



Krajowa Administracja  
Skarbowa

# Izba Administracji Skarbowej w Warszawie



procedury tranzytu w przewozach  
do/z Wielkiej Brytanii

**Warszawa, dnia 19 marca 2019 r.**



## **Przewóz towarów z zastosowaniem karnetu TIR odbywa się na podstawie przepisów:**

- Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR **sporządzona w Genewie 14 listopada 1975 r.**

## **Szczegółowe uregulowania stosowanie na obszarze Unii Europejskiej:**

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) **Nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r.** ustanawiające unijny kodeks celny.
- Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) **Nr 2015/2446 z dnia 28 lipca 2015 r.**
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) **Nr 2015/2447 z dnia 24 listopada 2015 r.**

## **Szczegółowe uregulowania stosowanie w Polsce:**

- Ustawa **z dnia 19 marca 2004 r.** Prawo celne
- Rozporządzenie Ministra Finansów **z dnia 19 sierpnia 2016 r.** w sprawie wniosku o udzielenie pozwolenia na korzystanie z procedury TIR, pozwolenia na uproszczenie przy obejmowaniu towarów procedurą TIR oraz korzystania z tego uproszczenia
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów **z dnia 1 lutego 2017 r.** w sprawie wyznaczenia Dyrektora Izby Administracji Skarbowej w Warszawie do prowadzenia niektórych spraw celnych



## ZASADY I ZAKRES STOSOWANIA

Zgodnie z **art. 226 ust. 3 lit. b UKC** przemieszczanie towarów nieunijnych, w procedurze tranzytu zewnętrznego, może odbywać się zgodnie z Konwencją TIR, jeżeli:

- przemieszczanie rozpoczęło się lub ma się zakończyć poza UE, lub
- przemieszczanie jest dokonywane między jednym a drugim miejscem znajdującym się na obszarze UE przez terytorium państwa (lub terytorium) znajdującego poza obszarem celnym UE.



## ZASADY I ZAKRES STOSOWANIA C.D.

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 (rozumianych jako granice celne)**. Nie jest zatem możliwy przewóz za karnetem TIR towarów nieunijnych np. z Gdyni do Berlina czy z Hamburga do Warszawy.



## ZASADY I ZAKRES STOSOWANIA C.D.

W Unii Europejskiej dla **monitorowania** operacji tranzytowych TIR stosowany jest **Nowy Skomputeryzowany System Tranzytowy (w Polsce - NCTS2)**.

**Otwarcie operacji tranzytowej TIR** wymaga **przesłania** przez posiadacza karnetu TIR **elektronicznego zgłoszenia TIR** do systemu NCTS2.

**Operacje** tranzytowe TIR **realizowane są jednocześnie** w systemie **NCTS2** 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 (procedura ciągłości działania) - system nie działa**.

Szczegółowy opis czynności związanych z obsługą elektronicznych zgłoszeń TIR w systemie NCTS2 znajduje się w:

**„Instrukcji dotyczącej realizacji usługi e-Tranzyt (operacje tranzytu unijnego/wspólnego i operacje TIR)”**.



## ZASADY I ZAKRES STOSOWANIA C.D.

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, 2403.11 i 24.03.19 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.



## KONSEKWENCJE

Konsekwencją traktowania Unii Europejskiej jako jednego obszaru celnego jest fakt iż w sytuacji, gdy władze celne danego państwa członkowskiego zdecydowały, **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 UE.**

Informacja w tej sprawie przekazywana jest każdorazowo do **Sekretariatu TIR i Komisji Europejskiej** oraz **do wszystkich krajów UE.** W Polsce decyzje w sprawie wykluczenia przewoźnika z systemu TIR podejmuje **Dyrektor Izby Administracji Skarbowej w Warszawie**, na podstawie informacji uzyskanych od izb administracji skarbowej oraz z innych dostępnych źródeł.

Informacje na temat **statusów posiadaczy karnetu TIR**, znajdują się elektronicznej bazie ITDB (<https://itdb.unece.org>).



## KONSEKWENCJE C.D.

Jeżeli operacja TIR realizowana jest na obszarze celnym UE, każde stowarzyszenie poręczające ustanowione i zatwierdzone w Unii Europejskiej może stać się odpowiedzialne za zapłatę zabezpieczonej kwoty długu odnoszącego się do towarów objętych danym karnetem TIR do wysokości **100 000 EUR** lub równowartości tej kwoty w walucie krajowej, **zgodnie z art. 163 RW.**

Podkreślić przy tym należy, iż **ograniczenie kwoty odpowiedzialności dotyczy stowarzyszenia poręczającego**, nie zaś posiadacza karnetu TIR, który odpowiada do pełnej kwoty mogącego powstać długu.

Dopiero w sytuacji, gdy brak jest możliwości wyegzekwowania kwoty należności od posiadacza karnetu, roszczenie kierowane jest do stowarzyszenia i wówczas ograniczone jest do kwoty 100 000 EUR. Odpowiedzialność i posiadacza karnetu, i stowarzyszenia poręczającego dotyczy należnych kwot cła oraz podatków przywozowych i wywozowych.





## ROSZCZENIA

Stowarzyszenie poręczające, ustanowione w państwie członkowskim właściwym do odzyskania długu, jest zobowiązane do zapłacenia zabezpieczonej kwoty długu.

**Jeżeli na mocy art. 87 UKC zostanie ustalone**, że to polskie władze są właściwe **do odzyskania długu**, 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).**



## DOSTĘP DO SYSTEMU TIR

W Polsce uprawnioną do dokonywania przewozów towarów pod osłoną karnetu TIR jest osoba, która uzyskała pozwolenie Dyrektora Izby Administracji Skarbowej w Warszawie na korzystanie z procedury TIR. Wniosek o udzielenie pozwolenia składa się bezpośrednio do tego organu, zgodnie z obowiązującymi przepisami. W szczególności wymagane jest załączenie do wniosku opinii ZMPD.

Informacje dotyczące uprawnionego posiadacza karnetu TIR (oraz wszelkie późniejsze zmiany dotyczące pozwolenia) są niezwłocznie wprowadzane do bazy ITDB.



## MINIMALNE WARUNKI I WYMOGI UMOŻLIWIAJĄCE KORZYSTANIE Z PROCEDURY TIR

Część II Załącznika 9 do Konwencji TIR określa minimalne warunki i wymogi

- **udowodnione doświadczenie lub przynajmniej możliwość wykonywania regularnych przewozów międzynarodowych (posiadanie zezwolenia na prowadzenie przewozów międzynarodowych, itp.),**
- **stabilna sytuacja finansowa,**
- **udowodniona wiedza dotycząca stosowania postanowień konwencji TIR,**
- **brak jakichkolwiek poważnych lub powtórnych naruszeń przepisów celnych lub podatkowych,**



## MINIMALNE WARUNKI I WYMOGI UMOŻLIWIAJĄCE KORZYSTANIE Z PROCEDURY TIR C.D.

- **złożenie pisemnego zobowiązania** wobec stowarzyszenia, że osoba będzie:
  1. stosować się do wszystkich formalności celnych określonych przez przepisy konwencji w urzędach celnych wyjściowych, przejściowych i docelowych,
  2. uiszczać należne kwoty, o których mowa w artykule 8 ustępy 1 i 2 konwencji, na żądanie właściwych władz zgodnie z artykułem 8 ustęp 7 konwencji,
  3. umożliwić stowarzyszeniom, o ile zezwalają na to przepisy krajowe, sprawdzanie informacji dotyczących spełniania powyżej określonych minimalnych warunków i wymogów.



Krajowa Administracja  
Skarbowa

## UZYSKANIE POZWOLENIA NA KORZYSTANIE Z PROCEDURY TIR

Na terenie Polski **osobą uprawnioną** do dokonywania przewozów pod osłoną karnetów TIR jest **osoba, która uzyskała pozwolenie Dyrektora Izby Administracji Skarbowej w Warszawie** na korzystanie z procedury TIR.

**Wniosek** o uzyskanie przedmiotowego pozwolenia składa się do Dyrektora Izby Administracji Skarbowej w Warszawie, po uzyskaniu **pozytywnej opinii stowarzyszenia poręczającego**, którym w Polsce jest:

**Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)**

**al. Jana Pawła II 78**

**00-175 Warszawa**

**Adres korespondencyjny:**

**00-198 Warszawa 80**

**skr. poczt. 1**

**tel.: 22 536 10 00**





## UZYSKANIE POZWOLENIA NA KORZYSTANIE Z PROCEDURY TIR C.D.

Zgodnie z art. 1 lit. q Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR) sporządzonej w Genewie dnia 14 listopada 1975 r. określenie **stowarzyszenie poręczające** oznacza **stowarzyszenie uznane przez władze celne Umawiającej się Strony jako poręczające za osoby, które stosują procedurę TIR.**

A zatem, przewozy powinny odbywać się pod gwarancją stowarzyszenia poręczającego i powinny być wykonywane z zastosowaniem karnetu TIR.



## UZYSKANIE POZWOLENIA NA KORZYSTANIE Z PROCEDURY TIR C.D.

Dokumenty, które należy dołączyć do wniosku o udzielenie pozwolenia na korzystanie z procedury TIR:

1. oryginał lub uwierzytelnioną kopię **opinii o sytuacji finansowej wnioskodawcy** wydaną przez bank prowadzący jego rachunek rozliczeniowy (dokument ten powinien być sporządzony nie wcześniej niż 3 miesiące przed dniem złożenia wniosku).
2. uwierzytelnioną kopię **licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu lub dowód rejestracyjny dla samochodów o masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony.**



## PROCEDURA POSZUKIWAWCZA

Zasady procedury poszukiwawczej realizowanej w systemie NCTS2 określone zostały w „Instrukcji dotyczącej realizacji usługi e-Tranzyt (operacje tranzytu unijnego/wspólnego i operacje TIR)”.

Zasady procedury poszukiwawczej realizowanej poza systemem NCTS2 (operacje TIR otwarte w procedurze awaryjnej) określone zostały w unijnym „Podręczniku dotyczącym procedur tranzytowych”, w rozdziale „Procedura TIR”.





## Przykłady dotyczące możliwości stosowania procedury TIR (i przesyłania zgłoszeń TIR do NCTS)

### **Firma A wywozi towary unijne 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 NCTS-TIR do urzędu wyjścia w Niemczech, pierwsza operacja tranzytowa zostaje zakończona w urzędzie w Polsce, gdzie ma miejsce doładunek. Do tego urzędu posiadacz karnetu przesyła do NCTS2 kolejne zgłoszenie TIR obejmujące wszystkie przewożone towary. Kolejna operacja tranzytowa w NCTS2 zostaje zakończona w urzędzie wyprowadzenia (granicznym).



## Przykłady dotyczące możliwości stosowania procedury TIR (i przesyłania zgłoszeń TIR do NCTS) C.D.

**Firma B przewozi towary unijne z Polski na Litwę przez Obwód Kaliningradzki.**

Na podstawie art. 227 UKC przewóz ten może zostać zrealizowany za karnetem TIR. Karnet może zostać otwarty w urzędzie wewnętrznym bądź granicznym, w miejscu, gdzie towary opuszczą obszar celny UE. Istotne jest, aby w karnecie jego posiadacz wpisał (na manifeście towarów) adnotację T2L, która musi być potwierdzona przez urząd wyjścia. Adnotacja ta potwierdza unijny status towarów. Odcinek nr 1 jest przeznaczony dla urzędu wyjścia, odcinek nr 2 dla urzędu przy wyjeździe z obszaru celnego UE.

Wymagane jest przesłanie zgłoszenia elektronicznego TIR w systemie NCTS2 do urzędu wyjścia (w Polsce), jak również drugiego zgłoszenia elektronicznego do urzędu wprowadzenia na Litwie (dwie operacje TIR w NCTS).



## Przykłady dotyczące możliwości stosowania procedury TIR (i przesyłania zgłoszeń TIR do NCTS) C.D.

**Firma C przewozi towary nieunijne 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 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 NCTS2 przesłane do urzędu wprowadzenia (granicznego) w Polsce. Operacja TIR w NCTS2 zakończy się w Polsce w urzędzie, w którym ma miejsce częściowy rozładunek. Do tego urzędu musi też zostać przesłane do NCTS2 kolejne zgłoszenie obejmujące dalej przewożone towary, druga operacja TIR w NCTS2 zostanie zakończona w urzędzie przeznaczenia w Niemczech.



## Przykłady dotyczące możliwości stosowania procedury TIR (i przesyłania zgłoszeń TIR do NCTS) C.D.

### **Firma D wywozi towary unijne 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 UE, jej zakończenie nastąpi w urzędzie wyprowadzenia (NCTS-TIR nie dotyczy krajów poza UE).



## Przykłady dotyczące możliwości stosowania procedury TIR (i przesyłania zgłoszeń TIR do NCTS) C.D.

**Firma E przewozi towary nieunijne z Hamburga do Warszawy.**

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



Krajowa Administracja  
Skarbowa

**Dziękuję za uwagę!!!**