusz 2 do przedsiębiorstwa kolejowego oraz
- zatrzyma arkusz 3.

*Art. 41 ust. 3 PRD
Art. 92 ust. 3 dodatku I do Konwencji*

Przedsiębiorstwo kolejowe musi udostępnić wszystkie listy przewozowe CIM (arkusz 2) przechowywane w swoim biurze rachunkowym organowi celnemu w państwie przeznaczenia zgodnie z wszelkimi przepisami określonymi w drodze wzajemnego porozumienia z tym organem.

3.5.3.4.8 Szczególne sytuacje w miejscu przeznaczenia

Przemieszczanie kończy się w państwie trzecim

*Art. 36 ust. 5 i art. 38 PRD
Art. 101 dodatku I do Konwencji*

Jeśli przemieszczanie kończy się w państwie trzecim, urząd celny właściwy dla stacji na granicy, przez którą towary opuszczają obszar celny Unii lub państwa wspólnego tranzytu, przejmuje zadania urzędu celnego przeznaczenia.

Przewoźnik jest związany przepisami regulującymi wyprowadzanie towarów z obszaru celnego Unii, a organ celny zachowuje prawo do kontrolowania tych towarów.

Towary zostały rozładowane na pośredniej stacji kolejowej, z wyjątkiem wyrobów akcyzowych

Art. 36 ust. 2 PRD

Art. 100 ust. 2 dodatku I do Konwencji

Jeśli przewóz towarów lub procedurę tranzytu zakończono na stacji pośredniej lub na trasie transportu, urząd celny właściwy dla tej pośredniej stacji kolejowej lub tego miejsca na trasie przejmuje zadania urzędu celnego przeznaczenia.

Przedsiębiorstwo kolejowe przewożące towary do tej pośredniej stacji kolejowej przedstawi w urzędzie celnym przeznaczenia:

- towary oraz
- arkusze 2 i 3 oraz dodatkowy egzemplarz arkusza 3 listu przewozowego CIM.

Urząd celny pośredniej stacji kolejowej (faktyczny urząd celny przeznaczenia):

- opatrzy te arkusze pieczęcią,
- zatwierdzi arkusze z adnotacją „odprawione”,
- zwróci arkusz 2 i 3 do przedsiębiorstwa kolejowego oraz
- zatrzyma dodatkowy egzemplarz arkusza 3.

Zadeklarowany organ celny przeznaczenia może *a posteriori* zażądać weryfikacji zatwierdzenia dokonanego przez „pośredni urząd celny” w odniesieniu do arkusza 2 i 3.

Art. 36 ust. 3 PRD

Przemieszczanie wyrobów akcyzowych nie może zostać przekierowane. Należy przestrzegać zadeklarowanego miejsca wyjścia i miejsca przeznaczenia. W związku z tym wyroby akcyzowe nie mogą być rozładowywane na pośredniej stacji kolejowej.

Upoważniony odbiorca

Art. 44 PRD

Jeśli upoważniony odbiorca odbiera towary na stacji kolejowej przeznaczenia, towary i list przewozowy CIM nie muszą być przedłożone w urzędzie celnym przeznaczenia.

Arkusze 2 i 3 CIM mogą być bezpośrednio dostarczone do urzędu celnego przeznaczenia przez upoważnione przedsiębiorstwo kolejowe lub przewozowe.

Aby uzyskać więcej informacji na temat „upoważnionego odbiorcy”, zob. część VI.

3.5.3.5 Nadzór nad przemieszczaniem w ramach procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej

3.5.3.5.1 Funkcjonowanie biur rachunkowych

Międzynarodowy Związek Kolei (UIC) ustanowił zasady dotyczące księgowości i przydziału, które mają zastosowanie do międzynarodowego ruchu towarowego⁶. Przepisy te, wiążące dla przedsiębiorstw członkowskich, obejmują rozliczanie rachunków oraz podział i płatność kwot należnych za przemieszczanie towarów na podstawie listu przewozowego CIM.

W przepisach dotyczących rachunkowości przewidziano znormalizowaną procedurę, która ma być stosowana w biurach rachunkowych przedsiębiorstw kolejowych zaangażowanych w przewóz towarów. Procedura ta polega na gromadzeniu i wymianie danych dotyczących transportu, porównywaniu takich danych i – w stosownych przypadkach – wymianie informacji na temat wykrytych rozbieżności.

Przedsiębiorstwo kolejowe w państwie przeznaczenia będzie posiadało kompetencje do rozliczania rachunków na podstawie danych przedstawionych w arkuszu 2 listu przewozowego CIM. W związku z tym arkusze 2 odnoszące się do wszystkich wagonów kolejowych są dostępne w odpowiednim biurze rachunkowym. Rozliczenie polega na gromadzeniu odpowiednich danych określonych w przepisach dotyczących rachunkowości. Biura takie są zobowiązane do rozpoczęcia rozliczenia co miesiąc w odniesieniu do każdego zaangażowanego połączenia kolejowego i przedsiębiorstwa kolejowego. Dane mają zostać wysłane do każdego zaangażowanego przedsiębiorstwa kolejowego.

Przedsiębiorstwo kolejowe w państwie wyjścia jest zobowiązane do sprawdzenia, czy dane te odpowiadają jego własnym danym. W przypadku wykrycia rozbieżności przekraczającej 30 EUR na przesyłkę należy przesłać szczegółowe dane do biura rachunkowego w państwie przeznaczenia na uzgodnionym formularzu.

Biuro rachunkowe w każdym kraju tranzytu sprawdza, jeśli uzna to za stosowne, czy rozliczenie jest poprawne. Jeśli rozbieżność przekracza 30 EUR na przesyłkę, należy stosować uzgodniony formularz.

⁶ Ulotka 304 UIC.

Po rozliczeniu biuro rachunkowe w państwie przeznaczenia zasadniczo⁷ dokonuje podziału kwot i ostatecznie przekazuje odpowiadające kwoty do zaangażowanych przedsiębiorstw kolejowych.

Należy zaznaczyć, że procedurę tę można również uzgodnić z członkami spoza UIC zgodnie z przepisami dotyczącymi rachunkowości. Stosowanie procedury UIC nie stanowi warunku stosowania uproszczonej procedury tranzytu kolejowego. Każda kwalifikująca się procedura księgowości musi być jednak wiążąca również dla zaangażowanych przedsiębiorstw kolejowych oraz musi być tak niezawodna, tak jak procedura UIC, która musi obejmować znormalizowane porównanie danych dotyczących każdej przesyłki w zaangażowanych biurach rachunkowych oraz wykorzystanie uzgodnionego formularza w odniesieniu do informacji na temat rozbieżności. Każda procedura rachunkowości musi zapewniać wzajemną kontrolę przedsiębiorstw kolejowych zaangażowanych w przewóz towarów. Procedura ta wymaga zatem zaangażowania co najmniej dwóch przedsiębiorstw kolejowych.

Spółka kolejowa, która nie otrzymała swojej części wynagrodzenia za operację przewozową po upływie pewnego okresu, prowadzi dochodzenie w celu wykrycia „zagubionych” towarów lub dokumentów lub ustalenia kraju, do którego towary zostały ostatnio wprowadzone. Niweluje to brak postępowania poszukiwawczego w sprawach celnych oraz komunikatów dotyczących zakończenia transportu i rozładunku.

3.5.3.5.2 Kontrole przeprowadzane przez właściwe organy

Wymagane jest prowadzenie rejestrów do celów kontroli celnej w biurze rachunkowym, które ma zostać utworzone w każdym kraju, ponieważ nie istnieje egzemplarz zwrotny umożliwiający organom celnym upewnienie się, że towary dotarły na miejsce przeznaczenia. Komunikaty zakończenia i kontroli zastępuje się sprawdzeniem rejestrów, w szczególności podziału kosztów przewozów i postępowania poszukiwawczego w odniesieniu do kolei.

Art. 41 ust. 3 PRD

Art. 92 ust. 3 dodatku I do Konwencji

Kontrola celna dotycząca odpowiedniego stosowania procedury opartej na dokumentacji papierowej będzie przeprowadzana głównie przez organ celny w państwie przeznaczenia.

⁷ UIC zamierza zmienić tę zasadę. Przedsiębiorstwo kolejowe właściwe do obciążania klienta powinno mieć uprawnienia do podziału i przekazywania kwot. Ponieważ nie dotyczy to ani gromadzenia danych dotyczących przewozu, ani wymiany tych danych, zmiana ta nie ma wpływu na procedurę tranzytu kolejowego opartą na dokumentacji papierowej.

W przypadku nieprawidłowości i jakichkolwiek wierzitelności każda administracja celna ma możliwość bezpośredniego kontaktu z danym przedsiębiorstwem kolejowym (zob. załącznik 1 do dokumentu roboczego TAXUD/A2/TRA/02/2019).

Należy mieć na uwadze, że istniejący system odprawy i kierowania zapytań do przedsiębiorstw kolejowych stanowi kluczowy element procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej. System ten uznaje się za wiarygodny i umożliwiający kontrolę rachunkowości przedsiębiorstw kolejowych oraz zwolnienie z obowiązku przedstawiania zwrotnego egzemplarza listu przewozowego CIM wykorzystywanego jako zgłoszenie tranzytowe⁸.

W odpowiednich i skutecznych kontrolach procedury uproszczonej należy zatem wykorzystywać kluczowe elementy procedury rachunkowości przedsiębiorstw kolejowych.

Najważniejszą wskazówką, że towary objęte procedurą tranzytu kolejowego opartą na dokumentacji papierowej nie dotarły do miejsca przeznaczenia, są informacje na temat rozbieżności, chociaż informacje te mogą również dotyczyć rozbieżności związanych z kolejowymi przewozami towarowymi, które to rozbieżności nie wymagają działań następczych organu celnego. W celu przeprowadzenia odpowiedniej i skutecznej kontroli informacje dotyczące rozbieżności wysyłane lub odbierane przez właściwe biura rachunkowe muszą być przedstawiane właściwym organom i przez nie sprawdzane. Wszelkie działania następcze, np. dochodzenia w urzędzie przeznaczenia, są niezbędne tylko wtedy, gdy rozbieżność ma wpływ na procedurę tranzytu.

Poprawne stosowanie procedury uproszczonej ma być monitorowane na podstawie arkuszy 2 listu przewozowego CIM. Arkusze te, które powinny być opatrzone zatwierdzeniem wymaganym zgodnie z prawodawstwem dotyczącym tranzytu, mają być dostępne w biurze rachunkowym w państwie przeznaczenia (zob. sekcja 3.5.3.4.7 powyżej). Monitorowanie poprawnego stosowania powinno się składać z kontroli losowych arkuszy 2 listu przewozowego CIM. Należy ponadto rozważyć zastosowanie procedury weryfikacji po odprawie⁹.

⁸ Zob. motywy rozporządzenia Komisji (EWG) nr 304/1971.

⁹ Aby uzyskać szczegółowe informacje, zob. część IV rozdział 5 pkt 5 Podręcznika dotyczącego procedur tranzytowych.

3.5.3.6 Zabezpieczenie w kontekście uproszczonej procedury tranzytu kolejowego

*Art. 215 ust. 2, art. 98 ust. 1, art. 89 ust. 4 i art. 233 ust. 1 lit. c) UKC
Art. 16 ust. 1 RD, art. 28 ust. 1 UKC
Art. 10 ust. 1 dodatku I do Konwencji*

Osoba uprawniona do korzystania z procedury musi **zapewnić odpowiednie zabezpieczenie** – ważne, wystarczające i obejmujące całą trasę przez obszar celny Unii i państwa wspólnego tranzytu.

Biorąc pod uwagę charakter procedury opartej na dokumentacji papierowej, najodpowiedniejszą formą zabezpieczenia jest „zabezpieczenie generalne”. Nie istnieje skuteczna procedura pozwalająca urzędowi celnemu wyjścia zwolnić przemieszczanie z zabezpieczeniem pojedynczym.

3.5.3.6.1 Stosowanie zabezpieczenia generalnego

*Art. 156 i art. 157 ust. 3 RW
Art. 74 ust. 4 dodatku I do Konwencji*

W przypadku złożenia zabezpieczenia generalnego w kontekście uproszczonej procedury tranzytu kolejowego:

- osoba uprawniona do korzystania z procedury odpowiada za skontrolowanie, czy poziom kwoty referencyjnej jest wystarczający przez cały czas i obejmuje całą trasę przewozu przez obszar celny Unii i państwa wspólnego tranzytu;
Uwaga:
 - a) Jeżeli poziom kwoty referencyjnej jest niewystarczający, osoba uprawniona do korzystania z procedury musi zwiększyć kwotę referencyjną lub wnieść dodatkowe zabezpieczenie. Informację tę należy podać w liście przewozowym CIM wraz z rodzajem zabezpieczenia i, w stosownych przypadkach, numerem GRN (numer referencyjny zabezpieczenia).
 - b) Kwota referencyjna może zostać ponownie wykorzystana podczas kolejnej operacji tranzytowej od chwili zakończenia procedury tranzytu.
- urząd celny wyjścia powinien sprawdzić, czy zastosowano zabezpieczenie generalne. Organ celny może wykorzystać [załącznik 2 do dokumentu roboczego TAXUD/A2/TRA/02/2019](#) jako źródło na potrzeby weryfikacji i na podstawie tej informacji może założyć, że warunek został spełniony (zob. również 3.5.3.4.4);
- właściwy organ celny (urzędu celnego zabezpieczenia) powinien przeprowadzać regularne i odpowiednie audyty, aby monitorować wykorzystanie kwoty referencyjnej.

Ponieważ monitorowanie wykorzystania zabezpieczenia generalnego w przypadku tej procedury opartej na dokumentacji papierowej różni się od monitorowania stosowanego w przypadku standardowej procedury tranzytu, zabezpieczenie

generalne musi wiązać się z przydzieleniem kwoty referencyjnej na potrzeby wykorzystania tej opartej na dokumentacji papierowej procedury, odrębnej od kwoty referencyjnej przydzielanej w przypadku standardowej procedury tranzytu.

Art. 23, art. 28 ust. 1 i 2 i art. 42 unijnego kodeksu celnego

Art. 17, art. 65 ust. 3, art. 66 i 67 dodatku I do Konwencji

W przypadku gdy audyty wykażą, że warunki stosowania zabezpieczenia generalnego nie zostały spełnione, właściwy organ celny może podjąć następujące działania:

- dokonać przeglądu kwoty referencyjnej zabezpieczenia generalnego;
- zawiesić/cofnąć odpowiednie pozwolenia, tj. wykorzystanie zabezpieczenia generalnego i stosowanie procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej;
- nałożyć karę administracyjną z powodu niezgodności z warunkami stosowania zabezpieczenia generalnego;
- nałożyć karę administracyjną z powodu nieprzestrzegania zobowiązań związanych z procedurą tranzytu;
- stwierdzić występowanie długu celnego i w stosownych przypadkach odzyskanie odpowiednich kwot.

Więcej informacji na temat pozwolenia na stosowanie zabezpieczenia generalnego można znaleźć w części III i części VI.

3.5.3.6.2 Zabezpieczenie pojedyncze

Chociaż stosowanie zabezpieczenia generalnego powinno być regułą, nie można wykluczyć stosowania zabezpieczeń pojedynczych. Zabezpieczenie pojedyncze może być odpowiednie w rzadkich przypadkach, gdy:

- upoważnione przedsiębiorstwo kolejowe działa głównie jako uczestnik łańcucha, ale musi wyjątkowo wystąpić jako osoba uprawniona do korzystania z procedury i w związku z tym nie ma zabezpieczenia generalnego;
- kwota referencyjna zabezpieczenia generalnego jest niewystarczająca i musi zostać uzupełniona dodatkowym zabezpieczeniem.

W przypadku złożenia zabezpieczenia pojedynczego w kontekście tej uproszczonej procedury tranzytu kolejowego:

- osoba uprawniona do korzystania z procedury musi przedstawić urzędowi celnemu wyjścia odpowiednie zabezpieczenie i wskazać rodzaj zabezpieczenia, a także w stosownych przypadkach numer GRN i list przewozowy CIM;
- urząd celny wyjścia powinien sprawdzić, czy zabezpieczenie pojedyncze jest odpowiednie, tj. czy zabezpieczenie jest ważne, wystarczające, aby pokryć cały

potencjalny dług celny, i obejmuje pełną trasę przewozu na obszarze celnym Unii i w państwach wspólnego tranzytu;

- urząd celny wyjścia może zwolnić zabezpieczenie pojedyncze w chwili uzyskania niezbędnego zapewnienia, że procedura tranzytu została zakończona w prawidłowy sposób.

Pomimo że w pewnych sytuacjach nie trzeba okazywać towarów i listu przewozowego CIM w urzędzie celnym wyjścia (zob. uwaga w sekcji 3.5.3.4.4), należy przedstawić w nim zabezpieczenie pojedyncze.

3.5.3.7 Scenariusze

3.5.3.7.1 Przykłady

1. Towary nieunijne mają zostać przewiezione z Rotterdamu w Niderlandach do Wiednia w Austrii

Przewoźnik umowny: DB Cargo Nederland

Inni przewoźnicy: DB Cargo AG, Rail Cargo Austria

Informacje szczegółowe na temat DB Cargo Nederland przedstawiono w polu 58a. Pozostałych przewoźników opisano w polu 57. Przewoźnik umowny i pozostali przewoźnicy spełniają wymogi procedury opartej na dokumentacji papierowej. DB Cargo Nederland może wystąpić z wnioskiem o pozwolenie na korzystanie z procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej, wypełniając pole 58b, tj. zaznaczając okienko „tak” i wprowadzając swój kod UIC 2184.

2. Towary nieunijne mają zostać przewiezione z Rotterdamu w Niderlandach do Wiednia w Austrii

Przewoźnik umowny: DB Cargo Nederland

Inni przewoźnicy: Rail Express, Rail Cargo Austria

Procedura oparta na dokumentacji papierowej nie ma zastosowania, ponieważ przewoźnik Rail Express nie jest uprawniony do stosowania uproszczenia. Stosuje się standardową procedurę tranzytu. List przewozowy CIM stanowi wyłącznie dokument przewozowy. Jeżeli przewoźnik Rail Express jest upoważniony jako przedsiębiorstwo kolejowe pośredniczące, procedura oparta na dokumentacji papierowej ma zastosowanie.

3. Towary nieunijne mają zostać przewiezione z Rotterdamu w Niderlandach do Wiednia w Austrii

Przewoźnik umowny: DB Cargo Nederland

Inni przewoźnicy: DB Cargo Nederland

Procedura oparta na dokumentacji papierowej nie ma zastosowania, ponieważ w transporcie uczestniczy tylko jedno przedsiębiorstwo kolejowe. Stosuje się standardową procedurę tranzytu. List przewozowy CIM stanowi wyłącznie dokument przewozowy.

4. Towary nieunijne mają zostać przewiezione z Rotterdamu w Niderlandach do Banja Luki w Bośni i Hercegowinie

Przewoźnik umowny: SBB Cargo

Inni przewoźnicy: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG, Rail Cargo Austria, SŽ – Tovorni Promet D.O.O., HŽ Cargo, ZFBH (BA)

Informacje szczegółowe na temat SBB Cargo przedstawiono w polu 58a. Przewoźnik umowny i pozostali przewoźnicy z UE spełniają wymogi procedury opartej na dokumentacji papierowej. SBB Cargo może złożyć wniosek o pozwolenie na korzystanie z procedury opartej na dokumentacji papierowej, wypełniając pole 58b listu przewozowego CIM. Operacja tranzytowa kończy się automatycznie zgodnie z art. 36 ust. 5 PRD / art. 101 dodatku I do Konwencji, gdy towary opuszczają obszar celny Unii.

5. Towary nieunijne mają zostać przewiezione z Rotterdamu w Niderlandach do Banja Luki w Bośni i Hercegowinie

Przewoźnik umowy: ZFBH (BA)

Inni przewoźnicy: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG, Rail Cargo Austria, SŽ – Tovorni Promet D.O.O., HŽ Cargo, ZFBH (BA)

Przewoźnik umowy ma siedzibę poza UE. Wszystkie inne przedsiębiorstwa kolejowe spełniają wymogi procedury opartej na dokumentacji papierowej i mogą złożyć wniosek o pozwolenie na korzystanie z procedury opartej na dokumentacji papierowej, wypełniając pole 58b listu przewozowego CIM zgodnie z art. 31 ust. 1 lit. a) PRD / art. 93 ust. 1 lit. a) dodatku I do Konwencji. Operacja tranzytowa kończy się automatycznie zgodnie z art. 36 ust. 5 PRD / art. 101 dodatku I do Konwencji, gdy towary opuszczają obszar celny Unii.

6. Towary nieunijne mają zostać przewiezione z Banja Luki w Bośni i Hercegowinie do Bratysławy na Słowacji

Przewoźnik umowy: ZFBH (BA)

Inni przewoźnicy: HŽ Cargo, SŽ – Tovorni Promet D.O.O., Rail Cargo Austria, ZSSK CARGO

Przewoźnik umowy ma siedzibę poza UE. Wszystkie inne przedsiębiorstwa kolejowe spełniają wymogi procedury opartej na dokumentacji papierowej. Za zgodą jednego z pozostałych przedsiębiorstw kolejowych i w jego imieniu ZFBH może złożyć wniosek o pozwolenie na korzystanie z procedury opartej na dokumentacji papierowej, zaznaczając okienko „tak” w polu 58b zgodnie z art. 31 ust. 1 lit. b) PRD / art. 93 ust. 1 lit. b) dodatku I do Konwencji. Pole 58a zawiera informacje szczegółowe dotyczące ZFBH, natomiast kod UIC drugiego przedsiębiorstwa kolejowego, które wyraziło na to zgodę, należy wpisać w polu 58b. Zgodnie z art. 33 ust. 5 PRD / art. 102 dodatku I do Konwencji procedura uproszczona rozpoczyna się, a jedno z pozostałych przedsiębiorstw kolejowych jest osobą uprawnioną do korzystania z procedury po wjeździe pociągu do UE.

7. Towary nieunijne mają zostać przewiezione z Rotterdamu w Niderlandach do Alessandrii we Włoszech

Przewoźnik umowy: DB Cargo Nederland

Inni przewoźnicy: DB Cargo AG, BLS Cargo, Mercitalia, DB Cargo Italia

Uwaga: scenariusz dotyczy pięciu przewoźników w łańcuchu, którzy spełniają wymogi procedury opartej na dokumentacji papierowej w czterech państwach.

Informacje szczegółowe na temat DB Cargo Nederland przedstawiono w polu 58a. Pozostałych przewoźników opisano w polu 57. Przewoźnik umowy

i pozostali przewoźnicy spełniają wymogi procedury opartej na dokumentacji papierowej w swoich państwach. DB Cargo Nederland może wystąpić z wnioskiem o pozwolenie na korzystanie z procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej, wypełniając pole 58b, tj. zaznaczając okienko „tak” i wprowadzając swój kod UIC 2184.

8. Towary nieunijne mają zostać przewiezione z Berna w Szwajcarii do Rotterdamu w Niderlandach

Przewoźnik umowny: DB Cargo Schweiz

Inni przewoźnicy: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG

Informacje szczegółowe na temat DB Cargo Schweiz przedstawiono w polu 58a. Pozostałych przewoźników opisano w polu 57. Przewoźnik umowny i pozostali przewoźnicy spełniają wymogi procedury opartej na dokumentacji papierowej. Jednak przewoźnik umowny i osoba uprawniona do korzystania z procedury różnią się, a osobą uprawnioną do korzystania z procedury jest DB Cargo AG. Jako że DB Cargo Schweiz nie jest osobą uprawnioną do korzystania z procedury, za zgodą DB Cargo AG może złożyć wniosek o pozwolenie na korzystanie z procedury tranzytu opartej na dokumentacji papierowej w imieniu tego przewoźnika, wypełniając pole 58b, tj. zaznaczając okienko „tak” i wprowadzając swój kod UIC 2180.

9. Towary nieunijne mają zostać przewiezione z Belgradu w Serbii do Rotterdamu w Niderlandach

Przewoźnik umowny: „Srbija Kargo” AD

Inni przewoźnicy: Rail Cargo Hungaria, Rail Cargo Austria, DB Cargo AG, DB Cargo Nederland NV

„Srbija Kargo” AD może złożyć w imieniu Rail Cargo Hungaria wniosek o pozwolenie na korzystanie z procedury opartej na dokumentacji papierowej, zaznaczając okienko „tak” w polu 58b. Pole 58a zawiera informacje szczegółowe dotyczące „Srbija Kargo” AD, natomiast kod UIC 2155 przewoźnika Rail Cargo Hungaria należy wpisać w polu 58b. Zgodnie z art. 33 ust. 5 PRD / art. 102 dodatku I do Konwencji procedura tranzytu oparta na dokumentacji papierowej rozpoczyna się, a Rail Cargo Hungaria jest osobą uprawnioną do korzystania z procedury po wjeździe pociągu do UE.

3.5.3.7.2 Szczególne sytuacje przewoźników umownych

Warunek związany z przejmowaniem towarów w kolejności i przewożeniem ich przez poszczególne upoważnione przedsiębiorstwa kolejowe nie jest spełniony w przypadku, gdy doszło do całkowitego połączenia przedsiębiorstw kolejowych z kilku państw w jedno przedsiębiorstwo. Jednak bycie częścią takiego samego

przedsiębiorstwa finansowego nie powinno co do zasady negować spełnienia tego warunku, o ile poszczególne usługi spedycyjne są nadal prowadzone oddzielnie.

Warunek ten nie jest również spełniony w przypadku, gdy jedno pojedyncze przedsiębiorstwo kolejowe realizuje międzynarodową operację transportową w bardziej zliberalizowanych ramach, np. jako jedyny przewoźnik z państwa wyjścia do państwa przeznaczenia.

Należy ponadto zauważyć, że przewoźnik umowny może również mieć cechy inne niż tradycyjne, zgodnie z międzynarodowymi przepisami dotyczącymi kolejowych przewozów towarowych. Te różne cechy należy wziąć pod uwagę podczas podejmowania decyzji o stosowaniu procedury tranzytu kolejowego opartej na dokumentacji papierowej.

- Przewoźnik umowny jest przedsiębiorstwem kolejowym organizującym spedycję lub tranzyt towarów lub przedsiębiorstwem kolejowym w państwie przeznaczenia:

Dana osoba może występować jako osoba uprawniona do korzystania z procedury opartej na dokumentacji papierowej, jeżeli spełnia warunki korzystania z procedury opartej na dokumentacji papierowej.

- Przewoźnik umowny nie bierze faktycznego udziału w przewozie towarów:
Dana osoba może występować jako osoba uprawniona do korzystania z procedury opartej na dokumentacji papierowej i być reprezentowana przed urzędem celnym wyjścia przez pierwszego przewoźnika z łańcucha na terytorium UE lub w państwie wspólnego tranzytu.

- Przewoźnik umowny spełnia wymogi procedury opartej na dokumentacji papierowej, ale nie składa zabezpieczenia:

Dana osoba nie może występować jako osoba uprawniona do korzystania z procedury. Inne upoważnione przedsiębiorstwo kolejowe może złożyć wniosek o pozwolenie na korzystanie z procedury opartej na dokumentacji papierowej jako przedstawiciel przewoźnika umownego.

- Przewoźnik umowny nie jest przedsiębiorstwem kolejowym:

Dana osoba nie może występować jako osoba uprawniona do korzystania z procedury w ramach procedury opartej na dokumentacji papierowej, ponieważ art. 25 ust. 1 PRD / art. 93 dodatku I do Konwencji zawiera wymóg, by osobą uprawnioną do korzystania z procedury było przedsiębiorstwo kolejowe.

- Przewoźnik umowny nie spełnia wymogów stosowania procedury opartej na dokumentacji papierowej:

Dana osoba nie może występować jako osoba uprawniona do korzystania z procedury opartej na dokumentacji papierowej. Osoba uprawniona do korzystania z procedury jest jedyną osobą, które może uzyskać pozwolenie na korzystanie z uproszczenia. Zasadniczo osoba uprawniona do korzystania z procedury musi spełnić wymogi dotyczące stosowania uproszczenia. Przewoźnik umowny może jednak złożyć wniosek o pozwolenie na korzystanie z procedury uproszczonej jako przedstawiciel innego przewoźnika, który spełnia te wymogi i który może być osobą uprawnioną do korzystania z procedury.

3.5.4 Inna procedura tranzytu kolejowego oparta na dokumentacji papierowej (przepis przejściowy)

Art. 45 PRD

Art. 6 Konwencji

Dopóki system NCTS nie zostanie zaktualizowany zgodnie z programem prac związanych z UKC, państwa członkowskie i państwa wspólnego tranzytu mają prawo nadal stosować inne procedury tranzytu unijnego oparte na dokumentacji papierowej, pod warunkiem że zachowają zgodność ze środkami mającymi zastosowanie do towarów objętych procedurą tranzytu unijnego lub wspólną procedurą tranzytową.

Porozumienia na szczeblu krajowym, dwustronnym lub wielostronnym dotyczące stosowania takiej procedury tranzytu unijnego opartej na dokumentacji papierowej muszą być ustanowione przed wejściem w życie UKC.

Ma to miejsce na przykład gdy towary są przewożone koleją na podstawie listu przewozowego CIM/SMGS lub SMGS i muszą być wprowadzane na obszar celny Unii do określonego miejsca w tym samym państwie wprowadzenia.

3.5.5 Korytarz T2

Art. 119 ust. 2 lit. c) RD

Art. 2a dodatku II do Konwencji

Chociaż stosowanie korytarza T2 nie stanowi celnej procedury tranzytu, warto zauważyć, że w przypadku towarów unijnych przewożonych transportem kolejowym ten rodzaj ułatwienia istnieje. Mimo że korytarz T2 nie stanowi wspólnej procedury tranzytowej, można uznać go za krajowe uproszczenie tranzytowe w państwach wspólnego tranzytu, natomiast w praktyce na obszarze celnym Unii i zgodnie z Konwencją stosuje się koncepcję domniemania unijnego statusu celnego towarów.

Dzięki stosowaniu korytarza T2 towary unijne przewożone transportem kolejowym mogą być przemieszczane, bez konieczności objęcia ich przemieszczania procedurą celną, z jednego miejsca na obszarze celnym Unii do innego i transportowane przez terytorium państwa wspólnego tranzytu bez zmiany ich statusu celnego, na następujących warunkach:

1. transport towarów odbywa się z zastosowaniem jednolitego dokumentu przewozowego wydanego w państwie członkowskim;
2. jednolity dokument przewozowy zawiera adnotację „korytarz T2” i numer pozwolenia przedsiębiorstwa kolejowego w Szwajcarii;

3. tranzyt przez terytorium państwa wspólnego tranzytu jest monitorowany za pomocą systemu elektronicznego w tym państwie wspólnego tranzytu; oraz
4. dane przedsiębiorstwo kolejowe jest upoważnione przez państwo wspólnego tranzytu, na którego terytorium odbywa się tranzyt, do zastosowania procedury „korytarz T2”.

Państwo wspólnego tranzytu informuje wspólny komitet lub odpowiednią grupę roboczą utworzoną przez ten Komitet o warunkach stosowania przedmiotowego elektronicznego systemu nadzoru oraz o przedsiębiorstwach kolejowych, które są upoważnione do korzystania z procedury korytarza T2.

Obecnie taki system wprowadzono jedynie w Szwajcarii. Korytarz T2 w Szwajcarii ma status krajowej procedury tranzytu. Wykaz przedsiębiorstw kolejowych upoważnionych do stosowania procedury korytarza T2 i informacje na temat procedury, którą należy stosować, można znaleźć pod niniejszym adresem:

<http://www.ezv.admin.ch/zollanmeldung/05042/05049/index.html?lang=en>.

Załącznik 8.11: Tabela korelacji CIM – CIM/SMGS

Formularze można znaleźć na stronie internetowej: <https://cit-rail.org/en/freight-traffic/forms/>

Pole	CIM	CIM/SMGS
Załączone dokumenty – załączniki	9	9
Opis towarów	21	20
Kod NHM	24	23
List przewozowy CIM	30	37
Inni przewoźnicy	57	65
Przewoźnik umowny	58a	66a
Uproszczona procedura tranzytu kolejowego i kod głównego zobowiązanego*	58b	66b
Numer przesyłki	62	69
Potwierdzenie organu celnego	99	26

* Osoba uprawniona do korzystania z procedury.

Fragment dokumentu roboczego TAXUD/A2/TRA/02/2019

Deklaracja

przedsiębiorstw kolejowych w sprawie przewozu towarów w ramach procedury tranzytowej opartej na dokumentacji papierowej w odniesieniu do przewozów transportem kolejowym z wykorzystaniem listu przewozowego CIM, listu przewozowego CIM w transporcie kombinowanym oraz listu przewozowego CIM/SMGS

Niżej podpisane przedsiębiorstwo kolejowe:

- deklaruje, że – występując jako „osoba uprawniona do korzystania z procedury” w rozumieniu art. 31 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2016/341 (delegowanych przepisów przejściowych dotyczących unijnego kodeksu celnego) i art. 93 dodatku 1 do Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej – złoży zabezpieczenie obejmujące całą trasę przewozu na obszarze celnym Unii i w państwach wspólnego tranzytu. Jako „osoba uprawniona do korzystania z procedury” stosuje list przewozowy CIM, list przewozowy CIM w transporcie kombinowanym lub list przewozowy CIM/SMGS, w sytuacji gdy jest przewoźnikiem umownym lub zgadza się zostać osobą uprawnioną do korzystania z procedury;
- zgadza się, że nieprawidłowości wykryte podczas stosowania uproszczonej procedury tranzytowej w odniesieniu do przewozu transportem kolejowym wyjaśniane są wspólnie przez właściwe organy celne i przedsiębiorstwo kolejowe, które ponosi odpowiedzialność za procedurę, tj. organ celny i przedsiębiorstwo kolejowe w państwie, w którym wykryto nieprawidłowość. Przedsiębiorstwo kolejowe wyraża zgodę na poniesienie odpowiedzialności za dług oraz na to, że będzie pierwszym podmiotem, od którego wymagana będzie spłata każdego długu celnego. Deklaracja ta pozostaje bez wpływu na solidarną odpowiedzialność przedsiębiorstw kolejowych uczestniczących w przewozie i odpowiedzialność osoby uprawnionej do korzystania z procedury za spłatę każdego długu celnego;
- zobowiązuje się do informowania administracji celnej swojego państwa o zamiarze przeprowadzenia przewozu towarów drogą kolejową, indywidualnie albo w ramach międzynarodowej grupy, przez zewnętrzną granicę obszaru, na którym obowiązuje Konwencja o wspólnej procedurze tranzytowej z 20 maja 1987 r., lub przez granicę pomiędzy Umawiającymi się Stronami.

Informacje te będą dostarczane w miarę możliwości 1 miesiąc przed rozpoczęciem obsługi każdej nowej trasy przewozu. Będą obejmować datę rozpoczęcia obsługi nowej trasy przewozu, państwa, których ta usługa dotyczy, szczegółowe informacje dotyczące stacji kolejowej wyjścia, granicznej stacji kolejowej i stacji kolejowej przeznaczenia oraz – jeżeli będzie to możliwe – rozkład jazdy. Informacje te nie są wymagane w przypadku przewozów, które są objęte standardową procedurą tranzytu wewnętrznego lub zewnętrznego zgodnie z art. 226 ust. 3 lit. a) lub art. 227 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 952/2013 (unijny kodeks celny) i art. 2 ust. 2 i 3 Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej w przypadku wykorzystywania systemu teleinformatycznego utworzonego na podstawie art. 16 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 952/2013 i art. 4 dodatku 1 do Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej, tj. systemu NCTS.

Przedsiębiorstwo:

Miejscowość i data:

Adres:

Podpis

Państwo: