COMISIA EUROPEANĂ
DIRECȚIA GENERALĂ
IMPOZITARE ȘI UNIUNE VAMALĂ
Vamă
Politică vamală

Bruxelles, 19.4.2021

TAXUD/A1/TRA/005/2020-1-RO

MANUAL DE TRANZIT

Commission européenne/Europese Commissie, 1049 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË
TAXUD-UNIT-A1@ec.europa.eu

Prefață

Planul privind tranzitul în Europa[1] a impus elaborarea unui manual care să conțină o descriere detaliată a regimului de tranzit comun și a celui unional și care să clarifice atât rolul administrațiilor, cât și pe cel al comercianților. Scopul acestui manual este să explice modul în care funcționează aceste regimuri de tranzit și rolurile diferiților participanți la acestea. Obiectivul este de a se asigura aplicarea consecventă a reglementărilor de tranzit, cu un tratament egal pentru toți operatorii.

Prezentul text este o versiune consolidată a manualului, cuprinzând diversele actualizări realizate de la prima publicare a acestuia, în mai 2004, și este armonizat cu Codul vamal al Uniunii, care se aplică de la 1 mai 2016. El va fi actualizat ori de câte ori în sistemul de tranzit comun și în cel unional apar noi evoluții care fac necesar acest lucru.

Manualul oferă o interpretare standard a modului în care trebuie puse în aplicare reglementările de tranzit de către toate autoritățile vamale care aplică tranzitul comun/unional printr-un acord administrativ.

El nu constituie însă un act obligatoriu din punct de vedere juridic – pentru interpretarea cu valoare de autoritate, este oportun să consultați întotdeauna dispozițiile legale privind tranzitul, precum și alte acte legislative vamale, care prevalează asupra prezentului manual. Textele autentice ale convențiilor și ale instrumentelor juridice ale UE sunt cele publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. În ceea ce privește hotărârile Tribunalului și ale Curții de Justiție, textele autentice sunt cele publicate în Culegerile de jurisprudență a Curții de Justiție a Uniunii Europene.

Pe lângă acest manual, este posibil să existe instrucțiuni sau note explicative la nivel național. Acestea pot fi încorporate la punctul relevant al fiecărui capitol din prezentul manual, atunci când sunt publicate în țara în cauză, sau pot fi publicate separat. Vă rugăm să contactați administrațiile vamale din țara dumneavoastră pentru detalii suplimentare.

Bruxelles, 19 aprilie 2021

1 COM(97) 188 final, 30.4.1997.

Cuprins general

Prefață

Cuprins general

Partea I: Introducere generală
Partea II: Statutul mărfurilor
Partea III: Garanții
Partea IV: Regimul standard de tranzit
Partea V: Planul de asigurare a continuității activității
Partea VI: Simplificări
Partea VII: Descărcarea operațiunii de tranzit, procedura de cercetare
Partea VIII: Datorie și recuperare
Partea IX: Regimul TIR

Lista abrevierilor folosite în mod obișnuit

Lista definițiilor

Surse de informații generale

MANUAL DE TRANZIT 1

PARTEA I – INTRODUCERE GENERALĂ 33

I.1 Cum funcționează tranzitul 34

I.2 Statutul mărfurilor 37

I.3 Tranzitul comun 37
I.3.1. Legislație 37
I.3.2. Descrierea regimului 38

I.4 Tranzitul în cadrul Uniunii 40
I.4.1 Tranzitul unional 40
I.4.1.1. Legislație 40
I.4.1.2. Descrierea regimului 40
I.4.1.2.1 Regimul de tranzit unional extern 42
I.4.1.2.2. Regimul de tranzit unional intern 43
I.4.1.3. Noul sistem computerizat de tranzit (NCTS) 44
I.4.1.3.1 Principalele elemente sau mesaje utilizate într-o operațiune NCTS 44
I.4.1.3.2 Biroul vamal de plecare 45
I.4.1.3.3 Biroul vamal de destinație 46
I.4.1.3.4 Biroul vamal de tranzit 47
I.4.1.3.5 Schimbarea biroului vamal de tranzit sau de destinație 47
I.4.1.3.6 Proceduri simplificate: expeditor agreat și destinatar agreat 48
I.4.2 Alte sisteme de tranzit din cadrul Uniunii Europene 49
I.4.2.1. Introducere 49
I.4.2.2. Regimul TIR (*Transport Internationaux Routiers*) 50
I.4.2.3. ATA (admitere temporară) 51
I.4.2.3.1 Context și legislație 51
I.4.2.3.2. Descrierea regimului 51
I.4.2.4. Manifestul Rin 53
I.4.2.4.1 Context și legislație 53
I.4.2.4.2. Descrierea regimului 53
I.4.2.5. Circulația NATO 54
I.4.2.5.1 Context și legislație 54
I.4.2.5.2. Descrierea regimului 54
I.4.2.6. Coletele poștale 56
I.4.2.6.1 Context și legislație 56
I.4.2.6.2. Descrierea regimului 57

I.5 Excepții (*pro memoria*) 58

I.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat) 58

I.7 Secțiune rezervată autorităților vamale 58

I.8 Anexe 58
I.8.1 Reguli și principii care reglementează adoptarea legislației referitoare la tranzitul unional 59

I.8.2 Reguli și principii care reglementează adoptarea legislației referitoare la tranzitul comun 68

PARTEA II – STATUTUL MĂRFURILOR 73

II.1 Introducere 73

II.2 Noțiuni de teorie generală și legislație 74
II.2.1 Statutul vamal al mărfurilor 74
II.2.1.1 Mărfuri unionale 74
II.2.1.2 Mărfuri neunionale 74
II.2.1.3 Care este regimul de tranzit? 74
II.2.2 Circulația mărfurilor unionale 75
II.2.2.1 Sub un regim vamal 75
II.2.2.2 Fără regim vamal, dar cu dovada statutului unional 76
II.2.2.3 Fără aplicarea unui regim vamal și fără dovada statutului unional 76
II.2.3 Dovada statutului vamal de mărfuri unionale 77
II.2.3.1 Prezumția statutului vamal de mărfuri unionale 77
II.2.3.2 Cerința de a dovedi statutul vamal de mărfuri unionale 77
II.2.3.3 Derogare de la obligația de a dovedi statutul vamal de mărfuri unionale 78
II.2.3.4 Tipurile de dovadă a statutului unional 78
II.2.3.4.1 Tipuri obișnuite 78
II.2.3.4.2 Situații specifice 78
II.2.4 Vedere de ansamblu asupra circulației mărfurilor unionale temporar în afara teritoriului 84

II.3 Circulația mărfurilor unionale cu dovada statutului unional 88
II.3.1 Folosirea dovezii statutului unional 88
II.3.2 Tipuri obișnuite de dovadă a statutului unional – detalii suplimentare 88
II.3.2.1 Documentele T2L sau T2LF 88
II.3.2.2 Manifestul vamal al mărfurilor 91
II.3.2.3 Manifestul companiei de transport maritim *(exclusiv maritim – dispoziție tranzitorie)* 91
II.3.2.4 Factura sau documentul de transport 93
II.3.2.5 Carnetul TIR sau ATA sau formularul 302 94
II.3.3 Emitent autorizat 95
II.3.3.1 Dispoziții generale 95
II.3.3.2 Documentul T2L/T2LF ori factura sau documentul de transport emis de emitentul autorizat *(dispoziție tranzitorie)* 96
II.3.3.2.1. Autorizare 96
II.3.3.2.2 Utilizarea documentelor T2L/T2LF, a facturilor sau a documentelor de transport emise de un emitent autorizat 98
II.3.3.3 Manifestul vamal al mărfurilor emis de un emitent autorizat 101
II.2.3.4 Manifestul companiei de transport maritim emis de un emitent autorizat *(dispoziție tranzitorie)* 101
II.3.3.4.1. Autorizare 101
II.3.3.4.2 Întocmirea dovezii 103
II.3.3.4.3 Procedura din portul de plecare 104
II.3.3.4.4 Procedura din portul de destinație 104
II.3.3.4.5 Nereguli/încălcări 104

II.3.3.4.6 Responsabilitățile companiei de transport maritim 105
II.3.4 Țara de tranzit comun 105

II.4 Circulația mărfurilor unionale fără dovada statutului unional 108
II.4.1 Mărfurile transportate pe cale aeriană 108
II.4.2 Serviciul de transport maritim regulat 108
II.4.2.1 Definiție 108
II.4.2.2 Procedura de autorizare a serviciilor de transport regulate 109
II.4.2.3 Acorduri de navlosire parțială 111
II.4.2.4 Verificarea condițiilor pentru RSS 111
II.4.2.5 Serviciu de transport regulat sau serviciu de transport neregulat 112
II.4.3 Coridorul T2 115

II.5 Dispoziții specifice privind produsele de pescuit maritim și mărfurile obținute din aceste produse 116

II.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat) 118

II.7 Secțiune rezervată exclusiv autorităților vamale 118
II.7.1 Autentificarea documentului T2L (T2LF) prin mijloace electronice 118

II.8 Anexe 119
II.8.1 Exemplu de contract de „afretare” implicând subcontractare și acorduri de navlosire parțială 119
II.8.2 Manifestul maritim – autorizația TC12 126
II.8.2.B Anexa B – Lista autorităților competente pentru consultare 127
II.8.3 Dovada statutului vamal de mărfuri unionale pentru vehicule rutiere motorizate 128
II.8.4 Lista autorităților competente pentru serviciul de transport maritim regulat 151
II.8.5 Certificat de nemanipulare pentru produse de pescuit maritim și mărfuri obținute din astfel de produse 152
II.8.6 Certificat de nemanipulare eliberat de Singapore 153

PARTEA III – GARANȚII 154

III.1 Introducere 154
III.1.1 Scopul garanției 155
III.1.2 Formele garanției 155
III.1.3 Dispensa de garanție 155
III.1.4. Valabilitatea teritorială 156
III.1.5 Tabel privind garanțiile 157
III.2 Dispoziții generale 158
III.2.1 Necesitatea unei garanții 158
III.2.1.1 Introducere 158
III.2.1.2 Nerespectarea prevederilor 158
III.2.2 Calcularea cuantumului garanției 159
III.2.2.1 Introducere 159
III.2.2.2 Calculare 159
III.2.3 Garantul 160
III.2.3.1 Introducere 160

III.2.3.2 Stabilire și aprobare 160
III.2.3.3 Obligația de plată 161
III.2.3.4 Revocarea aprobării garantului sau a angajamentului acestuia și anularea angajamentului 162

III.3 Garanția izolată 163
III.3.1 Depozitul în numerar 163
III.3.1.1 Introducere 163
III.3.1.2 Rambursare 163
III.3.2 Garanția izolată constituită sub forma unui angajament al unui garant 163
III.3.3 Garanția izolată constituită sub formă de titluri (TC32) 164
III.3.3.1 Obligația de plată și aprobarea 164
III.3.3.2 Notificare 165
III.3.3.3 Titlul de garanție (TC32) 165

III.4. Garanția globală și dispensa de garanție 167
III.4.1 Dispoziții generale 167
III.4.1.1 Introducere 167
III.4.1.2. Condiții generale 167
III.4.1.3. Calcularea cuantumului de referință 167
III.4.1.4. Cuantumul garanției 168
III.4.1.5 Certificatul de garanție 168
III.4.1.6 Obligațiile titularului regimului și verificarea cuantumului de referință 169
III.4.1.7 Utilizarea garanției globale 170
III.4.1.8 Interdicția temporară de a utiliza o garanție globală 170
III.4.1.8.1 Garanția izolată cu utilizări multiple – doar țările de tranzit comun 171
III.4.1.8.2 Derogarea de la decizia de interdicție temporară a utilizării unei garanții globale sau a unei garanții globale cu un cuantum redus (inclusiv a unei dispense) 172
III.4.1.9 Anularea și revocarea autorizației 173
III.4.2 Reducerea valorii garanției și dispensa de garanție 173
III.4.2.1 Introducere 173
III.4.2.2 Criteriile pentru reducere 173

III.5 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat) 174

III.6 Secțiune rezervată autorităților vamale 174

III.7 Anexe 174
III.7.1 Lista garanților autorizați să elibereze titluri de garanție izolată TC32 175
III.7.2 Lista căilor navigabile 175

PARTEA IV – REGIMUL STANDARD DE TRANZIT ÎN CADRUL NCTS (NOULUI SISTEM COMPUTERIZAT DE TRANZIT) 177

CAPITOLUL 1 – DECLARAȚIA DE TRANZIT STANDARD 178

IV.1.1 Introducere 178

IV.1.2 Noțiuni de teorie generală și legislație 178

IV.1.3 NCTS 178
IV.1.3.1 Organizarea NCTS 178
IV.1.3.2 Domeniul de aplicare al NCTS 180
IV.1.3.3 Accesul operatorilor la NCTS 180

IV.1.4 Procedura de declarare 180
IV.1.4.1 Încărcarea 180
IV.1.4.2 Declarația de tranzit (IE015) 182
IV.1.4.2.1 Forma și completarea declarației de tranzit 182
IV.1.4.2.2 Trimiterile mixte 183
IV.1.4.2.3 Depunerea declarației de tranzit 183
IV.1.4.2.4 Declarația de tranzit/securitate 184

IV.1.5 Situații specifice 186
IV.1.5.1 Acorduri încheiate între Uniune și alte țări cu privire la siguranța și securitatea datelor 186
IV.1.5.2 Norme aplicabile mărfurilor cu ambalaj 187
IV.1.5.3 Mărfuri care însoțesc călătorii și care se află în bagajele acestora 191
IV.1.5.4 Transportul mărfurilor unionale către, dinspre sau printr-o țară de tranzit comun 191

IV.1.6 Excepții (*pro memoria*) 195

IV.1.7 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat) 195

IV.1.8 Secțiune rezervată autorităților vamale 195

IV.1.9 Anexe 195

CAPITOLUL 2 – FORMALITĂȚI LA BIROUL VAMAL DE PLECARE 196

IV.2.1 Introducere 196

IV.2.2 Noțiuni de teorie generală și legislație 196

IV.2.3 Descrierea procedurii de la biroul vamal de plecare 196
IV.2.3.1 Acceptarea și înregistrarea declarației de tranzit 197
IV.2.3.2 Modificarea declarației de tranzit 198
IV.2.3.3 Invalidarea declarației de tranzit 199
IV.2.3.4 Verificarea declarației de tranzit și controlul mărfurilor 200
IV.2.3.5 Itinerarul pentru circulația mărfurilor 201
IV.2.3.6 Termenul pentru prezentarea mărfurilor 202
IV.2.3.7 Mijloacele de identificare 203
IV.2.3.7.1 Introducere 203
IV.2.3.7.2 Metodele de sigilare 205
IV.2.3.7.3 Caracteristicile sigiliilor 205
IV.2.3.7.4 Utilizarea unor sigilii speciale 206
IV.2.3.8 Acordarea liberului de vamă 207
IV.2.3.8.1 Documente la acordarea liberului de vamă pentru mărfuri 208
IV.2.3.9 Descărcarea regimului de tranzit 208

IV.2.4 Situații specifice 208

IV.2.5 Excepții (*pro memoria*) 209

IV.2.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat) 209

IV.2.7 Secțiune rezervată autorităților vamale 209
IV.2.7.1 ATIS 209
IV.2.7.2 SMS 209

IV.2.8 Anexe 209

CAPITOLUL 3 – FORMALITĂȚI ȘI INCIDENTE ÎN TIMPUL CIRCULAȚIEI MĂRFURILOR ÎN CADRUL UNEI OPERAȚIUNI DE TRANZIT COMUN/UNIONAL 210

IV.3.1 Introducere 210

IV.3.2 Noțiuni de teorie generală și legislație 210

IV.3.3 Formalitățile efectuate în cazul unor incidente și la biroul vamal de tranzit 210
IV.3.3.1 Formalitățile efectuate în cazul unor incidente 211
IV.3.3.2 Formalități la biroul vamal de tranzit 212
IV.3.3.2.1. Biroul vamal de tranzit 213
IV.3.3.2.2 Formalități la biroul vamal de tranzit 217
IV.3.3.2.3 Schimbarea biroului vamal de tranzit 217
IV.3.3.2.4 Măsurile luate în cazul unor nereguli majore 218

IV.3.4 Situații specifice (*pro memoria*) 219

IV.3.5 Excepții (*pro memoria*) 219

IV.3.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat) 219

IV.3.7 Secțiune rezervată autorităților vamale 219

IV.3.8 Anexe 219

CAPITOLUL 4 – FORMALITĂȚI LA BIROUL VAMAL DE DESTINAȚIE 220

IV.4.1 Introducere 220

IV.4.2 Noțiuni de teorie generală și legislație 220

IV.4.3 Formalități la biroul vamal de destinație 221
IV.4.3.1 Prezentarea mărfurilor 221
IV.4.3.2 Controlul încheierii regimului de tranzit 223

IV.4.4 Situații specifice 228
IV.4.4.1 Eliberarea unei recipise 228
IV.4.4.2 Eliberarea unei probe alternative 229

IV.4.4.3 Prezentarea mărfurilor și a documentelor în afara zilelor și a intervalelor orare stabilite și într-un alt loc decât la biroul vamal de destinație 230
IV.4.4.4 Nereguli 230
IV.4.4.4.1 Nereguli în legătură cu sigiliile 230
IV.4.4.4.2 Alte nereguli 231
IV.4.4.5 Schimbarea biroului vamal de destinație/deviere 231

IV.4.5 Prezentarea mărfurilor și a TAD-ului după expirarea termenului 234

IV.4.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat) 234

IV.4.7 Secțiune rezervată autorităților vamale 234

IV.4.8 Anexe 234
IV.4.8.1 Mesaje structurate și conținutul datelor pentru schimbul de informații 234
IV.4.8.2 Codurile țărilor 234
IV.4.8.3 Codurile ambalajelor 234

CAPITOLUL 5 – ANDORRA, SAN MARINO ȘI TERITORIILE NEFISCALE 235

IV.5.1 Introducere 235

IV.5.2 Andorra 235
IV.5.2.1 Context și legislație 235
IV.5.2.2 Formalități 236
IV.5.2.2.1. Mărfuri care se încadrează în capitolele 1-24 din SA 236
IV.5.2.2.2. Mărfuri care se încadrează în capitolele 25-97 din SA 238

IV.5.3 San Marino 242
IV.5.3.1 Context și legislație 242
IV.5.3.2 Formalități 242

IV.5.4 Teritoriile fiscale speciale 244
IV.5.4.1 Context și legislație 244
IV.5.4.2. Regimul de tranzit unional intern 246

IV.5.5 Excepții (*pro memoria*) 246

IV.5.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat) 246

IV.5.7 Secțiune rezervată autorităților vamale 246

IV.5.8 Anexe (*pro memoria*) 246

PARTEA V – PLANUL DE ASIGURARE A CONTINUITĂȚII ACTIVITĂȚII PENTRU TRANZITUL COMUN/UNIONAL 247

CAPITOLUL 1 – INTRODUCERE 247

V.1.1 Noțiuni de teorie generală și legislație 247

V.1.2. Declarația de tranzit în cazul unui plan de asigurare a continuității activității 247

V.1.3 Ștampila în cazul unui plan de asigurare a continuității activității 248

V.1.4 Defectarea temporară a NCTS la biroul vamal de plecare 248

V.1.5 Defectarea temporară a sistemului informatic utilizat de titularul regimului 248

V.1.6. Proceduri 249
V.1.6.1 La plecare – procedura standard 249
V.1.6.2 La plecare – expeditorul agreat 250
V.1.6.3 La destinație – procedura standard 250
V.1.6.4 La destinație – destinatarul agreat 250

V.1.7 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat) 251

V.1.8 Secțiune rezervată autorităților vamale 251

V.1.9 Anexe 251
V.1.9.1 Ștampila utilizată pentru planul de asigurare a continuității activității 252

CAPITOLUL 2 – INSTRUCȚIUNI GENERALE REFERITOARE LA DOCUMENTUL ADMINISTRATIV UNIC ȘI LA DOCUMENTUL DE ÎNSOȚIRE A TRANZITULUI 260

CAPITOLUL 3 – DECLARAȚIA DE TRANZIT STANDARD 261

V.3.1. Introducere 261

V.3.2 Noțiuni de teorie generală și legislație 262

V.3.3 Procedura de declarare 262
V.3.3.1 Declarația de tranzit pe suport de hârtie 263
V.3.3.1.1. Formularele și completarea declarației de tranzit pe suport de hârtie pe DAU 263
V.3.3.1.2. Listele de încărcătură, formă și completare 265
V.3.3.1.3 Forma și completarea declarației de tranzit pe suport de hârtie sub formă de TAD 267
V.3.3.1.4. Trimiterile mixte 267
V.3.3.1.5. Semnarea declarației de tranzit 268

V.3.4 Situații specifice (*pro memoria*) 270
V.3.4.1 Norme aplicabile mărfurilor cu ambalaje 270
V.3.4.2 Mărfurile transportate de călători în bagaje 270
V.3.4.3 Transportul mărfurilor unionale către, dinspre sau printr-o țară de tranzit comun 270
V.3.4.4 Duplicate 270

V.3.5 Excepții (*pro memoria*) 271

V.3.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat) 271

V.3.7 Secțiune rezervată autorităților vamale 271

V.3.8 Anexe 271

CAPITOLUL 4 – FORMALITĂȚI LA BIROUL VAMAL DE PLECARE 272

V.4.1. Introducere 272

V.4.2 Noțiuni de teorie generală și legislație 272

V.4.3 Descrierea procedurii efectuate la biroul vamal de plecare 272
V.4.3.1 Prezentarea declarației de tranzit pe suport de hârtie 273
V.4.3.2. Prezentarea unei garanții 274
V.4.3.3 Acceptarea și înregistrarea declarației de tranzit 275
V.4.3.4 Modificarea declarației de tranzit 275
V.4.3.5 Invalidarea declarației de tranzit 276
IV.V.4.3.6 Verificarea declarației de tranzit și controlul mărfurilor 277
V.4.3.7 Itinerarul pentru circulația mărfurilor 278
V.4.3.8 Termenul pentru prezentarea mărfurilor 279
V.4.3.9 Mijloace de identificare 279
V.4.3.9.1. Introducere 280
V.4.3.9.2. Metode de sigilare 281
V.4.3.9.3. Caracteristicile sigiliilor 282
V.4.3.9.4. Utilizarea unor sigilii speciale 283
V.4.3.10 Acordarea liberului de vamă 284

V.4.4 Situații specifice (*pro memoria*) 285
V.4.5 Excepții (*pro memoria*) 285
V.4.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat*)* 285
V.4.7 Secțiune rezervată autorităților vamale 285
V.4.8 Anexe 285
V.4.8.1 Mențiunea „Dispensă” 286
V.4.8.2 Mențiunea „Satisfăcător” 286

CAPITOLUL 5 – FORMALITĂȚI ȘI INCIDENTE ÎN TIMPUL CIRCULAȚIEI MĂRFURILOR ÎN CADRUL UNEI OPERAȚIUNI DE TRANZIT COMUN/UNIONAL 287

V.5.1. Introducere 287
V.5.2 Noțiuni de teorie generală și legislație 287
V.5.3 Formalități în cazul unor incidente și la biroul vamal de tranzit 287
V.5.3.1 Formalitățile efectuate în cazul unor incidente produse în timpul circulației mărfurilor 288
V.5.3.2. Formalități la biroul vamal de tranzit 289
V.5.3.2.1. Biroul vamal de tranzit 289
V.5.3.2.2. Formalități la biroul vamal de tranzit 291
V.5.3.2.3. Măsurile luate în cazul unor nereguli majore 291
V.5.4 Situații specifice (*pro memoria*) 292

V.5.5 Excepții (*pro memoria*) 292
V.5.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat) 292
V.5.7 Secțiune rezervată autorităților vamale 292
V.5.8 Anexe 292

CAPITOLUL 6 – FORMALITĂȚI LA BIROUL VAMAL DE DESTINAȚIE 293

V.6.1. Introducere 293
V.6.2 Noțiuni de teorie generală și legislație 293
V.6.3 Formalități la biroul vamal de destinație 294
V.6.3.1 Prezentarea mărfurilor împreună cu documentele 294
V.6.3.2 Controlul încheierii regimului 295
V.6.4 Situații specifice 299
V.6.4.1 Eliberarea unei recipise 300
V.6.4.2 Eliberarea unei probe alternative 301
V.6.4.3 Prezentarea mărfurilor și a documentelor în afara zilelor și a intervalelor orare stabilite și într-un alt loc decât la biroul vamal de destinație 302
V.6.4.4 Nereguli 303
V.6.4.4.1 Nereguli în legătură cu sigiliile 303
V.6.4.4.2. Alte nereguli 303
V.6.4.5 Schimbarea biroului vamal de destinație 304
V.6.5 Prezentarea mărfurilor și a declarației de tranzit după expirarea termenului 306
V.6.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat) 306
V.6.7 Secțiune rezervată autorităților vamale 306
V.6.8 Anexe 306
V.6.8.1 Mențiunea standard „Satisfăcător” 307
V.6.8.2 Mențiunea „Probă alternativă” 307
V.6.8.3 Lista birourilor centrale pentru returnarea exemplarului 5 al DAU sau a celui de-al doilea exemplar al TAD 308
V.6.8.4 Mențiunea „Diferențe” 309
V.6.8.5 Mențiunea „Neconcordanță” 312
V.6.8.6 Mențiunea „Se efectuează cercetări” 312
V.6.8.7 Mențiunea „Taxe încasate” 312
V.6.8.8 Mențiunea „Diferențe: mărfuri prezentate la biroul vamal ..... (denumire și țara)” 313
V.6.8.9 Mențiunea „Ieșire din …. supusă restricțiilor sau impozitelor prin Regulamentul/Directiva/Decizia nr. ……” 314

PARTEA VI – SIMPLIFICĂRI 316

VI.1 Introducere 316

VI.2. Noțiuni de teorie generală și legislație 316
VI.2.1 Tipurile de simplificări ale tranzitului și condițiile 317
VI.2.2 Procedura de autorizare 323
VI.2.3 Monitorizarea unei autorizații 327
VI.2.4 Anularea, revocarea și modificarea unei autorizații 328
VI.2.5 Suspendarea unei autorizații 329
VI.2.6 Reevaluarea unei autorizații 331

VI.3 Descrierea simplificărilor 331

VI.3.1. Garanția globală și dispensa de garanție 333
VI.3.2 Utilizarea unor sigilii speciale 333
VI.3.3. Expeditorul agreat 334
VI.3.3.1 Introducere 335
VI.3.3.2 Autorizare 335
VI.3.3.3 Proceduri 336
VI.3.3.3.1 Regimul standard de tranzit – obligațiile expeditorului agreat 336
VI.3.3.3.2 Planul de asigurare a continuității activității – obligațiile expeditorului agreat 338
VI.3.4 Destinatarul agreat 342
VI.3.4.1 Introducere 342
VI.3.4.2 Autorizare 342
VI.3.4.3 Depozitarea temporară 344
VI.3.4.4 Proceduri 344
VI.3.4.4.1 Regimul standard de tranzit 344
VI.3.4.4.2 Planul de asigurare a continuității activității 345
VI.3.5. Mărfuri transportate pe calea ferată 347
VI.3.5.1 Simplificări aplicabile regimurilor de tranzit pe calea ferată 347
VI.3.5.2 Procedura standard pentru transportul feroviar și particularitățile sale 348
VI.3.5.3 Regimul de tranzit pe suport de hârtie pentru transportul feroviar (dispoziție tranzitorie) 350
VI.3.5.3.1 Introducere 350
VI.3.5.3.2 Condiții pentru utilizarea scrisorii de trăsură CIM pe suport de hârtie ca declarație de tranzit 351
VI.3.5.3.3 Întreprinderi feroviare autorizate 352
VI.3.5.3.4 Utilizarea regimului de tranzit pe suport de hârtie 355
VI.3.5.3.5 Supravegherea circulației în cadrul regimului de tranzit pe suport de hârtie pentru calea ferată 367
VI.3.5.3.6 Garanția în contextul procedurii simplificate de tranzit feroviar 370
VI.3.5.3.7 Scenarii 373
VI.3.5.4 Alte regimuri de tranzit feroviar pe suport de hârtie (dispoziție tranzitorie) 378
VI.3.5.5 Coridorul T2 378
VI.3.6 Mărfuri transportate pe cale aeriană – utilizarea manifestelor pe suport de hârtie pentru plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit comun/unional 379
VI.3.6.1 Introducere 379
VI.3.6.2 Utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană 380
VI.3.6.2.1 Autorizația de utilizare a regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană 381
VI.3.6.2.2 Utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană 382
VI.3.6.2.3 Utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană 384
VI.3.6.3 Utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe baza unui manifest electronic pentru mărfuri transportate pe cale aeriană 386
VI.3.6.4 Cazuri speciale (care utilizează regimul de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană) 386
VI.3.6.4.1 Transport cu transportatori expres 391
VI.3.7. Mărfuri transportate pe cale maritimă 392

VI.3.7.1 Introducere 393
VI.3.7.2 Utilizarea regimurilor de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă 393
VI.3.7.2.1 Autorizația de utilizare a regimurilor de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă 394
VI.3.7.2.2 Utilizarea regimurilor de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă 395
VI.3.7.2.3 Exemple 399
VI.3.7.4 Cazuri speciale (care utilizează regimul de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă) 400
VI.3.7.4.1 Grupajul 400
VI.3.7.4.2 Circulația mărfurilor pe mare la bordul unor nave care furnizează servicii, altele decât cele de transport maritim regulat 404
VI.3.8 Proceduri simplificate care se întemeiază pe articolul 6 din convenție 405
VI.3.9 Mărfuri transportate pe cale aeriană – cu utilizarea unui document electronic de transport (ETD) ca declarație de tranzit pentru plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit comun/unional 405
VI.3.9.1 Introducere 405
VI.3.9.2 Informații generale 406
VI.3.9.3 Autorizația pentru utilizarea ETD-ului 406
VI.3.9.4 Norme procedurale pentru utilizarea ETD-ului 410
VI.3.9.4.1 Datele necesare pentru ETD 410
VI.3.9.4.2 Procedura la biroul vamal de plecare 417
VI.3.9.4.3 Procedura la biroul vamal de destinație 420
VI.3.10 Mărfuri transportate pe cale maritimă – cu utilizarea unui ETD ca declarație de tranzit pentru plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit unional 422
VI.3.10.1 Introducere 423
VI.3.10.2 Informații generale 423
VI.3.10.3 Autorizația pentru utilizarea ETD-ului 424
VI.3.10.4 Norme procedurale pentru utilizarea ETD-ului 428
VI.3.10.4.1 Datele necesare pentru ETD 428
VI.3.10.4.2 Procedura la biroul vamal de plecare 433
VI.3.10.4.3 Procedura la biroul vamal de destinație 436

VI.4. Situații specifice (*pro memoria*) 439

VI.5 Excepții (*pro memoria*) 439

VI.6. Instrucțiuni naționale specifice (rezervat) 439

VI.7 Secțiune rezervată autorităților vamale 439

VI.8 Anexe 439
VI.8.1 Model de ștampilă specială utilizată de un expeditor agreat 440
VI.8.2 Derogări – ștampilă specială (IT) 440
VI.8.3 Lista aeroporturilor și a birourilor vamale de control 440
VI.8.4 Model de autorizație pentru utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe baza unui manifest electronic pentru mărfuri transportate pe cale aeriană 440

VI.8.5 Diagrama grupajului aerian 441
VI.8.6 Model de autorizație pentru utilizarea regimurilor de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă 442
VI.8.7 Diagrama grupajului maritim 446
VI.8.8 Comunicarea procedurilor simplificate 447
VI.8.9 Lista autorităților responsabile cu procedura de consultare, în cazul în care ETD-ul este utilizat ca declarație de tranzit pentru mărfuri care circulă pe cale aeriană 448
VI.8.10 Model de scrisoare de consultare pentru ETD 449
VI.8.11 Lista autorităților responsabile cu procedura de consultare, în cazul în care ETD-ul este utilizat ca declarație de tranzit pentru mărfuri care circulă pe cale maritimă 451
VI.8.12 Tabel de corespondență CIM – CIM/SMGS 452
VI.8.13 Declarații ale întreprinderilor feroviare 453

PARTEA VII – DESCĂRCAREA REGIMULUI DE TRANZIT ȘI PROCEDURA DE CERCETARE 454

VII.1. Introducere, legislație și noțiuni de teorie generală 455
VII.1.1 Introducere 455
VII.1.2 Legislație și noțiuni de teorie generală 455
VII.1.2.1 Surse juridice 455
VII.1.2.2 Noțiuni de teorie generală 455
VII.1.2.2.1 Încheierea și descărcarea operațiunii de tranzit 456
VII.1.2.2.2 Procedura de cercetare pentru verificarea încheierii regimului 456
VII.1.2.2.3 Schimbul de informații 457

VII.2 Descărcarea regimului de tranzit și cererea de verificare a statutului 458
VII.2.1 Introducere 458
VII.2.2 Condiții de descărcare 458
VII.2.3 Efectele descărcării 459
VII.2.4 Forma descărcării 459
VII.2.5 Cererea de verificare a statutului și confirmarea statutului 460

VII.3 Procedura de cercetare 462
VII.3.1 Introducere 462
VII.3.2 Inițierea cercetării cu titularul regimului 463
VII.3.2.1 Scopul solicitării de informații 463
VII.3.2.2 Procedura generală privind solicitarea de informații adresată titularului regimului 464
VII.3.2.3 Procedura solicitării de informații în cazul procedurilor simplificate specifice anumitor moduri de transport 465
VII.3.3 Proba alternativă a încheierii regimului 466
VII.3.3.1 Proba alternativă a prezentării mărfurilor la un birou vamal de destinație sau la un destinatar agreat 467
VII.3.3.2 Proba alternativă a plasării mărfurilor în cauză sub un regim vamal într-o țară terță 469
VII.3.4 Cercetarea cu biroul vamal de destinație 471
VII.3.4.1 Autoritatea competentă și termenul de trimitere a cererii de cercetare 471

VII.3.4.2 Trimiterea mesajului „Cerere de cercetare” (IE142) 472
VII.3.4.2.1 Utilizarea mesajelor de schimb de informații 472
VII.3.4.3 Anularea mesajului „Cerere de cercetare” (IE142) 473
VII.3.4.4 Răspunsul țării de destinație 473
VII.3.4.4.1 Efectuarea de căutări în evidențe 473
VII.3.4.4.2 Rezultatul căutărilor efectuate în evidențe 473
VII.3.4.4.3 Termenul de răspuns în cazul începerii procedurii de cercetare cu biroul vamal de destinație 475
VII.3.4.4.4 Coduri de răspuns la cererea de cercetare 476
VII.3.4.5 Cerere adresată titularului regimului după inițierea cercetării cu biroul vamal de destinație 476
VII.3.4.6 Consecințele rezultatelor procedurii de cercetare 477

VII.4 Planul de asigurare a continuității activității 479
VII.4.1 Avizul de cercetare în caz de recurgere la planul de asigurare a continuității activității sau la procedura simplificată specifică anumitor moduri de transport 479
VII.4.1.1 Introducere 479
VII.4.1.2 Inițierea cercetării cu titularul regimului 481
VII.4.1.3 Autoritatea competentă și termenul pentru transmiterea avizului de cercetare 481
VII.4.1.4 Avizul de cercetare TC20 482
VII.4.1.5 Răspunsul țării de destinație la avizul de cercetare 482
VII.4.1.6 Răspunsul biroului vamal de tranzit la avizul de cercetare 485
VII.4.1.7 Consecințele procedurii de cercetare 486

VII.5 Procedura de verificare postvămuire 487
VII.5.1 Obiectivele și metodele verificării postvămuire 487
VII.5.2 Documente care fac obiectul verificării 488
VII.5.2.1. Declarațiile de tranzit (planul de asigurare a continuității activității) 488
VII.5.2.2 Documentul electronic de transport utilizat ca declarație de tranzit 488
VII.5.2.3 Proba alternativă 489
VII.5.2.4 Documentele T2L 489
VII.5.2.5 Documente comerciale echivalente cu un document T2L 490
VII.5.3. Consecințele verificării 490

VII.6 Excepții (*pro memoria*) 491

VII.7 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat) 491

VII.8 Anexe 491
VII.8.1 Lista autorităților competente 491
VII.8.2 Model de scrisoare de informare către titularul regimului 492
VII.8.3 Model de aviz de cercetare TC20 și note explicative 494
VII.8.4 Modul de transmitere a informațiilor TC20A 499
VII.8.5. Model de cerere de verificare postvămuire TC21 500
VII.8.6. Model de cerere de verificare postvămuire TC21A 502
VII.8.7 Exemple de situații posibile în cadrul procedurii de cercetare 504

PARTEA VIII – DATORIA ȘI RECUPERAREA 506

VIII.1 Domeniul de aplicare al dispozițiilor....506
VIII.1.1 Definiții 506
VIII.1.2 Distincția dintre dispozițiile financiare și dispozițiile penale 507

VIII.2 Nașterea/absența unei datorii, nerespectările și identificarea debitorilor și a garanților....507
VIII.2.1 Nașterea/absența datoriei....507
VIII.2.1.1 Momentul nașterii datoriei 507
VIII.2.1.1.1 Sustragerea mărfurilor de la regim....507
VIII.2.1.1.2 Nerespectarea condițiilor....508
VIII.2.2 Nerespectări ale regimului....508
VIII.2.2.1 Situații de sustragere 508
VIII.2.2.2 Situații care nu constituie sustrageri....509
VIII.2.2.3 Situația în care nu sunt îndeplinite una sau mai multe condiții care reglementează plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit 510
VIII.2.2.4 Datorie care a luat naștere în legătură cu regimul de tranzit 510
VIII.2.3 Stingerea unei datorii....511
VIII.2.4 Identificarea debitorilor și a garanților....512
VIII.2.4.1 Cine sunt debitorii 512
VIII.2.4.2 Acțiuni împotriva debitorilor....513
VIII.2.4.3 Debitori diferiți și răspunderea lor solidară....513
VIII.2.4.4 Notificarea debitorului 514
VIII.2.4.5. Acțiuni împotriva garantului 514
VIII.2.4.5.1 Răspunderea și eliberarea garantului....514
VIII.2.4.5.2 Limitarea răspunderii de către garant....515
VIII.2.4.5.3 Notificarea garantului....515
VIII.2.4.6 Calcularea cuantumului datoriei....517

VIII.3 Recuperarea datoriei 520
VIII.3.1 Analiză generală 520
VIII.3.2 Identificarea autorității responsabile pentru recuperare 520
VIII.3.2.1 Autoritatea responsabilă pentru recuperare 520
VIII.3.2.2. Locul unde ia naștere datoria....520
VIII.3.2.2.1 Locul producerii faptelor care dau naștere datoriei....521
VIII.3.2.2.2 Locul în care autoritățile competente constată că mărfurile se aflau într-o situație care dă naștere datoriei....521
VIII.3.2.2.3 Locul stabilit implicit 522
VIII.3.3 Procedura de recuperare 524
VIII.3.3.1 Mesaje de schimb de informații 525
VIII.3.3.2 Schimbul de informații și cooperarea în vederea recuperării....525
VIII.3.3.3 Cerere de recuperare formulată de autoritatea competentă din țara de plecare 526
VIII.3.3.4 Cerere de recuperare formulată de o altă autoritate competentă 527
VIII.3.3.5 Acceptarea recuperării de către autoritatea solicitată....528
VIII.3.3.6 Comunicarea inițierii procedurii de recuperare....530
VIII.3.4 Identificarea ulterioară a locului în care a luat naștere datoria....531
VIII.3.4.1 Probe noi, apărute după inițierea procedurii de recuperare....531
VIII.3.4.2 Autoritate competentă nouă și noi măsuri de recuperare 532
VIII.3.4.3. Consecințe pentru recuperarea inițială 533
VIII.3.4.4. Consecințe pentru recuperare 533

VIII.3.4.4.1 Notificarea biroului vamal de plecare și a biroului vamal de garanție cu privire la recuperare sau descărcare 533
VIII.3.4.4.2 Notificarea garantului cu privire la recuperare sau descărcare 533

VIII.4. Situații specifice (*pro memoria*) 534

VIII.5 Excepții (*pro memoria*) 534

VIII.6. Instrucțiuni naționale specifice (rezervat) 534

VIII.7 Secțiune rezervată autorităților vamale 534

VIII.8 Anexe 534
VIII.8.1 Lista autorităților responsabile pentru recuperare în cadrul planului de asigurare a continuității activității 534
VIII.8.2 Avizul de informare TC24 și avizul de recuperare TC25 535
VIII.8.3. Cererea de adresă (adrese) TC30 540

PARTEA IX – REGIMUL TIR (APLICABIL PE TERITORIUL UNIUNII) 541

IX.1 TIR (*Transport Internationaux Routiers*) 541
IX.1.1 Context și legislație 541
IX.1.2 Principiile sistemului TIR 542

IX.2 Autorizări 543
IX.2.1. Autorizarea asociațiilor garante 543
IX.2.1.1 Procesul de autorizare 543
IX.2.1.2 Criteriile de autorizare 544
IX.2.1.3 Acordul scris 544
IX.2.1.4. Monitorizarea autorizației 544
IX.2.2. Autorizarea titularilor de carnete TIR 544
IX.2.2.1 Procesul de autorizare 545
IX.2.2.2. Partajarea procesului de autorizare 545
IX.2.2.2.1 Verificările efectuate de autoritățile vamale 545
IX.2.2.2.2. Monitorizarea autorizației 546
IX.2.2.3. Retragerea autorizației 547
IX.2.2.3.1 Utilizarea articolului 38 în locul articolului 6 alineatul (4) 547
IX.2.2.3.2 Aplicarea articolului 38 din Convenția TIR 547
IX.2.2.3.3 Aplicarea articolului 6 alineatul (4) din Convenția TIR 548
IX.2.2.3.4 Notificarea Comisiei Europene și a celorlalte state membre 548
IX.2.2.4 Notificarea deciziilor de restabilire a accesului la sistemul TIR 549

IX.3 Garanții 549
IX.3.1 Introducere 549
IX.3.2 Cuantumul garanției 549
IX.3.2.1. Cuantumul maxim al garanției 549
IX.3.2.2. Norme privind rata de schimb 550
IX.3.3. Sfera de acoperire a garanției 550
IX.3.4 Răspunderea asociațiilor garante din Uniune 551

IX.4 Formalități la biroul de plecare sau de intrare 551

IX.4.1 Introducere 551
IX.4.2 Acceptarea datelor din carnetul TIR 552
IX.4.3 Securitatea vehiculului/containerului 554
IX.4.3.1 Recomandări privind utilizarea unui sistem de coduri pentru notificarea defectelor în certificatul de agreare 554
IX.4.4 Formalități la biroul vamal de plecare sau de intrare 555
IX.4.4.1 Utilizarea corespunzătoare a carnetului TIR 556
IX.4.4.2 Recomandare privind utilizarea codului SA 556
IX.4.4.3 Dovada statutului vamal de mărfuri unionale 556
IX.4.4.4. Prezentarea unei garanții 557
IX.4.4.5 Sigilarea vehiculelor/containerelor 557
IX.4.4.6 Termenul 558
IX.4.4.7 Itinerarul pentru circulația mărfurilor în cadrul unei operațiuni TIR 558
IX.4.4.8. Acordarea liberului de vamă pentru o operațiune TIR 559
IX.4.5 Încărcări intermediare 559
IX.4.5.1 Suspendarea temporară a transportului TIR 560
IX.4.6 Neconcordanțe 560
IX.4.6.1 Gestionarea neconcordanțelor 560
IX.4.6.2 Neconcordanțe constatate de biroul vamal de plecare 561
IX.4.6.3 Neconcordanțe constatate de biroul vamal de intrare 561

IX.5 Formalități la biroul vamal de destinație sau de ieșire 562
IX.5.1 Introducere 563
IX.5.2 Descărcarea operațiunii TIR de către birourile vamale de plecare sau de intrare 563
IX.5.3 Formalități la biroul vamal de destinație sau de ieșire 563
IX.5.4 Schimbarea biroului vamal de destinație sau de ieșire 565
IX.5.5 Incidente în cursul transportului mărfurilor și utilizarea raportului certificat 566
IX.5.6 Nereguli constatate la biroul vamal de destinație sau de ieșire 567
IX.5.6.1 Nereguli privind mărfurile 567
IX.5.6.2 Nereguli privind sigiliile 568
IX.5.6.3 Alte nereguli 568
IX.5.7. Sistemul de control pentru carnetele TIR 568
IX.5.8 Descărcări intermediare 569
IX.5.9 Gestionarea transporturilor TIR returnate 570

IX.6 Procedura de cercetare 570
IX.6.1 Acțiuni premergătoare cercetării 571
IX.6.2 Procedura de cercetare 571
IX.6.3. Probe alternative de încheiere 573
IX.6.4 Datorie și recuperare 573
IX.6.4.1 Identificarea persoanei sau a persoanelor direct răspunzătoare 574
IX.6.4.2 Recuperarea datoriei și/sau a taxelor de altă natură 574
IX.6.5 Acțiuni împotriva asociației garante 575
IX.6.6. Aplicarea articolelor 163 și 164 din APA 575
IX.6.6.1 Transferul responsabilității pentru recuperarea datoriei 576

IX.7. Destinatar agreat 576
IX.7.1 Introducere 577
IX.7.2 Competența de a rupe și de a îndepărta sigiliile vamale 577

IX.7.3. Sosirea mărfurilor 577
IX.7.4. Prezentarea carnetului TIR..... 578
IX.5 Vizarea carnetului TIR și restituirea acestuia către titularul său 578

IX.8. Anexe la partea IX..... 579
IX.8.1. Puncte focale în Uniunii..... 579
IX.8.2 Tabelul de corespondență..... 580
IX.8.3 Completarea carnetului TIR..... 582
IX.8.4 Operațiuni TIR în circumstanțe speciale (procedura de rezervă/planul de asigurare a continuității activității)..... 590
IX.8.5 Notificare scrisă 592
IX.8.6 Model de aviz de cercetare..... 594
IX.8.7 Model de acord/întreprindere UE 596
IX.8.8 Model de ștampilă pentru procedura de rezervă/planul de asigurare a continuității activității 598
IX.8.9 Exemple de situații de înregistrare a datelor electronice din carnetul TIR..... 598

Lista abrevierilor folosite în mod obișnuit

e-AD	Document administrativ electronic
AT	Austria
ATA	Carnet ATA (admitere temporară)
BE	Belgia
BG	Bulgaria/bulgară
PAC	Politica agricolă comună
TVC	Tariful vamal comun (CE)
CH	Elveția
CIM	*Contrat de transport International ferroviaire des Marchandises* (Contract de transport internațional feroviar de mărfuri)
CMR	*Contrat de transport international de Marchandises par Route* (Contract de transport internațional rutier de mărfuri)
COMISIA	Comisia Europeană
Convenția	Convenția privind regimul de tranzit comun din 20 mai 1987
CS	Cehă
CY	Cipru
CZ	Cehia
DA	Daneză
AD	Regulamentul delegat (UE) 2015/2446 al Comisiei din 28 iulie 2015 de completare a Regulamentului (UE) al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a Codului vamal al Uniunii
DE	Germania/germană
DK	Danemarca
EAD	Document de însoțire de export
ECS	Sistem de control al exporturilor
EDI	Schimb electronic de date
EE	Estonia/estonă
AELS	Asociația Europeană a Liberului Schimb
EL	Greacă

EN	Engleză
ENS	Declarație sumară de intrare
ES	Spania/spaniolă
FI	Finlanda/finlandeză
FR	Franța/franceză
GB	Marea Britanie
GR	Grecia
SA	Sistemul armonizat de denumire și clasificare a mărfurilor
HR	Croația/croată
HU	Ungaria/maghiară
IE	Irlanda
APA	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447 al Comisiei din 24 noiembrie 2015 de stabilire a unor norme pentru punerea în aplicare a anumitor dispoziții din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a Codului vamal al Uniunii
IRU	Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere
IS	Islanda/islandeză
IT	Italia/italiană
LT	Lituania/lituaniană
LoI	Listă de articole
LU	Luxemburg
LV	Letonia/letonă
MK	Republica Macedonia de Nord
MT	Malta/malteză
NCTS	Noul sistem computerizat de tranzit
NL	Țările de Jos/neerlandeză
NO	Norvegia/norvegiană
JO	Jurnalul Oficial
PL	Polonia/polonă
PT	Portugalia/portugheză
RO	România/română

RS	Serbia/sârbă
RSS	Serviciu de transport maritim regulat
DAU	Document administrativ unic
Convenția DAU	Convenția privind simplificarea formalităților în comerțul cu mărfuri din 20 mai 1987
SE	Suedia
SI	Slovenia
SK	Republica Slovacă/slovacă
SL	Slovenă
SV	Suedeză
ADT	Regulamentul delegat (UE) 2016/341 al Comisiei din 17 decembrie 2015 de completare a Regulamentului (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește normele tranzitorii pentru anumite dispoziții din Codul vamal al Uniunii, în cazul în care sistemele electronice relevante nu sunt încă operaționale, și de modificare a Regulamentului delegat (UE) 2015/2446 al Comisiei (JO L 69, 15.3.2016, p. 1).
TR	Turcia/turcă
TAD	Document de însoțire a tranzitului
TIR	Carnet TIR (*Transport Internationaux Routiers*) (transport internațional rutier)
TSAD	Document de însoțire tranzit/securitate
TSLoI	Listă de articole tranzit/securitate
CVU	Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii (JO L 269, 10.10.2013)
UK	Regatul Unit

Lista definițiilor

Document administrativ electronic (e-AD)	Doar pentru tranzitul unional – document de control utilizat pentru circulația între două puncte din UE a mărfurilor accizabile puse în liberă circulație.
Carnet ATA	Document vamal utilizat pentru exportul temporar, tranzitul și admiterea temporară a mărfurilor în anumite scopuri, de exemplu pentru prezentări, expoziții și târguri, ca echipamente profesionale și ca eșantioane comerciale.
Expeditor agreat	Persoană autorizată să efectueze operațiuni de tranzit fără a prezenta mărfurile la biroul vamal de plecare.
Destinatar agreat	Persoană autorizată să primească (în localurile proprii sau în orice alt loc specificat) mărfuri aflate în regim de tranzit fără a avea obligația de a le prezenta la biroul vamal de destinație. Aceste mărfuri trebuie să fie însoțite de numărul de referință principal (MRN) pentru operațiunea de tranzit în cauză.
Tranzit comun	Regim vamal pentru transportul mărfurilor între UE și țări de tranzit comun, precum și între țări de tranzit comun = (a se vedea definiția de mai jos).
Mărfuri unionale	Mărfuri care intră într-una dintre următoarele categorii: – mărfuri obținute în întregime pe teritoriul vamal al Uniunii și care nu conțin mărfuri importate din țări sau teritorii situate în afara acestui teritoriu; – mărfuri introduse pe teritoriul vamal al Uniunii din țări sau teritorii situate în afara acestui teritoriu și puse în liberă circulație; – mărfuri obținute sau produse pe teritoriul vamal al Uniunii, fie exclusiv din mărfuri menționate la a doua liniuță, fie din mărfuri menționate atât la prima, cât și la a doua liniuță
Regim de tranzit unional	Regim vamal care permite circulația mărfurilor dintr-un punct al UE în altul.
Autoritate competentă	Autoritatea vamală sau orice altă autoritate responsabilă pentru aplicarea normelor vamale.

Parte contractantă	O parte la Convenția privind regimul de tranzit comun din 20 mai 1987 și la Convenția privind simplificarea formalităților în comerțul cu mărfuri din 20 mai 1987. Există opt părți contractante: Uniunea Europeană, Islanda, Norvegia, Elveția, Turcia, Republica Macedonia de Nord, Serbia și Regatul Unit.
Statut vamal	Statutul de mărfuri unionale sau de mărfuri neunionale al unor mărfuri.
Teritoriul vamal al Uniunii	Teritoriul vamal al Uniunii cuprinde următoarele teritorii, inclusiv apele lor teritoriale și interioare, respectiv spațiul lor aerian: • teritoriul Regatului Belgiei; • teritoriul Republicii Bulgaria; • teritoriul Republicii Cehe; • teritoriul Regatului Danemarcei, cu excepția Insulelor Feroe și a Groenlandei; • teritoriul Republicii Federale Germania, cu excepția insulei Helgoland și a teritoriului Büsingen (Tratatul din 23 noiembrie 1964 dintre Republica Federală Germania și Confederația Elvețiană); • teritoriul Republicii Estonia; • teritoriul Irlandei; • teritoriul Republicii Elene; • teritoriul Regatului Spaniei, cu excepția teritoriilor Ceuta și Melilla; • teritoriul Republicii Franceze și teritoriul Monaco, așa cum este definit prin Convenția vamală semnată la Paris la 18 mai 1963, cu excepția teritoriilor de peste mări și a Saint-Pierre și Miquelon; • teritoriul Republicii Italiene, cu excepția municipalității Livigno; • teritoriul Republicii Cipru, în conformitate cu dispozițiile Actului de aderare din 2003; • teritoriul Republicii Letonia; • teritoriul Republicii Lituania; • teritoriul Marelui Ducat al Luxemburgului; • teritoriul Ungariei; • teritoriul Republicii Malta; • teritoriul Regatului Țărilor de Jos din Europa;

- teritoriul Republicii Austria;
- teritoriul Republicii Polone;
- teritoriul Republicii Portugheze;
- teritoriul României;
- teritoriul Republicii Slovenia;
- teritoriul Republicii Slovace;
- teritoriul Republicii Finlanda;
- teritoriul Regatului Suediei;
-
- teritoriul Republicii Croația.

Teritoriul vamal al Uniunii cuprinde și teritoriile următoare, inclusiv apele teritoriale, apele interioare și spațiul aerian al acestora, care sunt situate **în afara teritoriilor statelor membre**, având în vedere convențiile și tratatele care le sunt aplicabile:

(a) FRANȚA

Teritoriul Monaco, așa cum este definit prin Convenția vamală semnată la Paris la 18 mai 1963 [*Journal Officiel de la République Française* (Jurnalul Oficial al Republicii Franceze) din 27 septembrie 1963, p. 8679];

(b) CIPRU

Teritoriul zonelor de suveranitate ale Regatului Unit Akrotiri și Dhekelia, astfel cum sunt definite în Tratatul de constituire a Republicii Cipru, semnat la Nicosia la 16 august 1960 [Seria de tratate ale Regatului Unit nr. 4 (1961) Cmnd. 1252].

Document de însoțire de export (EAD)

(*doar pentru UE*) Document care însoțește mărfurile în cazul în care o declarație de export este prelucrată la biroul vamal de export de către sistemul de control al exporturilor.

EAD corespunde modelului și notelor din apendicele H1 și H2 din anexa 9 la ADT.

Uniunea Europeană (UE)

Statele membre sunt Belgia, Bulgaria, Cehia, Danemarca, Germania, Estonia, Irlanda, Grecia, Spania, Franța, Croația, Italia, Cipru, Letonia, Lituania, Luxemburg, Ungaria, Malta, Țările de Jos, Austria, Polonia, Portugalia, România, Slovenia, Slovacia, Finlanda, Suedia.

Asociația Europeană a Liberului Schimb (AELS)	Grup de țări – Islanda, Norvegia, Elveția și Liechtenstein – care sunt părți la acorduri de liber schimb comune.
Țară de tranzit comun	Orice țară, alta decât un stat membru al UE, care este parte contractantă la Convenția privind regimul de tranzit comun din 1987.
Garanție	Acoperire financiară furnizată de operatorul care este titularul regimului de tranzit comun pentru a asigura colectarea taxelor vamale și de altă natură de către autoritățile vamale.
Listă de încărcătură	Un document care poate fi folosit în locul unui formular SAD-BIS atunci când se transportă în regim de tranzit mai mult de un articol în cadrul unui plan de asigurare a continuității activității. Lista de încărcătură corespunde modelului și notelor din anexa B4 la apendicele III la convenție/anexa 72-04 la APA.
Listă de articole (LoI)	LoI însoțește TAD (documentul de însoțire a tranzitului) și mărfurile atunci când o declarație de tranzit pentru mai mult de un articol de marfă este prelucrată la biroul vamal de plecare în NCTS (noul sistem computerizat de tranzit). LoI corespunde modelului și notelor din anexele A5 și A6, apendicele III la convenție/apendicele F2, anexa 9 la ADT.
Manifest	Pentru transportul maritim și aerian, aceasta este documentul în care sunt enumerate mărfurile transportate. Documentul poate fi folosit în scopuri vamale, sub rezerva unei autorizări prealabile, atunci când conține datele necesare, în special în ceea ce privește statutul vamal al mărfurilor și detaliile de identificare a acestora.
Mărfuri neunionale	Alte mărfuri decât cele unionale.
Birou vamal de plecare	Biroul vamal unde sunt acceptate declarații de plasare a mărfurilor în regimul de tranzit.
Birou vamal de destinație	Biroul vamal unde mărfurile plasate în regimul de tranzit trebuie prezentate pentru încheierea regimului.
Birou vamal de garanție	Biroul unde autoritățile vamale din fiecare țară decid constituirea de garanții.

Birou vamal de tranzit

Biroul vamal situat la un punct de intrare sau de ieșire, în funcție de tipul de regim de tranzit aplicabil.

A se vedea tabelul pentru detalii:

	Tranzit comun	**Tranzit unional**
Punct de intrare	Pe teritoriul unei țări de tranzit comun (parte contractantă la Convenția privind regimul de tranzit comun)	Pe teritoriul vamal al Uniunii – când mărfurile au traversat un teritoriu din afara acestuia în cursul unei operațiuni de tranzit
Punct de ieșire	De pe teritoriul unei țări de tranzit comun – când mărfurile părăsesc teritoriul vamal al țării respective în cursul unei operațiuni de tranzit printr-o frontieră între țara respectivă și o țară terță (alta decât o țară de tranzit comun)	De pe teritoriul vamal al Uniunii – când mărfurile părăsesc teritoriul respectiv în cursul unei operațiuni de tranzit printr-o frontieră cu un teritoriu, altul decât o țară de tranzit comun

Persoană stabilită pe teritoriul unei părți contractante

- orice persoană care își are reședința obișnuită pe teritoriul părții contractante (al țării de tranzit comun);
- orice organizație (persoană juridică sau asociație de persoane) care are un sediu social, sediu central sau sediu permanent pe teritoriul părții contractante (al țării de tranzit comun).

Titular al regimului de tranzit

Persoana care depune declarația de tranzit sau în numele căreia se depune declarația.

Reprezentare în vamă

Orice persoană desemnată de către o altă persoană să îndeplinească actele și formalitățile impuse de legislația vamală în relațiile cu autoritățile vamale.

Document administrativ unic (DAU)

Formular în mai multe exemplare, care este utilizat în întreaga UE și în țările de tranzit comun pentru plasarea mărfurilor în regim de tranzit în cadrul unei proceduri pentru asigurarea continuității activității (a se vedea partea V).

SAD-BIS	Formular utilizat pentru a suplimenta exemplarele SAD atunci când se declară mai mult de un articol în cadrul unei proceduri pentru asigurarea continuității activității.
Teritorii fiscale speciale	O parte a teritoriului vamal al Uniunii în care nu se aplică aceste două directive: – Directiva 2006/112/CE a Consiliului din 28 noiembrie 2006 privind sistemul comun al taxei pe valoarea adăugată – Directiva 2008/118/CE a Consiliului din 16 decembrie 2008 privind regimul general al accizelor. Acestea sunt: Insulele Åland, Insulele Canare, Muntele Athos și teritoriile franceze (Guadelupa, Guyana Franceză, Martinica, Réunion, Mayotte, Saint-Barthélémy și Saint-Martin). Pentru informații actualizate privind aceste teritorii fiscale speciale, vă rugăm să consultați: https://ec.europa.eu/taxation_customs/territorial-status-eu-countries-and-certain-territories_en
Document de însoțire a tranzitului (TAD)	Document imprimat din NCTS pentru a însoți mărfurile, bazat pe datele din declarația de tranzit. TAD corespunde modelului și notelor din anexele A3 și A4, apendicele III la convenție/apendicele F1, anexa 9 la ADT.
Document de însoțire tranzit/securitate (TSAD)	***Numai în scopul tranzitului unional*** TSAD însoțește mărfurile în cazul în care declarația de tranzit este prelucrată la biroul vamal de plecare de către NCTS și conține atât date privind tranzitul, cât și date privind securitatea și siguranța. TSAD corespunde modelului și notelor din apendicele F3, anexa 9 la ADT. Este posibil însă ca acesta să fie imprimat și în țările de tranzit comun, dacă birourile vamale de tranzit

și/sau de destinație se află în UE.

Lista de articole tranzit/securitate (TSLoI)	***Numai în scopul tranzitului unional*** TSLoI însoțește TSAD și mărfurile dacă: – o declarație de tranzit este prelucrată la biroul vamal de plecare în NCTS; – declarația conține mai mult de un articol de marfă și – declarația conține atât date privind tranzitul, cât și date de securitate și de siguranță. TSLoI corespunde modelului și notelor din apendicele F4, anexa 9 la ADT. Este posibil însă ca acesta să fie imprimat și în țările de tranzit comun, dacă birourile vamale de tranzit și/sau de destinație se află în UE.
Țară terță	Orice țară care nu este membră a UE sau parte contractantă la Convenția privind regimul de tranzit comun.
Declarație de tranzit	Actul prin care o persoană indică, în forma și modalitatea prevăzute, dorința de a plasa o marfă în regimul de tranzit.

Surse de informații generale

Uniunea Europeană
http://eur-lex.europa.eu/homepage.html

Legislație vamală
http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/transit/index_en.htm

- Manual de tranzit
- Lista birourilor vamale de tranzit
- Cartea de adrese a rețelei birourilor de tranzit
- Noi sisteme vamale de tranzit pentru Europa (broșură)
- Legislație
- Consultarea operatorilor
- Site-urile web ale autorităților vamale naționale:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/links/customs/index_en.htm

Altele:

Organizația Mondială a Vămilor:	Organizația Mondială a Vămilor
CEE-ONU – Convenția TIR:	http://www.unece.org/trans/bcf/welcome.html

PARTEA I – INTRODUCERE GENERALĂ

Partea I prezintă contextul istoric și o vedere de ansamblu asupra sistemelor de tranzit.

Punctul I.1 explică natura și scopul tranzitului și cuprinde un scurt istoric.

Punctul I.2 se referă la statutul mărfurilor în scopuri vamale.

Punctul I.3 oferă o sinteză a regimului de tranzit comun.

Punctul I.4 oferă o sinteză a regimului de tranzit unional și a altor regimuri de tranzit care se aplică în UE.

Punctul I.5 se referă la excepții.

Punctul I.6 este rezervat instrucțiunilor naționale specifice.

Punctul I.7 este rezervat utilizării de către administrațiile vamale.

Punctul I.8 conține anexele.

I.1 Cum funcționează tranzitul

Circulația mărfurilor

Atunci când mărfurile intră într-o țară/pe un teritoriu, autoritățile vamale vor solicita plata unor taxe de import și de altă natură și, după caz, vor aplica măsuri de politică comercială (de exemplu taxe antidumping).

Acest lucru se întâmplă chiar și atunci când mărfurile trebuie doar să treacă prin țara respectivă/teritoriul respectiv (să o/îl tranziteze) în drum spre o alta/un altul. În anumite condiții, taxele plătite pot fi rambursate atunci când mărfurile părăsesc țara respectivă/teritoriul respectiv.

În următoarea țară/pe următorul teritoriu, ar putea fi necesar ca această procedură să fie repetată. Ar putea fi necesar ca mărfurile să fie supuse unei serii de proceduri administrative la fiecare trecere a frontierei, înainte de a ajunge la destinația lor finală.

Cum funcționează tranzitul

Tranzitul reduce această administrare și costurile aferente ale operatorilor. Tranzitul este un regim vamal pe care aceștia îl pot utiliza pentru a transporta mărfuri peste granițe sau teritorii fără a plăti taxele datorate de obicei când mărfurile intră pe teritoriul respectiv (sau când îl părăsesc). Tranzitul necesită o singură formalitate vamală, la ieșirea de pe teritoriul acoperit de regim.

Tranzitul este relevant îndeosebi pentru UE, atunci când un teritoriu vamal unic este combinat cu mai multe teritorii fiscale: mărfurile pot circula în regim de tranzit de la punctul lor de intrare în UE până la punctul lor final de destinație.

În acest moment, tranzitul s-a încheiat, formalitățile vamale și obligațiile fiscale locale sunt îndeplinite, iar mărfurile sunt puse în liberă circulație sau plasate sub un alt regim vamal suspensiv.

Un regim suspensiv poate fi încheiat, de asemenea, prin plasarea mărfurilor neunionale în regim de tranzit, de exemplu reexport de pe teritoriul vamal al Uniunii.

Dezvoltarea unui sistem de tranzit

După sfârșitul celui de-al Doilea Război Mondial, comerțul cu mărfuri în Europa a cunoscut o creștere rapidă. Curând, a devenit clar că procedurile vamale îndelungate și greoaie care trebuiau realizate de fiecare dată când mărfurile traversau o frontieră puneau

multe obstacole în calea comerțului. În contextul unei cooperări din ce în ce mai extinse între națiuni, au fost demarate negocieri, sub auspiciile Comisiei Economice pentru Europa a ONU, cu scopul de a se elabora un acord internațional pentru facilitarea circulației mărfurilor în Europa.

Acordul TIR

În 1949 a fost elaborat primul act de acest fel – Acordul TIR. Acesta a dus la introducerea, într-un număr de țări europene, a unui sistem de garanție care acoperea taxele expuse riscurilor și aferente mărfurilor transportate în Europa, în cadrul comerțului internațional.

Succesul acordului din 1949 a dus la crearea, în 1959, a Convenției TIR[2]. Convenția a fost revizuită în 1975 și are în prezent 76 de părți contractante (iunie 2019).

Comunitatea Europeană

În paralel cu dezvoltarea globală a comerțului internațional, s-a constatat că noua Comunitate Europeană, aflată în plină extindere, necesita un sistem de tranzit specific pentru a facilita circulația mărfurilor și formalitățile vamale în cadrul statelor sale membre și între acestea.

Comunitatea Europeană/Uniunea Europeană

Tratatul de instituire a Comunității Europene a fost încheiat în 1957 și a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1958.

Membrii fondatori erau: Belgia, Franța, Germania, Italia, Luxemburg și Țările de Jos.

În 1973 au aderat Danemarca, Irlanda și Regatul Unit, urmate în 1981 de Grecia, în 1986 – de Portugalia și Spania, în 1995 – de Austria, Finlanda și Suedia, în 2004 – de Republica Cehă, Estonia, Cipru, Letonia, Lituania, Ungaria, Malta, Polonia, Slovenia și Republica Slovacă, în 2007 – de Bulgaria și România și în 2013 – de Croația. Regatul Unit a părăsit Uniunea Europeană în 2020.

Sistemul de tranzit comunitar

Necesitatea existenței unui sistem de tranzit specific pentru Comunitatea Europeană a devenit mai evidentă în 1968, când a fost introdus Tariful vamal comun.

Sistemul de tranzit comunitar a fost introdus în 1968. Acesta facilita circulația în cadrul Comunității Europene atât a mărfurilor

2 Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR (Convenția TIR, 1975).

comunitare, cât și a mărfurilor necomunitare. S-au folosit pentru prima oară simbolurile T1, pentru mărfurile necomunitare, și T2, pentru mărfurile comunitare.

Circulația intracomunitară a mărfurilor prin țările AELS

Datorită nivelurilor ridicate de schimburi comerciale și pentru facilitarea circulației mărfurilor în Europa, sistemul de tranzit comunitar a fost extins în 1972 prin două acorduri având ca scop includerea comerțului cu Austria și cu Elveția. Aceste două țări, cu o situare geografică importantă în Europa, erau membre ale Asociației Europene a Liberului Schimb (AELS).

Asociația Europeană a Liberului Schimb (AELS)

Acordul AELS a fost încheiat în 1959 și a intrat în vigoare în 1960. Membrii inițiali erau Austria, Danemarca, Norvegia, Portugalia, Suedia, Elveția și Regatul Unit. Islanda și Finlanda au devenit membre ale AELS mai târziu.

Austria, Danemarca, Finlanda, Portugalia, Suedia și Regatul Unit nu mai sunt membre ale AELS.

Tranzitul comun

Acordurile din 1972 cu țările AELS Elveția și (la acea dată) Austria au fost înlocuite în 1987 cu două convenții întocmite între Comunitatea Europeană și toate țările AELS.

Aceste convenții urmau să faciliteze importul, exportul și circulația mărfurilor către, dinspre și între Comunitatea Europeană și țările AELS, dar și între țările AELS.

Una dintre convenții – cunoscută drept „**convenția**” – a instituit un regim de tranzit comun[3].

Cealaltă – „**Convenția DAU**” – a introdus formalități simplificate de import, export și tranzit, pe baza documentului administrativ unic (DAU)[4].

Țările din Grupul de la Vișegrad

Convențiile au fost prelungite la 1 iulie 1996 pentru a include cele patru țări de la Vișegrad (Republica Cehă, Ungaria, Polonia și Republica Slovacă), până când acestea au devenit membre ale UE.

Alte țări de tranzit

Convenția a fost extinsă și pentru includerea altor țări:

3 Convenția CE-AELS privind regimul de tranzit comun din 20 mai 1987, JO L 226, 18.8.1987, cu modificările ulterioare.

4 Convenția CE-AELS privind simplificarea formalităților în comerțul cu mărfuri (care include un document administrativ unic pentru utilizarea în cadrul schimburilor comerciale respective), JO L 134, 22.5.1987, cu modificările ulterioare.

comun

- Croația, la 1 iulie 2012 (până când a devenit stat membru al UE);
- Turcia, la 1 decembrie 2012;
- Republica Macedonia de Nord, la 1 iulie 2015;
- Serbia, la 1 februarie 2016;
- Regatul Unit, la 1 ianuarie 2021.

Țările solicitante

Toate viitoarele părți contractante la convenție sunt considerate „țări solicitante".

Multe țări și-a exprimat dorința de a adera la sistemul de tranzit comun (în principal, țări din Balcanii de Vest și țări ale Parteneriatului estic, precum Albania, Armenia, Azerbaidjan, Bosnia și Herțegovina, Georgia, Republica Moldova și Ucraina).

Reforma tranzitului

Crearea pieței unice în 1993, împreună cu schimbarea mediului politic din Europa Centrală și de Est, a generat noi provocări care au făcut necesară reexaminarea sistemelor de tranzit.

I.2 Statutul mărfurilor

Începând cu introducerea, în 1968, a tranzitului comunitar, statutul vamal al mărfurilor este, în esență, factorul care determină dacă mărfurile în tranzit circulă cu o declarație de tranzit **T1** sau **T2**.

În anumite circumstanțe, trebuie prezentată o probă a statutului vamal de mărfuri unionale.

Partea II conține detalii suplimentare referitoare la statutul vamal de mărfuri unionale.

I.3 Tranzitul comun

I.3.1. Legislație

Temeiul juridic al regimului de tranzit comun este Convenția privind un regim de tranzit comun din 20 mai 1987 (a se vedea nota de subsol 3).

Țările de tranzit comun (*toate fiind părți contractante la convenție, cu excepția Liechtensteinului, care are o uniune vamală cu Elveția*) sunt:

- **statele membre ale UE;**

- **Elveția**, **Norvegia** și **Islanda** (cele trei țări AELS);
- **Turcia;**
- **Republica Macedonia de Nord;**
- **Serbia**
- **Regatul Unit**

Temeiul juridic pentru simplificarea formalităților în cadrul comerțului cu mărfuri dintre UE și țările de tranzit comun și, de asemenea, între țările de tranzit comun, este Convenția DAU din mai 1987 (a se vedea nota de subsol 4).

O explicație a normelor și a procedurilor care guvernează adoptarea legislației în domeniul tranzitului comun figurează în anexa I.8.2.

I.3.2. Descrierea regimului

Regimul de tranzit comun prevede că taxele vamale, accizele, TVA-ul și alte taxe asupra mărfurilor sunt suspendate în cursul circulației acestora de la biroul vamal de plecare la biroul vamal de destinație.

Acest regim poate fi folosit de agenții economici pentru a transporta mai ușor mărfuri de pe teritoriul unei părți contractante pe teritoriul alteia. Utilizarea sa nu este însă obligatorie.

Regimul este gestionat de administrațiile vamale ale diverselor părți contractante prin intermediul unei rețele de birouri vamale:

- birouri vamale de plecare;
- birouri vamale de tranzit;
- birouri vamale de destinație;
- birouri vamale de garanție.

Regimul de tranzit comun începe la biroul vamal de plecare și se sfârșește când mărfurile și TAD sunt prezentate la biroul vamal de destinație, în conformitate cu normele tranzitului comun.

Regimul implică un schimb de mesaje electronice în NCTS, sistemul computerizat special prevăzut în acest scop (a se vedea secțiunea I.4.1.3), între biroul vamal de destinație și biroul vamal de plecare.

În procedura pentru asigurarea continuității activității (a se vedea partea V), un exemplar al declarației de tranzit pe hârtie (DAU sau

TAD) este returnat de biroul vamal de destinație biroului vamal de plecare (sau unui birou central din țara de plecare).

Atunci când primește confirmarea prin NCTS sau exemplarul pe hârtie al declarației de tranzit, biroul vamal de plecare descarcă regimul de tranzit și îl descarcă de răspundere pe titularul regimului de tranzit, cu excepția cazului în care s-au constatat discrepanțe majore.

Titularul regimului în tranzitul comun

Regimul de tranzit comun este inițiat când un operator face o declarație de tranzit la biroul vamal de plecare, solicitând plasarea mărfurilor în regimul de tranzit.

Această persoană devine apoi „titularul regimului" pentru tranzitul comun.

După ce mărfurile au primit liberul de vamă pentru tranzit, această persoană are obligația de a prezenta mărfurile în stare intactă (cu sigiliile intacte, dacă este cazul), împreună cu declarația de tranzit, la biroul vamal de destinație, într-un termen prevăzut.

Biroul vamal respectiv va aplica normele vamale pentru regimul de tranzit comun și pentru plata oricărei datorii (vamale) aplicabile în cazul apariției unei nereguli.

Titularul regimului ar trebui să furnizeze o garanție care să acopere cuantumul eventualelor datorii (dacă nu a fost scutit prin lege sau printr-o autorizație). Aceasta poate fi sub forma unui depozit în numerar sau sub forma unui angajament din partea unei instituții financiare care se constituie garant (a se vedea partea III pentru detalii privind garanțiile și garanții).

Articolul 2 din convenție

Există două categorii de regim de tranzit comun: T1 și T2. Acestea reflectă statutul diferit al mărfurilor transportate.

T1

Regimul T1 (**regimul de tranzit extern**) – acesta acoperă circulația mărfurilor neunionale, suspendând măsurile care li se aplică în mod normal la import.

T2

Regimul T2 (**regimul de tranzit intern**) – acesta acoperă circulația mărfurilor unionale, suspendând măsurile care li se aplică în mod normal la import într-o țară de tranzit comun.

Simplificări ale tranzitului

În anumite circumstanțe, dacă autoritatea vamală relevantă a acordat o autorizație în acest sens, regimul de tranzit comun poate fi

simplificat (a se vedea partea VI pentru informații privind regimurile de tranzit simplificate).

I.4 Tranzitul în cadrul Uniunii

Prezentul punct este structurat după cum urmează:

- informații cu privire la regimul de tranzit unional (punctul I.4.1);
- informații cu privire la alte sisteme de tranzit care se aplică în cadrul Uniunii (punctul I.4.2.).

I.4.1 Tranzitul unional

I.4.1.1. Legislație

Temeiul juridic al tranzitului unional este Codul Vamal al Uniunii [Regulamentul (UE) nr. 952/2013] și Regulamentul delegat al acestuia [Regulamentul delegat (UE) 2015/2446], Regulamentul delegat privind măsurile tranzitorii [Regulamentul (UE) 2016/341] și Regulamentul de punere în aplicare [Regulamentul (UE) 2015/2447].

Regimul de tranzit unional a fost extins pentru a include schimburile comerciale de anumite mărfuri cu Andorra, în temeiul uniunii vamale dintre Comunitate și Andorra.

O extindere similară există pentru comerțul dintre Comunitate (în prezent Uniunea) și San Marino, în temeiul acordului privind uniunea vamală cu San Marino (a se vedea capitolul 5 din partea IV pentru detalii suplimentare privind Andorra și San Marino).

O explicație a normelor și a procedurilor care guvernează adoptarea legislației în domeniul tranzitului unional figurează în anexa I.8.1.

I.4.1.2. Descrierea regimului

Prezentul punct descrie regimurile de tranzit unional după cum urmează:

- regimuri de tranzit unional extern (punctul I.4.1.2.1.);
- regimuri de tranzit unional intern (punctul I.4.1.2.2.).

Utilizarea

Regimul de tranzit unional se aplică circulației mărfurilor

regimului de tranzit unional

neunionale (și, în anumite cazuri, circulației mărfurilor unionale) între două puncte din Uniune (a se vedea, de asemenea, punctul I.4.2 pentru alte regimuri de tranzit în Uniune).

Regimul este gestionat de administrațiile vamale ale diverselor state membre prin intermediul unei rețele de birouri vamale, cunoscute ca:

- birouri vamale de plecare;
- birouri vamale de tranzit;
- birouri vamale de destinație;
- birouri vamale de garanție.

Regimul începe la biroul vamal de plecare și se sfârșește când mărfurile și TAD sunt prezentate la biroul vamal de destinație, în conformitate cu dispozițiile privind tranzitul.

În acest moment, biroul vamal de destinație și biroul vamal de plecare fac schimb de mesaje electronice în NCTS pentru a confirma că tranzitul s-a încheiat.

În cazul în care se aplică și o procedură pentru asigurarea continuității activității, un exemplar al declarației de tranzit pe hârtie (DAU sau TAD/TSAD) este returnat de biroul vamal de destinație biroului vamal de plecare (sau unui birou central din statul membru de plecare).

Atunci când primește fie confirmarea prin NCTS, fie exemplarul pe hârtie al declarației de tranzit, biroul vamal de plecare descarcă regimul de tranzit și îl descarcă de răspundere pe titularul regimului de tranzit, cu excepția cazului în care s-au constatat discrepanțe majore.

Titularul regimului în tranzitul unional

Regimul de tranzit unional este inițiat când un operator face o declarație de tranzit la biroul vamal de plecare, solicitând plasarea mărfurilor în regimul de tranzit.

Această persoană devine apoi „titularul regimului” pentru tranzitul comun.

După ce mărfurile au primit liberul de vamă pentru tranzit, această persoană are obligația de a prezenta mărfurile în stare intactă (cu sigiliile intacte, dacă este cazul), împreună cu declarația de tranzit, la biroul vamal de destinație, într-un termen prevăzut.

Biroul vamal respectiv va aplica normele vamale pentru regimul de

tranzit comun și pentru plata oricărei datorii (vamale) aplicabile în cazul apariției unei nereguli.

Titularul regimului trebuie să furnizeze o garanție care să acopere cuantumul eventualelor datorii (dacă nu a fost scutit prin lege sau printr-o autorizație). Aceasta poate fi sub forma unui depozit în numerar sau sub forma unui angajament din partea unei instituții financiare care se constituie garant (a se vedea partea III pentru detalii privind garanțiile și garanții).

Tranzitul extern și intern

Articolele 226 și 227 din CVU

Există două categorii de regim de tranzit unional, care reflectă în general statutul mărfurilor transportate:

– T1 (tranzit extern);
– T2 (tranzit intern).

Simplificări ale tranzitului

În anumite circumstanțe, dacă biroul vamal relevant acordă o autorizație în acest sens, regimul de tranzit unional poate fi simplificat (a se vedea partea VI pentru informații privind simplificările tranzitului).

I.4.1.2.1 Regimul de tranzit unional extern

T1

Regimul de tranzit unional extern (T1) **se aplică în principal circulației mărfurilor neunionale**. El suspendă taxele la import, alte taxe și măsurile de politică comercială până când mărfurile ajung la destinația lor din cadrul Uniunii.

Articolul 189 din AD

Cu toate acestea, regimul de tranzit unional extern este obligatoriu și:

– atunci când mărfurile unionale sunt exportate de pe teritoriul vamal al Uniunii către o țară de tranzit comun sau

– în cazul în care sunt exportate și tranzitează una sau mai multe țări de tranzit comun – și se utilizează regimul de tranzit după export

în următoarele cazuri:

(a) mărfurile unionale au fost supuse formalităților vamale de export în vederea obținerii de restituiri ale taxelor plătite

pentru exporturi către țări terțe în cadrul politicii agricole comune;

(b) mărfurile unionale provin din stocuri de intervenție, sunt supuse măsurilor de control în ceea ce privește folosirea sau destinația lor și au fost supuse formalităților vamale la exportul lor către terțe țări în cadrul politicii agricole comune;

(c) mărfurile unionale sunt eligibile pentru rambursarea sau remiterea unor taxe la import [în conformitate cu articolul 118 alineatul (4) din CVU].

În plus, în cazul în care sunt exportate mărfuri menționate la articolul 1 din Directiva 2008/118/CE[5] care au statutul vamal de mărfuri unionale, acestea pot fi plasate sub regimul de tranzit unional extern.

I.4.1.2.2. Regimul de tranzit unional intern

T2

Regimul de tranzit unional intern (T2) se aplică mărfurilor unionale care circulă dintr-un punct în altul pe teritoriul vamal al Uniunii, trecând printr-o țară sau printr-un teritoriu din afara teritoriului respectiv fără nicio schimbare a statutului lor vamal.

Regimul T2 se aplică, de asemenea, mărfurilor care circulă din Uniune către o țară de tranzit comun, care urmează regimul de export.

T2 nu se folosește atunci când mărfurile sunt transportate integral pe cale maritimă sau aeriană.

T2F

Regimul de tranzit unional intern T2F se aplică mărfurilor unionale:

– care circulă dintr-un teritoriu fiscal special către o altă parte a teritoriului vamal al Uniunii care nu este un teritoriu fiscal special;
– atunci când circulația respectivă se încheie într-un loc situat în afara statului membru prin care mărfurile au intrat pe

[5] Directiva 2008/118/CE a Consiliului din 16 decembrie 2008 privind regimul general al accizelor și de abrogare a Directivei 92/12/CEE (JO L 009, 14.1.2009, p. 12).

teritoriul vamal al Uniunii.

Cu toate acestea, în alte situații, regimul de tranzit intern (T2F) este o opțiune. Mărfurile pot circula și dacă operatorul deține dovada că ele au statutul vamal de mărfuri unionale.

I.4.1.3. Noul sistem computerizat de tranzit (NCTS)

NCTS este un instrument informatic comun al UE pentru gestionarea și controlul sistemului de tranzit.

Principalul său obiectiv este de a face procedurile de tranzit mai rapide, mai eficiente, mai eficace și mai securizate, prevenind și detectând, în același timp, fraudele.

În general, NCTS este **obligatoriu** pentru regimul de tranzit unional (atât pentru cel extern, cât și pentru cel intern) și pentru regimul de tranzit comun.

Excepții

– simplificările privind anumite moduri de transport;

– procedura pentru asigurarea continuității activității;

– călătorii care au dreptul să folosească o declarație pe hârtie în anumite situații.

I.4.1.3.1 Principalele elemente sau mesaje utilizate într-o operațiune NCTS

Înainte de a se intra în detalii, este util să se menționeze principalele elemente și mesaje din cadrul unei operațiuni NCTS.

- **Declarația de tranzit** – formular electronic (trimis sub forma mesajului *IE015 „Date din declarație”)*.
- **Numărul de referință principal (MRN)** – un număr de înregistrare unic atribuit de sistem declarației pentru identificarea transportului.
- **Documentul de însoțire a tranzitului (TAD)** – documentul însoțește mărfurile de la biroul vamal de plecare până la

biroul vamal de destinație.

- **„*Avizul anticipat de sosire*”** (mesajul IE001) – transmis de biroul vamal de plecare către biroul vamal de destinație menționat în declarație.
- **„*Avizul anticipat de tranzit*”** (mesajul IE050) – transmis de biroul vamal de plecare către biroul sau birourile vamale de tranzit declarate pentru notificarea trecerii anticipate a frontierei de către mărfuri.
- **„*Notificare de trecere a frontierei*”** (mesajul IE118) – transmis de biroul vamal de tranzit efectiv utilizat, după ce acesta a verificat mărfurile.
- **„*Avizul de sosire*”** (mesajul IE006) – transmis de biroul vamal de destinație efectiv către biroul vamal de plecare, la sosirea mărfurilor.
- **„*Rezultatele controlului*”** (mesajul IE018) – transmis de biroul vamal de destinație efectiv către biroul vamal de plecare (după ce mărfurile au fost verificate, dacă este necesar).

De asemenea, este important să se înțeleagă faptul că sistemul acoperă toate combinațiile posibile de proceduri normale și simplificate, atât la plecare (expeditor agreat), cât și la destinație (destinatar agreat).

Anexa IV.4.8.1 conține mai multe mesaje (numărul, denumirea și abrevierea lor în sistem).

I.4.1.3.2 Biroul vamal de plecare

Declarația de tranzit se transmite biroului vamal de plecare în format electronic. Declarațiile în format electronic pot fi întocmite la biroul vamal de plecare sau în localurile unui operator economic.

Declarația trebuie să conțină toate datele necesare și să fie conformă cu specificațiile sistemului, deoarece sistemul codifică și validează datele în mod automat.

Dacă există vreo neconcordanță la nivelul datelor, sistemul va indica acest fapt. Declarantul este informat, astfel încât să poată opera corecțiile necesare <u>înainte</u> de acceptarea definitivă a declarației.

Trebuie reținut faptul că „corectarea” unei declarații de tranzit nu înseamnă „modificarea” acesteia, așa cum se menționează la articolul 31 din apendicele I la convenție/articolul 173 din CVU (a se vedea secțiunea IV.2.3.2 privind modificarea unei declarații de tranzit).

Odată ce corecțiile au fost introduse și declarația a fost acceptată, sistemul atribuie declarației un număr de înregistrare unic – numărul de referință principal (MRN).

Apoi, după ce au fost realizate inspecțiile necesare, fie la biroul vamal de plecare, fie în localurile expeditorului agreat, și după ce au fost acceptate garanțiile, mărfurile primesc liberul de vamă pentru tranzit.

Sistemul imprimă documentul de însoțire a tranzitului (TAD) și, dacă este necesar, lista de articole (LoI) – fie la biroul vamal de plecare, fie în localurile expeditorului agreat.

TAD și LoI trebuie să însoțească mărfurile și să fie prezentate la orice birou vamal de tranzit, precum și la biroul vamal de destinație.

Atunci când imprimă TAD și LoI, biroul vamal de plecare transmite simultan **mesajul IE001** biroului vamal de destinație declarat.

Acest mesaj conține în principal informațiile extrase din declarație, permițând biroului vamal de destinație să controleze mărfurile la sosire. Biroul vamal de destinație trebuie să aibă acces la datele din declarația de tranzit pentru a lua o decizie corectă și fiabilă cu privire la acțiunile care trebuie întreprinse atunci când sosesc mărfurile.

În cazul în care mărfurile vor trebui să treacă și printr-un birou vamal de tranzit, biroul vamal de plecare trimite, de asemenea, **mesajul IE050**, pentru a avertiza în prealabil biroul respectiv, astfel încât acesta să poată verifica trecerea mărfurilor.

I.4.1.3.3 Biroul vamal de destinație

La sosire, mărfurile trebuie prezentate la biroul vamal de destinație sau la destinatarul agreat, împreună cu TAD și cu LoI, dacă este necesar.

Dat fiind că va fi primit deja mesajul IE001, biroul vamal are detalii complete privind datele din declarația de tranzit și, prin urmare, are oportunitatea de a decide în prealabil ce controale sunt necesare.

Atunci când introduce MRN în NCTS, biroul vamal de destinație găsește automat mesajul IE001 pentru mărfurile respective, care servește drept bază pentru orice acțiune pe care o întreprinde sau control pe care îl efectuează.

Biroul de destinație transmite apoi imediat mesajul IE006 biroului vamal de plecare.

După efectuarea controalelor relevante, biroul vamal de destinație notifică rezultatele biroului vamal de plecare, utilizând mesajul IE018 și precizând, dacă este cazul, ce nereguli au fost detectate.

Mesajele IE006 și IE018 sunt necesare pentru ca biroul vamal de plecare să descarce operațiunea de tranzit și să elibereze garanțiile care au fost folosite pentru aceasta.

I.4.1.3.4 Biroul vamal de tranzit

Atunci când mărfurile trec pe la un birou vamal de tranzit, ele trebuie prezentate biroului respectiv împreună cu TAD și, dacă este necesar, cu LoI.

Mesajul IE050 ar trebui să fi fost deja introdus în NCTS – biroul vamal îl poate găsi introducând MRN și poate aproba ulterior trecerea mărfurilor.

Biroul vamal de tranzit transmite apoi mesajul IE118 biroului vamal de plecare.

I.4.1.3.5 Schimbarea biroului vamal de tranzit sau de destinație

Dacă mărfurile trec printr-un birou vamal de tranzit care nu este cel declarat, mesajul transmis inițial biroului de tranzit declarat (IE050) este inutil.

În acest caz, biroul vamal de tranzit efectiv transmite biroului vamal de plecare mesajul „Cerere de ATR” (IE114) prin care îi solicită biroului respectiv mesajul IE050, pentru a putea accesa

datele din declarație.

Biroul vamal de plecare răspunde transmițând mesajul „Răspuns la cererea de ATR” (IE115).

De asemenea, mărfurile pot fi prezentate la un birou vamal de destinație diferit de cel declarat.

În acest caz, biroul vamal de destinație efectiv transmite biroului vamal de plecare mesajul „Cerere de AAR” (IE002) prin care îi solicită acestuia să transmită mesajul IE001. Astfel, noul birou vamal de destinație poate obține informațiile necesare cu privire la datele din declarație.

După ce primește mesajul „Răspuns la cererea de AAR” (IE003) și după ce a verificat mărfurile, biroul vamal de destinație transmite mesajul IE018.

Dacă survine o schimbare a biroului vamal de tranzit sau de destinație, mesajele care au fost transmise birourilor vamale declarate sunt inutile și rămân deschise. Pentru a elibera sistemul, NCTS transmite automat un mesaj birourilor vamale declarate, notificându-le locul și data la care au fost prezentate mărfurile, astfel încât respectivele birouri să poată închide mesajele.

I.4.1.3.6 Proceduri simplificate: expeditor agreat și destinatar agreat

Folosirea ambelor proceduri simplificate este modalitatea optimă de utilizare a NCTS. Posibilitatea ca operatorul să realizeze toate procedurile în propriile localuri și să facă schimb de informații cu autoritățile vamale pe cale electronică este clar cea mai rapidă, confortabilă, securizată și economică metodă de lucru.

O condiție pentru utilizarea acestor proceduri simplificate este ca expeditorul agreat și destinatarul agreat să dețină sisteme electronice adecvate pentru schimbul de informații cu birourile vamale de plecare și de destinație în NCTS.

NCTS permite **expeditorilor agreați**:

- să creeze declarația de tranzit în propriul lor sistem computerizat;
- să transmită mesajul IE015 biroului vamal de plecare, fără a avea obligația de a-i prezenta acestuia mărfurile;

- să transmită și să primească notificări privind acceptarea declarației și acordarea liberului de vamă pentru mărfuri. Acest lucru se întâmplă prin alte mesaje ulterioare de la biroul vamal de plecare, inclusiv prin cereri de modificare a datelor din declarație.

NCTS permite **destinatarilor agreați**:

- să primească mărfurile, precum și TAD și LoI, dacă este cazul, în localurile proprii;
- să transmită mesajul „*Notificare de sosire*" (IE007) biroului vamal de destinație relevant;
- să primească și să transmită mesaje ulterioare cu privire la permisiunea de a descărca mărfurile și de a notifica rezultatele descărcării respective.

I.4.2 Alte sisteme de tranzit din cadrul Uniunii Europene

I.4.2.1. Introducere

Articolul 226 alineatul (3) și articolul 227 alineatul (2) din CVU

Pe lângă regimul de tranzit comun și regimul de tranzit unional intern/extern, se mai folosesc și regimurile de tranzit descrise mai jos:

- TIR;
- carnet ATA;
- Manifestul Rin;
- circulația NATO;
- colet poștal.

Regimul TIR utilizează un sistem internațional de garanție bazat pe un lanț de asociații garante naționale, spre deosebire de regimul de tranzit comun și de cel unional (a se vedea punctul I.4.2.2 și partea IX pentru informații privind TIR).

Regimul carnetului ATA este similar regimului TIR, dar este limitat la anumite tipuri de mărfuri (a se vedea punctul I.4.2.3 pentru informații privind ATA).

Regimul Manifestului Rin se aplică transportului fluvial de mărfuri neunionale pe Rin și pe afluenții acestuia (a se vedea

punctul I.4.2.4 pentru informații privind Manifestul Rin).

Regimul circulației NATO se aplică mărfurilor transportate către forțele NATO (a se vedea punctul I.4.2.5 pentru informații privind regimul circulației NATO).

Regimul coletului poștal se aplică mărfurilor trimise prin poștă (a se vedea punctul I.4.2.6 pentru informații privind regimul coletului poștal).

Regimul de tranzit unional extern se aplică și în cazul în care mărfuri unionale sunt exportate către o țară terță și circulă în cadrul teritoriului vamal al Uniunii în cadrul unei operațiuni TIR sau în regim de tranzit în conformitate cu Convenția ATA sau cu Convenția de la Istanbul.

I.4.2.2. Regimul TIR (*Transport Internationaux Routiers*)

Articolul 226 alineatul (3) litera (b) și articolul 227 alineatul (2) litera (b) din CVU

Principalul act legislativ care reglementează regimul TIR este Convenția TIR din 1975, elaborată sub auspiciile Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU). Aceasta are 77 de părți contractante, inclusiv UE și statele membre ale acesteia.

Convenția TIR permite circulația internațională a mărfurilor de la unul sau mai multe birouri vamale de plecare la unul sau mai multe birouri vamale de destinație (maximum **patru birouri vamale de plecare și de destinație în total**) și prin atâtea țări cât este necesar.

În temeiul legislației Uniunii, regimul TIR poate fi utilizat în Uniune numai în cazul unei operațiuni de tranzit care începe sau care se sfârșește în afara Uniunii sau care este efectuată între două puncte din Uniune cu trecere prin teritoriul unei țări terțe.

Convenția TIR se aplică transporturilor cu vehicule rutiere, cu combinații de vehicule și cu containere și permite utilizarea carnetului TIR pentru toate modurile de transport, cu condiția ca o parte din călătorie să se desfășoare pe cale rutieră.

Convenția TIR cuprinde totodată cerințe tehnice specifice privind construcția compartimentelor de încărcare ale vehiculelor sau ale containerelor, pentru a se evita contrabanda. În plus, doar transportatorii agreați de către autoritățile vamale au permisiunea de a transporta mărfuri în regimul TIR.

Pentru a acoperi taxele vamale și de altă natură care sunt expuse riscurilor pe parcursul călătoriei, Convenția TIR a instituit un lanț internațional de garanții care este gestionat de către Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU). IRU este, de asemenea, responsabilă cu imprimarea și distribuirea carnetului TIR, care servește în același timp drept declarație vamală și dovadă a garanției.

Responsabilitatea pentru supravegherea generală a Convenției TIR și a aplicării acesteia pe teritoriul tuturor părților contractante îi revine Comitetului de gestiune TIR, un organism interguvernamental care cuprinde toate părțile contractante și Comitetul executiv TIR (TIRExB) constituit din nouă membri aleși, fiecare dintr-o parte contractantă diferită.

A se vedea partea IX pentru detalii privind utilizarea regimului TIR în cadrul Uniunii.

I.4.2.3. ATA (admitere temporară)

I.4.2.3.1 Context și legislație

Articolul 226 alineatul (3) litera (c) și articolul 227 alineatul (2) litera (c) din CVU

Temeiurile juridice pentru acest regim sunt Convenția ATA și Convenția privind admiterea temporară (cunoscută și sub numele de Convenția de la Istanbul).

Convenția ATA din 1961 este încă în vigoare și are în prezent 63 de părți contractante.

Convenția de la Istanbul, destinată inițial să înlocuiască Convenția ATA, a fost încheiată la 26 iunie 1990 la Istanbul sub auspiciile Consiliului de Cooperare Vamală – denumit în prezent Organizația Mondială a Vămilor (OMV). Această convenție este gestionată de un comitet de gestionare și are în prezent 69 de părți contractante.

Normele referitoare la utilizarea unui carnet ATA ca document de tranzit în cadrul Uniunii sunt cuprinse la articolele 283 și 284 din APA.

I.4.2.3.2. Descrierea regimului

În scopul carnetului ATA, Uniunea este considerată ca formând un

teritoriu unic.

La biroul vamal de plecare

Biroul vamal de plecare sau biroul vamal de intrare în Uniune trebuie:

- să detașeze voletul de tranzit nr. 1;
- să completeze caseta H (rubricile A-D);
- să introducă în caseta H la rubrica (E) (în măsura în care este posibil, cu ajutorul unei ștampile) numele și adresa complete ale biroului vamal la care trebuie returnat voletul nr. 2.

Acest birou trebuie, de asemenea, să completeze și să certifice „Vămuirea pentru tranzit" (punctele 1-7) de pe cotorul de tranzit corespunzător, înainte de a returna carnetul titularului acestuia.

La biroul vamal de destinație

Biroul vamal de destinație sau de ieșire din Uniune, după caz, trebuie:

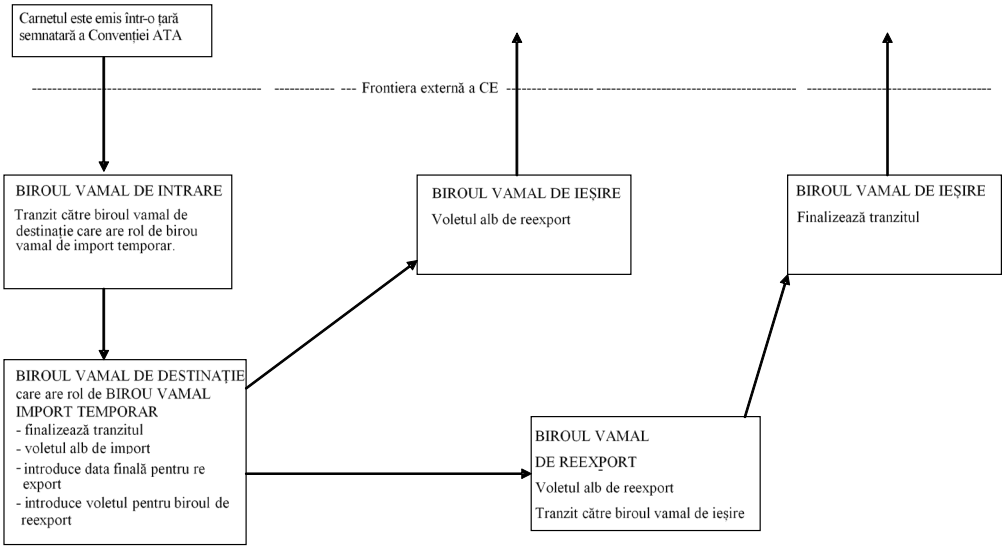
– să detașeze voletul de tranzit nr. 2;
– să certifice caseta H (rubrica F);
– să introducă eventualele observații la rubrica G;
– să trimită fără întârziere voletul biroului vamal menționat în caseta H (rubrica E).

Biroul respectiv trebuie de asemenea să completeze și să certifice „Certificatul de descărcare" (rubricile 1-6) de pe cotorul de tranzit, înainte de a returna carnetul titularului acestuia.

Procedura de cercetare

Toate cercetările privind carnetele ATA sunt gestionate de birourile centrale desemnate din fiecare stat membru (a se vedea https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/customs-transit-ata-temporary-admission_en).

Următoarea diagramă schematică ilustrează utilizarea carnetului ATA ca document de tranzit pentru circulația mărfurilor prin teritoriului vamal al Uniunii sau în cadrul acestuia în regimul carnetului ATA.



I.4.2.4. Manifestul Rin

I.4.2.4.1 Context și legislație

Articolul 226 alineatul (3) litera (d) și articolul 227 alineatul (2) litera (d) din CVU

Temeiurile juridice ale acestei proceduri sunt Convenția de la Mannheim din 17 octombrie 1868 și protocolul adoptat de Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin la 22 noiembrie 1963.

I.4.2.4.2. Descrierea regimului

Regimul Manifestului Rin permite ca traficul de pe Rin și de pe afluenții acestuia să traverseze frontierele naționale.

Convenția de la Mannheim vizează următoarele țări situate de-a lungul Rinului: **Țările de Jos**, **Belgia**, **Germania**, **Franța** și **Elveția**. În sensul convenției, se consideră că aceste țări formează un singur teritoriu.

Articolul 9 din convenție prevede că, în cazul în care o navă călătorește pe Rin fără a efectua încărcări sau descărcări pe teritoriul acestor țări, nava respectivă poate trece mai departe fără controale vamale.

Regimul Manifestului Rin poate fi folosit ca declarație de tranzit

pentru regimul de tranzit unional, când este cazul.

I.4.2.5. Circulația NATO

I.4.2.5.1 Context și legislație

Articolul 226 alineatul (3) litera (e) și articolul 227 alineatul (2) litera (e) din CVU

Normele privind importul, exportul și tranzitul mărfurilor destinate forțelor NATO sunt cuprinse în Acordul dintre statele părți la Tratatul Atlanticului de Nord cu privire la statutul forțelor lor, semnat la Londra la 19 iunie 1951.

Documentul utilizat pentru transportul acestor mărfuri este **formularul NATO 302**. Acest formular poate fi utilizat doar atunci când mărfurile circulă în baza unui mandat și a unei comenzi din partea forțelor NATO.

Dispozițiile juridice ale UE la care se prevede utilizarea formularului NATO 302 ca declarație de tranzit pentru regimul de tranzit unional sunt articolele 285-287 din APA.

I.4.2.5.2. Descrierea regimului

Organizația Tratatului Atlanticului de Nord (NATO) numără 28 de membri: Belgia, Bulgaria, Danemarca, Estonia, Germania, Grecia, Spania, Franța, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburg, Țările de Jos, Portugalia, România, Slovacia, Slovenia, Regatul Unit, Canada, Republica Cehă, Ungaria, Islanda, Norvegia, Polonia, Turcia, Albania, Croația și Statele Unite ale Americii.

Autoritatea vamală a fiecăreia dintre țările menționate mai sus, în acord cu fiecare unitate NATO staționată pe teritoriul său, desemnează un birou vamal (sau un birou central) care să fie responsabil pentru formalitățile și controalele vamale legate de circulația mărfurilor și efectuate de către fiecare unitate a NATO sau în numele respectivei unități.

Fiecare birou vamal desemnat din statul membru de plecare trebuie să furnizeze unității (unităților) NATO aflate în jurisdicția sa formulare 302 de utilizat ca declarații de tranzit. Formularele 302 trebuie:

- să fie preautentificate cu ștampila și semnătura biroului vamal;
- să aibă un număr de serie;

- să conțină adresa completă a biroului respectiv (pentru exemplarul de retur al formularului 302).

Biroul vamal trebuie să țină evidența cantității și a numerelor de serie ale tuturor formularelor 302 preautentificate pe care le eliberează unităților NATO.

Fiecare expediție trebuie să călătorească însoțită de un formular 302 preautentificat.

Cel târziu în momentul expedierii, autoritatea NATO competentă trebuie să efectueze una dintre operațiunile următoare:

- să transmită datele din formularul 302 pe cale electronică biroului vamal de plecare sau de intrare;
- să completeze formularul 302 pe hârtie, adăugând o declarație conform căreia mărfurile circulă sub controlul său, și să autentifice declarația prin semnarea, ștampilarea și datarea acesteia.

Dacă formularul 302 este prezentat pe hârtie, trebuie transmis un exemplar al formularului completat și semnat, fără întârziere, biroului vamal desemnat care este responsabil cu formalitățile și controalele vamale legate de forțele NATO care au expediat mărfurile sau în numele cărora sunt expediate mărfurile.

Celelalte exemplare ale formularului 302 însoțesc mărfurile până la forțele NATO de la destinația acestora, unde formularele sunt ștampilate și semnate de către respectivele forțe.

La momentul sosirii mărfurilor, două exemplare ale formularului se predau biroului vamal desemnat. Biroul vamal în cauză reține un exemplar și ștampilează și returnează al doilea exemplar biroului vamal responsabil cu formalitățile și controalele NATO (menționate mai sus). Adresa este cea indicată în formularul 302.

Trebuie însă reținut faptul că, atunci când mărfurile care circulă în baza formularului 302 sunt transportate, pe întregul parcurs al călătoriei sau pe o parte a acesteia, cu utilizarea regimului de tranzit pe hârtie aplicabil mărfurilor transportate pe calea ferată, operațiunea realizată în baza formularului 302 este suspendată pe respectiva parte a călătoriei.

I.4.2.6. Coletele poștale

I.4.2.6.1 Context și legislație

Articolul 226 alineatul (3) litera (f) și articolul 227 alineatul (2) litera (f) din CVU

Principiul libertății de tranzit este prevăzut la articolul 1 din Constituția UPU (1964) și la articolul 4 din Convenția UPU (2008).

Acest principiu obligă fiecare operator poștal să îndrume trimiterile care îi sunt predate de către un alt operator poștal, pe căile cele mai rapide și prin mijloacele cele mai sigure.

Se mențin astfel monopolurile poștale naționale, dar operatorul poștal național este obligat să transmită toate trimiterile care îi sunt predate de un serviciu poștal dintr-o altă țară membră a UPU.

Regimul de tranzit în sistemul poștal este deschis titularilor de drepturi UPU („operator desemnat", denumit aici „operator poștal desemnat"[67]). Identitatea acestui operator va fi prevăzută în legislația poștală națională.

Atunci când trimiterile poștale în tranzit nu sunt predate operatorului poștal desemnat din țara tranzitată, ci sunt transportate prin țara respectivă de către un operator privat, se vor aplica regimurile vamale standard.

Teritoriul vamal al Uniunii se consideră, în scopul tranzitului prin poștă, ca fiind un singur teritoriu. Prin urmare, un operator poștal desemnat dintr-un stat membru poate utiliza regimul de tranzit pentru poștă pentru a transporta mărfuri pe tot teritoriul vamal al Uniunii.

Acest lucru înseamnă că operatorul respectiv poate, dar nu este obligat, să predea expediția operatorului poștal desemnat din statul membru de tranzit.

Un operator poștal desemnat poate contracta mijloacele de transport pentru transportarea mărfurilor peste frontierele naționale din cadrul UE.

Serviciile de transport pentru un operator poștal desemnat ar trebui să poată fi prestate de subcontractanți, cu condiția ca aceștia să fi

6 La 24 martie 2021.

7 „Operator poștal desemnat" înseamnă un operator stabilit într-un stat membru și autorizat de acesta să presteze serviciile internaționale reglementate prin Convenția Uniunii Poștale Universale aflată în prezent în vigoare.

identificat corect operatorul – de exemplu, în documentul de transport.

I.4.2.6.2. Descrierea regimului

Articolele 288-290 din APA

Normele regimului de tranzit pentru mărfuri transportate în sistemul poștal sunt prevăzute la articolele 288-290 din APA.

Atunci când mărfurile neunionale sunt transportate prin poștă (inclusiv prin poșta de colete) dintr-un punct în altul pe teritoriul vamal al Uniunii în regimul de tranzit extern, pe colet și pe toate documentele de însoțire trebuie să se aplice o etichetă galbenă (anexa 72-01 la APA).

Dacă un pachet, un sac poștal sau un container conține mai multe trimiteri, pe ambalajul exterior trebuie aplicată o singură etichetă galbenă.

Dacă nu există o etichetă galbenă sau alte dovezi ale statutului de mărfuri neunionale, acestea vor fi tratate ca mărfuri unionale.

Dacă trimiterea poștală conține atât mărfuri unionale, cât și mărfuri neunionale, pentru mărfurile unionale trebuie să se transmită separat operatorului poștal de destinație (sau să fie inclusă în trimitere) dovada statutului lor vamal (T2L) (sau o trimitere la MRN al actului doveditor în cauză).

Dacă **dovada a fost transmisă separat** operatorului poștal de destinație, acesta trebuie să o prezinte la biroul vamal de destinație, împreună cu trimiterea.

Dacă **dovada sau MRN al acesteia este inclus în trimitere**, acest lucru ar trebui să fie indicat în mod clar pe exteriorul ambalajului. Documentul T2L poate fi emis retroactiv.

Etichetele galbene trebuie aplicate pe exteriorul ambalajului și pe scrisoarea de trăsură. Pentru coletele poștale CN22/CN23, trebuie aplicată o etichetă și pe declarația vamală.

Dacă mărfurile unionale circulă către, dinspre sau între teritorii fiscale speciale în regimul de tranzit intern, pe trimiterea poștală și pe toate documentele de însoțire trebuie să se aplice o etichetă prevăzută în anexa 72-02 la APA.

Dacă mărfurile unionale circulă în regimul de tranzit intern de pe

teritoriul vamal al Uniunii către o țară de tranzit comun în vederea transportării mai departe către teritoriul vamal al Uniunii, ele trebuie să fie însoțite de dovada statutului lor vamal de mărfuri unionale, efectuată prin unul dintre mijloacele enumerate la articolul 199 din APA.

Această dovadă trebuie prezentată unui birou vamal în momentul în care mărfurile reintră pe teritoriul vamal al Uniunii.

Ca alternativă, regimul de tranzit unional este foarte recomandat pentru mărfurile unionale, pentru a se evita întârzierile la trecerea frontierelor. Totuși, regimul de tranzit comun nu se aplică trimiterilor poștale (a se vedea articolul 2 din apendicele 1 la convenție). Prin urmare, regimul de tranzit unional va fi suspendat pe durata traversării țărilor de tranzit comun.

I.5 Excepții (*pro memoria*)

I.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat)

I.7 Secțiune rezervată autorităților vamale

I.8 Anexe

I.8.1 Reguli și principii care reglementează adoptarea legislației referitoare la tranzitul unional

Cea mai recentă versiune a regulamentului de procedură al Comitetului Codului vamal și al Grupului de experți poate fi consultată la următoarea adresă:

https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/home?do=groupDetail.groupDetailDoc&id=23818&no=1&lang=ro

REGULAMENTUL DE PROCEDURĂ AL GRUPULUI DE EXPERȚI ÎN DOMENIUL VAMAL

GRUPUL DE EXPERȚI ÎN DOMENIUL VAMAL,

având în vedere Codul vamal al Uniunii (CVU) și Regulamentul de punere în aplicare a CVU [în special articolul 211 alineatul (6) din CVU și articolul 259 din Regulamentul de punere în aplicare a CVU],

având în vedere mandatul Grupului de experți în domeniul vamal,

având în vedere regulamentul standard de procedură pentru grupurile de experți,

ADOPTĂ URMĂTORUL REGULAMENT DE PROCEDURĂ:

Articolul 1

Reprezentarea

(1) Fiecare stat membru este considerat a fi un membru al Grupului de experți în domeniul vamal (denumit în continuare „grupul”). Fiecare membru al grupului decide cu privire la componența delegației sale, ținând seama de cunoștințele de specialitate necesare, și informează președintele.

(2) În termenul menționat în invitație și, în orice caz, cu cel puțin cinci zile calendaristice înainte de data reuniunii grupului, autoritățile statelor membre comunică Comisiei:

(a) componența fiecărei delegații, cu excepția cazului în care aceasta a fost deja adusă la cunoștința președintelui;

(b) absența unei delegații de la o reuniune.

(3) O delegație membră poate reprezenta cel mult un alt membru. Membrul reprezentat informează în scris președintele în acest sens înainte de reuniune sau, în cazul unui mandat permanent, înainte de prima reuniune pentru care mandatul este valabil.

Mandatul de reprezentare a unui alt membru poate avea următorul conținut:

(a) un membru poate acorda un mandat permanent – până la o notificare ulterioară – altui membru pentru a-l reprezenta în cadrul discuțiilor pentru toate reuniunile și toate punctele de pe ordinea de zi a respectivelor reuniuni;

(b) un membru poate acorda un mandat unic altui membru pentru a-l reprezenta în cadrul unei reuniuni specifice, în ceea ce privește toate punctele de pe ordinea de zi a reuniunii respective sau

(c) un membru poate acorda un mandat unic altui membru pentru a-l reprezenta în ceea ce privește un anumit punct/anumite puncte de pe ordinea de zi a unei reuniuni specifice.

Articolul 2

Secretariatul

Comisia acordă sprijin secretarial grupului și oricăror secțiuni sau subgrupuri înființate în temeiul articolului 6.

Articolul 3

Convocarea unei reuniuni

(1) Reuniunile grupului se convoacă de către președinte fie la inițiativa acestuia, fie la cererea majorității absolute a membrilor, în urma acordului din partea președintelui.

(2) Pot fi convocate reuniuni comune ale secțiunilor grupului sau ale grupului cu alte grupuri de experți pentru discutarea de aspecte care intră în domeniile de competență ale acestora.

Articolul 4

Ordinea de zi

(1) Secretariatul întocmește ordinea de zi, sub responsabilitatea președintelui, și o prezintă membrilor grupului.

(2) Ordinea de zi este adoptată de grup la începutul fiecărei reuniuni.

(3) În cadrul ordinii de zi se face distincție între:

(a) proiectele de acte delegate pentru consultare;

(b) examinarea condițiilor economice în legătură cu o cerere sau o autorizație de regim special, în temeiul articolului 211 alineatul (6) din CVU și în conformitate cu articolul 259 din Regulamentul de punere în aplicare a CVU;

(c) alte aspecte prezentate grupului în scop de informare sau în vederea unui schimb de opinii, fie la inițiativa președintelui, fie la cererea scrisă a unui membru al grupului.

Articolul 5

Documentația care trebuie prezentată membrilor grupului

(1) Cel târziu cu 14 zile calendaristice înainte de data reuniunii, secretariatul transmite membrilor grupului invitația la reuniune, proiectul de ordine de zi și actul delegat sau cererea sau autorizația de regim special cu privire la care este consultat grupul.

(2) Secretariatul transmite membrilor grupului alte documente referitoare la reuniune, pe cât posibil în același termen.

(3) În cazuri urgente sau excepționale, termenele de transmitere a documentației menționate la alineatele (1) și (2) pot fi reduse până la cinci zile calendaristice înainte de data reuniunii.

Articolul 6

Secțiuni și subgrupuri

(1) Grupul cuprinde următoarele secțiuni:

- Legislație vamală generală
- Integrarea și armonizarea datelor – Modelul de date vamale al UE
- Operator economic autorizat

- Control vamal și gestionarea riscurilor
- Nomenclatură tarifară și statistică
- Măsuri tarifare
- Scutiri de taxe
- Origine
- Determinarea valorii în vamă
- Datorii vamale și garanții
- Formalități de import și export
- Statut vamal și tranzit
- Convenția TIR și alte convenții vamale ale CEE-ONU
- Regimuri speciale, altele decât tranzitul
- Asigurarea respectării drepturilor de proprietate intelectuală
- Chestiuni vamale internaționale

(2) Secțiunea „Legislație vamală generală” menține structura generală și coerența legislației vamale.

(3) Consultările cu privire la o chestiune care intră în domeniul de competență a două sau mai multe secțiuni au loc în cadrul secțiunii „Legislație vamală generală”, ținându-se seama de concluziile la care s-a ajuns în secțiunile respective.

(4) În cazuri justificate în mod corespunzător și la propunerea președintelui, consultările menționate la alineatul (3) pot avea loc, pe baza unei decizii adoptate de secțiunea „Legislație vamală generală” în conformitate cu articolul 7, în cadrul altei secțiuni decât secțiunea „Legislație vamală generală”.

(5) Pe lângă secțiuni, președintele poate, după consultarea grupului, să înființeze subgrupuri ad-hoc care să examineze chestiuni specifice, pe baza unor criterii specifice de referință; respectivele subgrupuri se desființează de îndată ce își îndeplinesc mandatul.

(6) În sensul prezentelor norme și cu excepția cazului în care se prevede altfel, trimiterile la „grup” includ orice secțiune sau subgrup în cauză.

Articolul 7

Concluziile grupului

(1) În măsura posibilului, grupul ajunge la concluzii prin consens.

(2) În absența consensului și în cazul în care președintele solicită grupului să voteze, concluziile grupului se adoptă cu majoritatea absolută a membrilor. Membrii au dreptul de a obține anexarea la raportul reuniunii a unui document care să rezume motivele poziției lor.

Articolul 8

Avizul grupului cu privire la îndeplinirea condițiilor economice

În cazul în care, în temeiul articolului 211 alineatul (6) din CVU și al articolului 259 din Regulamentul de punere în aplicare a CVU, grupul este invitat să informeze Comisia cu privire la îndeplinirea condițiilor economice în legătură cu o cerere sau o autorizație de regim special, se aplică următoarele norme specifice:

(a) Grupul va fi invitat să consilieze Comisia numai după ce s-a verificat îndeplinirea tuturor celorlalte condiții relevante (cu excepția constituirii unei garanții) pentru acordarea autorizației și, când este cazul, după ce atât membrii, cât și Comisia au efectuat toate celelalte consultări necesare cu privire la cerere, în special cele legate de măsurile antidumping sau compensatorii.

(b) Înainte de a vota, grupul își exprimă opinia preliminară/orientativă cu privire la cererea sau autorizația în cauză. Dacă se consideră că nu sunt îndeplinite condițiile economice, membrul în cauză comunică solicitantului sau titularului autorizației motivele pentru care grupul este de această opinie.

(c) În cazul în care grupul nu ajunge la un consens, membrii votează cu privire la cererea sau autorizația respectivă.

(d) Avizul grupului este că sunt îndeplinite condițiile economice dacă membrii prezenți (sau reprezentați) care votează în favoarea cererii sau a autorizației sunt mai numeroși decât membrii prezenți (sau reprezentați) care votează împotrivă. În toate celelalte cazuri, avizul grupului este că nu sunt sau nu mai sunt îndeplinite condițiile economice. Abținerile nu sunt luate în considerare.

(e) Membrii care au votat împotrivă trebuie să își motiveze poziția.

(f) Dacă un membru nu și-a încheiat procedura de consultare internă și, prin urmare, nu poate emite un aviz cu privire la o cerere sau autorizație la data reuniunii, membrul respectiv poate, cu permisiunea președintelui, să își emită avizul în scris în termen de două săptămâni de la reuniune. Dacă președintele nu permite emiterea unui aviz în

scris, membrul în cauză are posibilitatea de a vota în cadrul reuniunii grupului sau de a se abține de la vot.

Articolul 9

Relațiile cu Parlamentul European și Consiliul

(1) Comisia pune la dispoziția Parlamentului și a Consiliului aceeași documentație privind pregătirea și punerea în aplicare a legislației vamale a Uniunii pe care o trimite membrilor pentru reuniuni. Aceasta include instrumente juridice neobligatorii și acte delegate. Experții Parlamentului European și ai Consiliului au acces la reuniunea grupului.

(2) Schimbul de informații confidențiale și accesul la acestea sunt reglementate de anexa II la Acordul-cadru privind relațiile dintre Parlamentul European și Comisia Europeană.

(3) Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia se asigură că proiectele de acte sunt trimise Parlamentului European și Consiliului în timp util și simultan.

Articolul 10

Țări terțe și experți terți

(1) Președintele trebuie să invite ad-hoc, în calitate de observatori:

(a) reprezentanții Turciei, în vederea participării acestora la reuniunile grupului pe teme legate de Decizia nr. 1/95 a Consiliului de asociere CE-Turcia din 22 decembrie 1995 privind punerea în aplicare a etapei finale a uniunii vamale;

(b) reprezentanții Andorrei, în vederea participării acestora la reuniunile grupului pe teme legate de Decizia nr. 1/2003 a Comitetului mixt CE-Andorra din 3 septembrie 2003 privind actele cu putere de lege, regulamentele și actele administrative necesare pentru buna funcționare a uniunii vamale;

(c) reprezentanții Elveției, în vederea participării acestora la reuniunile grupului pe teme legate de Acordul dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind simplificarea controalelor și formalităților în ceea ce privește transportul mărfurilor și privind măsurile vamale de securitate, semnat la Bruxelles la 25 iunie 2009;

(d) reprezentanții Norvegiei, în vederea participării acestora la reuniunile grupului pe teme legate de Acordul privind SEE privind simplificarea controalelor și a

formalităților la transportul de mărfuri, astfel cum a fost modificat prin Decizia nr. 76/2009 a Comitetului mixt al SEE;

(e) reprezentanții țărilor în curs de aderare, în vederea participării acestora la reuniunile grupului începând cu data semnării Tratatului de aderare.

(3) Președintele poate decide să invite alte părți să participe la lucrările grupului sau secțiunilor – și anume reprezentanți ai altor părți terțe sau experți din afara grupului care au competențe specifice în ceea ce privește un subiect de pe ordinea de zi. Această decizie poate fi luată la inițiativa președintelui sau la cererea unui membru al grupului.

Președintele trebuie să informeze membrii grupului, prin intermediul invitației la reuniune, cu privire la orice astfel de părți invitate. Participarea acestor părți poate fi împiedicată în cazul în care majoritatea absolută a membrilor grupului se opune, cel târziu până la data menționată în invitație.

Articolul 11

Procedura scrisă

(1) Dacă este necesar, grupul poate fi consultat printr-o procedură scrisă. În acest scop, secretariatul trimite membrilor grupului documentul (documentele) cu privire la care este consultat grupul, în termenele menționate la articolul 5.

(2) Cu toate acestea, dacă majoritatea absolută a membrilor grupului solicită analizarea aspectului respectiv în cadrul unei reuniuni a grupului, procedura scrisă se încheie fără rezultat, președintele urmând să convoace o reuniune a grupului în cel mai scurt timp posibil.

(3) Președintele îi informează pe membrii grupului cu privire la rezultatul procedurii scrise în termen de maximum 14 zile calendaristice de la expirarea termenului pentru exprimarea votului.

Articolul 12

Procesele-verbale ale reuniunilor

(1) Procesele-verbale ale discuțiilor referitoare la fiecare punct de pe ordinea de zi și concluziile prezentate de grup, în conformitate cu articolul 8, trebuie să fie relevante și complete. Acestea se întocmesc de către secretariat, sub responsabilitatea președintelui.

(2) Procesul-verbal se transmite membrilor cât mai curând posibil și cel târziu cu cinci zile calendaristice înainte de următoarea reuniune a aceleiași secțiuni.

(3) Membrii grupului pot solicita corectarea procesului-verbal.

Articolul 13

Lista de prezență

La fiecare reuniune, secretariatul întocmește, sub responsabilitatea președintelui, o listă de prezență în care specifică, dacă este cazul, autoritățile, organizațiile sau organele din cadrul cărora provin participanții.

Articolul 14

Conflictele de interese

În cazul apariției unui conflict de interese în legătură cu un expert extern invitat în calitate de expert independent la o reuniune în temeiul articolului 9 alineatul (3), președintele ia toate măsurile corespunzătoare, în conformitate cu normele generale ale Comisiei privind grupurile de experți.

Articolul 15

Corespondența

(1) Corespondența care are legătură cu grupul se adresează Comisiei, în atenția președintelui.

(2) Corespondența adresată membrilor grupului se trimite la adresa sau adresele de e-mail pe care membrii respectivi le furnizează în acest scop și care pot include reprezentanțele permanente ale statelor membre.

Articolul 16

Accesul la documente

Cererile de acces la documentele deținute de grupul de experți sunt prelucrate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 și cu normele detaliate de aplicare a acestuia.

Articolul 17

Deliberări

Cu acordul președintelui, grupul poate decide, cu majoritatea absolută a membrilor săi, să permită accesul publicului la deliberări.

Articolul 18

Protecția datelor cu caracter personal

Toate prelucrările de date cu caracter personal în sensul prezentului regulament de procedură trebuie să fie conforme cu Regulamentul (CE) nr. 45/2001.

Articolul 19

Aplicare

Prezentul regulament de procedură se aplică de la data adoptării de către grup.

I.8.2 Reguli și principii care reglementează adoptarea legislației referitoare la tranzitul comun

Comitetele mixte și grupurile de lucru UE-țările de tranzit comun privind tranzitul comun și privind simplificarea formalităților în comerțul cu mărfuri

Dispoziții ale Comitetelor mixte UE-țările de tranzit comun privind tranzitul comun și privind simplificarea formalităților în comerțul cu mărfuri prin care sunt stabilite regulamentele de procedură ale fiecăruia dintre comitete și este înființat un grup de lucru

COMITETUL MIXT UE-ȚĂRILE DE TRANZIT COMUN privind tranzitul comun („COMITETUL MIXT privind tranzitul comun”),

având în vedere Convenția privind un regim de tranzit comun din 20 mai 1987, în special articolul 14 alineatul (4) și alineatul (5),

și

COMITETUL MIXT UE-ȚĂRILE DE TRANZIT COMUN privind simplificarea formalităților în comerțul cu mărfuri („COMITETUL MIXT privind simplificarea formalităților în comerțul cu mărfuri”),

având în vedere Convenția din 20 mai 1987 privind simplificarea formalităților în comerțul cu mărfuri, în special articolul 10 alineatul (4) și alineatul (5),

ADOPTĂ URMĂTOARELE DISPOZIȚII:

Capitolul I

Comitetul mixt

Articolul 1

Comitetul mixt este prezidat prin rotație, pentru o perioadă de un an calendaristic, de un reprezentant al Comisiei Europene și de un reprezentant al uneia dintre țările AELS.

Articolul 2

Sarcinile secretariatului Comitetului mixt sunt asigurate prin rotație de un reprezentant al Comisiei Europene și de un reprezentant al țării AELS care deține președinția Comitetul mixt.

Articolul 3

După ce a obținut acordul părților, președinția Comitetului mixt stabilește data și locul reuniunilor.

Articolul 4

Înainte de fiecare reuniune, președinția este informată cu privire la componența fiecărei delegații.

Articolul 5

În afara cazului în care există o decizie contrară, reuniunile Comitetului mixt nu sunt publice. În funcție de subiectele discutate, Comitetul mixt poate să invite orice persoană sau organizație interesată de respectivele subiecte.

Articolul 5a

1. Atunci când Comitetul mixt a decis că o țară terță va fi invitată să adere la convenții, respectiva țară terță poate fi reprezentată de observatori în cadrul Comitetului mixt, al subcomitetelor și al grupurilor de lucru, în conformitate cu articolul 15 alineatul (6) din Convenția privind regimul de tranzit comun și, respectiv, cu articolul 10 alineatul (6) din Convenția privind simplificarea formalităților în comerțul cu mărfuri.

2. Comitetul mixt poate invita alte țări terțe să fie reprezentate în Comitetul mixt, în subcomitete și/sau în grupurile de lucru de către observatori neoficiali, înainte de data menționată la articolul 15 alineatul (6) din Convenția privind regimul de tranzit comun și, respectiv, la articolul 10 alineatul (6) din Convenția privind simplificarea formalităților în comerțul cu mărfuri.

   Această invitație este adresată în scris de către președinție și poate fi limitată în timp sau limitată la anumite grupuri sau puncte de pe ordinea de zi. Invitația poate fi retrasă în orice moment.

Articolul 6

Deciziile și recomandările Comitetului mixt referitoare la o problemă urgentă pot fi luate prin procedură scrisă.

Articolul 7

Toate comunicările din partea președinției și a părților contractante în conformitate cu prezentul regulament de procedură se adresează părților contractante și secretariatului Comitetului mixt.

Articolul 8

1. Președinția stabilește ordinea de zi provizorie a fiecărei reuniuni. Aceasta este înaintată părților contractante cu cel puțin 15 zile înainte de începerea reuniunii.

2. Ordinea de zi provizorie include punctele pe care președinția a fost invitată să le introducă – cu condiția ca cererea în acest sens să fie primită cu cel puțin 21 de zile înainte de începerea reuniunii și ca documentația aferentă să fie transmisă cel târziu la data expedierii ordinii de zi provizorii.

3. Comitetul mixt adoptă ordinea de zi la începutul fiecărei reuniuni. Se permite înscrierea pe ordinea de zi a reuniunii a unor puncte care nu figurează pe ordinea de zi provizorie.

4. Președintele poate, în acord cu părțile contractante, să reducă termenele prevăzute la alineatele (1) și (2), în funcție de necesități.

Articolul 9

Comitetul mixt instituit prin Convenția privind regimul de tranzit comun și Comitetul mixt instituit prin Convenția privind simplificarea formalităților în comerțul cu mărfuri pot avea reuniuni combinate.

Articolul 10

1. Secretariatul Comitetului mixt întocmește un proces-verbal sumar al fiecărei reuniuni. Acesta include, în special, concluziile la care a ajuns Comitetul mixt.

2. În urma aprobării de către Comitetul mixt, procesul-verbal sumar este semnat de președinte și de secretariatul Comitetului mixt și păstrat în arhivele Comisiei Europene.

3. O copie a procesului-verbal sumar este transmisă părților contractante.

Articolul 11

Actele adoptate de Comitetul mixt se semnează de către președinte.

Articolul 12

Recomandările și deciziile Comitetului mixt în înțelesul articolului 15 din Convenția privind regimul de tranzit comun și, respectiv, al articolului 11 din Convenția privind simplificarea formalităților în comerțul cu mărfuri poartă titlul de „Recomandare" sau „Decizie", urmat de un număr de serie și de o trimitere la obiectul lor.

Articolul 13

1. Recomandările și deciziile Comitetului mixt în înțelesul articolului 15 din Convenția privind regimul de tranzit comun și, respectiv, al articolului 11 din Convenția privind simplificarea formalităților în comerțul cu mărfuri sunt împărțite în articole. În general, deciziile trebuie să includă o dispoziție care stabilește data intrării lor în vigoare.

2. Recomandările și deciziile menționate la alineatul (1) se încheie cu formula „Adoptată la ..... (data)", data fiind cea la care au fost adoptate de Comitetul mixt respectiv.

3. Recomandările și deciziile menționate la alineatul (1) se transmit destinatarilor prevăzuți la articolul 7 de mai sus.

Articolul 14

Fiecare dintre părți suportă cheltuielile ocazionate de participarea sa la reuniunile Comitetului mixt – atât cheltuielile de personal, de transport și de diurnă, cât și costurile poștale și de telecomunicații.

Articolul 15

1. Cheltuielile de interpretare în cadrul reuniunilor și de traducere a documentelor – în și din limbile oficiale ale Uniunii Europene – sunt suportate de Uniunea Europeană.

2. Dacă o țară de tranzit comun utilizează o limbă care nu este o limbă oficială a Uniunii Europene, țara respectivă suportă cheltuielile de interpretare sau de traducere într-o limbă oficială a Uniunii Europene.

3. Cheltuielile practice pentru organizarea reuniunilor sunt suportate de partea contractantă care deține președinția, în conformitate cu articolul 1.

Articolul 16

Fără a aduce atingere altor dispoziții aplicabile în materie, activitatea Comitetului mixt trebuie să fie confidențială.

Capitolul II

Grup de lucru

Articolul 17

Pentru a sprijini Comitetul mixt în îndeplinirea sarcinilor sale, se înființează un grup de lucru în cadrul căruia sunt reprezentate toate părțile contractante la convenția respectivă.

Articolul 18

Președinția și secretariatul grupului de lucru sunt asumate de Comisia Europeană.

Articolul 19

Articolele 3-5, 7-10 și 14-16 se aplică *mutatis mutandis* grupului de lucru.

Adoptate de Comisiile mixte UE-țările de tranzit comun privind tranzitul comun și privind simplificarea formalităților în comerțul cu mărfuri, la 5 decembrie 2017 la Oslo.

PARTEA II – STATUTUL MĂRFURILOR

II.1 Introducere

Partea II tratează conceptul de statut al mărfurilor, modul și momentul în care este necesar să se dovedească statutul vamal de mărfuri unionale și impactul statutului asupra sistemelor de tranzit.

Punctul II.2 cuprinde noțiunile de teorie generală și legislația privind statutul vamal al mărfurilor.

Punctul II.3 detaliază tipurile obișnuite de documente utilizate pentru dovedirea statutului vamal de mărfuri unionale.

Punctul II.4 se referă la circulația mărfurilor unionale în cazul cărora nu este necesară dovada statutului unional.

Punctul II.5 oferă detalii referitoare la modul în care se poate dovedi statutul vamal al produselor de pescuit maritim unionale.

Punctul II.6 este rezervat instrucțiunilor naționale specifice.

Punctul II.7 este rezervat utilizării de către administrațiile vamale.

Punctul II.8 conține anexele la partea II.

II.2 Noțiuni de teorie generală și legislație

II.2.1 Statutul vamal al mărfurilor

II.2.1.1 Mărfuri unionale

Articolul 5 alineatul 23 din CVU
Articolul 2 din convenție

Mărfurile unionale sunt mărfuri:

1. **care sunt produse în întregime pe teritoriul vamal al Uniunii** sau
2. care intră pe teritoriul vamal al Uniunii provenind din țări sau teritorii care nu fac parte din acest teritoriu și **care au fost puse în liberă circulație** sau
3. **care sunt obținute sau produse pe teritoriul vamal al Uniunii**, fie exclusiv din mărfuri care intră pe teritoriul vamal al Uniunii din țări sau teritorii care nu fac parte din acest teritoriu și care au fost puse în liberă circulație, fie dintr-o combinație a acestor mărfuri cu mărfuri produse în întregime pe teritoriul vamal al Uniunii.

Articolul 153 alineatul (3) din CVU

Mărfurile obținute integral din mărfuri plasate sub regim de tranzit extern nu au statutul unional. Acest lucru este valabil, de exemplu, pentru animale. Puii nou-născuți ai acestora sunt considerați mărfuri neunionale.

II.2.1.2 Mărfuri neunionale

Articolul 5 alineatul 24 din CVU

Mărfurile neunionale sunt mărfuri, altele decât cele menționate anterior, sau care și-au pierdut statutul vamal de mărfuri unionale.

Articolul 154 din CVU
Articolul 2 alineatul (3) litera (a) din convenție

Mărfurile unionale își pierd statutul atunci când:

- sunt scoase în afara teritoriului vamal al Uniunii, cu excepția cazurilor detaliate în secțiunea II.2.2;
- sunt plasate sub regim de tranzit extern, de zonă liberă, de antrepozitare vamală sau de perfecționare activă sau
- sunt plasate sub regimul de destinație finală și fie sunt lăsate la latitudinea statului, fie sunt distruse și rămân resturi.

II.2.1.3 Care este regimul de tranzit?

În cazul în care mărfurile sunt declarate pentru tranzit, distincția de mai sus referitoare la statutul vamal al mărfurilor determină dacă acestea vor fi plasate sub un regim T1 sau T2/T2F.

A se vedea, de asemenea, secțiunile I.4.1.2.1 și I.4.1.2.2 pentru

clarificări suplimentare cu privire la utilizarea acestor coduri.

Articolul 227 alineatul (1) din CVU

Regimurile de tranzit T2 pot avea loc numai atunci când este implicată o țară terță. În cazul în care mărfurile unionale părăsesc temporar teritoriul vamal al Uniunii și în această circulație nu este implicată nicio țară terță, atunci aceste mărfuri pot circula alternativ în temeiul dispozițiilor care reglementează statutul de mărfuri unionale, astfel cum se descrie mai jos în secțiunea II.2.2.

II.2.2 Circulația mărfurilor unionale

Articolul 154 litera (a) din CVU și articolul 119 alineatele (2) și (3) din AD

Atunci când mărfurile unionale circulă de la un punct la altul de pe teritoriul vamal al Uniunii, ceea ce poate implica circulația temporară a acestor mărfuri în afara teritoriului respectiv, acestea își pierd statutul unional din momentul în care părăsesc teritoriul vamal al Uniunii. Totuși, în anumite cazuri, aceste mărfuri unionale pot părăsi temporar teritoriul vamal al Uniunii fără a li se modifica statutul de mărfuri unionale. Distingem trei scenarii posibile:

1. sub un regim vamal;
2. fără un regim vamal, dar cu dovada statutului unional;
3. fără aplicarea unui regim vamal și fără dovada statutului unional.

Aceste trei posibilități sunt detaliate în secțiunile următoare.

II.2.2.1 Sub un regim vamal

Mărfurile unionale pot **circula** de la un punct la altul de pe teritoriul vamal al Uniunii și pot **părăsi temporar** teritoriul respectiv atunci când sunt plasate **sub regimul de tranzit intern**.

Articolul 155 alineatul (1) din CVU

Atunci când regimul de tranzit intern are loc în una dintre situațiile următoare, mărfurile își vor păstra statutul de mărfuri unionale doar dacă acest statut este stabilit în anumite condiții și în modalitățile prevăzute de legislația vamală:

- în conformitate cu Convenția TIR;
- în conformitate cu Convenția ATA/Convenția de la Istanbul;
- în temeiul Manifestului Rin;
- în temeiul formularului 302;
- prin poștă, conform statutului UPU.

A se vedea, de asemenea, secțiunile II.2.3.4.2 și II.3.2.5.

Articolul 154 litera (b) din CVU

Trebuie reținut faptul că, în cazul în care mărfurile unionale sunt plasate sub regimul de tranzit extern (T1) în loc de regimul de tranzit intern (T2), acestea își pierd statutul unional și vor fi tratate ca mărfuri neunionale.

Detaliile privind aplicarea regimurilor de tranzit sunt descrise în toate celelalte părți ale prezentului manual.

II.2.2.2 Fără regim vamal, dar cu dovada statutului unional

Articolul 119 alineatul (3) din AD

Mărfurile unionale pot **circula** de la un punct la altul de pe teritoriul vamal al Uniunii și pot **părăsi temporar** teritoriul respectiv **fără** a face obiectul unui **regim vamal** și fără a li se modifica statutul **dacă statutul** lor vamal de mărfuri unionale **este dovedit**, în situațiile următoarele:

- mărfurile au părăsit temporar teritoriul pe cale aeriană sau maritimă;
- sunt transportate pe baza unui document de transport unic eliberat într-un stat membru și nu sunt transbordate în afara teritoriului Uniunii;
- sunt transbordate în afara teritoriului Uniunii pe un mijloc de transport, altul decât cel pe care au fost încărcate inițial, pe baza unui document de transport nou eliberat care acoperă transportul din afara Uniunii, cu condiția ca noul document să fie însoțit de o copie a documentului de transport unic original;
- sunt vehicule rutiere motorizate înmatriculate într-un stat membru;
- în cazul în care sunt folosite ambalaje, paleți și alte echipamente similare, cu excepția containerelor, aparținând unei persoane stabilite în Uniune pentru transportul mărfurilor care au părăsit temporar teritoriul sau
- sunt mărfuri transportate de călători în bagaje care nu sunt destinate uzului comercial.

II.2.2.3 Fără aplicarea unui regim vamal și fără dovada statutului unional

Articolul 119 alineatul (2) din AD

Mărfurile unionale pot **circula** de la un punct la altul de pe teritoriul vamal al Uniunii și pot **părăsi temporar** teritoriul respectiv **fără** a fi supuse unui **regim vamal** și **fără a li se modifica statutul** în următoarele cazuri specifice:

- mărfurile sunt transportate pe cale aeriană și au fost încărcate sau transbordate la un aeroport al UE pentru expediere către un

alt aeroport al UE pe baza unui document de transport unic emis într-un stat membru (a se vedea secțiunea II.4.1);
- mărfurile sunt transportate pe cale maritimă pe o navă care efectuează un serviciu de transport maritim regulat (RSS) și sunt transportate între două porturi ale UE (a se vedea secțiunea II.4.2) sau
- mărfurile sunt transportate pe cale feroviară și prin teritoriul unei părți contractante la convenție în baza unui document de transport unic emis într-un stat membru și prevăzut într-un acord internațional (a se vedea secțiunea VI.3.5).

II.2.3 Dovada statutului vamal de mărfuri unionale

II.2.3.1 Prezumția statutului vamal de mărfuri unionale

Articolul 153 alineatul (1) din CVU

În general, toate mărfurile care se află pe teritoriul vamal al Uniunii sunt presupuse a fi mărfuri unionale, cu excepția cazului în care se stabilește faptul că acestea nu au statutul vamal de mărfuri unionale.

Cu toate acestea, există circumstanțe, descrise în secțiunea următoare, în care, în pofida acestei reguli generale, prezumția deținerii statutului vamal de mărfuri unionale nu se aplică, iar statutul mărfurilor trebuie dovedit.

II.2.3.2 Cerința de a dovedi statutul vamal de mărfuri unionale

Articolul 119 alineatul (1) din AD

Nu se aplică prezumția statutului vamal de mărfuri unionale:
- în cazul în care mărfurile sunt introduse pe teritoriul vamal al Uniunii și se află în continuare sub supraveghere vamală, autoritățile fiind încă în curs de a stabili statutul lor vamal;
- în cazul în care mărfurile sunt depozitate temporar;
- în cazul în care mărfurile sunt plasate sub oricare dintre regimurile speciale, cu excepția regimurilor de tranzit intern, de perfecționare pasivă și de destinație finală;
- în cazul în care produsele de pescuit maritim capturate de către o navă de pescuit unională în afara teritoriului vamal al Uniunii, în ape, altele decât apele teritoriale ale unei țări terțe, de exemplu în apele internaționale, sunt aduse pe teritoriul vamal al Uniunii;
- în cazul în care mărfurile obținute din produsele menționate de pescuit maritim la bordul unei nave de pescuit sau al unei nave-fabrică a Uniunii, pentru producția cărora este posibil să se fi folosit alte produse având statutul vamal de mărfuri unionale,

sunt introduse pe teritoriul vamal al Uniunii sau
- în cazul în care produsele de pescuit maritim și alte produse sunt extrase sau capturate pe teritoriul vamal al Uniunii de nave care arborează pavilionul unei țări terțe.

Articolul 2 alineatul (2) și apendicele II la convenție

Mărfurile al căror statut vamal de mărfuri unionale nu poate fi dovedit, în cazurile prevăzute mai sus, vor fi tratate drept mărfuri neunionale.

II.2.3.3 Derogare de la obligația de a dovedi statutul vamal de mărfuri unionale

Cu toate acestea, nu este necesar să se dovedească statutul unional al mărfurilor atunci când acestea au circulat astfel cum se descrie mai sus în secțiunea II.2.2.3.

II.2.3.4 Tipurile de dovadă a statutului unional

II.2.3.4.1 Tipuri obișnuite

Articolul 199 din APA
Articolul 4 din apendicele II la convenție

În cazul în care este necesar să se facă dovada statutului vamal de mărfuri unionale, în situațiile enumerate în secțiunea II.2.3.2, iar mărfurile unionale au circulat în conformitate cu circulația descrisă în secțiunea II.2.2.2, se poate utiliza unul dintre următoarele tipuri de documente pentru dovedirea statutului unional al mărfurilor:
- **documentul T2L sau T2LF** (pentru detalii, a se vedea secțiunile II.3.2.1 și II.3.3.2);
- **manifestul vamal al mărfurilor** (pentru detalii, a se vedea secțiunile II.3.2.2 și II.3.3.3);
- un **manifest al companiei de transport maritim**, pe care figurează toate simbolurile pentru mărfurile respective (dispoziție tranzitorie; pentru detalii, a se vedea secțiunile II.3.2.2 și II.3.3.4);
- **o factură sau un document de transport** corect completat, care poate conține doar mărfuri unionale, purtând fie codul „T2L”, fie codul „T2LF” (pentru detalii, a se vedea secțiunile II.3.2.4 și II.3.3.2).

A se vedea secțiunea II.3.2 pentru detalii suplimentare privind utilizarea acestor tipuri obișnuite de dovadă a statutului unional.

II.2.3.4.2 Situații specifice

În cazurile enumerate mai jos pot fi utilizate tipuri specifice, adaptate anumitor operațiuni, de dovadă a statutului unional. Totuși,

disponibilitatea acestor tipuri specifice nu exclude utilizarea tipurilor obișnuite prevăzute mai sus în cazul în care statutul nu poate fi considerat dovedit în conformitate cu tipurile specifice.

- **Datele din declarația de tranzit intern ca dovadă a statutului unional**

Articolul 199 alineatul (1) litera (a) din APA

Datele din declarația de tranzit intern reprezintă dovada statutului unional, în sensul că numai mărfurile unionale pot fi plasate sub regimul de tranzit intern. Prin urmare, atunci când este prezentată declarația T2, autoritățile vamale pot considera că mărfurile respective au statut unional.

Această dovadă nu poate fi utilizată însă pentru circulația mărfurilor descrisă în secțiunea II.2.2.2.

- **Circulația mărfurilor în regim TIR sau ATA**

Articolul 207 din APA
Articolul 12 din apendicele II la convenție

Atunci când mărfurile unionale circulă în temeiul Convenției TIR sau al Convenției ATA, dovada statutului unional se va face printr-un volet din carnetul TIR sau ATA pe care figurează codul „T2L" sau „T2LF" și care este autentificat de biroul de plecare. Pentru detalii suplimentare, a se vedea secțiunea II.3.2.5.

- **Mobilitatea militară**

Articolul 207 din APA

Atunci când mărfurile unionale circulă în baza formularului 302, dovada statutului unional se va face prin acest formular pe care figurează fie codul „T2L", fie codul „T2LF" și care este autentificat de biroul de plecare. Detalii suplimentare privind utilizarea formularului 302 se găsesc în „Ghidul privind mobilitatea militară pentru statele membre și forțele militare ale acestora".

- **Trimiterile poștale**

Articolul 199 alineatul (1) litera (h) și articolul 290 din APA
Anexa 72-02 la APA

În cazul în care coletele din sistemul poștal sunt transportate către, dinspre sau între zonele nefiscale, pe colete și pe documentele de însoțire trebuie aplicată o etichetă specială, prevăzută în anexa 72-02 la APA.

Articolul 2 alineatul (3) din apendicele II la convenție

Notă: în alte circumstanțe nu sunt prevăzute etichete specifice pentru mărfurile unionale în cadrul sistemului poștal. Prin urmare:

(1) când sunt transportate în mod direct de la un punct la altul de pe teritoriul vamal al Uniunii și părăsesc temporar teritoriul pe cale aeriană, mărfurile unionale vor beneficia de prezumția statutului vamal de mărfuri unionale în momentul reintrării;

(2) când mărfurile unionale sunt transportate de la un punct la altul de pe teritoriul vamal al Uniunii și sunt redistribuite, în afara teritoriului, pentru a fi transmise mai departe către UE, statutul unional al acestora trebuie dovedit, în momentul reintrării, prin utilizarea unuia dintre tipurile „obișnuite" prevăzute mai sus în secțiunea II.2.3.4.1.

Articolul 208 din APA

- **Vehiculele ca mijloace de transport**

În cazul vehiculelor rutiere motorizate care părăsesc temporar teritoriul vamal al Uniunii și reintră pe acesta, dovada statutului unional se va face prin plăcuțele de înmatriculare și documentele de înmatriculare pentru vehicule motorizate înmatriculate într-un stat membru. Pentru detalii suplimentare, a se vedea anexa II.8.3.

Articolul 119 alineatul (3) litera (e) din AD și articolul 209 din APA

- **Ambalajele utilizate pentru transportul mărfurilor**

Atunci când pentru transportul mărfurilor care părăsesc temporar teritoriul vamal al Uniunii sunt utilizate recipiente, ambalaje, paleți și alte echipamente similare, cu excepția containerelor, dovada statutului unional se va face printr-o declarație în care acestea sunt identificate ca aparținând unei persoane stabilite în UE, cu excepția cazului în care există îndoieli cu privire la veridicitatea declarației.

Notă:

Paragraful de mai sus se aplică doar ambalajelor utilizate pentru transportul mărfurilor în conformitate cu articolul 119 alineatul (3) litera (e) din AD.

În cazul ambalajelor goale care sunt reintroduse fără a fi reutilizate pentru transportul de mărfuri, trebuie utilizat unul dintre celelalte tipuri de dovadă enumerate la articolul 199 din APA.

În cazul în care ambalajele sunt utilizate pentru transportul de mărfuri către o țară terță, ele își pierd statutul de mărfuri unionale. În acest caz, se aplică dispozițiile referitoare la mărfurile reintroduse (articolul 203 din CVU). De exemplu, mărfurile sunt exportate în Elveția, iar ambalajul se întoarce gol în UE.

Articolul 199 alineatul (4) din APA

Notă: ambalaje care nu au statutul vamal de mărfuri unionale

Pentru mărfurile care au statutul vamal de mărfuri unionale prezentate în ambalaje care nu au statutul vamal de mărfuri unionale, documentul care certifică statutul vamal de mărfuri unionale trebuie să poarte una dintre mențiunile următoare:

BG	опаковка N
CS	obal N

DA	N-emballager
DE	N-Umschließungen
EE	N-pakendamine
EL	Συσκευασία N
EN	N packaging
ES	envases N
FI	N-pakkaus
FR	emballages N
HR	N pakiranje
HU	N csomagolás
IT	imballaggi N
LT	N pakuoté
LV	N iepakojums
MT	ippakkjar N
NL	N-verpakkingen
PL	opakowania N
PT	embalagens N
RO	ambalaj N
SI	N embalaža
SK	N - obal
SV	N förpackning

- **Mărfuri necomerciale în bagaje**

Articolul 119 alineatul (3) litera (f) din AD și articolul 210 din APA
Articolul 13 din apendicele II la convenție

Atunci când călătorii transportă mărfuri necomerciale în bagajele lor și părăsesc temporar teritoriul vamal al Uniunii, reintrând apoi pe acesta, va fi suficientă declarația călătorilor privind statutul vamal de mărfuri unionale, cu excepția cazului în care există îndoieli cu privire la veridicitatea declarației.

Articolul 205 alineatul (2) din APA

În cazul în care un călător are obligația de a depune o cerere de vizare a unui document T2L/T2LF, acesta trebuie să utilizeze formularul prevăzut în anexa 51-01 la APA.

- **Mărfuri accizabile**

Articolul 199 alineatul (1) litera (g) din APA

În cazul mărfurilor accizabile, exemplarul tipărit al documentului administrativ electronic (e-AD), astfel cum este prevăzut în Directiva 2008/118/CE a Consiliului și în Regulamentul nr. 684/2009, utilizat pentru însoțirea circulației mărfurilor accizabile care sunt puse în liberă circulație, dar în regim suspensiv de accize, între două puncte din Uniune, poate fi utilizat ca tip de dovadă a statutului unional.

- **Produse obținute din pescuit**

Articolul 199 alineatul (1) litera (e) din APA

Pentru produsele de pescuit maritim și mărfurile obținute din astfel de produse capturate de navele de pescuit ale Uniunii în afara teritoriului vamal al Uniunii în ape, altele decât apele teritoriale ale unei țări terțe, pot fi utilizate ca tipuri de dovadă a statutului unional un jurnal de pescuit, o declarație de debarcare,

o declarație de transbordare și datele de monitorizare a navei, după caz. (A se vedea și secțiunea II.5.)

Articolul 199 alineatul (6) din APA
Articolul 2 alineatul (2) litera (a) din apendicele II la convenție

- **Mărfurile pentru export**

Documentele sau normele referitoare la statut nu pot fi folosite pentru mărfuri ale căror formalități de export au fost finalizate sau care au fost plasate în regimul de perfecționare pasivă.

Articolul 199 alineatul (5) din APA
Articolul 4 alineatul (2) din apendicele II la convenție

- **Eliberarea retroactivă a dovezii**

Dacă sunt îndeplinite condițiile pentru eliberarea documentelor care dovedesc statutul vamal de mărfuri unionale, aceste documente pot fi eliberate retroactiv. În acest caz, ele trebuie să poarte una dintre următoarele mențiuni înscrisă cu roșu:

BG	Издаден впоследствие
CS	Vystaveno dodatečně
DA	Udstedt efterfølgende
DE	Nachträglich ausgestellt
EE	Välja antud tagasiulatuvalt
EL	Εκδοθέν εκ των υστέρων
EN	Issued retrospectively – [code 98201] 99210
ES	Expedido a posteriori
FI	Annettu jälkikäteen
FR	Délivré a posteriori
HR	Izdano naknadno
HU	Kiadva visszamenőleges hatállyal
IS	Útgefið eftir á
IT	Rilasciato a posteriori
LT	Retrospektyvusis išdavimas
LV	Izsniegts retrospektīvi
MT	Maħruġ b'mod retrospettiv
NL	Achteraf afgegeven
NO	Utstedt i etterhånd
PL	Wystawione retrospektywnie
PT	Emitido a posteriori
RO	Eliberat ulterior
SI	Izdano naknadno
SK	Vyhotovené dodatočne
SV	Utfärdat i efterhand

Pentru detalii suplimentare privind eliberarea retroactivă a dovezii, consultați secțiunile detaliate privind dovada corespunzătoare, și anume secțiunea II.3.2.1 pentru documentul T2L/T2LF, secțiunea II.3.2.2 pentru manifestul vamal al

mărfurilor, secțiunea II.3.2.3 pentru manifestul companiei de transport maritim și secțiunea II.3.2.4 pentru factură sau documentul de transport.

II.2.4 Vedere de ansamblu asupra circulației mărfurilor unionale temporar în afara teritoriului

Specificații	Dovadă	Declarație vamală	Alte cerințe	Dispoziție juridică
Transport aerian				
• De la un aeroport din UE la altul fără escală în afara UE	Nu este necesară	Nu	Scrisoare de transport aerian (AWB) unică emisă într-un stat membru	Articolul 119 alineatul (2) litera (a) din AD
• De la un aeroport din UE la altul cu o posibilă escală în afara UE	Dovada este necesară	Nu	AWB	Articolul 119 alineatul (3) literele (a) și (b) din AD
• De la un aeroport din UE la altul și transbordare în afara UE	Dovada este necesară	Nu	AWB nou + copie a AWB-ului original emis într-un stat membru	Articolul 119 alineatul (3) litera (c) din AD
Transport maritim				
• De la un port din UE la altul fără escală în afara UE	Nu este necesară	Nu	Autorizație de RSS	Articolul 119 alineatul (2) litera (b) din AD
• De la un port din UE la un alt port din UE cu o posibilă escală în afara UE	Necesară	Nu	Conosament	Articolul 119 alineatul (3) literele (a) și (b) din AD
• De la un port din UE la altul și transbordate în afara UE	Necesară	Nu	Conosament nou + copie a conosamentului original emis într-un stat membru	Articolul 119 alineatul (3) litera (c) din AD
Transport feroviar				

Specificații	Dovadă	Declarație vamală	Alte cerințe	Dispoziție juridică
• De la o gară din UE la alta, cu transport printr-o țară terță care este parte contractantă la Convenția privind regimul de tranzit comun	Nu este necesară	Nu*	- Acord internațional în sprijinul aplicării articolului 119 alineatul (2) litera (c) din AD. De exemplu, coridorul T2 în CH - Scrisoare de trăsură CIM emisă într-un stat membru	Articolul 119 alineatul (2) litera (c) din AD
• De la o gară din UE la alta, cu transport printr-o țară terță care nu este parte contractantă la Convenția privind regimul de tranzit comun, fără transbordare în afara UE	Necesară	Nu*	Scrisoare de trăsură CIM emisă într-un stat membru	Articolul 119 alineatul (3) litera (b) din AD
• De la o gară din UE la alta și transbordare în afara UE	Necesară	Nu*	Scrisoare de trăsură CIM nouă + copie a scrisorii de trăsură CIM originale emise într-un stat membru	Articolul 119 alineatul (3) litera (c) din AD
Transport rutier				
• De la un punct la altul în UE fără transbordare în afara UE	Necesară	Nu*	CMR emis într-un stat membru	Articolul 119 alineatul (3) litera (b) din AD

Specificații	Dovadă	Declarație vamală	Alte cerințe	Dispoziție juridică
• De la un punct la altul în UE și transbordare în afara UE	Necesară	Nu*	CMR nou + copie a CMR-ului original emis într-un stat membru	Articolul 119 alineatul (3) litera (c) din AD
Mijloace de transport**				
• Vehicule rutiere înmatriculate într-un stat membru	Considerată efectuată	Nu	Plăcuța de înmatriculare și documentele de înmatriculare	Articolul 119 alineatul (3) litera (d) din AD, articolul 208 alineatul (1) din APA
• Vehicule rutiere înmatriculate într-un stat membru	Necesară	Nu	Nu	Articolul 119 alineatul (3) litera (d) din AD, articolul 208 alineatul (2) din APA
• Ambalaje, paleți și alte echipamente similare	Considerată efectuată	Nu	- Identificate ca aparținând unei persoane din UE - Declarate ca având statut unional - Nu există îndoieli cu privire la veridicitate	Articolul 119 alineatul (3) litera (e) din AD, articolul 209 alineatul (1) din APA
	Necesară în cazul în care statutul unional nu poate fi considerat dovedit	Nu	Nu	Articolul 119 alineatul (3) litera (e) din AD, articolul 209 alineatul (2) din APA

Specificații	Dovadă	Declarație vamală	Alte cerințe	Dispoziție juridică
• Container	Întotdeauna pentru mărfurile reintroduse!	ATA	În conformitate cu Convenția de la Istanbul	Convenția ATA
Călători**				
• Mărfuri necomerciale transportate de călător	Considerată efectuată	Nu	- Declarația pasagerului - Nu există îndoieli cu privire la veridicitate	Articolul 119 alineatul (3) litera (f) din AD
Trimiteri poștale				
• Transportul trimiterilor poștale de la un punct la altul în UE fără transbordare în afara UE	Nu	T2	Identificare ca trimitere poștală	
• Transportul trimiterilor poștale de la un punct la altul în UE cu transfer ulterior dintr-o țară de tranzit comun	Necesară	T2	Identificare ca trimitere poștală	Articolul 290 alineatul (2) din APA
• Transportul trimiterilor poștale dinspre, între sau către teritorii fiscale speciale	Eticheta prevăzută în anexa 72-02 la APA	T2F	Identificare ca trimitere poștală	Articolul 290 alineatul (1) din APA

* Mențiunea că nu este necesară o declarație vamală se referă doar la teritoriul vamal al UE. O țară terță poate solicita ca mărfurile unionale să fie plasate sub un regim de tranzit vamal când trec prin teritoriul său. De exemplu, coridorul T2 este un regim de tranzit pe teritoriul elvețian.

** Mijloacele de transport și mărfurile necomerciale transportate de călători circulă fără a-și pierde statutul unional doar dacă o fac în conformitate cu articolul 119 alineatul (3) din AD. De exemplu, atunci când circulă din Germania prin Elveția către Italia. În alte situații, se aplică procedura pentru mărfurile reintroduse prevăzută la articolul 203 din CVU.

II.3 Circulația mărfurilor unionale cu dovada statutului unional

Secțiunea precedentă explică faptul că **mărfurile unionale** pot **circula** de la un punct la altul de pe teritoriul vamal al Uniunii și pot **părăsi temporar** teritoriul respectiv **fără** a face obiectul unui **regim vamal** și fără a li se modifica statutul **dacă statutul** lor vamal de mărfuri unionale **este dovedit** (a se vedea secțiunea II.2.2.2). Secțiunea II.2.3.4 explică tipurile de documente care pot fi utilizate pentru dovedirea statutului unional.
Prezenta secțiune detaliază particularitățile și aplicarea tipurilor obișnuite de dovadă a statutului unional.

II.3.1 Folosirea dovezii statutului unional

Dovada statutului unional **se stabilește** după cum urmează:

1. persoana în cauză furnizează dovada statutului unional utilizând unul dintre tipurile de dovadă enumerate în secțiunea II.2.3.4;
2. autoritatea vamală de la plecare vizează dovada, dacă este necesar;
3. autoritatea vamală de la plecare înregistrează dovada, dacă este necesar.

Ulterior, dovada este **utilizată** după cum urmează:

1. persoana în cauză poate deplasa mărfurile. La reintrarea pe teritoriul vamal al Uniunii, dovada va fi prezentată autorității vamale la sosire;
2. autoritatea vamală de la punctul de reintrare trebuie să monitorizeze utilizarea corectă a dovezii, și anume autenticitatea, utilizarea corectă a acesteia etc.
   Pentru facilitarea acestei sarcini de monitorizare, biroul vamal de la punctul de reintrare unde a fost prezentată dovada ar trebui să ștampileze formularul de reintrare, după caz, pentru a preveni utilizarea acestuia a doua oară.

II.3.2 Tipuri obișnuite de dovadă a statutului unional – detalii suplimentare

II.3.2.1 Documentele T2L sau T2LF

Articolul 124a din AD
Articolele 5 și 6 din apendicele II la convenție

Până la instalarea sistemului electronic de gestionare a dovezilor statutului unional în cadrul CVU, documentul T2L/T2LF utilizat pentru a se face dovada statutului unional constă în:

- documentul T2L: exemplarul 4 al documentului administrativ unic (DAU) (pentru detalii suplimentare, a se vedea punctul V.3.3.1.1) sau

- documentul T2LF: exemplarul 4 al DAU-ului pentru mărfurile transportate către, dinspre sau între zonele nefiscale (pentru detalii suplimentare, a se vedea punctul IV.5.4) și
- lista de încărcătură, în anumite cazuri.

În ceea ce privește cerințele – formularul documentelor T2L/T2LF, se aplică dispozițiile secțiunii IV.1.4.2.1 „Formularul și completarea declarației de tranzit”.

Articolul 124a din AD
Articolele 6 și 8 din apendicele II la convenție

OPERATOR

Persoana în cauză înscrie „T2L” sau „T2LF” în subdiviziunea din dreapta a casetei 1 a formularului și „T2L bis” sau „T2LF bis” în subdiviziunea din dreapta a casetei 1 pentru toate formularele complementare utilizate și listele de încărcătură, după caz.

Documentul trebuie să fie redactat într-un singur exemplar original.

Articolele 200 și 202 din APA

Documentele T2L/T2LF, formularele complementare și lista de încărcătură trebuie să fie vizate și înregistrate de autoritățile vamale.

Articolul 124a din AD
Articolul 8 din apendicele II la convenție

VAMĂ

Biroul vamal de plecare trebuie să vizeze și să înregistreze documentul și să introducă în caseta C:
- a formularului:
  - denumirea și ștampila biroului, semnătura unui funcționar din cadrul biroului respectiv, data vizei, numărul de înregistrare sau numărul declarației de expediție, dacă este necesar;
- a formularelor complementare sau a listelor de încărcătură:
  - numărul care figurează pe documentul T2L/T2LF, prin aplicarea unei ștampile sau de mână. Ștampilele trebuie să conțină denumirea biroului competent sau mențiunea ar trebui să fie însoțită de ștampila oficială a biroului competent.

Documentele trebuie înmânate persoanei în cauză.

Articolul 123 din AD

După ce documentul T2L/T2LF este vizat, perioada de valabilitate a acestuia este limitată la 90 de zile. La cererea persoanei în cauză și pe baza unor motive justificate, autoritățile vamale pot stabili o

perioadă de valabilitate mai lungă.

Utilizarea unică a dovezii

Articolul 205 alineatul (1) din APA

Documentele T2L/T2LF pot fi utilizate o singură dată, atunci când sunt prezentate pentru prima dată. În cazul în care la prima prezentare documentele au fost utilizate doar pentru o parte dintre mărfuri, trebuie să se stabilească o nouă dovadă pentru restul mărfurilor, în conformitate cu procedura descrisă mai sus.

Înlocuirea

Un document T2L/T2LF poate fi înlocuit cu unul sau mai multe documente noi, dacă circumstanțele o cer, de către autoritatea vamală care a vizat documentul original T2L/T2LF.

Exemplare suplimentare

Dacă sunt necesare trei exemplare, acestea pot fi furnizate sub forma unui original și a două fotocopii, cu condiția ca cele din urmă să poarte mențiunea „copie”.

Eliberarea retroactivă a T2L/T2LF

Articolul 199 alineatul (5) din APA
Articolul 4 alineatul (2) din apendicele II la convenție

Un document T2L/T2LF poate fi eliberat retroactiv, cu excepția cazului în care legislația exclude în mod expres această posibilitate, atât timp cât procesul de eliberare este atent verificat, pentru a se asigura faptul că sunt îndeplinite toate condițiile de acordare a unui astfel de document.

Articolul 212 din APA
Articolul 21 din apendicele II la convenție

Cu toate acestea, documentele T2L eliberate retroactiv trebuie acceptate de autoritățile vamale fără a afecta aplicarea procedurilor de control retroactiv sau a altor proceduri administrative de asistență administrativă, în special în cazul unei suspiciuni de fraudă sau de nereguli.

Documentele T2L/T2LF eliberate retroactiv trebuie să poarte mențiunea corespunzătoare, astfel cum se indică în secțiunea II.2.3.4.2.

Autoritatea vamală responsabilă pentru documentul T2L/T2LF eliberat retroactiv ar fi aceeași autoritate responsabilă cu vizarea documentului T2L/T2LF original.

Articolul 148 alineatul (4) litera (b) din AD

Declarație T1 întocmită din greșeală

Un document T2L/T2LF poate fi eliberat retroactiv pentru mărfuri

în cazul cărora s-a întocmit din greșeală o declarație T1.

În acest caz, documentul T2L/T2LF trebuie să conțină o trimitere la declarația T1 în cauză.

Duplicate

Se poate elibera un duplicat al unui document T2L/T2LF, cu excepția cazului în care legislația exclude în mod expres această posibilitate, atât timp cât procesul de eliberare este atent verificat, pentru a se asigura faptul că sunt îndeplinite toate condițiile de eliberare a unui astfel de document. Detalii suplimentare privind eliberarea duplicatelor sunt furnizate în secțiunea V.3.4.4.

II.3.2.2 Manifestul vamal al mărfurilor

Prezenta secțiune va fi completată când se va instala sistemul de gestionare a dovezilor statutului unional în cadrul CVU și când se va întrerupe utilizarea manifestului companiei de transport maritim ca dovadă a statutului unional.

II.3.2.3 Manifestul companiei de transport maritim *(exclusiv maritim – dispoziție tranzitorie)*

Articolul 199 alineatul (2) din APA
Articolul 10 din apendicele II la convenție

Până la instalarea sistemului electronic de gestionare a dovezilor statutului unional în cadrul CVU, operatorii economici pot continua să utilizeze manifestul companiei de transport maritim ca dovadă a statutului unional.

Articolul 126a din AD
Articolul 10 din apendicele II la convenție

OPERATOR

Manifestul companiei de transport maritim (în cadrul unui serviciu de transport maritim neregulat) trebuie să includă următoarele informații:
- denumirea și adresa completă ale companiei de transport maritim;
- numele navei;
- locul și data încărcării mărfurilor;
- locul de descărcare;
- semnătura expeditorului.

Și, pentru fiecare expediție:
- o trimitere la conosament sau la alt document comercial;
- numărul, descrierea, marcajele și numerele de referință ale coletelor;
- descrierea mărfurilor după denumirea lor comercială uzuală, incluzând suficiente detalii pentru a permite identificarea acestora;
- masa brută, în kilograme;
- numărul de identificare a containerului, dacă este cazul; precum și
- următoarele indicații referitoare la statutul mărfurilor, după caz:
    - litera „C” (echivalentă cu T2L) pentru mărfurile al căror statut vamal de mărfuri unionale poate fi justificat;
    - litera „F” (echivalentă cu T2LF) pentru mărfurile al căror statut vamal de mărfuri unionale poate fi justificat, cu destinația spre sau provenind dintr-o parte a teritoriului vamal al Uniunii unde nu se aplică dispozițiile Directivei 2006/112/CE, mai exact zonele nefiscale sau
    - litera „N” pentru toate celelalte mărfuri.

Articolul 203 din APA
Articolul 10 din apendicele II la convenție

La cererea companiei de transport maritim, manifestul completat și semnat corespunzător ar trebui să fie vizat de biroul competent.

Articolul 126a din AD
Articolul 10 din apendicele II la convenție

VAMĂ

Dacă manifestul companiei de transport maritim este vizat, biroul competent va include următoarele:
- numele și ștampila biroului competent;
- semnătura unui funcționar al biroului respectiv și
- data vizării.

Articolul 199 alineatul (5) din APA
Articolul 4 alineatul (2) din apendicele II la convenție

În cazul în care manifestul companiei de transport maritim este emis retroactiv, acesta trebuie să poarte mențiunea corespunzătoare, astfel cum se prevede în secțiunea II.2.3.4.2.

II.3.2.4 Factura sau documentul de transport

Articolul 126 din AD
Articolul 9 din apendicele II la convenție

OPERATOR

Factura sau documentul de transport trebuie să includă cel puțin următoarele informații:

- numele și adresa completă ale expeditorului sau ale persoanei în cauză, dacă aceasta nu este expeditorul;
- numărul și tipul de colete, mărcile și numerele de referință ale coletelor;
- o descriere a mărfurilor;
- masa brută, în kilograme;
- valoarea mărfurilor;
- numerele containerelor, dacă este cazul;
- codul T2L sau T2LF, după caz, și
- semnătura de mână a persoanei în cauză.

Notă: factura sau documentul de transport trebuie să se refere numai la mărfuri unionale.

Facturi sau documente de transport în cazul cărora valoarea totală a mărfurilor vizate nu depășește 15 000 EUR

Articolul 199 alineatul (1) litera (d) și articolul 211 din APA al CVU
Articolul 9 din apendicele II la convenție

Dacă valoarea totală a mărfurilor unionale care fac obiectul facturii sau al documentului de transport nu depășește 15 000 EUR, nu este necesară viza biroului competent. Cu toate acestea, pe factura sau documentul de transport trebuie să figureze numele și adresa biroului competent, pe lângă detaliile menționate mai sus.

Facturi sau documente de transport în cazul cărora valoarea totală a mărfurilor vizate depășește 15 000 EUR

Articolul 126 din AD și articolul 201 din APA
Articolul 9 din apendicele II la convenție

La cererea persoanei în cauză, factura sau documentul de transport completat corespunzător pe care aceasta îl semnează trebuie să fie vizat de biroul competent. Dacă factura sau documentul de transport nu este vizat, acesta nu poate servi drept dovadă a statutului unional.

Articolul 126 din AD
Articolul 9 din apendicele II la convenție

VAMĂ

Vizarea facturii sau a documentului de transport de către biroul competent va include următoarele:

- numele și ștampila biroului competent;
- semnătura unui funcționar al biroului respectiv;
- data vizării și
- fie numărul de înregistrare, fie, dacă este necesar, numărul declarației de expediere.

Articolul 199 alineatul (5) din APA
Articolul 4 alineatul (2) din apendicele II la convenție

Factura sau documentele de transport emise retroactiv trebuie să poarte mențiunea corespunzătoare, astfel cum se prevede în secțiunea II.2.3.4.2.

II.3.2.5 Carnetul TIR sau ATA sau formularul 302

Articolul 127 din AD
Articolul 207 din APA
Articolul 12 din apendicele II la convenție

Dacă mărfurile transportate pe baza unui carnet TIR, a unui carnet ATA sau a unui formular 302 sunt în totalitate mărfuri unionale, declarantul trebuie să înscrie în mod lizibil codul „T2L” sau „T2LF” în spațiul rezervat descrierii mărfurilor, împreună cu semnătura sa, pe toate voleturile relevante ale carnetului și să prezinte carnetul biroului de plecare spre vizare.

În cazul în care carnetul TIR, carnetul ATA sau formularul 302 conține atât mărfuri unionale, cât și mărfuri neunionale, aceste două categorii de mărfuri trebuie să fie indicate separat și codul „T2L” sau „T2LF” trebuie să fie aplicat în așa fel încât să se refere clar doar la mărfurile unionale.

VAMĂ

În cazul în care un carnet TIR, un carnet ATA sau un formular 302 este prezentat la biroul de plecare spre vizare, în scopul dovedirii statutului vamal de mărfuri unionale, trebuie să se acorde atenție asigurării faptului că mărfurile unionale sunt prezentate separat de celelalte mărfuri și că codul „T2L” sau „T2LF” este înscris în așa fel încât să se refere doar la mărfurile unionale.

Codul „T2L” sau „T2LF” trebuie să fie autentificat cu ștampila biroului de plecare,

însoțită de semnătura funcționarului competent.

II.3.3 Emitent autorizat

II.3.3.1 Dispoziții generale

Articolul 128 din AD
Articolul 14 din apendicele II la convenție

Autoritățile vamale pot autoriza o persoană, care va fi cunoscută ca „emitent autorizat”, să emită următoarele tipuri de dovadă a statutului unional:

1. documente T2L și T2LF fără vizare (a se vedea secțiunea II.3.3.2) (dispoziție tranzitorie):
    a) cu preautentificare de către autoritățile vamale;
    b) cu autoautentificare;
    c) cu autoautentificare electronică fără semnătură;
2. manifest vamal al mărfurilor fără vizare și fără înregistrare (a se vedea secțiunea II.3.3.3);
3. manifeste ale companiei de transport maritim fără vizare (a se vedea secțiunea II.3.3.4) (dispoziție tranzitorie):
    a) manifest al companiei de transport maritim ca dovadă;
    b) manifest al companiei de transport maritim după plecare;
4. facturi sau documente de transport pentru mărfuri care depășesc 15 000 EUR fără vizare (dispoziție tranzitorie) (a se vedea secțiunea II.3.3.2).

Trebuie reținut faptul că autorizația de a elibera documente T2L/T2LF fără vizare este o dispoziție tranzitorie în măsura în care dovada va consta în documente T2L/T2LF în locul datelor introduse în sistemul de gestionare a dovezilor statutului unional în cadrul CVU.

Autorizarea de a elibera anumite dovezi ale statutului unional fără vizare (și înregistrare) de către autoritățile vamale este o decizie vamală luată pe baza unei cereri. Acest lucru înseamnă că, dacă nu se specifică altfel, se aplică normele generale pentru deciziile vamale descrise în partea VI.

Procedura de urmat trebuie să fie conformă cu partea VI secțiunea 2.2, cu excepția cazului în care sunt furnizate detalii suplimentare mai jos.

Cererea trebuie depusă la autoritatea vamală responsabilă pentru locul unde este ținută sau disponibilă contabilitatea principală în scopuri vamale a solicitantului și unde urmează să fie efectuate cel

puțin o parte dintre activitățile care fac obiectul autorizației.

Solicitantul trebuie să îndeplinească condițiile generale și specifice. Condițiile generale aplicabile în toate situațiile sunt enumerate în tabelul de mai jos. Celelalte condiții specifice sunt enumerate în secțiunile de mai jos referitoare la fiecare modalitate sau facilitate specifică.

Condiții generale

Articolul 128 alineatul (1) din AD
Articolul 14 din apendicele II la convenție

- solicitantul este stabilit în UE sau într-o țară de tranzit comun;
- solicitantul trebuie să aibă un număr de înregistrare și identificare a operatorilor economici (EORI), dacă este stabilit în UE;
- persoana în cauză nu a comis fapte grave sau repetate interzise de legislația vamală sau fiscală;
- autoritățile vamale competente sunt în măsură să supravegheze procedura și să efectueze controale fără a depune un efort administrativ disproporționat față de necesitățile persoanei în cauză;
- persoana în cauză păstrează evidențe care permit autorităților vamale să efectueze controale eficiente.

II.3.3.2 Documentul T2L/T2LF ori factura sau documentul de transport emis de emitentul autorizat *(dispoziție tranzitorie)*

II.3.3.2.1. Autorizare

În plus față de condițiile generale enumerate mai sus în secțiunea II.3.3.1, solicitantul trebuie să îndeplinească următoarele condiții specifice pentru a fi autorizat să emită documente T2L/T2LF, facturi sau documente de transport ca dovadă a statutului unional fără vizare de către autoritățile vamale.

Condiții specifice pentru eliberarea documentelor T2L/T2LF, a facturilor sau a documentelor de transport

Articolul 128 alineatele (2) și (4) din AD
Articolul 14 din apendicele II la convenție

- persoana în cauză emite în mod regulat dovada statutului vamal de mărfuri unionale sau autoritățile vamale dețin informații că aceasta poate îndeplini obligațiile juridice

pentru utilizarea dovezilor respective.

Pe lângă condițiile generale enumerate mai sus în secțiunea II.3.3.1. și condițiile specifice, solicitantul trebuie să îndeplinească următoarele condiții specifice pentru a fi autorizat să emită documente T2L/T2LF de autoautentificare electronică, ca dovadă a statutului unional fără vizare de către autoritățile vamale.

Condiții specifice pentru autoautentificarea electronică fără semnătură

Articolul 128b din AD
Articolul 17 din apendicele II la convenție

- Emitentul autorizat a remis un angajament scris prin care se declară responsabil de consecințele juridice care decurg din toate documentele T2L/T2LF sau documentele comerciale emise care poartă ștampila specială.

Articolul 128a alineatul (2) din AD
Articolul 15 din apendicele II la convenție

VAMĂ

Autorizația trebuie să menționeze în special:

a) biroul vamal însărcinat cu preautentificarea formularelor „T2L” sau „T2LF”;
b) condițiile în care emitentul autorizat va stabili că formularele au fost utilizate în mod adecvat;
c) categoriile sau circulația mărfurilor excluse;
d) termenul și condițiile în care emitentul autorizat ar trebui să informeze biroul vamal competent pentru ca acesta să poată efectua eventualele verificări necesare înaintea plecării mărfurilor;
e) dacă dovezile ar trebui să fie:
   (i) preautentificate de autoritățile vamale;
   (ii) autoautentificate cu semnătură de către emitentul autorizat;
   (iii) autoautentificate electronic de către emitentul autorizat (fără semnătură);
f) că expeditorul agreat trebuie să completeze și să semneze formularul înainte de expedierea mărfurilor;
g) dacă autoritatea vamală autorizează utilizarea listelor de încărcătură care nu respectă toate cerințele.

II.3.3.2.2 Utilizarea documentelor T2L/T2LF, a facturilor sau a documentelor de transport emise de un emitent autorizat

În cazul în care dovezile sunt preautentificate de autoritățile vamale:

Articolul 128a din AD
Articolul 16 din apendicele II la convenție

VAMĂ

Autoritățile vamale vor ștampila și semna în prealabil:

- prima pagină a facturilor sau a documentelor de transport sau
- caseta „C. Biroul de plecare" de pe prima pagină a documentelor T2L/T2LF și, după caz, a formularelor complementare.

Nu este necesar ca semnătura funcționarului de la biroul responsabil pentru autentificarea prealabilă să fie de mână, iar ștampila biroului respectiv poate fi preimprimată dacă autentificarea prealabilă este administrată central de către o autoritate vamală unică.

În cazul în care dovezile sunt autoautentificate de către emitentul autorizat:

Articolul 128a din AD și partea II capitolul II din anexa 72-04 la APA
Articolul 16 din apendicele II și anexa B9 la apendicele III la convenție

OPERATOR

Emitentul autorizat va ștampila cu o ștampilă specială:

- prima pagină a facturilor sau a documentelor de transport sau
- caseta „C. Biroul de plecare" de pe prima pagină a documentelor T2L/T2LF și, după caz, a formularelor complementare.

Ștampila poate fi preimprimată pe formulare atunci când imprimarea este încredințată unei imprimerii autorizate în acest scop. Casetele 1, 2 și 4-6 de pe ștampila specială trebuie să fie completate cu următoarele informații:

— stema sau alte semne sau litere care desemnează țara;
— biroul vamal competent;
— data;
— emitentul autorizat și
— numărul autorizației.

Notă: preimprimarea ștampilei speciale este aprobată de autoritatea competentă a țării în care este stabilit emitentul autorizat, și nu de autoritățile țării în care este stabilită imprimeria.

Completarea în continuare a dovezii de către emitentul autorizat:

Articolul 128a din AD
Articolul 16 alineatul (4) și articolele 19 și 20 din apendicele II la convenție

OPERATOR

Înainte de expedierea mărfurilor, emitentul autorizat trebuie să completeze și să semneze formularul, introducând:

- într-un loc vizibil din documentul comercial sau
- în caseta „D. Controlat la biroul de plecare" din documentele T2L/T2LF și, dacă este cazul, din formularele complementare;

următoarele date:

- numele biroului vamal competent;
- data întocmirii documentului și semnătura emitentului autorizat și
- una dintre următoarele mențiuni:

BG	Одобрен издател
CS	Schválený vydavatel
DA	Autoriseret udsteder
DE	Zugelassener Aussteller
EL	Εγκεκριμένος εκδότης
EN	Authorised issuer
ES	Emisor autorizado
ET	Volitatud väljastaja
FI	Valtuutettu antaja
FR	Emetteur agréé
HR	Ovlaštenog izdavatelja
HU	Engedélyes kibocsátó
IT	Emittente autorizzato
LT	Įgaliotasis išdavėjas
LV	Atzītais izdevējs
MT	Emittent awtorizzat
NL	Toegelaten afgever
PL	Upoważnionego wystawcę
PT	Emissor autorizado
RO	Emitent autorizat
SK	Schválený vystaviteľ
SL	Pooblaščeni izdajatelj
SV	Godkänd utfärdare

Emitentul autorizat trebuie:

- să facă o copie a fiecărei dovezi emise;
- să prezinte copiile autorităților vamale, astfel cum se prevede în autorizații în scopul controlului, și

- să le păstreze timp de cel puțin trei ani.

În cazul autoautentificării electronice de către emitentul autorizat fără semnare:

Articolul 128b din AD
Articolul 17 din apendicele II la convenție

OPERATOR

Înainte de expedierea mărfurilor, emitentul autorizat trebuie să completeze și să semneze formularul indicat în caseta „Operator” anterioară, cu excepția următoarelor.

Documentele T2L/T2LF sau documentele comerciale trebuie să conțină una dintre următoarele mențiuni în locul semnăturii emitentului autorizat:

BG	Освободен от подпис
CS	Podpis se nevyžaduje
DA	Fritaget for underskrift
DE	Freistellung von der Unterschriftsleistung
EE	Allkirjanõudest loobutud
EL	Δεν απαιτείται υπογραφή
EN	Signature waived
ES	Dispensa de firma
FI	Vapautettu allekirjoituksesta
FR	Dispense de signature
HR	Oslobodeno potpisa
HU	Aláírás alól mentesítve
IS	Undanþegið undirskrift
IT	Dispensa dalla firma
LT	Leista nepasirašyti
LV	Derīgs bez paraksta
MT	Firma mhux meħtieġa
NL	Van ondertekening vrijgesteld
NO	Fritatt for underskrift
PL	Zwolniony ze składania podpisu
PT	Dispensada a assinatura
RO	Dispensă de semnătură
SI	Opustitev podpisa
SK	Oslobodenie od podpisu
SV	Befrielse från underskrift

Pentru detalii suplimentare privind utilizarea acestor tipuri de dovadă a statutului unional, a se vedea, de asemenea, secțiunea II.3.2.1 pentru documentele T2L/T2LF și secțiunea II.3.2.4 pentru

facturi și documente de transport.

II.3.3.3 Manifestul vamal al mărfurilor emis de un emitent autorizat

Prezenta secțiune va fi completată când se va instala sistemul de gestionare a dovezilor statutului unional în cadrul CVU și când va înceta utilizarea manifestului companiei de transport maritim ca dovadă a statutului unional.

II.2.3.4 Manifestul companiei de transport maritim emis de un emitent autorizat *(dispoziție tranzitorie)*

II.3.3.4.1. Autorizare

În plus față de condițiile generale enumerate mai sus în secțiunea II.3.3.1, solicitantul trebuie să îndeplinească următoarele condiții specifice pentru a fi autorizat să întocmească un **manifest al companiei de transport maritim** ca dovadă a statutului unional fără viza autorităților vamale.

Condiții specifice

Articolul 128 alineatele (2) și (4) din AD

- persoana în cauză emite în mod regulat dovada statutului vamal de mărfuri unionale sau autoritățile vamale competente dețin informații că aceasta poate îndeplini obligațiile juridice pentru utilizarea dovezilor respective.

Din motive logistice însă, manifestul este uneori indisponibil pentru autentificare în momentul plecării navei. În astfel de cazuri, compania de transport maritim poate trimite electronic conținutul manifestului din portul de plecare, după ce nava a părăsit portul, astfel încât acesta să fie disponibil în portul de destinație înainte de sosirea navei. Autoritățile vamale pot autoriza compania de transport maritim să **întocmească** manifestele respective cel târziu în **ziua următoare** plecării navei, dar înainte de sosirea acesteia în portul de destinație – autorizația TC12 (a se vedea anexa 8.2). Pe lângă condițiile generale enumerate mai sus în secțiunea II.3.3.1, solicitantul trebuie să îndeplinească următoarele condiții specifice.

Condiții specifice

Articolul 128d alineatele (1) și (2) din AD, articolul 18 din apendicele II la convenție

- este o companie internațională de transport maritim;
- utilizează sisteme de schimb electronic de date pentru a trimite informațiile între porturile de plecare și de destinație pe teritoriul vamal al Uniunii;
- efectuează un număr semnificativ de traversări între porturile statelor membre sau ale țărilor de tranzit comun pe rute recunoscute.

Cerere

Articolele 128 litera c și 128 litera d din AD Articolul 18 din apendicele II la convenție

Cererea companiei de transport maritim ar trebui să conțină o listă cu toate țările și poate porturile de plecare și de destinație vizate.

De asemenea, compania de transport maritim ar trebui să precizeze în cererea sa numele reprezentantului sau reprezentanților săi din porturile respective.

Procedura de consultare pentru autorizare

La primirea unei cereri, autoritățile vamale ale statului membru în care este stabilită compania de transport maritim trebuie să notifice această cerere celorlalte state membre pe teritoriul cărora sunt situate porturile de plecare și de destinație prevăzută. Persoanele de contact relevante sunt enumerate în anexa II.8.2 – anexa B.

Autoritățile vamale din porturile de plecare și de destinație vor examina apoi, împreună cu birourile locale ale companiei de transport maritim, dacă sunt îndeplinite condițiile de utilizare a procedurii simplificate, în special cerința referitoare la existența unui număr semnificativ de traversări între țările aflate de-a lungul rutelor recunoscute.

După finalizarea acestei proceduri de consultare, autoritățile vamale din porturile de plecare și de destinație vor informa autoritățile competente din țara lor dacă porturile respective sunt echipate pentru utilizarea unui sistem electronic de schimb de date și dacă compania de transport maritim îndeplinește criteriile enumerate mai sus.

În cazul în care nu se primește nicio obiecție în termen de 60 de zile (state membre) sau în termen de 45 zile (țări de tranzit comun) de la data notificării, autoritățile vamale trebuie să autorizeze utilizarea procedurii simplificate pentru întocmirea unui manifest al

companiei de transport maritim ca dovadă a statutului unional fără vizare de către autoritățile vamale.

Autorizația va fi valabilă în statele membre în cauză și nu se va aplica decât operațiunilor de transport efectuate între porturile la care se referă. Simplificarea acoperă transportul tuturor mărfurilor pe care compania de transport maritim le transportă pe mare între porturile statelor membre și ale țărilor de tranzit comun enumerate în autorizație.

II.3.3.4.2 Întocmirea dovezii

Un astfel de manifest trebuie să fie autentificat de compania de transport maritim înainte ca nava să părăsească portul de plecare.

Din motive logistice însă, manifestul este uneori indisponibil pentru autentificare în momentul plecării navei. În astfel de cazuri, compania de transport maritim poate trimite electronic conținutul manifestului din portul de plecare, după ce nava a părăsit portul, astfel încât acesta să fie disponibil în portul de destinație înainte de sosirea navei.

Articolele 128 litera c și 128 litera d din AD Articolul 18 din apendicele II la convenție

Articolele 128 litera c și 128 litera d din AD (articolul 18 din apendicele II la convenție) permit ca un asemenea manifest să fie emis retroactiv ca dovadă a statutului și, dacă sunt îndeplinite anumite condiții, să fie trimis către portul de destinație prin intermediul unui sistem electronic de schimb de date.

Articolul 126 litera a din AD Articolul 18 din apendicele II la convenție

Atunci când este folosit ca dovadă a statutului vamal de mărfuri unionale, manifestul companiei de transport maritim trebuie să includă cel puțin următoarele date:

- denumirea și adresa completă a companiei de transport maritim;
- denumirea navei;
- locul și data încărcării mărfurilor;
- locul descărcării mărfurilor;
- și, pentru fiecare transport:
  - referința conosamentului sau a altor documente comerciale;
  - numărul, descrierea, marcajele și numerele de referință ale coletelor;
  - descrierea mărfurilor după denumirea lor comercială uzuală, incluzând suficiente detalii pentru identificarea acestora;
  - masa brută, în kilograme;
  - dacă este cazul, numerele de identificare ale containerelor și
  - următoarele indicații referitoare la statutul mărfurilor:
    - litera „C” (echivalentă cu „T2L”) pentru mărfurile al

căror statut vamal de mărfuri unionale poate fi justificat sau
- litera „F” (echivalentă cu „T2LF”) pentru mărfurile care provin din sau dintre zonele nefiscale și al căror statut vamal de mărfuri unionale poate fi justificat sau
- litera „N” pentru toate celelalte mărfuri.

II.3.3.4.3 Procedura din portul de plecare

Compania de transport maritim trebuie să întocmească manifestul care dovedește statutul vamal de mărfuri unionale cel târziu în ziua următoare plecării navei și, în orice caz, înainte de sosirea acesteia în portul de destinație.

Compania de transport maritim trimite apoi manifestul, printr-un sistem electronic de schimb de date, către portul de destinație.

La cerere, compania de transport maritim trimite manifestul autorităților vamale din portul de plecare, fie printr-un sistem electronic de schimb de date, fie pe hârtie, dacă autoritățile vamale nu sunt echipate pentru a primi date prin poșta electronică.

Autoritățile competente din portul de plecare vor efectua inspecții pe baza analizei de risc.

II.3.3.4.4 Procedura din portul de destinație

Compania de transport maritim prezintă autorităților vamale din portul de destinație o copie a manifestului, fie printr-un sistem electronic de schimb de date, fie pe hârtie, dacă autoritățile vamale nu sunt echipate pentru a primi date prin mijloace electronice.

Autoritățile competente din portul de destinație verifică statutul vamal declarat de mărfuri unionale, efectuând inspecții pe baza analizei de risc și, dacă este necesar, efectuând verificări încrucișate cu autoritățile competente din portul de plecare.

II.3.3.4.5 Nereguli/încălcări

Compania de transport maritim trebuie să raporteze toate neregulile sau încălcările descoperite autorităților competente din porturile de plecare și de destinație. De asemenea, ea este obligată să ajute la soluționarea oricăror nereguli sau încălcări detectate de autoritățile competente din porturile de plecare și de destinație.

Dacă soluționarea în portul de destinație a neregulilor și încălcărilor nu este posibilă, autoritățile competente din portul de destinație vor informa autoritățile competente din portul de plecare și autoritatea emitentă a autorizației, care vor lua apoi măsurile necesare.

II.3.3.4.6 Responsabilitățile companiei de transport maritim

Compania de transport maritim trebuie:

- să țină evidențe adecvate, care să permită autorităților competente să verifice operațiunile în porturile de plecare și de destinație;
- să pună toate evidențele relevante la dispoziția autorităților competente;
- să se angajeze să accepte răspunderea integrală în fața autorităților competente pentru executarea obligațiilor sale și pentru raportarea și furnizarea de asistență în privința soluționării oricăror încălcări și nereguli.

II.3.4 Țara de tranzit comun

Articolul 9 din convenție

După ce au sosit într-o țară de tranzit comun în cadrul procedurii T2, mărfurile unionale își vor păstra statutul de mărfuri unionale dacă:

- au rămas în cadrul procedurii T2 sau în regim de antrepozitare în țara de tranzit comun și
- perioada în care mărfurile au fost depozitate într-un antrepozit nu a depășit cinci ani (sau șase luni pentru anumite categorii specifice de mărfuri) și
- mărfurile au rămas în permanență sub controlul autorității vamale.

Mărfuri unionale în țări de tranzit comun

Articolul 2 alineatul (3) litera (b) și articolul 9 din convenție
Articolul 2 din apendicele II la convenție

Mărfurile unionale aflate în țări de tranzit comun pot fi plasate sub procedura T2 numai în cazul în care:

- mărfurile au sosit în țara respectivă în baza procedurii T2;
- mărfurile sunt reexpediate în condiții în care:
    - au rămas în permanență sub controlul autorității vamale, pentru a se asigura că nu există nicio schimbare de identitate sau de stare;
    - nu au fost plasate sub un regim de tranzit vamal, altul

decât cel de tranzit sau de antrepozitare și
  - în cazul în care au fost plasate sub un regim de antrepozitare:
    - perioada nu depășește cinci ani;
    - pentru mărfurile care intră sub incidența capitolelor 1-24 din Nomenclatura pentru clasificarea mărfurilor, perioada nu poate depăși șase luni;
    - mărfurile au fost depozitate în spații speciale și nu au fost supuse altui tratament decât cel necesar pentru menținerea lor în starea inițială sau pentru fracționarea trimiterilor fără înlocuirea ambalajului și
    - orice eventual tratament a avut loc sub supraveghere vamală

și

- noua procedură T2 conține referința procedurii anterioare de acest tip în baza căreia mărfurile unionale au sosit în respectiva țară de tranzit comun, incluzând toate mențiunile speciale și asocierile de mențiuni.

Furnizarea de dovezi ale statutului unional într-o țară de tranzit comun

Articolele 5, 9, 10 și 18 litera a din convenție

Într-o țară de tranzit comun se pot elibera următoarele tipuri de dovadă:

- document T2L;
- factură sau document de transport;
- manifest al companiei de transport maritim.

Pentru mai multe detalii privind furnizarea și utilizarea acestor dovezi, a se vedea secțiunile II.3.2 și II.3.3.

Orice document eliberat de un birou competent al unei țări de tranzit comun pentru a certifica statutul vamal de mărfuri unionale trebuie să conțină o trimitere la declarația T2 corespunzătoare sau la documentul de certificare a statutului vamal de mărfuri unionale în temeiul căruia mărfurile au sosit în respectiva țară de tranzit comun și trebuie să includă toate mențiunile speciale care apar pe acestea.

Mărfuri unionale reexportate dintr-o țară de tranzit comun

Articolul 9 din convenție
Articolul 12 din apendicele II la convenție

În cazul mărfurilor unionale care au intrat într-o țară de tranzit comun și urmează să fie reexportate în temeiul unui regim de tranzit, altul decât regimul de tranzit comun, nu este necesar ca documentul T2L/T2LF să fie reînnoit, cu condiția ca mărfurile să nu

fi fost antrepozitate înaintea reexpedierii. Pentru a demonstra faptul că mărfurile au rămas sub supravegherea permanentă a autorităților vamale, biroul vamal competent al țării de tranzit comun ștampilează documentul în partea de sus pe prima pagină, adăugând data reexportării.

Exemplu: mărfurile unionale sosesc într-o țară de tranzit comun pe o navă care efectuează un non-RSS și sunt reexportate cu camionul în temeiul unui regim TIR. Trebuie reținut faptul că perioada de valabilitate a documentului T2L/T2LF este limitată la 90 de zile.

Eliberarea dovezii în țările de tranzit comun

Articolul 2 din apendicele II la convenție

Dovada pentru mărfurile unionale care circulă dintr-o țară de tranzit comun poate fi furnizată doar dacă mărfurile circulă direct din respectiva țară de tranzit comun către o altă țară de tranzit comun sau către un stat membru:

- fără a trece printr-o țară terță sau
- atunci când trec printr-o țară terță, circulă pe baza unui document de transport unic emis într-o țară de tranzit comun.

Mărfuri unionale exportate dintr-o țară de tranzit comun

Articolul 2 din apendicele II la convenție

Dovada statutului unional nu poate fi utilizată pentru mărfurile unionale destinate exportului dintr-o țară de tranzit comun sau din UE.

Prezumția statutului unional al mărfurilor

Admitere temporară

Articolul 9 alineatul (2) din convenție

Cu toate acestea, dovada statutului unional nu este necesară pentru mărfurile unionale aflate într-o țară de tranzit comun care sunt plasate sub regimul de admitere temporară și care nu au fost supuse altui tratament decât cel necesar pentru menținerea lor în starea inițială sau pentru fracționarea trimiterilor.

Coridorul T2

Articolul 2a din apendicele II la convenție

Mărfurile care au statutul vamal de mărfuri unionale și care sunt transportate pe calea ferată pot circula, fără a face obiectul vreunui regim vamal, de la un punct la altul de pe teritoriul vamal al Uniunii și pot traversa teritoriul unei țări de tranzit comun fără a li se modifica statutul vamal. Pentru mai multe detalii privind coridorul

T2, a se vedea partea VI – secțiunea 3.5.5.

II.4 Circulația mărfurilor unionale fără dovada statutului unional

II.4.1 Mărfurile transportate pe cale aeriană

Articolul 119 alineatul (2) litera (a) din AD

Mărfurile unionale transportate pe cale aeriană de la un aeroport din UE la altul fără escală în afara UE beneficiază de prezumția statutului unional cu condiția să fie transportate pe baza unui document de transport unic, și anume AWB, emis într-un stat membru. Astfel, în aceste circumstanțe, nu este necesară nicio dovadă pentru mărfurile unionale.

II.4.2 Serviciul de transport maritim regulat

II.4.2.1 Definiție

Articolul 120 din AD

Companiile de transport maritim care operează doar servicii (maritime pe distanțe scurte) între două sau mai multe porturi din UE și care transportă mărfuri unionale pot solicita autorizația de efectuare a unui serviciu de transport maritim regulat (RSS).

Mărfurile unionale transportate la bordul unei nave aprobate pentru RSS între două sau mai multe porturi din UE își păstrează statutul de mărfuri unionale, fără a fi necesară dovedirea acestui statut în fața autorităților vamale din porturile de sosire din UE. Nava alocată RSS-ului nu este autorizată:

- să facă escală în niciun port din afara teritoriului vamal al Uniunii;
- să facă escală într-un port care nu face parte din rutele aprobate pentru RSS;
- să facă escală într-un port dintr-o zonă liberă a unui port din UE;
- să efectueze nicio transbordare de mărfuri pe mare.

Articolul 119 alineatul (2) litera (b) din AD

Prin urmare, RSS-ul poate fi comparat cu un pod terestru între două sau mai multe porturi din UE, fără controale vamale la niciuna dintre extremitățile podului. Cu toate acestea, mărfurile neunionale transportate de o navă aprobată pentru RSS trebuie plasate sub un regim de tranzit T1.

Atunci când o navă care efectuează un non-RSS navighează între porturi din UE și părăsește teritoriul vamal al Uniunii, mărfurile

unionale aflate la bord își pierd statutul de mărfuri unionale. La reintrarea în Uniune, statutul mărfurilor unionale trebuie dovedit; în caz contrar, autoritățile vamale vor considera că toate mărfurile aflate la bord sunt mărfuri neunionale.

În cazul în care serviciile de transport maritim sunt efectuate între porturi din UE și din afara UE, acestora nu li se va acorda autorizația de a deveni RSS pentru rutele respective. În cazul mărfurilor unionale transportate la bordul unei nave non-RSS, statutul vamal va trebui dovedit în momentul descărcării într-un port din UE.

Convenția privind regimul de tranzit comun nu reglementează nici facilitarea RSS-ului, nici utilizarea unui document electronic de transport (ETD) ca declarație de tranzit pentru transportul maritim.

Acest concept de RSS nu trebuie confundat cu termenul „serviciu regulat" folosit de operatorii de transport maritim.

II.4.2.2 Procedura de autorizare a serviciilor de transport regulate

Articolele 120 și 121 din AD
Articolul 39 litera (a) din CVU

Autorizația se acordă numai companiilor de transport maritim care:

- sunt stabilite pe teritoriul vamal al Uniunii;
- nu au cazier conținând o încălcare gravă sau încălcări repetate ale legislației vamale și ale dispozițiilor fiscale, inclusiv infracțiuni grave legate de activitatea lor economică – notă: această condiție este considerată îndeplinită pentru companiile de transport maritim care au statut de operator economic autorizat (AEO);
- se angajează ca, după eliberarea autorizației, să comunice autorității vamale care a acordat autorizația:
    - denumirile navelor alocate RSS-ului;
    - portul în care nava începe efectuarea RSS-ului și
    - porturile de escală;
- se angajează să nu facă escale în niciun port din afara teritoriului vamal al Uniunii și în nicio zonă liberă a unui port din UE și să nu efectueze nicio transbordare a mărfurilor pe mare.

Normele generale care reglementează deciziile vamale luate pe baza unei cereri se aplică în totalitate autorizației de stabilire a serviciilor de transport maritim regulat. Prin urmare, orientările descrise în partea VI secțiunile 2.2-2.5 se aplică în plus față de

specificațiile descrise mai jos.

OPERATOR

Cererea trebuie să precizeze statele membre în care este efectuat RSS-ul și poate preciza statele membre declarate de solicitant referitor la planuri de servicii viitoare.

Articolul 195 din APA

După examinarea cererii, autoritatea vamală competentă (autoritatea vamală de autorizare) ar trebui să notifice, prin intermediul sistemului de decizii vamale, autoritățile vamale (autoritățile vamale consultate) ale celorlalte state membre în care este efectuat sau ar putea fi efectuat în viitor serviciul de transport maritim pentru care li se solicită acordul. Celelalte administrații trebuie să își indice acordul sau refuzul în termen de 15 zile de la data la care au fost notificate de către autoritatea vamală de autorizare. Dacă respinge cererea, statul membru consultat trebuie să comunice, prin sistemul de decizii vamale, motivul (motivele) și dispozițiile legale corespunzătoare cu privire la încălcarea săvârșită. Autoritățile statului membru în care a fost depusă cererea trebuie să refuze autorizarea și trebuie să notifice solicitantului acest lucru, precizând motivele refuzului.

Articolul 195 din APA

Dacă în termen de 15 zile de la primirea notificării nu se primește niciun răspuns sau refuz, autoritățile vamale de autorizare trebuie să elibereze o autorizație companiei de transport maritim în cauză.

Autorizația trebuie să fie acceptată de celelalte state membre în care este efectuat serviciul de transport maritim sau în care acesta ar putea fi efectuat în viitor.

Articolul 121 din AD

OPERATOR

După ce a fost autorizată să instituie servicii de transport maritim regulate, compania de transport maritim trebuie să înregistreze la autoritatea vamală:

a) denumirile navelor alocate RSS-ului;
b) primul port în care nava începe efectuarea RSS-ului;
c) porturile de escală

și trebuie să notifice autorității vamale de autorizare:

d) orice modificare a informațiilor de la literele (a), (b) și (c);
e) data și ora la care intră în vigoare modificările

și, dacă este cazul:

f) numele navlositorilor parțiali.

Articolul 121 din AD și articolul 196 din APA

VAMĂ

Toate modificările autorizației comunicate de compania de transport maritim trebuie să fie înregistrate în sistemul de decizii vamale în termen de o zi lucrătoare de la data comunicării și trebuie să fie accesibile autorităților vamale implicate în RSS. Înregistrarea modificată intră în vigoare în prima zi lucrătoare care urmează datei la care este efectuată înregistrarea.

Toată corespondența cu alte administrații vamale implicate în RSS trebuie realizată prin sistemul de decizii vamale.

Anexa II.8.4 conține lista autorităților responsabile cu procedura de autorizare și cu comunicarea privind RSS.

VAMĂ

Autorizație => înregistrare în sistemul electronic de informare și comunicare privind RSS.

Când este cazul, se completează caseta „Alte informații" din autorizația RSS cu numele navlositorului sau navlositorilor parțiali pentru fiecare navă.

Aceste informații vor fi completate în urma actualizării sistemului de gestionare a deciziilor vamale, *planificată pentru sfârșitul anului 2020.*

II.4.2.3 Acorduri de navlosire parțială

În cazul acordurilor de navlosire parțială, cererea de autorizare a unui RSS este depusă de persoana (armatorul sau navlositorul) care definește RSS-ul, și anume care stabilește nava sau navele ce urmează să fie utilizate pentru RSS și care specifică porturile de escală, sau de reprezentantul acesteia. Autoritățile vamale de autorizare pot solicita orice informație suplimentară necesară pentru tratarea cererii.

În anexa II.8.1 se găsesc exemple de contracte de afretare implicând acorduri de subnavlosire și de navlosire parțială.

II.4.2.4 Verificarea condițiilor pentru RSS

Autoritățile vamale pot solicita companiei de transport maritim să furnizeze dovezi că respectă dispozițiile referitoare la efectuarea RSS-ului, și anume că RSS-ul este efectuat pe baza informațiilor înregistrate la autoritatea vamală competentă și că se face escală numai în porturile de escală înregistrate.

În cazul în care o autoritate vamală stabilește că nu s-au respectat dispozițiile RSS-ului, autoritatea vamală respectivă informează imediat, prin intermediul sistemului de decizii vamale, autoritățile vamale ale altor state membre în care este efectuat RSS-ul, astfel încât acestea să poată lua măsurile necesare.

II.4.2.5 Serviciu de transport regulat sau serviciu de transport neregulat

Mărfurile neunionale și de asemenea, în anumite cazuri, mărfurile unionale transportate pe o navă RSS trebuie să fie transportate în baza unui regim vamal („camion pe feribot") sau trebuie plasate sub un regim de tranzit unional (T1 sau T2F) pentru transport pe nava RSS. În acest scop, un RSS poate alege între a fi autorizat să utilizeze un ETD ca declarație de tranzit pentru transportul maritim și a utiliza regimul standard de tranzit (folosind declarația bazată pe DAU și depusă prin NCTS și o garanție) pentru mărfurile T1 sau T2F. Dacă ETD este utilizat ca declarație de tranzit pentru transportul maritim, manifestele RSS pot fi utilizate în acest scop și nu este necesară nicio garanție.

În cazul în care serviciile de transport maritim pe distanțe scurte sunt efectuate între două sau mai multe porturi din UE și asigură în principal transportul de mărfuri neunionale, operatorii respectivi trebuie să ia în considerare efortul administrativ implicat. Ei ar trebui să evalueze dacă este oportun să îndeplinească cerințele administrative necesare pentru deținerea autorizației sau autorizațiilor de utilizare a RSS-ului și a ETD-ului ca declarație de tranzit pentru transportul maritim și să îndeplinească cerințele operaționale necesare pentru utilizarea acestor autorizații. Operatorii ar putea, în schimb, să ia în considerare posibilitatea de a recurge la un non-RSS. Astfel nu ar fi necesară o autorizație pentru RSS, operatorul putând furniza, în schimb, o simplă dovadă a statutului vamal de mărfuri unionale, când este cazul.

Circumstanțe neprevăzute în timpul transportului RSS

Atunci când o navă înregistrată pentru un RSS este obligată, din cauza unor circumstanțe neprevăzute, să transbordeze mărfuri pe mare ori să facă escală, să încarce sau să descarce mărfuri într-un port din afara UE, într-un port non-RSS sau într-o zonă liberă a unui port din UE, compania de transport maritim trebuie să informeze imediat autoritățile vamale din toate porturile din UE situate în aval pe ruta planifică a navei.

Statutul vamal al mărfurilor aflate la bordul navei respective nu poate fi modificat decât în cazul în care există mărfuri noi încărcate sau mărfuri descărcate și lăsate în locurile respective.

Exemplul 1 **New York/Le Havre/Anvers în cadrul unui serviciu de transport maritim neregulat**

Toate mărfurile sunt considerate a fi mărfuri neunionale la sosirea în Le Havre.

- Pentru mărfurile unionale (altele decât mărfurile accizabile) încărcate în Le Havre trebuie să se folosească fie un document T2L, fie, la cererea companiei de transport maritim, manifestul companiei de transport maritim purtând codul „C”.
- Pentru mărfurile unionale accizabile încărcate în Le Havre trebuie să se folosească un exemplar tipărit al documentului administrativ electronic (e-AD) (astfel cum se prevede la articolele 21 și 34 din Directiva 2008/118/CE a Consiliului și în Regulamentul nr. 684/2009).

Exemplul 2 **Le Havre/Pointe à Pitre (Guadelupa) în cadrul unui non-RSS**

Toate mărfurile sunt considerate a fi mărfuri neunionale la sosirea în Pointe à Pitre.

- Pentru mărfuri unionale trebuie să se folosească fie un document T2LF, fie, la cererea companiei de transport maritim, manifestul companiei de transport maritim purtând codul „F”.

Exemplul 3 **Genova/Marsilia în cadrul unui non-RSS**

Toate mărfurile sunt considerate a fi mărfuri neunionale la sosirea la Marsilia.

- Pentru mărfurile unionale (altele decât mărfurile accizabile) încărcate în Genova trebuie să se folosească fie un document T2L, fie, la cererea companiei de transport maritim, manifestul companiei de transport maritim purtând codul „C”.
- Pentru mărfurile unionale accizabile încărcate în Genova trebuie să se folosească un exemplar tipărit al e-AD (astfel cum se prevede la articolele 21 și 34 din Directiva 2008/118/CE a Consiliului și în Regulamentul nr. 684/2009).

Exemplul 4 **New York/Le Havre/Anvers în cadrul unui non-RSS**

La sosirea navei în Le Havre, toate mărfurile vor fi considerate mărfuri neunionale.

Unele sunt descărcate în Le Havre, în timp ce restul rămân la bord.

Există două posibilități:

- *Mărfurile sunt descărcate în Le Havre și sunt transportate pe cale rutieră până la Anvers*: este necesar un regim de tranzit T1 pentru transportul rutier și trebuie constituită o garanție.
- *Mărfurile nu sunt descărcate în Le Havre și sunt transportate pe mare până la Anvers*: nu este necesar un regim de tranzit T1. La sosirea în Anvers, toate mărfurile vor fi considerate a fi mărfuri neunionale, cu excepția cazului în care se prezintă o atestare a statutului vamal de mărfuri unionale.

Exemplul 5 **Exportul de mărfuri pentru care se solicită o restituire**

Le Havre/Anvers/New York în cadrul unui non-RSS

Formalitățile de export sunt finalizate în Le Havre, unde mărfurile sunt încărcate pe o navă în temeiul unui contract de transport unic către o țară din afara UE și sunt transportate la Anvers, unde sunt încărcate pe o altă navă cu destinația în afara UE.

Întrucât aceste mărfuri sunt transportate în cadrul unui non-RSS, ele sunt considerate a fi mărfuri neunionale.

Dovada statutului vamal de mărfuri unionale în cazul transbordării

Mărfurile unionale sunt transportate în cadrul unui RSS (a se vedea secțiunea II.4.2.). Dacă mărfurile ar fi transbordate ulterior într-un port din UE pe o navă care nu efectuează un RSS, statutul ar fi pierdut, iar mărfurile ar fi plasate în depozitare temporară. Apare astfel o problemă în portul final de destinație (descărcare) din UE. Problema este ilustrată schematic după cum urmează:

DUBLIN
Mărfuri unionale încărcate
→
Nava A (RSS)
→
MARSILIA
transbordare
→
Nava B (non-RSS)
→
TARANTO
este necesară dovada statutului unional

În asemenea cazuri, dovada necesară a statutului în portul final de destinație (descărcare) din UE (Taranto, în exemplul dat) va fi un document T2L eliberat și autentificat de autoritățile competente cel târziu în portul de transbordare (Marsilia, în exemplul dat).

În aceste cazuri, se recomandă ca dovada statutului să însoțească mărfurile încă de la începutul operațiunii de transport (nava A).

Alternativa ar fi ca dovada necesară să fie furnizată prin intermediul manifestului companiei de transport maritim (a se vedea punctul II.4.2.).

II.4.3 Coridorul T2

A se vedea secțiunea VI.3.5.5.

II.5 Dispoziții specifice privind produsele de pescuit maritim și mărfurile obținute din aceste produse

Dovada statutului vamal pentru produsele de pescuit maritim unionale și pentru alte produse obținute de nave din mare

Articolul 213 din APA

Trebuie să se prezinte un jurnal de pescuit, o declarație de debarcare, o declarație de transbordare și date de monitorizare a navei, după caz, pentru dovedirea statutului unional:

- al produselor de pescuit maritim capturate de o navă de pescuit a Uniunii în afara teritoriului vamal al Uniunii, în alte ape decât apele teritoriale ale unei țări terțe și
- al mărfurilor obținute din astfel de produse la bordul unei nave de pescuit a Uniunii sau al unei nave-fabrică a Uniunii, a căror obținere este posibil să fi implicat și alte produse care au statutul vamal de mărfuri unionale.

Articolul 129 din AD

Jurnalul de pescuit, o declarație de debarcare, declarație de transbordare și datele de monitorizare a navei, după caz, trebuie să fie prezentate de către:

1. nava de pescuit a Uniunii care a capturat și, după caz, a prelucrat produsele sau
2. o altă navă de pescuit a Uniunii sau navă-fabrică a Uniunii care a prelucrat produsele după transbordarea acestora de pe nava menționată la punctul 1 sau
3. orice altă navă pe care au fost transbordate produsele și mărfurile respective de pe navele menționate la punctele 1 și 2, fără ca acestea să fi suferit modificări ulterioare sau
4. un mijloc de transport, acoperit de un document de transport unic emis într-o țară sau un teritoriu care nu aparține teritoriului vamal al Uniunii, unde au fost descărcate produsele sau mărfurile de pe navele menționate la punctul 1, 2 sau 3.

Articolul 214 din APA

Pentru produsele de pescuit maritim sau mărfurile obținute din astfel de produse care sunt transbordate și transportate printr-un teritoriu din afara UE înainte de a fi transportate către UE, dovada statutului vamal de mărfuri unionale trebuie prezentată la intrarea lor pe teritoriul vamal al Uniunii. Acest lucru se poate realiza prin intermediul unui exemplar tipărit al jurnalului de pescuit, care să includă o certificare din partea autorității vamale din țara respectivă sau teritoriul respectiv, conform căreia produsele sau mărfurile:

- au fost sub supraveghere vamală atât timp cât s-au aflat în țara respectivă sau teritoriul respectiv și

- nu au fost supuse niciunei manipulări în afară de manipulările necesare pentru conservarea lor.

Exemplarul tipărit al jurnalului de pescuit, astfel cum se prevede în legislația actuală, poate însemna:

- exemplarul tipărit al părților relevante din jurnalul de pescuit (și anume al unui extras), care să includă datele privind transbordarea sau transbordările, după caz sau
- exemplarul tipărit al jurnalului de pescuit integral, cu condiția ca acesta să permită identificarea transportului respectiv de produse de pescuit maritim sau de mărfuri obținute din astfel de produse și să includă o trimitere la jurnalul de pescuit relevant.

Administrațiile vamale din țările terțe nu au obligația juridică de a certifica nemanipularea produselor de pescuit maritim și a mărfurilor obținute din astfel de produse transbordate și transportate pe teritoriul țărilor respective pe un exemplar tipărit al jurnalului de pescuit. Prin urmare, poate fi acceptată și o certificare diferită de cea bazată pe un exemplar tipărit al jurnalului de pescuit.

Forma documentului de certificare este liberă; un exemplu oferit de sectorul pescuitului este inclus în anexa II.8.5. Un alt exemplu, în anexa II.8.6, este un certificat de nemanipulare emis de Singapore.

Articolul 130 și articolul 133 din AD

Articolul 130 din AD stabilește cerințele în materie de date pentru dovada statutului vamal de mărfuri unionale pentru produsele de pescuit maritim și mărfurile obținute din astfel de produse livrate direct sau prin transbordare pe teritoriul vamal al Uniunii.

Articolul 133 din AD stabilește cerințele în materie de date pentru certificarea nemanipulării produselor de pescuit maritim și a mărfurilor obținute din astfel de produse transbordate și transportate printr-o țară terță sau un teritoriu terț, nemanipularea făcând parte integrantă din dovada statutului vamal de mărfuri unionale pentru produsele și mărfurile respective.

În cazul în care, pentru certificarea nemanipulării, sunt utilizate alte documente decât un exemplar tipărit al jurnalului de pescuit sau un exemplar tipărit al părților relevante din jurnalul de pescuit, aceste alte tipuri de dovadă trebuie să conțină:

- toate datele relevante prevăzute la articolele 130 și 133 din AD;
- o trimitere la jurnalul de pescuit.

Aceste dovezi trebuie să fie însoțite de un exemplar tipărit din jurnalul de pescuit relevant sau de un exemplar tipărit al părților relevante din jurnalul de pescuit, atunci când sunt prezentate autorităților vamale ale statelor membre la intrarea pe teritoriul vamal al Uniunii.

În ceea ce privește informațiile privind locul în care produsele de pescuit maritim au fost capturate, astfel cum sunt prevăzute la articolul 130 alineatul (1) litera (a), se înțelege că informațiile privind locul exact al capturării vor fi considerate sensibile și că schimbul acestor informații cu autoritățile vamale din țările terțe în scopul certificării ar putea crea probleme. Prin urmare, nu ar trebui să se prevadă obligația de a include aceste informații în documentele prezentate autorităților vamale din țările terțe pentru certificare, cu condiția ca informațiile cu privire la locul exact al capturării să fie puse la dispoziția autorităților vamale ale statelor membre în momentul intrării pe teritoriul vamal al Uniunii.

II.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat)

II.7 Secțiune rezervată exclusiv autorităților vamale

II.7.1 Autentificarea documentului T2L (T2LF) prin mijloace electronice

II.8 Anexe

II.8.1 Exemplu de contract de „afretare” implicând subcontractare și acorduri de navlosire parțială

Navlosirea parțială

Prezentul punct explică aspectele comerciale ale navlosirii parțiale, punând accent în special pe transportul containerelor și pe consecințele pentru tranzitul unional.

1. Introducere

În traficul de containere, navlosirea parțială este cunoscută de obicei sub denumirea de „navlosire a sloturilor”. Un „slot” este o parte din spațiul de încărcare al unei nave, cu o dimensiune exactă corespunzând unui container sau unei unități de container. Există două tipuri de containere:

(a) TEU = echivalent 20 de picioare
și
(b) FEU = echivalent 40 de picioare (cunoscut și sub denumirea de container 2-TEU)

Notă: alte tipuri de containere sunt: 10 picioare, „high cube”, 45 de picioare etc.

2. Tipuri de navlosire a sloturilor

Există două tipuri principale:

(a) navlosirea ordinară a sloturilor

(b) acord de partajare a spațiului navei.

3. Navlosirea ordinară a sloturilor

În cadrul navlosirii ordinare a sloturilor, un navlositor (o linie maritimă) închiriază un număr de „sloturi” de la un armator (o altă linie maritimă care are capacitate excedentară pe o navă). Navlositorul va plăti (în mod normal) o anumită sumă pentru numărul total de sloturi pe care le-a închiriat, indiferent dacă poate utiliza toate sloturile închiriate sau nu. Navlosirea ordinară a sloturilor se va face (în mod normal) pentru fiecare călătorie în parte.

4. Acordul de partajare a spațiului navei

În cadrul acordului de partajare a spațiului navei, două (sau mai multe) linii maritime convin să își pună la dispoziție un număr fix de sloturi, pe anumite nave sau rute. Aceste

acorduri sunt în mod normal reciproce și liniile maritime respective nu își plătesc una alteia sloturile.

5. Consecințe comerciale

(a) În afara faptului că navlosirea ordinară a sloturilor implică o plată, iar acordurile de partajare a spațiului navei nu implică nicio plată, punerea în practică din punct de vedere juridic a celor două tipuri de navlosire este identică.

(b) Sistemul funcționează ca o navlosire ordinară, adică încărcătura transportată în temeiul unui acord de navlosire a sloturilor/de partajare a spațiului navei este transportată în numele navlositorului, pe conosamentul și pe manifestele acestuia. Armatorul navei va emite un singur conosament maritim, care acoperă numărul total de sloturi utilizate, și nu un conosament pentru fiecare container/transport în parte. Armatorul navei nu are documentație justificativă (cu excepția declarațiilor privind transportul de mărfuri periculoase etc.) pentru transporturile individuale: expeditor, destinatar, conținut etc.

(c) Încărcătura transportată în temeiul acordurilor de navlosire a sloturilor/de partajare a spațiului navei este transportată de fapt ca și cum ar fi la bordul uneia dintre navele proprii ale navlositorului.

(d) Este posibil să nu fie necesar ca expeditorul/destinatarul să știe – sau să fie informat – că o parte din transport se realizează la bordul unei navei pe care s-au navlosit sloturi/se partajează spațiul în temeiul unui acord.

(e) Expeditorul/destinatarul va primi un conosament emis de linia maritimă cu care a încheiat contractul pentru efectuarea transportului.

6. Consecințe pentru tranzitul unional

În cazurile în care se folosesc acorduri comerciale de navlosire parțială, fiecare companie de transport maritim poate acționa ca titular al regimului, cu condiția ca toate manifestele să respecte integral cerințele articolelor 50 și 51 din ADT.

În plus, voletul „conosament maritim” al manifestului navei care transportă încărcătura trebuie să indice, pentru autoritățile competente din portul de destinație, faptul că controalele de tranzit se vor baza pe manifestele și conosamentele navlositorului.

7. Consecințele pentru aprobarea serviciilor de transport maritim regulat (RSS)

(a) În cazul unor acorduri de navlosire parțială, cererea de autorizare a unui RSS este depusă de persoana (armatorul sau navlositorul) care definește RSS-ul.

Autoritățile vamale pot solicita orice informații de care au nevoie pentru a evalua solicitantul și, în special, navlosirea.

(b) Exemple:

Exemplul 1:

- O navă numită „Goodwill” aparține armatorului A care încheie un contract de navlosire pe timp cu compania de transport maritim B. Prin contractul de navlosire, A își pune nava la dispoziția lui B.

- B este responsabilă pentru gestiunea comercială a navei pe care a închiriat-o. Aceasta precizează porturile care urmează să fie deservite de nava sa (RSS). B încheie un acord de partajare a spațiului navei (navlosire parțială) cu C, o altă companie de transport maritim, pentru a asigura umplerea navei. Aceasta înseamnă că s-au încheiat acorduri de navlosire parțială. B cedează îi cedează lui C exploatarea comercială a unei părți a navei „Goodwill”, dar păstrează utilizarea operațională a restului navei. B va depune o cerere de **autorizație pentru efectuarea unui RSS cu ajutorul navei „Goodwill”.**

Exemplul 2:

Servicii (1)	Nave (2)	Persoane responsabile pentru definirea serviciului (3)	Navlositori parțiali (4)
Rotterdam – Dublin – Rosslare – Anvers – Le Havre – Lisabona – Leixoes – Vigo	Corvette și Caravel	A	B: pe Corvette: Rosslare – Anvers – Le Havre – Lisabona; pe Caravel: Rosslare – Anvers – Le Havre – Lisabona – Vigo
			C: pe Corvette: Rotterdam – Rosslare – Anvers – Le Havre – Lisabona; pe Caravel: Rosslare – Anvers – Le Havre – Lisabona – Vigo
			D: pe Corvette: Rotterdam – Rosslare – Anvers – Le Havre – Lisabona
Rotterdam – Dublin – Rosslare – Anvers – Le Havre – Bilbao – Lisabona – Leixoes – Vigo	Douro	B	A: Rotterdam – Dublin – Rosslare – Anvers – Le Havre – Bilbao
			C: Rosslare – Anvers – Le Havre – Bilbao – Lisabona – Leixoes
			D: Anvers – Le Havre – Bilbao – Lisabona –

Servicii (1)	Nave (2)	Persoane responsabile pentru definirea serviciului (3)	Navlositori parțiali (4)
			Leixoes – Vigo
Rotterdam – Dublin – Rosslare – Anvers – Le Havre – Lisabona – Leixoes – Vigo	Angela J	C	A: Rotterdam – Dublin – Rosslare – Anvers – Le Havre – Lisabona
			B: Rotterdam – Rosslare – Anvers – Le Havre – Lisabona
			D: Anvers – Le Havre – Lisabona – Leixoes – Vigo
Rotterdam – Dublin – Rosslare – Anvers – Le Havre – Bilbao – Lisabona – Leixoes – Vigo	Goodwill	D	A: Rotterdam – Dublin – Rosslare – Anvers – Le Havre – Lisabona
			B: Rotterdam – Rosslare – Anvers – Le Havre – Lisabona
			C: Anvers – Le Havre – Lisabona – Leixoes – Vigo

- Coloana 1 conține lista serviciilor, cu precizarea porturilor care urmează să fie utilizate de nava (navele) în cauză. Pentru aceste servicii se solicită autorizația de RSS.
- Coloana 2 conține numele navei sau navelor alocate diverselor servicii. Pentru a face obiectul unei cereri unice de autorizație de RSS, navele trebuie să facă escală în toate porturile menționate în aceasta.
- Coloana 3 conține numele persoanei responsabile pentru definirea serviciului (porturi de escală etc.). Aceasta este persoana care depune cererea de autorizare și trebuie să informeze navlositorii parțiali (a se vedea coloana 4) cu privire la statutul „regulat” al serviciului. Evident, această persoană poate de asemenea să transporte mărfurile folosind acest serviciu.
- Coloana 4 conține numele diverșilor navlositori parțiali care au închiriat spațiu pe nava unui armator. Nu este necesar ca aceste persoane să depună o cerere de autorizare, dar ele trebuie să respecte sau să se asigure că clienții lor respectă

regimurile vamale aplicabile (în funcție de statutul vamal al mărfurilor transportate) în cazul serviciilor „regulate”.

c) Conținutul cererii și al autorizației de RSS

Autorizația de RSS se completează în conformitate cu următoarele instrucțiuni:

- Considerații generale
  Comisia Europeană și autoritățile vamale ale statelor membre trebuie să stocheze autorizația și să aibă acces la aceasta, inclusiv la orice modificare a sa, prin sistemul electronic de informare și comunicare cu privire la RSS.

- Casete

Caseta 1: Se înscrie numele companiei de transport maritim sau al reprezentantului acesteia, precum și adresa completă.

Dacă gestiunea comercială a unei nave este partajată între mai multe companii, care stabilesc împreună porturile ce urmează să fie deservite, se înscriu numele fiecărei companii de transport maritim în cauză sau al reprezentantului acesteia, precum și adresa completă.

În acest caz, fiecare companie de transport maritim în cauză trebuie identificată ca solicitant pe cererea unică de serviciu de transport maritim regulat.

Caseta 2: Se înscriu toate porturile de escală, în ordinea escalelor, pentru o anumită rută. Numele fiecărui port este urmat de codul ISO corespunzător al țării – de exemplu: Rotterdam (NL), Dublin (IE), Le Havre (FR).

În cazul în care autorizația se eliberează pentru mai mult de o rută, fiecare rută trebuie deosebită printr-un număr – de exemplu: 1. Rotterdam (NL) – Dublin (IE) – Le Havre (FR), 2. Lisabona (PT) – Vigo (ES) – Bilbao (ES) etc.

Caseta 3: Se înscrie numele navei sau navelor alocate rutei menționate în caseta 2. Dacă în caseta 2 există mai mult de o rută, navele trebuie deosebite prin numărul rutei pe care o deservesc – de exemplu: 1. Neptune, Goodwill, 2. Corvette, 3. Douro etc.

Caseta 4: Se înscrie numele navlositorului sau navlositorilor parțiali (nu numele navelor). Persoana care solicită autorizația trebuie să pună la dispoziția autorităților vamale numele navlositorului sau navlositorilor parțiali. Trebuie reținut faptul că navlositorii parțiali nu sunt deținătorii certificatului și nu sunt menționați în caseta 1.

Caseta 5: Această casetă trebuie să conțină data și semnătura companiei sau companiilor de transport maritim ori ale reprezentantului sau reprezentanților menționați în caseta 1.

Caseta A: Numele statului membru este urmat, între paranteze, de codul de țară ISO al acestuia: (AT), (BE), (BG), (CY), (CZ), (DE), (DK), (EE), (ES),

(FI), (FR), (GR), (HR), (HU), (IE), (IT), (LT), (LU), (LV), (MT), (NL), (PL), (PT), (RO), (SE), (SI) sau (SK).

II.8.2 Manifestul maritim – autorizația TC12

Autorizație de utilizare a simplificării prevăzute la articolul 128 litera d alineatul (5) litera (c) din AD (articolul 18 apendicele II la Convenție) A se vedea secțiunea II.3.3.4.

<u>Model de autorizație TC12</u>

<table>
<tr><td rowspan="2">1. Titularul autorizației</td><td>(Numărul autorizației)
…….</td></tr>
<tr><td>Autorizație de utilizare a simplificării prevăzute la articolul 128 litera d alineatul (5) litera (c) din AD (articolul 18 din apendicele II la Convenție)</td></tr>
<tr><td colspan="2">2. Țările și porturile de plecare la care se referă prezenta autorizație, precum și numele reprezentantului sau reprezentanților companiei de transport maritim.</td></tr>
<tr><td colspan="2">3. Țările și porturile de destinație la care se referă prezenta autorizație, precum și numele reprezentantului sau reprezentanților companiei de transport maritim.</td></tr>
<tr><td colspan="2">4. Alte informații</td></tr>
</table>

5. Autoritatea emitentă Ștampila Numele: Data: Adresa: Țara: (Semnătura)

II.8.2.B Anexa B – Lista autorităților competente pentru consultare

Pentru cea mai recentă versiune a acestei liste, vă rugăm să faceți clic pe unul dintre următoarele linkuri:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

II.8.3 Dovada statutului vamal de mărfuri unionale pentru vehicule rutiere motorizate

Pentru a se stabili statutul vamal al vehiculelor rutiere motorizate pe teritoriul vamal al Uniunii, este necesară respectarea normelor prezentate mai jos.

1. Normele referitoare la circulația mărfurilor de la un punct la altul de pe teritoriul vamal al Uniunii se aplică în aceeași măsură pentru circulația mijloacelor motorizate de transport rutier, a ambarcațiunilor de agrement și a aeronavelor private.

2. Termenul „circulație" se referă nu numai la utilizarea vehiculului pentru deplasarea pe teritoriul vamal al Uniunii, ci și, ca în cazul tuturor celorlalte mărfuri unionale, la transferul de proprietate (livrare/achiziție) și la schimbarea de reședință care presupune mutarea vehiculului fără schimbarea proprietarului.

3. Articolul 153 din CVU prevede: „Toate mărfurile care se află pe teritoriul vamal al Uniunii sunt presupuse a fi mărfuri unionale, cu excepția cazului în care se stabilește faptul că acestea nu au statutul vamal de mărfuri unionale." Această prezumție se aplică și circulației vehiculelor.

4. Prin urmare, atunci când vehiculele sunt importate dintr-o țară terță și puse în liberă circulație fără a fi înmatriculate într-un stat membru, ele pot fi trimise către alt stat membru ca mărfuri unionale, deoarece prezumția elementară de la articolul 153 din CVU a fost satisfăcută. În scopul înmatriculării, aceste vehicule trebuie tratate exact în același mod ca vehiculele fabricate în Uniune.

5. În asemenea circumstanțe, înmatricularea vehiculelor noi nu trebuie să depindă de dovada statutului vamal de vehicul unional.

6. În cazul în care există îndoieli reale, autoritățile competente pot solicita informații în temeiul asistenței reciproce. Aceste solicitări nu ar trebui să devină însă ceva obișnuit.

7. În consecință, vehiculele unionale trebuie să poată circula pe teritoriul vamal al Uniunii în aceleași condiții ca alte mărfuri unionale. Nu se prevede nicio intervenție a unui birou vamal.

8. Aceste norme nu afectează dispozițiile aplicabile aspectelor fiscale, în special în legătură cu cerința ca proprietarul să fie înregistrat în țara sa de reședință.

9. Fără a se afecta normele de mai sus, orice vehicul rutier motorizat înmatriculat într-un stat membru este considerat a avea statut unional, cu condiția ca:

   (a) documentul său de înmatriculare să fie prezentat autorităților competente ale statutului membru în care este introdus vehiculul;

   (b) înmatricularea vehiculului, demonstrată de document și de plăcuța de înmatriculare, să corespundă exact dispozițiilor de mai jos, în funcție de țara de înmatriculare.

În caz contrar, dovada statutului vamal de mărfuri unionale ar trebui stabilită în conformitate cu dispozițiile articolului 199 din APA.

10. Dovada statutului vamal de mărfuri unionale pentru vehicule rutiere motorizate prin trimitere la numărul de înmatriculare (articolul 208 din APA):

Austria:

În Austria, sistemul de numerotare constă într-un „semn distinctiv” și un „semn rezervat”.

Semnul distinctiv constă în una sau două litere și denotă districtul administrativ (districtul politic), orașul cu statut propriu, guvernul landului sau autoritățile federale; prefixul constă într-o combinație de cifre și litere.

Plăcuțele de înmatriculare prezintă o inscripție de culoare neagră pe fond alb și dungi subțiri roșu-alb-roșu deasupra și sub inscripție. Numărul de înmatriculare trebuie să fie format din litere latine și cifre arabe. Începând din noiembrie 2002, plăcuțele de înmatriculare au în partea stângă un spațiu albastru care conține litera „A” de culoare albă sub cununa de stele care reprezintă UE.

Literele și simbolurile de identificare sunt separate printr-o emblemă. În cazul plăcuțelor obișnuite, această emblemă este formată din stema landului federal respectiv și numele statului federal, înscris sub stemă cu majuscule de culoare neagră.

Plăcuțele de înmatriculare – în general de format dreptunghiular cu colțuri rotunjite – au următoarele dimensiuni (lățime × înălțime):

- pe un singur rând: 520 × 120 mm, cu o înălțime a caracterelor de 67 mm
- pe două rânduri: 300 × 200 mm, cu o înălțime a caracterelor de 67 mm

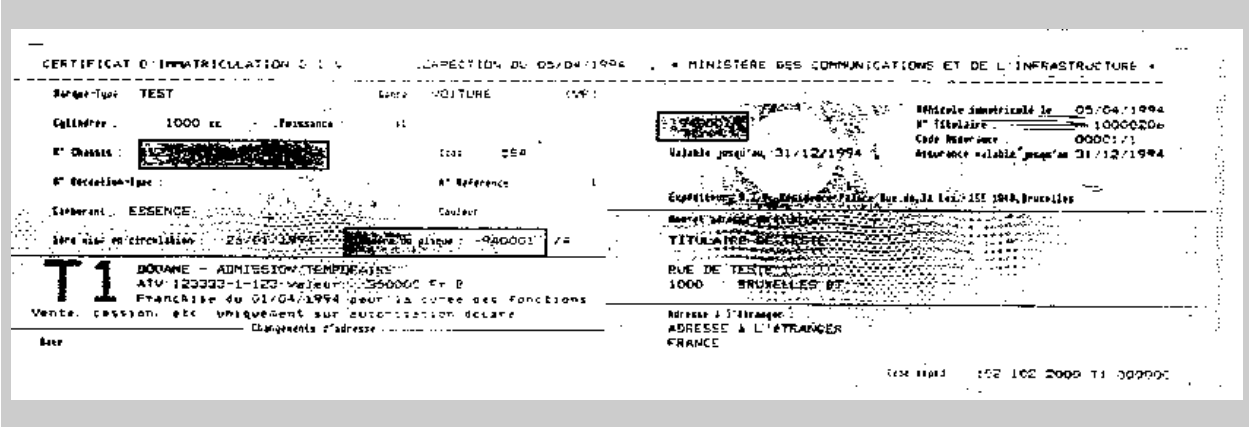
Imagini de exemplificare:

Belgia:

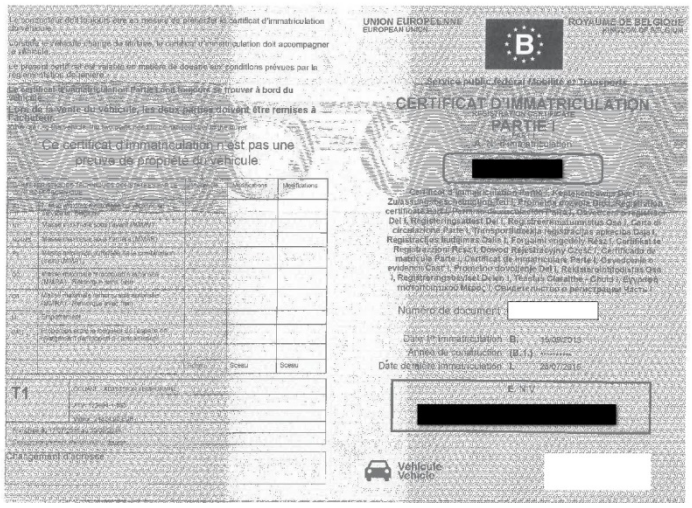
Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Belgia sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale, cu excepția situațiilor prezentate mai jos.

1. Certificatul de înmatriculare, ilustrat mai jos, poartă abrevierea T1 astfel:

a. când a fost emis înainte de 16 noiembrie 2010, a fost prezentat pe versoul paginii titlu, în partea stângă a secțiunii dedicate admiterii temporare;



b. atunci când a fost eliberat după 16 noiembrie 2010, a fost prezentat pe rectoul părții 1, în tabelul privind admiterea temporară în colțul stânga inferior.



2. Dacă vehiculul poartă o plăcuță de înmatriculare de tip „comerciant”, **este posibil** să nu aibă statut vamal de mărfuri unionale. În acest caz, autorizația de admitere temporară trebuie să se afle în vehicul. Certificatul de înmatriculare conține, în locul caracteristicilor vehiculului, numărul de înmatriculare, data de valabilitate, tipul de „plăcuță de dealer”, numărul din registrul național sau numărul de înmatriculare al societății și capacitatea cilindrică maximă sau puterea maximă solicitată de titular.

Plăcuțele de înmatriculare respective conțin un indice, un grup de trei litere și un grup de trei cifre, în următoarele combinații:

- – *„plăcuțe de dealer” pentru autovehicule: 1 - Z + alte două litere + trei cifre;*
- – *„plăcuțe de dealer” pentru motociclete: 1 - ZM sau 1 – ZW + o altă literă + trei cifre (dimensiunile diferă față de alte plăcuțe; indicele și literele – sus, cifrele – dedesubt);*
- – *„plăcuțe de dealer” pentru mopeduri: 1 - SZ + o altă literă + trei cifre (dimensiunile diferă față de alte plăcuțe; indicele și literele – sus, cifrele – dedesubt);*
- – *„plăcuțe de dealer” pentru remorci: 1 - ZQ sau 1 - ZU + o altă literă + trei cifre.*

Cifrele și literele sunt verzi, pe fond alb. De asemenea, într-un loc special desemnat trebuie aplicat un autocolant care indică anul.

3. Dacă vehiculul poartă o plăcuță de înmatriculare de tip „încercare”, **este posibil** să nu aibă statut vamal de mărfuri unionale. În acest caz, autorizația de admitere temporară trebuie să se afle în vehicul. Totuși, aceste vehicule nu sunt autorizate să circule în afara teritoriului belgian. Certificatul de înmatriculare conține, în locul caracteristicilor vehiculului, numărul de înmatriculare, data de valabilitate, tipul de „plăcuță de dealer” și numărul din registrul național sau numărul de înmatriculare al societății.

   Plăcuțele de înmatriculare respective conțin un indice, un grup de trei litere și un grup de trei cifre (două cifre în cazul mopedurilor), în următoarele combinații:

   - *pentru automobile: 1 - ZZ + o altă literă + trei cifre;*
   - *pentru motociclete; 1 - ZZM sau 1 - ZZW + trei cifre (dimensiunile diferă față de alte plăcuțe; literele – sus, cifrele – dedesubt);*
   - *pentru mopeduri: 1 - SZZ + două cifre (dimensiunile diferă față de alte plăcuțe; literele – sus, cifrele – dedesubt);*
   - *pentru remorci: 1 – ZZQ sau 1 - ZZU + trei cifre.*

   Cifrele și literele sunt verzi, pe fond alb. De asemenea, într-un loc special desemnat trebuie aplicat un autocolant care indică anul.

Bulgaria

Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Bulgaria sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale dacă poartă o plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară care conține o combinație de litere și de cifre înscrise cu negru pe fond alb reflectorizant, cu o bandă albastră în partea stângă.

Pe banda albastră a plăcuței de înmatriculare figurează drapelul Bulgariei și literele BG înscrise cu alb.

Numărul de înmatriculare este o combinație de trei grupuri (de exemplu, C 5027 AB).

- Primul grup este format din litere și corespunde departamentului teritorial.
- Al doilea grup este format din patru cifre arabe.
- Al treilea grup reprezintă seria (una sau două litere).

Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Bulgaria nu sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale dacă:

- poartă o plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară cu un număr de înmatriculare format dintr-o combinație de șase cifre separate la mijloc de litera „B” și înscrise cu negru pe fond alb, iar anul de valabilitate este marcat pe fond roșu în partea dreaptă;
- poartă o plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară cu un număr de înmatriculare format dintr-o combinație de șase cifre separate la mijloc de litera „T” sau „H” și înscrise cu negru pe fond alb;
- poartă o plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară cu un număr de înmatriculare format din combinația literelor „C”, „CC” sau „CT” cu cifre, înscrise cu alb pe fond roșu; sau
- poartă o plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară cu un număr de înmatriculare format din combinația literelor „XX” cu cifre, înscrise cu alb pe fond albastru.

Vehiculele motorizate cu plăcuțe de înmatriculare de acest tip pot avea sau nu statut vamal de mărfuri unionale.

Statutul lor poate fi verificat doar prin consultarea documentației relevante.

Croația

1. Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Croația sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale în cazul în care poartă plăcuțe de înmatriculare corespunzătoare.

Plăcuțele de înmatriculare pentru vehicule sunt confecționate din metal și acoperite cu folie reflectorizantă și indică districtul administrativ, iar numărul de înmatriculare al vehiculului este înscris cu litere negre pe fond alb. Stema Croației este plasată în spațiul dintre indicatorul districtului administrativ și numărul de înmatriculare al vehiculului.

În mod excepțional, pe plăcuțele de înmatriculare ale *vehiculelor care nu îndeplinesc condițiile prevăzute* referitoare la dimensiuni (lungime, lățime, înălțime), adică ale vehiculelor a căror greutate maximă admisă depășește greutatea stabilită, și anume greutatea admisă pe osie, literele și cifrele sunt înscrise cu roșu.

Plăcuțele de înmatriculare pentru vehiculele deținute de cetățeni străini cărora li s-a acordat un permis de ședere temporară sau permanentă (vehicule înmatriculate temporar, vehicule deținute de birouri de comerț exterior, de trafic și culturale străine și de alte

reprezentanțe străine, de birouri ale corespondenților străini și de corespondenți străini permanenți) prezintă litere și cifre înscrise cu verde.

2. Plăcuțele de înmatriculare pentru *vehiculele care aparțin agențiilor diplomatice și consulare, misiunilor țărilor străine și agențiilor organizațiilor internaționale, precum și personalului acestora* din Croația sunt albastre și prezintă litere și cifre înscrise cu galben. De asemenea, ele prezintă un cod de țară numeric al țării căreia îi aparține agenția respectivă, precum și litera care corespunde activității agenției, și anume statutul persoanei respective în cadrul agenției, și numărul de înmatriculare al vehiculului.

Cipru

Departamentul de Transport Rutier din Cipru este computerizat începând din ianuarie 1997. Toate certificatele de înmatriculare eliberate ulterior sunt imprimate de computere.

a. Vehiculele înmatriculate permanent în Cipru

Toate vehiculele înmatriculate permanent în Cipru au un număr de înmatriculare format dintr-o combinație de unul, două sau trei caractere latine și un număr de serie de la 1 la 999. Fiecare vehicul are două plăcuțe de înmatriculare, una în față, cu fond alb reflectorizant, și una în spate, cu fond galben sau fond alb reflectorizant, caracterele și cifrele fiind înscrise cu negru pe ambele.

Pentru a se stabili statutul vamal de mărfuri unionale în cazul majorității vehiculelor care au numere de înmatriculare de tipul LLNNN (de exemplu, YW764) sau LLLNNN (de exemplu, EAY857), trebuie să se verifice detaliile corespunzătoare din certificatul de înmatriculare, așa cum sunt explicate în tabelul A.

b. Vehiculele înmatriculate pentru diplomați (CD sau AT)

Vehiculele înmatriculate pentru diplomați au două numere de înmatriculare înscrise pe certificatul de înmatriculare. Primul număr indică înmatricularea permanentă. Al doilea număr indică faptul că vehiculul aparține corpului diplomatic.

Numărul de înmatriculare pentru vehiculele diplomatice constă într-o combinație de două cifre care reprezintă codul ambasadei sau al comisiei, urmată de literele „CD” sau „AT” și de numărul vehiculului din cadrul ambasadei sau al comisiei respective.

Aceste vehicule circulă cu numărul lor de înmatriculare diplomatic atât timp cât au statut diplomatic. Atunci când statutul diplomatic încetează, ele folosesc numărul de înmatriculare permanent. Statutul vamal de mărfuri unionale al acestor vehicule poate fi verificat prin consultarea documentației lor.

Tabelul A

	Informații (detalii fiscale) (în limbile engleză și greacă, conform înscrisurilor de pe certificatele de înmatriculare)	Forma posibilă a informațiilor, traducerea în engleză fiind scrisă cu litere mici

1	Taxă vamală Τελωνειακός Δασμός	Scutit de taxe vamale, taxe vamale parțial plătite, taxe vamale plătite ΠΛΗΡΗΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗ, ΜΕΡΙΚΗ ΑΠΑΛΛΑΓΗ, ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ
2	Codul scutirii de taxe vamale Κ.Ε Δασμών (Κωδικός Εξαίρεσης Δασμών)	01.01, 01.18, 01.19, 07.02, 07.03, 07.05, 07.06, 07.07, 11(4)α, 11(4)β, 11(4)γ

Cehia

1. Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Cehia sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale dacă sunt înmatriculate în una dintre seriile speciale de mai jos.

- Plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară albă, purtând o inscripție cu negru formată din cel puțin cinci și maximum șapte caractere (cel puțin o literă și cel puțin o cifră), de exemplu: 1K3 2246. Prima literă corespunde departamentului teritorial. **Plăcuța de înmatriculare „la cerere" constă în cinci, șapte sau opt caractere (cel puțin o literă și cel puțin o cifră) înscrise cu negru pe fond alb. Vehiculele militare au plăcuțe de înmatriculare alcătuite din șapte cifre arabe (fără litere) pe fond alb.** Vehiculele motorizate speciale și tractoarele agricole și forestiere prezintă un fond galben de formă dreptunghiulară pe plăcuța de înmatriculare.

  Există în circulație vehicule rutiere motorizate cu plăcuțe de înmatriculare albe din serii anterioare, numărul de înmatriculare fiind format dintr-o combinație de două sau trei litere și patru cifre înscrise cu negru și separate două câte două printr-o liniuță (de exemplu, CHA 63-46). Camioanele, autobuzele și remorcile care aparțin unei serii anterioare prezintă un fond galben de formă dreptunghiulară pe plăcuța de înmatriculare.

- Plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară albă, cu un număr de înmatriculare pentru export format din caractere înscrise cu negru, prezentând o casetă roșie cu data expirării.
- **Plăcuță de înmatriculare specială dreptunghiulară de culoare albă cu caractere negre constând în literele „EL" urmate de trei, patru sau cinci cifre (vehicule electrice).**
- **Plăcuță de înmatriculare specială dreptunghiulară de culoare albă cu caractere verzi constând în două cifre arabe, urmate de litera „V" și de două, trei sau patru cifre arabe (vehicule istorice).**
- **Plăcuță de înmatriculare specială dreptunghiulară de culoare albă cu caractere verzi constând în două cifre arabe, urmate de litera „R" și de trei sau patru cifre arabe (mașini de curse și motociclete).**
- Plăcuță de înmatriculare specială dreptunghiulară de culoare albă cu un număr de înmatriculare permanentă înscris cu verde, format din cel puțin cinci și maximum șapte caractere, prima literă corespunzând departamentului teritorial și fiind urmată de cifre arabe.
- Plăcuță de înmatriculare specială dreptunghiulară de culoare albă cu un număr de înmatriculare de încercare înscris cu verde și format din cinci caractere, și anume litera „F" urmată de cifre arabe.

2. Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Cehia nu sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale dacă poartă o plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară **albă** cu **trei cifre arabe, urmate de literele „CD", „XX", „XS" sau „HC" și de două cifre arabe înscrise cu albastru** (corp diplomatic sau misiune străină), cu excepția cazului în care statutul unional este confirmat prin consultarea documentației lor.

Danemarca

Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Danemarca sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale în cazul în care caseta din partea de jos a certificatului de înmatriculare conține următoarea mențiune: „IKKE TOLDDOKUMENT VED OMREGISTRERING" (traducere: în caz de schimbare a proprietarului nu este necesară prezentarea niciunui document vamal).

Estonia

Vehiculele rutiere motorizate sunt înmatriculate în Estonia pe baza regulamentului privind vehiculele rutiere motorizate. Numărul de înmatriculare al vehiculelor rutiere motorizate constă într-o combinație de trei litere și trei cifre. Începând din mai 2004, partea stângă a plăcuței de înmatriculare poartă mențiunea „EST".

Finlanda

Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Finlanda sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale, cu excepția cazului în care sunt înmatriculate temporar pentru export (înmatriculare pentru export) și, drept urmare, poartă o plăcuță de înmatriculare care conține o literă și cel mult patru cifre înscrise cu negru pe fond alb reflectorizant. De asemenea, pe marginea din dreapta a acestor plăcuțe de înmatriculare sunt înscrise, cu alb pe fond roșu reflectorizant, anul și luna în care expiră înmatricularea.

În plus, vehiculele motorizate sunt considerate a nu avea statut vamal de mărfuri unionale dacă poartă:

1. o plăcuță de înmatriculare de transport care prezintă o literă și cel mult patru cifre înscrise cu roșu pe fond alb reflectorizant;
2. o plăcuță de înmatriculare de încercare care prezintă, cu negru pe fond galben reflectorizant, cuvântul „KOE" (=încercare) aliniat vertical, împreună cu o literă și cel mult trei cifre.

Franța

Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Franța sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale, cu excepția cazului în care sunt înmatriculate în una dintre următoarele serii speciale:

- CMD, CD, C, K (statut diplomatic sau similar);
- TT (ședere temporară);
- IT (ședere temporară);
- WW (reprezentanță auto).

Germania

Dovada statutului unional pentru înmatricularea vehiculelor motorizate în Germania (vehicule rutiere motorizate și remorcile lor) **este considerată valabilă** dacă a fost eliberat un certificat de înmatriculare german și dacă vehiculul poartă plăcuța de înmatriculare dreptunghiulară cu un număr de înmatriculare format dintr-o **combinație distinctivă de litere** reprezentând districtul administrativ (maximum trei litere) și **un număr de identificare** (constând într-un grup de litere și cifre). **(**A **se vedea exemplul 1).**

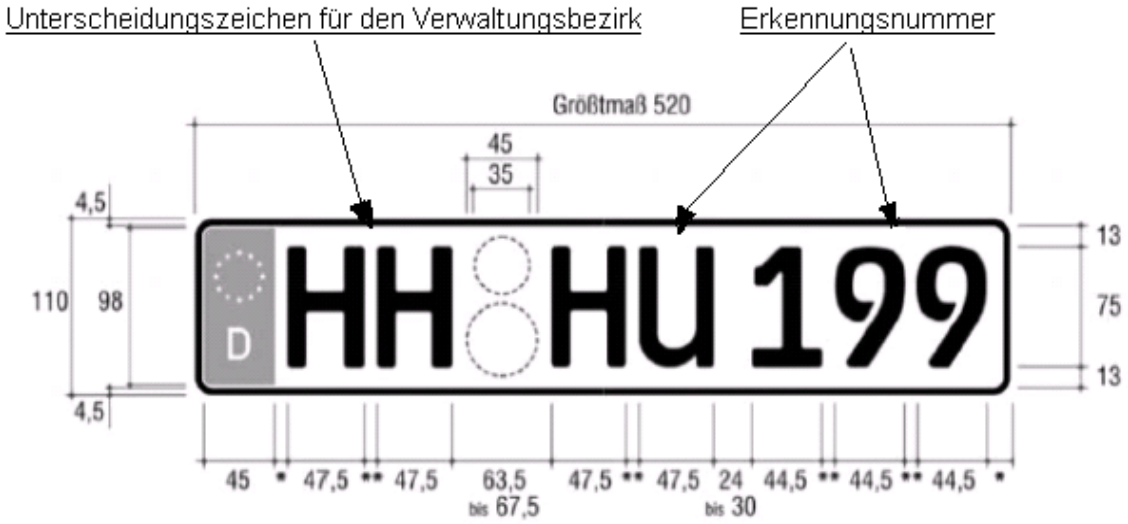
După **numărul de identificare** al vehiculului, aceste plăcuțe de înmatriculare pot prezenta și litera de identificare „H" (plăcuță de înmatriculare pentru vehicule istorice – **a se vedea exemplul 2**) sau pot indica o anumită perioadă pentru circulația vehiculului într-un anumit sezon (plăcuță de înmatriculare sezonieră – **a se vedea exemplul 3**).

Dovada statutului unional **este considerată a nu fi valabilă** pentru vehicule, dacă plăcuța de înmatriculare:

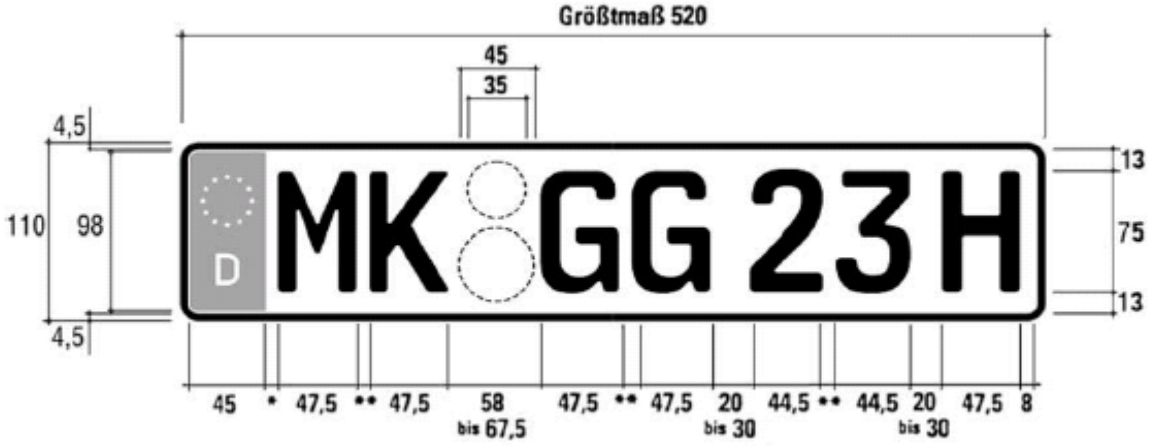
- prezintă, în locul combinației distinctive de litere reprezentând districtul administrativ, doar cifra 0 (plăcuță de înmatriculare specială pentru corpul diplomatic și pentru organizații internaționale care beneficiază de privilegii);
- prezintă doar cifre pentru numărul de identificare, care este urmat de o literă de identificare, de exemplu „A", și o dată de expirare, indicate într-o casetă roșie;
- este destinată exportului (– **a se vedea exemplul 4**);
- este valabilă pentru o perioadă scurtă de timp (plăcuță de înmatriculare pe termen scurt): numărul său de identificare este format doar din cifre și conține o dată de expirare, indicată într-o casetă galbenă;
- este utilizată în mod special pentru un automobil folosit la o procedură de încercare, la tururi de încercare sau la curse de transfer (– **a se vedea exemplul 5)**;
- are caractere roșii în loc de negre;
- numerele de înmatriculare pot consta în unul sau două rânduri.

Exemplul 1

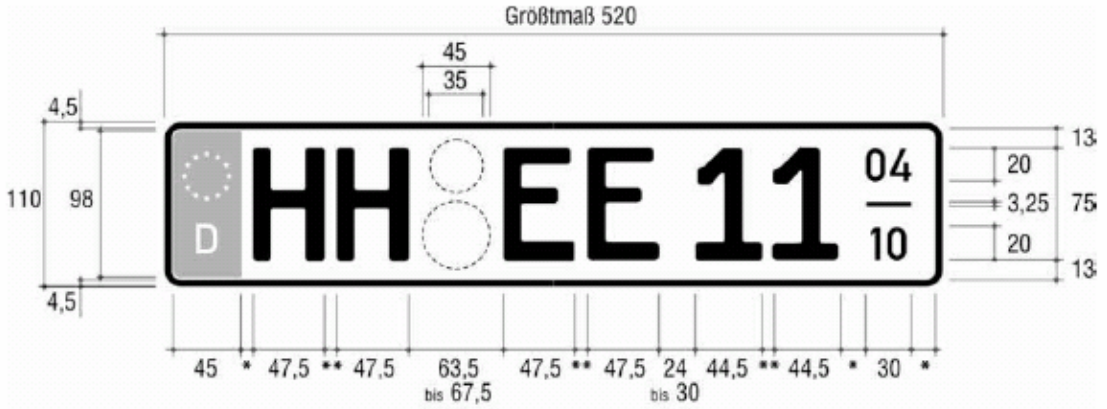
Combinație distinctivă de litere pentru districtul administrativ, număr de recunoaștere



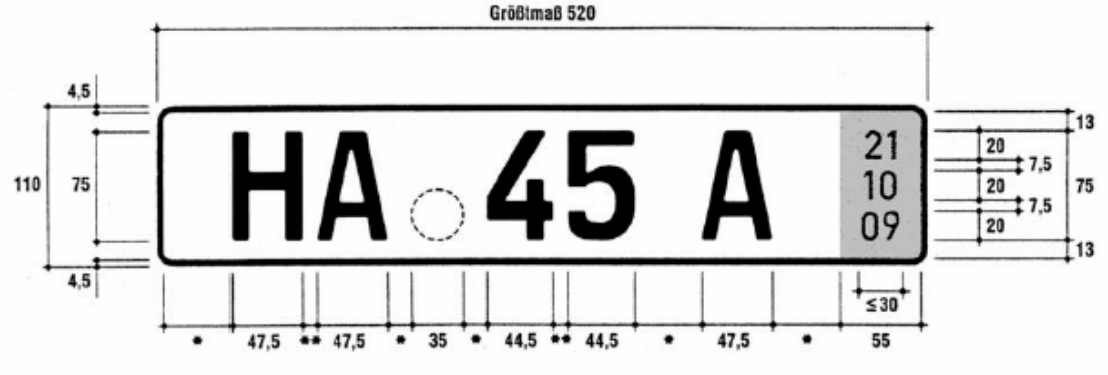
Exemplul 2 (plăcuță de înmatriculare pentru vehicule istorice)



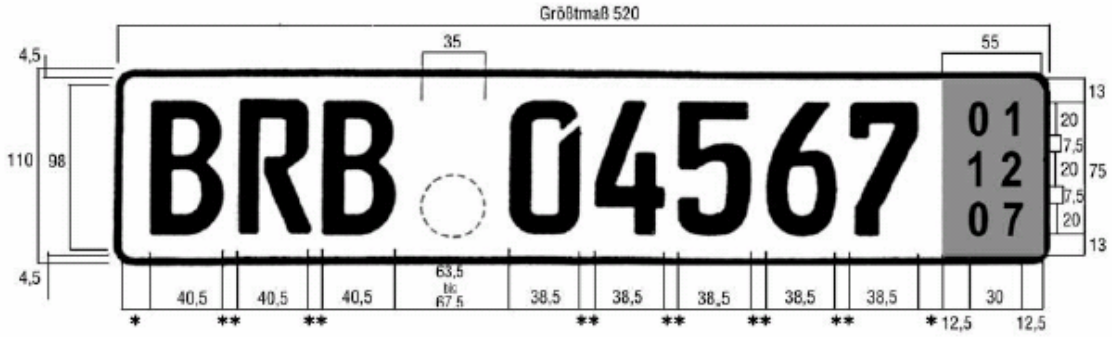
Exemplul 3 (plăcuță de înmatriculare sezonieră)



Exemplul 4 (plăcuță de înmatriculare pentru export)



Exemplul 5 (plăcuță de înmatriculare a vehiculului utilizată atunci automobilul este folosit pentru o procedură de testare, un tur de încercare sau o cursă de transfer)



Grecia

Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Grecia sunt considerate ca respectând condițiile articolelor 9 și 10 din Tratatul CEE în Grecia dacă poartă o plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară albă cu un număr de înmatriculare format dintr-o combinație de trei litere și patru cifre (de exemplu, BAK 7876) sau doar din șase cifre (de exemplu 237.568 — plăcuță de tip anterior, încă valabilă), iar documentul lor de înmatriculare este formularul T-01-19.

Ele sunt considerate ca neavând statut vamal de mărfuri unionale dacă poartă o plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară care cuprinde:

(a) literele CD sau ΔΣ (corpul diplomatic) înaintea numărului (plăcuță verde);
(b) literele Ξ A (misiune străină) înaintea numărului (plăcuță galbenă);
(c) literele EX (admitere temporară) înaintea numărului (plăcuță albă).

Ungaria

Vehiculele motorizate înmatriculate în Ungaria sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale în cazul în care nu au fost înmatriculate în una dintre următoarele serii speciale:

- V (ședere temporară);
- E (provizorie)

Irlanda

Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Irlanda sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale numai dacă sunt înmatriculate în altă serie decât seria ZZ (un sistem de înmatriculare temporară, constând în literele ZZ urmate de un număr unic din cinci cifre), iar cartea de înmatriculare nu poartă nicio viză specială legată de vamă [de exemplu, o trimitere la inspectorii fiscali (Revenue Commissioners)]. Această viză este validată printr-o ștampilă vamală.

Italia

Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Italia sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale, cu excepția cazului în care:

1. sunt înmatriculate în una dintre următoarele serii speciale:

   - E E („Escursionisti Esteri”)
   - CD („Corpo diplomatico”)

2. plăcuța de înmatriculare poartă mențiunea „PROVA”;

3. plăcuța de înmatriculare poartă mențiunea „SO” și, de asemenea, documentul de înmatriculare („libretto di circolazione”) cuprinde următoarea declarație:

   „veicolo soggetto a formalità doganali nel caso di transferimento di proprietà o di transferimento di residenza del proprietario dal territorio di Livigno ad altro comune. Produrre documento doganale al p.r.a. di Sondrio.”

Letonia

Vehiculele motorizate înmatriculate în Letonia sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale atunci când poartă o plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară albă cu un număr de înmatriculare format (de obicei) dintr-o combinație de două litere negre și între una și patru cifre negre (de exemplu, EP-6037), dar care poate consta și doar în litere sau cifre, și dacă pentru vehiculul respectiv s-a eliberat un document de înmatriculare leton. De asemenea, plăcuțele de

înmatriculare poartă drapelul național leton sau drapelul albastru al CE cu coroana de 12 stele (începând de la 1 mai 2004) și două litere negre (LV) în partea dreaptă.

Lituania

Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Lituania sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale dacă s-a emis un certificat de înmatriculare și dacă vehiculul poartă o plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară (dimensiuni: 520 x 110 mm sau 300 x 150 mm), care este albă, șireflectorizantă și are un marcaj de siguranță repetitiv. Pe marginea stângă există o bandă albastră, iar marginea, literele și cifrele sunt negre. În interiorul benzii albastre din partea stângă a plăcuței de înmatriculare se află simbolul UE și un semn distinctiv alb care indică „LT" pentru Lituania. Inscripțiile plăcuțelor de înmatriculare lituaniene și componența acestora sunt descrise mai jos.

- Trei litere și trei cifre pentru automobile, două litere și trei cifre pentru remorci și semiremorci, trei cifre și două litere pentru motociclete (dimensiuni: 250 x 150 mm, 185 x 210 mm sau 520 x 110 mm), două cifre și trei litere pentru mopeduri (motociclete) (dimensiuni: 145 x 120 mm sau 520 x 110 mm) și două cifre și două litere pentru cvadricicluri puternice (dimensiuni: 250 x 150 mm) (a se vedea exemplul 1). Litera „H" și cinci cifre care indică un număr de serie desemnează un automobil istoric. Aceste tipuri de plăcuțe de înmatriculare sunt disponibile începând cu 3 aprilie 2018 (a se vedea exemplul 2).

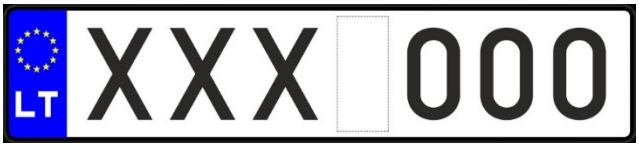
- Unul până la șase caractere, dintre care unul trebuie să fie o cifră, pentru o plăcuță de înmatriculare personalizată (care poartă o inscripție făcută la cererea solicitantului) (a se vedea exemplul 3).

- Două litere (litera „E" și orice altă literă din alfabet în ordine crescătoare) și patru cifre care indică un număr de serie pentru un vehicul electric. Aceste tipuri de plăcuțe de înmatriculare sunt disponibile începând cu 1 iulie 2016 (a se vedea exemplul 4).

- Litera „T" și cinci cifre pentru taxiuri. Aceste tipuri de plăcuțe de înmatriculare sunt disponibile începând cu 3 aprilie 2018 (a se vedea exemplul 5).

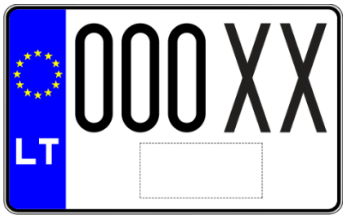
Exemplul 1

Pentru automobile



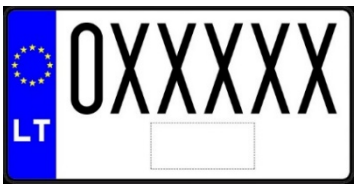
Pentru remorci și semiremorci

Pentru motociclete

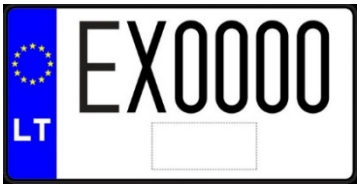


Exemplul 2

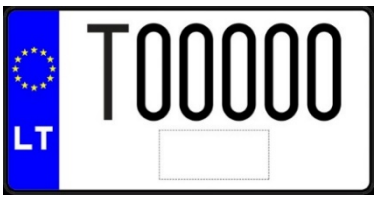
Exemplul 3



Exemplul 4



Exemplul 5



Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Lituania nu sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale dacă poartă plăcuțe de înmatriculare de tipurile următoare.

- Plăcuța de înmatriculare **diplomatică** dreptunghiulară pentru misiuni străine și organizații internaționale

  Suprafața acestei plăcuțe de înmatriculare este verde și reflectorizantă și are un marcaj de siguranță repetitiv. Marginea, literele și cifrele sunt albe. Inscripțiile acestor tipuri de plăcuțe de înmatriculare sunt compuse din șase cifre. Primele două cifre indică un cod al misiunii străine, conferit de Departamentul de Protocol al Ministerului Afacerilor Externe în conformitate cu ordinea de acreditare a misiunii străine în Lituania. A treia cifră indică categoria vehiculului (statutul persoanei care își exercită dreptul de proprietate asupra vehiculului). Ultimele trei cifre indică un număr de serie eliberat pentru plăcuțele de înmatriculare. Aceste tipuri de plăcuțe de înmatriculare sunt disponibile începând cu 11 octombrie 2004 (a se vedea exemplul 6).

- Plăcuța de înmatriculare **comercială temporară** de formă dreptunghiulară

  Suprafața plăcuței de înmatriculare este albă, reflectorizantă și are un marcaj de siguranță repetitiv. Pe marginea stângă există o bandă albastră, iar marginile, literele și cifrele sunt roșii. În interiorul benzii albastre din partea stângă a plăcuței de înmatriculare se află simbolul UE și un semn distinctiv alb care indică „LT” pentru Lituania. Pentru automobile, remorci și motociclete pot fi eliberate plăcuțe de înmatriculare temporare. Automobilele și remorcile sunt desemnate cu litera „P” și cu cinci cifre care indică un număr de serie, în timp ce motocicletele sunt desemnate cu litera „P” și cu patru cifre care indică un număr de serie. Plăcuțele de înmatriculare a vehiculelor cu numere temporare sunt disponibile începând cu 30 septembrie 2004. Începând cu 3 aprilie 2018, aceste tipuri de plăcuțe de înmatriculare au fost eliberate pentru o perioadă nelimitată. Aceste plăcuțe de înmatriculare temporare pot fi utilizate doar pentru a desemna vehiculele care le dețin și pot fi utilizate în public numai pe teritoriul Lituaniei (a se vedea exemplul 7).

- Plăcuța de înmatriculare **temporară (de tranzit)** dreptunghiulară

  Suprafața plăcuței de înmatriculare este albă, reflectorizantă și are un marcaj de siguranță repetitiv. Pe marginea stângă există o bandă albastră, iar marginile, literele și cifrele sunt roșii. În interiorul benzii albastre din partea stângă a plăcuței de înmatriculare se află simbolul UE și un semn distinctiv alb care indică „LT” pentru Lituania. Aceste tipuri de plăcuțe de înmatriculare pot fi eliberate pentru automobilele, remorcile și motocicletele exportate din Lituania (a se vedea exemplul 8).

Vehiculele motorizate cu tipurile de plăcuțe de înmatriculare menționate mai sus pot avea sau nu statut vamal de mărfuri unionale. Statutul lor poate fi verificat doar prin consultarea documentației relevante.

Exemplul 6

Pentru automobile și remorci:

Format 1 520 x 110 mm

Format 2 300 x 150 mm

Pentru motociclete:

Format 3 250 x 150 mm

Format 5 182 x 210 mm

Pentru mopeduri:

Format 4 145 x 120 mm

Exemplul 7

Pentru automobile și remorci:

520 x 110 mm

300 x 150 mm

Pentru motociclete:

250 x 110 mm

Exemplul 8

Pentru automobile și remorci:

520 x 110 mm

300 x 150 mm

Pentru motociclete:

250 x 110 mm

Luxemburg

Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Luxemburg sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale, cu excepția cazului în care:

1. cartea de înmatriculare („carte grise”) poartă mențiunea

„DOUANE - ADMISSION TEMPORAIRE
Duties when sold”.

Malta

Vehiculele motorizate înmatriculate în Malta sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale dacă poartă două plăcuțe de înmatriculare dreptunghiulare.

Dintre acestea, una trebuie să fie fixată în partea din față a vehiculului, iar una în partea din spate a acestuia, într-o poziție în care fiecare literă și cifră de pe plăcuță să fie verticală.

Plăcuțele de înmatriculare malteze constau în trei combinații numerice, alfabetice sau alfanumerice.

Plăcuțele de înmatriculare prezintă, de asemenea, emblema UE cu cununa de 12 stele și litera M dedesubt. Ele mai prezintă și o hologramă cu numărul de serie al plăcuței de înmatriculare dedesubt.

Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Malta nu trebuie să fie considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale dacă plăcuța de înmatriculare prezintă oricare dintre combinațiile următoare.

CD* ***	**Diplomați**
TRIAL RN ***	**Importatori de automobile**
DDV ***	**Înalți oaspeți diplomatici**
PRO ***	**Protocol**
DMS ***	**Misiuni diplomatice**
****** **X**	**Export de către dealeri**
TF* ***	**Scutire de taxe**
GV* ***	**Vehicule guvernamentale**
GM **	**Vehicule ministeriale**

Țările de Jos

Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Țările de Jos sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale, cu excepția cazului în care documentul de înmatriculare („kentekenbewijs”) prezintă următoarele litere și cifre:

CD- xx-xx
xx-CD-xx
CDJ-xxx
BN – xx-xx
GN – xx-xx

Polonia

Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Polonia sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale dacă:

1. poartă o plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară cu un număr de înmatriculare format dintr-o combinație de litere și cifre (maximum șapte caractere, dintre care cel puțin o literă) înscrise cu negru pe fond alb reflectorizant sau galben reflectorizant (vehicule istorice), cu roșu pe fond alb reflectorizant (vehicule de încercare), cu alb pe fond albastru reflectorizant (vehicule diplomatice sau cu statut similar) și cu alb pe fond negru (plăcuță de tip anterior, încă valabilă) și
2. pentru vehiculul în cauză s-a eliberat un document de înmatriculare polonez.

Portugalia

1. Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Portugalia sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale atunci când poartă o plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară albă care prezintă o inscripție formată din două litere și patru cifre înscrise cu negru și separate două câte două prin liniuțe (de exemplu, AB-32-46). Documentul de înmatriculare este formularul „LIVRETE 1227”.

2. Cu toate acestea, vehiculele rutiere motorizate care poartă o plăcuță de înmatriculare albă, tot dreptunghiulară, prezentând literele CD, CC sau FM aparțin diverselor corpuri diplomatice și pot sau nu să aibă statut vamal de mărfuri unionale. Statutul poate fi verificat doar prin consultarea documentației lor.

România

În România există trei tipuri de înmatriculare a vehiculelor rutiere: permanentă, temporară și pentru corpul diplomatic.

Vehiculele rutiere **înmatriculate permanent** în România sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale.

Plăcuțele de înmatriculare permanente au următoarea structură: LL NN XXX, unde LL este indicatorul de județ, format din una sau două litere, NN este prima parte a numărului de ordine, de la 01 la 99, iar XXX este a doua parte a numărului de ordine, format din trei litere de la AAA la ZZZ.

Plăcuța are o clemă de aluminiu și un fond alb reflectorizant, în timp ce literele și cifrele sunt negre și se regăsesc în certificatul de înmatriculare al vehiculului.

Vehiculele rutiere **înmatriculate temporar** sau cele care aparțin **corpului diplomatic** nu sunt considerate vehicule unionale, cu excepția cazului în care statutul unional poate fi dovedit prin documentele de însoțire.

Plăcuțele de înmatriculare temporară sunt alocate remorcilor și vehiculelor străine care beneficiază de un regim vamal de admitere temporară sau vehiculelor destinate exportului.

Plăcuțele de înmatriculare temporară prezintă următoarea structură: LL NNNNNN F, unde LL indică județul și conține una sau două litere, NNNNNN este numărul de ordine, de la 101 la 999999, iar F este o fracție pe fond roșu, reprezentând luna și anul când expiră înmatricularea, fiecare fiind exprimat prin două litere.

Plăcuța are o clemă de aluminiu și un fond alb reflectorizant, în timp ce literele și cifrele sunt negre și se regăsesc în certificatul de înmatriculare al vehiculului. În certificat nu se indică dacă vehiculul provine din UE sau din afara acesteia.

Plăcuțele de înmatriculare ale vehiculelor care aparțin misiunilor diplomatice, birourilor consulare și personalului acestora, precum și altor organizații și cetățeni străini cu statut diplomatic care își desfășoară activitatea în România prezintă următoarea structură: unul dintre indicatori este CD, CO sau TC, iar numărul de ordine este format din două seturi de câte trei cifre.

Plăcuța de înmatriculare are un fond alb reflectorizant, iar literele și cifrele sunt înscrise cu albastru și se regăsesc în certificatul de înmatriculare al vehiculului respectiv.

Republica Slovacă

1. Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Republica Slovacă sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale dacă sunt înmatriculate în una dintre seriile speciale de mai jos.

- Plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară albă care prezintă o inscripție constând în două litere și cinci caractere (trei cifre și o pereche de litere) înscrise cu negru și separate printr-o liniuță (de exemplu, BA-858BL). Prima pereche de litere indică departamentul teritorial. Al doilea grup de caractere de după liniuță poate consta în cinci litere sau în litere pe primele patru poziții și o cifră pe a cincea sau în litere pe primele trei poziții și cifre pe a patra și a cincea poziție.

- De asemenea, există în circulație vehicule rutiere motorizate cu plăcuțe de înmatriculare albe dintr-o serie anterioară, numărul de înmatriculare fiind format dintr-o combinație de două sau trei litere și patru cifre înscrise cu negru și separate două câte două printr-o liniuță (de exemplu, BA 12-23).

- Plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară albă specială cu caractere roșii dispuse pe două rânduri. Primul rând constă în două litere, care indică departamentul teritorial, iar al doilea rând constă în litera „M” urmată de trei cifre. După litera „M” se poate adăuga și o altă literă. Aceste plăcuțe de înmatriculare sunt eliberate pentru vehiculele recent fabricate, pentru vehiculele recent cumpărate sau pentru vehiculele utilizate la încercări.

- Plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară galbenă specială cu caractere negre dispuse pe două rânduri. Primul rând constă în două litere, care indică departamentul teritorial, iar al doilea rând constă în litera „V” urmată de trei cifre. După litera „V” se poate adăuga și o altă literă. Aceste plăcuțe de înmatriculare pot fi eliberate în cazul vehiculelor înmatriculate pentru export. În colțul din dreapta sus există un spațiu în care este trecută data de expirare.

- Plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară galbenă specială cu caractere roșii dispuse pe două rânduri. Primul rând constă în două litere care indică departamentul teritorial, iar al doilea rând constă în litera „H” urmată de trei cifre. După litera „H” se poate adăuga și o altă literă. Aceste plăcuțe de înmatriculare se pot elibera pentru vehiculele istorice.

- Plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară albă specială cu caractere albastre dispuse pe două rânduri. Primul rând constă în două litere care indică departamentul teritorial, iar al doilea rând constă în litera „S” urmată de trei cifre. După litera „S” se poate adăuga și o altă literă. Aceste plăcuțe de înmatriculare pot fi eliberate în cazul vehiculelor utilizate în scopuri sportive.

- Plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară albă specială cu caractere verzi dispuse pe două rânduri. Primul rând constă în litera „C”, care poate fi urmată de o altă literă, iar al doilea rând constă în cinci cifre. Aceste plăcuțe de

înmatriculare pot fi eliberate pentru vehiculele importate în mod individual în Republica Slovacă a căror eligibilitate din punct de vedere tehnic nu a fost aprobată sau pentru alte vehicule.

2. Cu toate acestea, vehiculele rutiere motorizate care poartă o plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară albastră, prezentând literele „EE” sau „ZZ” urmate de cinci cifre înscrise cu galben, aparțin diverselor corpuri diplomatice sau misiuni străine și pot sau nu să aibă statut vamal de mărfuri unionale. Statutul unional poate fi verificat doar prin consultarea documentației lor.

Slovenia

Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Slovenia sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale dacă sunt echipate cu o plăcuță de înmatriculare dreptunghiulară care prezintă un cod de licență alfanumeric (trei-șase litere sau o combinație de litere și cifre) (corespunzând regiunilor) și dacă li s-a eliberat un document de înmatriculare sloven.

Spania

1. Plăcuța de înmatriculare a vehiculelor rutiere motorizate conține o combinație de două grupuri de litere. Primul indică departamentul teritorial, de exemplu, MA – Malaga, M – Madrid; al doilea este format din una sau două litere și un grup de cifre (de la 0000 la 9999) plasat între cele două grupuri de litere (de exemplu, MA-6555-AT).

   Sunt în circulație și vehicule rutiere motorizate cu plăcuțe de înmatriculare din serii anterioare, care prezintă o combinație de una sau două litere și până la șase cifre, de exemplu: M-636.454.

   Începând din octombrie 2002, vehiculele rutiere motorizate au o plăcuță de înmatriculare care prezintă patru cifre urmate de trei litere, fără indicarea departamentului teritorial (de exemplu, 4382 BRT).

   Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Spania în conformitate cu procedurile de mai sus sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale.

2. Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Spania nu sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale dacă sunt înmatriculate în una dintre următoarele serii speciale.

- „CD”, „CC”.
- Plăcuță de înmatriculare turistică prezentând un număr format din două grupuri de cifre (primul între 00 și 99; al doilea între 0000 și 9999) și un grup de litere (una sau două, după caz), toate grupurile fiind separate printr-o liniuță, de exemplu, 00-M-0000.

- Plăcuța de înmatriculare turistică prezintă o bandă verticală roșie de 3 cm lungime, pe care sunt înscrise cu alb ultimele două cifre ale anului respectiv (una deasupra celeilalte) și luna cu cifre romane (sub cifrele arabe). Exemplu: 00-M-0000 - 86VI. Scopul unei astfel de plăcuțe este de a stabili data la care expiră permisul temporar de circulație.

Suedia

Vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Suedia sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale, cu excepția cazului în care sunt înmatriculate temporar pentru export (înmatriculare pentru export). În aceste cazuri, plăcuțele de înmatriculare sunt roșii cu caractere albe. Data expirării (anul, luna și ziua) înregistrării temporare este indicată fie în partea dreaptă, fie în partea stângă a plăcuțelor. Pe lângă această plăcuță de înmatriculare, proprietarul deține o decizie specială care descrie tipul efectiv de înmatriculare temporară.

Alte vehicule rutiere motorizate înmatriculate temporar sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale.

Regatul Unit (doar Irlanda de Nord)

În conformitate cu articolul 13 din Protocolul privind Irlanda/Irlanda de Nord, vehiculele rutiere motorizate înmatriculate în Irlanda de Nord sunt considerate a avea statut vamal de mărfuri unionale dacă plăcuțele de înmatriculare prezintă informațiile menționate în cele ce urmează și dacă documentele sau certificatele de înmatriculare nu sunt vizate cu mențiunile „Customs restriction”, „Customs concession” sau „Warning: Customs duty and tax have not been paid on this vehicle”. Plăcuța de înmatriculare din partea din față a vehiculului prezintă caractere negre pe fond alb. Plăcuța de înmatriculare din partea din spate a vehiculului prezintă caractere negre pe fond galben.

- **Irlanda de Nord**

  Trei litere și maximum patru cifre, de exemplu CDZ 1277.

II.8.4 Lista autorităților competente pentru serviciul de transport maritim regulat

Pentru cea mai recentă versiune a acestei liste, vă rugăm să faceți clic pe unul dintre următoarele linkuri:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

II.8.5 Certificat de nemanipulare pentru produse de pescuit maritim și mărfuri obținute din astfel de produse

Reference to the Fishing Trip:

Vessel Information

Vessel name: Radio Callsign: Register and Page:

CERTIFICATE OF NON-MANIPULATION

The undersigned Customs Authority hereby certifies that the products of sea-fishing and/or goods obtained from the said products have remained under customs supervision throughout their stay and have undergone no handling other than that necessary for their preservation.

Products of sea-fishing (name and type):

Gross mass (kg):

Goods obtained from products of sea-fishing (kind):

Description of the goods:

Gross mass (kg):

Date of arrival of the products/goods:

Date of departure of the products/goods:

Means of transport used for reconsignment to the customs territory of the Union:

Address of the Customs Authority:

Country or territory:
Date:

Captain of the Fishing Vessel	Customs Authority
Signature and Stamp	Signature and Stamp

Certification of non-manipulation for products of sea-fishing and/or goods obtained from said products transhipped and transported through a country or territory that is not part of the customs territory of the Union (Articles 130 and 133 of Commission Delegated Regulation (EU) 2015/2446 of 28 July 2015 and Article 214 of Commission Implementing Regulation (EU) 2015/2447 of 24 November 2015).

Formularul este un document extern și nu reflectă, în mod necesar, poziția sau opinia Comisiei Europene. Comisia nu este responsabilă de exactitatea sau de actualizarea formularului.

II.8.6 Certificat de nemanipulare eliberat de Singapore

Original

1. Name & Address of Shipping Agent/ Freight Forwarder	SINGAPORE CUSTOMS 55 Newton Road #07-01 Revenue House Singapore 307987 Tel : 6355 2000 Fax : 6337 6361 E-mail: customs_cnmcfsHQ@customs.gov.sg **CERTIFICATE OF NON-MANIPULATION** No. .....

2. Details of Consignment			
Item(s) Description		Quantity/ Gross Weight	
Country of Origin of Goods		Outward Bill of Lading No./ Air Waybill No.	
Date of Discharge in Singapore		Date of Departure from Singapore	
Country of Final Destination		Outgoing Vessel/ Vehicle/ Flight No.	

3. Declaration by Shipping Agent/Freight Forwarder

I/We undertake that

a) The goods indicated, when transshipped via Singapore, will not undergo operations beyond the following:
   i. ensuring the preservation of goods in good condition for the purpose of transport or storage;
   ii. facilitating shipment or transportation; and
   iii. packaging or presenting goods for sale.

b) all information provided for above is true and correct.

Authorised Signature:

Name:

Designation:

Date: (company stamp)

4. Certification by Singapore Customs

We certify that, to the best of our knowledge, the declaration by the shipping agent/ freight forwarder is true and correct.

This Certificate is issued without any prejudice or liability whatsoever on our part arising from any circumstances.

Authorised Signature:

Name:

Designation:

Date: (stamp)

SC-A-009 (Ver 3 – 01/17)

Declarație de declinare a responsabilității: Prezentul formular este un document extern și nu reflectă, în mod necesar, poziția sau opinia Comisiei Europene. Comisia nu este responsabilă de exactitatea sau de actualizarea formularului.

PARTEA III – GARANȚII

III.1 Introducere

Partea III tratează garanțiile de tranzit.

Punctul III.1.1 cuprinde introducerea și trimiterile la legislația privind garanțiile de tranzit.

Punctul III.1.2 cuprinde dispozițiile generale referitoare la garanțiile de tranzit.

Punctul III.1.3 descrie garanția izolată.

Punctul III.1.4 descrie garanția globală și dispensa de garanție.

Punctul III.1.5 este rezervat instrucțiunilor naționale specifice.

Punctul III.1.6 este rezervat utilizării de către administrațiile vamale.

Punctul III.1.7 conține anexele.

III.1.1 Scopul garanției

Taxele vamale și de altă natură aplicabile mărfurilor sunt suspendate temporar atunci când mărfurile respective primesc liberul de vamă pentru tranzit comun/unional. Pentru a asigura plata taxelor vamale și de altă natură atunci când ia naștere o datorie (vamală) în decursul unei operațiuni de tranzit, titularul regimului trebuie să constituie o garanție.

Temeiurile juridice pentru garanțiile de tranzit sunt:

- articolul 10 din convenție;
- articolele 9-13 și 74-80 din apendicele I la convenție;
- anexa I la apendicele I la convenție;
- anexele C1-C7 la apendicele III la convenție;
- articolele 89-98 din CVU;
- articolele 82 și 85 din AD;
- articolele 148, 150-152 și 154-162 din APA;
- anexele 32-01, 32-02, 32-03 și 32-06 la APA;
- anexa 72-04 la APA.

.

III.1.2 Formele garanției

Articolul 11 și articolul 55 litera (a) din apendicele I la convenție

Articolul 89 alineatul (5) și articolul 92 alineatul (1) din CVU

Garanția poate fi constituită sub forma unui depozit în numerar sau furnizată de un garant. Garanția trebuie să fie o garanție izolată care acoperă o singură operațiune de tranzit sau o garanție globală care acoperă mai multe operațiuni. Garanția izolată furnizată de un garant poate lua forma unor titluri pe care garantul le eliberează titularilor regimului și forma unui angajament din partea garantului. Utilizarea garanției globale reprezintă o simplificare a normelor standard și, prin urmare, este supusă autorizării.

III.1.3 Dispensa de garanție

Articolul 13 din apendicele I la convenție

Articolul 89 alineatele (7), (8) și (9) din CVU

Articolul 24 alineatul (2) din

În mod excepțional, în următoarele cazuri nu este necesară constituirea unei garanții:

- dispensă de garanție prin lege:

  - transportul mărfurilor pe Rin, pe căile sale navigabile, pe Dunăre sau pe căile sale navigabile;
  - transportul mărfurilor prin instalații de transport fixe;

ADT

- mărfuri plasate sub regimul de tranzit comun/unional utilizând simplificarea ETD pentru transportul aerian și maritim (aceasta din urmă se referă numai la regimul de tranzit unional);
- în cadrul Uniunii – atunci când valoarea taxei la import nu depășește pragul de valoare statistică pentru declarațiile prevăzute la articolul 3 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 471/2009 privind statisticile comunitare privind comerțul exterior cu țările terțe (JO L 152, 16.6.2009, p. 23);
- în cadrul Uniunii – state, autorități regionale și locale sau alte organisme de drept public pentru activitățile îndeplinite în calitate de autorități publice.

Lista din anexa III.7.2 definește căile navigabile ale Rinului. Informațiile au fost puse la dispoziție de administrațiile vamale ale țărilor în cauză.

- dispensă de garanție prin decizie națională care se aplică doar pentru țările de tranzit comun:

Articolul 10 alineatul (2) litera (a) din convenție

- pe baza unui acord bilateral sau multilateral al părților contractante pentru operațiuni care implică doar teritoriile lor;

Articolul 10 alineatul (2) litera (b) din convenție

- pentru partea unei operațiuni între biroul vamal de plecare și primul birou vamal de tranzit, în conformitate cu o decizie a părții contractante în cauză.

III.1.4. Valabilitatea teritorială

Articolul 10 alineatul (1) din convenție

Articolul 19 alineatul (2) și articolul 21 alineatul (2) din apendicele I la convenție

În general, garanția trebuie să fie valabilă numai pentru părțile contractante implicate în operațiunea de tranzit comun/unional. În mod excepțional, garanțiile izolate sub formă de depozit în numerar sau sub formă de titluri sunt valabile pentru toate părțile contractante.

În cazul în care garanția este valabilă doar pentru părțile contractante implicate, este posibilă o restricționare a valabilității teritoriale. Garantul poate elimina numele uneia sau mai multor părți contractante, Andorra sau San Marino de pe angajamentul garantului. Drept urmare, garanția este valabilă în toate statele și părțile contractante care nu au fost barate. Cu toate acestea, o garanție nu acoperă operațiunile de tranzit comun către și dinspre Andorra sau San Marino, deoarece convenția nu se aplică acestor țări.

În cazul regimului de tranzit unional, o garanție este valabilă în toate statele membre, precum și în Andorra și în San Marino. Cu condiția ca în angajamentul garantului să nu fi fost barate UE, Andorra sau San Marino și ca titularul regimului să respecte condițiile de utilizare a garanției, titularul regimului în chestiune este autorizat să constituie o garanție acceptată sau prevăzută de autoritățile competente ale altei părți contractante decât UE pentru o operațiune de tranzit unional din cadrul Uniunii și/sau între Uniune și unul dintre statele respective.

III.1.5 Tabel privind garanțiile

	Garanție izolată			**Garanție globală**
	Depozit în numerar	**Prin angajament al garantului**	**Prin titlu de garanție**	
Acoperire	operațiune unică	operațiune unică	operațiune unică	mai multe operațiuni
Zonă	valabilitate nerestricționată	restricție posibilă	valabilitate nerestricționată	restricție posibilă
Cuantumul necesar cu titlu de garanție	100 % din datorie (vamală)	100 % din datorie (vamală)	100 % din datorie (vamală)	100% 50% 30% 0% din valoarea de referință
Perioada de valabilitate a certificatelor	N/A	N/A	Maximum un an de la data eliberării	doi ani (este posibilă o prelungire de un an

	Garanție izolată			Garanție globală
	Depozit în numerar	**Prin angajament al garantului**	**Prin titlu de garanție**	
				sau doi ani)
Dovada constituirii garanției	Depozit în numerar constituit de titularul regimului	Angajamentul garantului (modelul din anexa C1 la apendicele III la convenție/ anexa 32-01 la APA)	Angajamentul garantului (modelul din anexa C2 la apendicele III la convenție/ anexa 32-02 la APA)	Angajamentul garantului (modelul din anexa C4 la apendicele III la convenție/anexa 32-03 la APA)

III.2 Dispoziții generale

III.2.1 Necesitatea unei garanții

III.2.1.1 Introducere

Articolul 10 alineatul (1) din apendicele I la convenție

Constituirea unei garanții care asigură plata oricărei datorii (vamale) care ar putea lua naștere este o condiție pentru transportarea mărfurilor în regim de tranzit comun/unional.

Articolul 89 alineatul (2) din CVU

Plata cuantumurilor implicate este asigurată atunci când cuantumul garanției este calculat în conformitate cu dispozițiile corespunzătoare privind tipul de garanție utilizat.

III.2.1.2 Nerespectarea prevederilor

Articolul 30 din apendicele I la convenție

Articolul 89 alineatul (2), articolul 94 alineatul (3) și articolul 95 din CVU

Dacă declarația de tranzit nu conține nicio informație referitoare la o garanție sau dacă, în cazul unui plan de asigurare a continuității activității, documentul de garanție necesar nu este prezentat la biroul vamal de plecare, declarația nu trebuie să fie acceptată.

În cazurile în care cuantumul garanției se dovedește a fi insuficient, biroul vamal de plecare nu trebuie să acorde mărfurilor liberul de vamă pentru tranzit decât dacă se constituie o garanție care acoperă

cuantumul total al datoriei (vamale) care este posibil să ia naștere.

De asemenea, biroul vamal de plecare trebuie să refuze acordarea liberului de vamă dacă, în cazul unui plan de asigurare a continuității activității, documentele prezentate dovedesc că garanția nu a fost emisă pentru titularul regimului în cadrul operațiunii de tranzit în cauză.

III.2.2 Calcularea cuantumului garanției

III.2.2.1 Introducere

Articolul 10 alineatul (1) din apendicele I la convenție

Articolul 89 alineatul (2) din CVU

Cuantumul garanției trebuie calculat astfel încât să acopere cuantumul total al datoriei (vamale) care este posibil să ia naștere.

III.2.2.2 Calculare

Articolele 18 și 74 din apendicele I la convenție

Articolele 148 și 155 din APA

În general, garanția trebuie calculată pe baza celor mai ridicate rate aplicabile unor asemenea mărfuri în țara de plecare. În calcul trebuie incluse toate taxele vamale și de altă natură, de exemplu accize și TVA, care sunt aplicabile mărfurilor importate în chestiune. Cele mai ridicate rate ale taxelor vamale rezultă din ratele convenționale. De exemplu, privilegiile pentru care trebuie prezentată o dovadă în momentul punerii în liberă circulație, cum ar fi o rată sau o cotă preferențială, nu trebuie luate în calcul.

Calculul trebuie făcut pe baza taxelor la import care s-ar aplica mărfurilor de același tip în țara de plecare în cazul în care mărfurile sunt puse în liberă circulație. Mărfurile aflate în regim de liberă circulație pe teritoriul părții contractante respective trebuie tratate ca mărfuri care sunt importate dintr-o țară terță.

Acest lucru este valabil și atunci când mărfurile unionale sunt plasate în regim de tranzit unional, destinația fiind o țară de tranzit comun. Mărfurile respective sunt considerate a fi mărfuri neunionale în scopul calculării cuantumului garanției, pentru a se asigura posibila plată a unei datorii (vamale) pe teritoriul altei părți contractante decât Uniunea.

Articolul 74 alineatul (2) din apendicele I la

Mărfurile în cauză trebuie clasificate pe baza tarifului vamal, însă, în cazul în care clasificarea lor nu este posibilă sau nu este adecvată,

convenție

Articolul 155 alineatul (3) din APA

cuantumul garanției poate fi estimat. Această estimare trebuie să asigure faptul că garanția va acoperi cuantumul total al datoriei (vamale) care este posibil să ia naștere. În cazuri excepționale în care această estimare nu este posibilă, valoarea garanției poate fi prezumată a fi de 10 000 EUR. Această idee de bază se aplică atât unei garanții globale, cât și unei garanții izolate.

III.2.3 Garantul

III.2.3.1 Introducere

Articolul 12 din apendicele I la convenție

Articolul 94 din CVU

Garantul trebuie să fie o persoană terță fizică sau juridică.

Garantul și titularul regimului nu trebuie să fie aceeași persoană.

III.2.3.2 Stabilire și aprobare

Garantul trebuie să fie stabilit în țara contractantă în care este constituită garanția și să fie aprobat de autoritățile vamale care solicită garanția.

Această aprobare se realizează conform dispozițiilor în vigoare din țara în cauză. Prin urmare, legislația națională determină relația juridică generală dintre garant și autoritățile competente în cadrul general al normelor privind tranzitul.

În cadrul Uniunii, nu este necesară aprobarea garantului de către autoritățile vamale dacă acesta este o instituție de credit, o instituție financiară sau o companie de asigurări acreditată în Uniune în conformitate cu dispozițiile în vigoare ale Uniunii.

Autoritățile vamale pot refuza să aprobe un garant care nu prezintă siguranța că plata cuantumului datoriei (vamale) va avea loc în termenul stabilit.

Garantul trebuie să aibă o adresă de serviciu în fiecare țară pentru care este valabilă garanția sau, dacă legislația națională a unei țări nu prevede o astfel de adresă, trebuie să desemneze un agent. Adresa de serviciu este cea a unui sediu, înregistrat în conformitate cu legislația țării respective, la care autoritățile competente pot desfășura toate formalitățile și procedurile legate de garant, în scris, într-o formă cu forță juridică obligatorie. Agentul trebuie să fie o persoană fizică sau

juridică desemnată de garant.

Aceasta asigură livrarea în mod verificabil, în orice țară în care ar putea lua naștere o datorie (vamală) în legătură cu mărfuri aflate în regim de tranzit, a comunicărilor scrise către un garant și a procedurilor judiciare care implică un garant.

OPERATOR
1) Garantul trebuie să se angajeze în scris să achite cuantumul datoriei (vamale).
2) Garantul se angajează să nu își schimbe adresa de serviciu fără a depune la biroul vamal de garanție anexa la angajament în care figurează noua adresă de serviciu.

III.2.3.3 Obligația de plată

Articolul 117 din apendicele I la convenție

Articolul 94 din CVU

Articolul 85 din AD

Obligația de plată a garantului se bazează pe acceptarea angajamentului său de către biroul vamal de garanție. Această obligație de plată este valabilă de la data la care biroul vamal de plecare acordă mărfurilor liberul de vamă pentru o operațiune de tranzit acoperită de garanția respectivă.

Obligația de plată a garantului se limitează la cuantumul maxim înscris în angajamentul acestuia. Nu se poate reclama un cuantum mai mare decât acesta.

În cazul în care regimul de tranzit comun/unional nu a fost descărcat, autoritățile vamale ale țării de plecare trebuie să îi notifice garantului, în termen de nouă luni de la data prezentării mărfurilor la biroul de destinație, că regimul nu a fost descărcat.

În cazul în care regimul este încă deschis după perioada respectivă de nouă luni, autoritățile vamale ale țării de plecare trebuie să îi notifice garantului, în termen de trei ani de la data acceptării declarației de tranzit, faptul că i se solicită sau este posibil să i se solicite să plătească datoria (vamală). În notificare se precizează MRN-ul și data declarației de tranzit, denumirea biroului vamal de plecare, numele titularului regimului și cuantumul în cauză.

Garantul va fi eliberat de obligațiile sale dacă oricare dintre

notificările respective nu i-a fost trimisă înainte de expirarea termenului limită. În cazul în care însă oricare dintre aceste notificări a fost trimisă, garantul trebuie să fie informat în legătură cu recuperarea datoriei vamale sau cu descărcarea regimului.

III.2.3.4 Revocarea aprobării garantului sau a angajamentului acestuia și anularea angajamentului

Articolul 23 din apendicele I la convenție

Articolul 93 din CVU

Biroul vamal de garanție poate revoca în orice moment aprobarea garantului sau angajamentul. Biroul vamal trebuie să notifice revocarea garantului și titularului regimului. Revocarea va intra în vigoare în cea de a 16-a zi de la data la care decizia de revocare este primită sau este considerată a fi primită de către garant.

Articolul 82 din AD

Un garant poate anula angajamentul în orice moment, cu condiția ca autoritățile vamale să nu fi solicitat menținerea formei de garanție alese pentru o anumită perioadă de timp. Garantul trebuie să notifice biroului vamal de garanție anularea angajamentului.

Anularea nu va afecta mărfurile care, la data intrării în vigoare a anulării, au fost deja plasate și se află încă sub un regim de tranzit comun/unional în baza angajamentului anulat.

Anularea angajamentului de către garant trebuie să intre în vigoare în a 16-a zi de la data la care aceasta este notificată de către garant biroului vamal de garanție.

Atunci când angajamentul garantului este revocat sau anulat, biroul vamal de garanție trebuie să rețină angajamentul garantului timp de cel puțin nouă luni, cu excepția cazului în care datoria (vamală) este stinsă sau nu mai poate lua naștere, ori a cazului în care garantului i s-a notificat recuperarea datoriei (vamale) sau descărcarea regimului.

În cazul în care garantului i s-a notificat faptul că un regim de tranzit nu a fost descărcat, biroul vamal de garanție trebuie să rețină angajamentul, pe baza informațiilor primite, până la finalizarea recuperării sau a descărcării sau, dacă este cazul, până la eliberarea garantului de obligația de plată.

Autoritățile vamale din țara responsabilă de biroul vamal de garanție relevant trebuie să introducă în sistemul electronic informații privind orice revocare sau anulare a unei garanții și data de la care acestea produc efecte.

III.3 Garanția izolată

III.3.1 Depozitul în numerar

III.3.1.1 Introducere

Articolul 19 din apendicele I la convenție

Articolul 92 alineatul (1) litera (a) din CVU

Articolul 150 din APA

La biroul vamal de plecare se poate constitui o garanție sub formă de depozit în numerar, în conformitate cu dispozițiile în vigoare în țara de plecare, care va fi rambursată după descărcarea regimului.

III.3.1.2 Rambursare

În general, pentru rambursare este responsabil biroul vamal de plecare. Biroul vamal de plecare respectiv ar trebui să informeze titularul regimului cu privire la această rambursare în momentul depunerii depozitului în numerar sau al altui mijloc de plată echivalent și să îl întrebe ce modalitate de rambursare preferă. Dacă titularul regimului optează pentru un transfer de fonduri, biroul vamal de plecare ar trebui să noteze detaliile contului bancar al titularului regimului și să îi comunice că acesta va suporta costurile transferului.

Dacă garanția este constituită sub forma unui depozit în numerar, autorităților vamale nu vor avea obligația plății unei dobânzi.

III.3.2 Garanția izolată constituită sub forma unui angajament al unui garant

Articolul 20 din apendicele I la convenție

Articolul 92 din CVU

Articolele 152 și 154 din APA

Angajamentele asumate de un garant în scopul constituirii unei garanții izolate se depun la biroul vamal de garanție și se aprobă. Acestea trebuie să fie înregistrate în sistemul de gestionare a garanțiilor (GMS) de către biroul respectiv. GMS este corelat cu NCTS.

Pentru fiecare angajament, biroul vamal de garanție trebuie să comunice titularului regimului următoarele informații:

- un număr de referință al garanției (GRN);
- un cod de acces asociat cu GRN.

Titularul regimului nu poate modifica acest cod de acces.

Atunci când se depune declarația vamală, aceasta trebuie să conțină

un GRN și codul de acces corespunzător. Biroul vamal de plecare trebuie să verifice în sistem existența și valabilitatea garanției.

În cazul unui plan de asigurare a continuității activității, angajamentul garantului trebuie să fie prezentat la biroul vamal de plecare. Atunci când biroul vamal de garanție nu este biroul vamal de plecare și, prin urmare, a păstrat o copie a angajamentului garantului, biroul vamal de plecare trebuie să informeze biroul vamal de garanție când a restituit titularului regimului originalul angajamentului.

Modelul de angajament este prevăzut în anexa C1 apendicele III la Convenție/anexa 32-01 IA. Dar, atunci când acest lucru este impus de legislația, reglementările sau dispozițiile administrative naționale sau în conformitate cu practica obișnuită, o țară poate permite ca angajamentul să ia forma unui model diferit, cu condiția ca acesta să aibă același efect juridic ca modelul prevăzut în anexa C1 sau în anexa 32-01.

III.3.3 Garanția izolată constituită sub formă de titluri (TC32)

III.3.3.1 Obligația de plată și aprobarea

Articolul 21 din apendicele I la convenție

Articolele 160 și 161 din APA

Angajamentele asumate de un garant în scopul constituirii unei garanții izolate sub formă de titluri (TC32) se depun la biroul vamal de garanție și se aprobă. Acestea se rețin la biroul vamal pe perioada valabilității lor. În plus, biroul vamal respectiv trebuie să înregistreze aceste angajamente și titluri în GMS.

Angajamentul nu conține un cuantum maxim al obligației de plată. Biroul vamal de garanție ar trebui să se asigure că garantul dispune de suficiente resurse financiare pentru a plăti orice datorie (vamală) care ar putea lua naștere. În special, biroul vamal de garanție ar putea lua în considerare limitarea numărului de titluri emise de un garant dat.

Modelul de angajament este prevăzut în anexa C2 apendicele III la convenție/anexa 32-02 IA. Dar, atunci când acest lucru este impus de legislația, reglementările sau dispozițiile administrative naționale sau în conformitate cu practica obișnuită, o țară poate permite ca angajamentul să ia forma unui model diferit, cu condiția ca acesta să aibă același efect juridic ca modelul prevăzut în anexa C2 sau în anexa 32-02.

III.3.3.2 Notificare

Fiecare țară trebuie să informeze Comisia Europeană cu privire la numele și adresele garanților care sunt autorizați să elibereze garanții izolate sub formă de titluri.

Lista garanților autorizați figurează în anexa III.7.1.

În cazul revocării autorizației, țara responsabilă pentru biroul vamal de garanție trebuie să notifice imediat Comisia, menționând data la care intră în vigoare revocarea.

Comisia va informa celelalte țări în acest sens.

III.3.3.3 Titlul de garanție (TC32)

Titlurile sunt întocmite de către un garant și furnizate persoanelor care intenționează să fie titulare ale regimului. Garantul poate combina titlul cu un cotor și, dacă este cazul, cu o recipisă.

Absența semnăturii titularului regimului de pe titlu nu afectează valabilitatea titlului și nu este necesar ca semnătura garantului de pe titlul de garanție să fie de mână.

Fiecare titlu de garanție acoperă o valoare de 10 000 EUR pentru care este responsabil garantul. Perioada de valabilitate a unui titlu este de un an de la data emiterii.

Fiecare titlu trebuie să fie înregistrat în GMS și pentru fiecare titlu biroul vamal de garanție trebuie să comunice titularului regimului următoarele informații:

- un număr de referință al garanției (GRN);
- un cod de acces asociat cu GRN.

Titularul regimului nu poate modifica acest cod de acces.
Atunci când se depune o declarație vamală, aceasta trebuie să conțină un GRN și un cod de acces pentru fiecare titlu. Biroul vamal de plecare trebuie să verifice în sistem existența și valabilitatea garanției.

Un declarant depune la biroul vamal de plecare un număr de titluri de garanție corespunzătoare valorii de 10 000 EUR, pentru a acoperi cuantumul datoriei (vamale) care poate lua naștere [de exemplu, dacă valoarea datoriei (vamale) este de 8 000 EUR, un titlu de garanție este suficient, însă dacă este de 33 000 EUR, sunt necesare patru titluri de garanție].

În cazul unui plan de asigurare a continuității activității, titlul sau titlurile trebuie să fie prezentate la biroul vamal de plecare și reținute de către biroul respectiv.

Modelul de titlu de garanție corespunde exemplarului din anexa C3 la apendicele III la convenție/anexa 32-06 la APA.

OPERATOR Garantul înscrie pe titlul TC32 data până la care este valabil titlul. Aceasta nu poate deăși un an de la data emiterii.

III.4. Garanția globală și dispensa de garanție

III.4.1 Dispoziții generale

III.4.1.1 Introducere

Articolul 55 alineatul (a) din apendicele I la convenție

Articolul 89 alineatul (5) și articolul 95 din CVU

Articolul 84 din AD

Utilizarea unei garanții globale sau a unei garanții globale cu un cuantum redus, inclusiv a unei dispense de garanție, reprezintă o simplificare acordată pe baza unei autorizații. Aceasta necesită completarea unei cereri de către solicitant și acordarea unei autorizații de către autoritatea competentă.

III.4.1.2. Condiții generale

Solicitantul trebuie să respecte condițiile stabilite la articolele 57 și 75 din apendicele I la convenție/articolul 95 din CVU și articolul 84 din AD (pentru detalii suplimentare, a se vedea secțiunile VI.2.1 și VI.3.1.).

III.4.1.3. Calcularea cuantumului de referință

Articolul 74 din apendicele I la convenție

Articolul 155 din APA

Utilizarea garanției globale sau a garanției globale cu un cuantum redus, inclusiv a dispensei de garanție, este autorizată până la un cuantum de referință. Pentru a proteja interesele financiare ale părților contractante și pentru a îndeplini cerințele titularului regimului, cuantumul de referință trebuie calculat cu cea mai mare atenție.

Cuantumul de referință trebuie să corespundă cuantumului datoriei (vamale) care ar putea deveni exigibilă în legătură cu fiecare operațiune de tranzit comun/unional pentru care este furnizată garanția, în perioada cuprinsă între plasarea mărfurilor în regimul de tranzit comun/unional și momentul în care regimul este descărcat. Perioada ar trebui să fie reprezentativă pentru operațiunile de tranzit ale titularului regimului. De asemenea, calculul cuantumului de referință ar trebui să includă transportul mărfurilor în perioade de vârf sau al mărfurilor care nu sunt declarate în mod obișnuit pentru tranzit, în vederea acoperirii tuturor rezultatelor posibile.

În scopul efectuării calculului, trebuie să se țină cont de cele mai mari rate ale datoriei (vamale) aplicabile pentru mărfuri de același tip în țara biroului vamal de garanție.

Biroul vamal de garanție trebuie să stabilească cuantumul de referință în colaborare cu titularul regimului, pe baza informațiilor cu privire la mărfurile plasate sub regim de tranzit comun/unional în ultimele 12 luni și pe baza volumului estimat al operațiunilor prevăzute în viitor. De comun acord cu solicitantul, biroul vamal de garanție poate estima cuantumul de referință prin rotunjirea sumelor astfel încât să se acopere cuantumul necesar. În cazul în care nu sunt disponibile informații, valoarea respectivă trebuie să fie stabilită la 10 000 EUR pentru fiecare operațiune de tranzit.

Biroul vamal de garanție ar trebui să verifice cuantumul de referință fie din proprie inițiativă, fie în urma unei cereri din partea titularului regimului și ar trebui să îl ajusteze dacă este necesar.

III.4.1.4. Cuantumul garanției

Cuantumul de referință al garanției globale trebuie să fie egal cu cuantumul maxim înscris în angajamentul garantului, pe care solicitantul îl prezintă la biroul vamal de garanție spre acceptare.

III.4.1.5 Certificatul de garanție

Articolul 79 din apendicele I la convenție

Anexa 72-04 la APA

Autoritățile competente trebuie să elibereze titularului regimului un certificat (un certificat global de garanție TC31 și un certificat de dispensă de garanție TC33). Pentru a preveni utilizarea abuzivă a certificatelor și a garanției, autoritățile competente ar trebui să elibereze mai multe certificate doar în cazuri justificate și doar atâtea câte sunt justificate de titularul regimului (de exemplu, în cazul în care titularul regimului prezintă în mod regulat declarații de tranzit la mai multe birouri vamale).

Se prezintă un certificat global de garanție și un certificat de dispensă de garanție doar în cazul unui plan de asigurare a continuității activității.

Modelele de certificate sunt prezentate în anexele C5 și C6 la apendicele III la convenție/capitolele VI și VII din anexa 72-04 la APA).

Certificatele sunt valabile timp de doi ani, însă este posibil să fie prelungite pentru încă doi ani (punctul 19.3 din anexa 72-04 la APA).

III.4.1.6 Obligațiile titularului regimului și verificarea cuantumului de referință

Articolul 74 alineatele (5) și (6) din apendicele I la convenție

Titularul regimului trebuie să se asigure că cuantumul care trebuie plătit sau care ar putea deveni exigibil nu depășește cuantumul de referință.

Articolele 156 și 157 din APA

Monitorizarea cuantumului de referință este asigurată de sistemele (GMS și NCTS) aferente fiecărei operațiuni de tranzit comun/unional atunci când mărfurile sunt plasate sub regim de tranzit comun/unional.

În cazul unui plan de asigurare a continuității activității, autoritățile competente trebuie să descrie în autorizație mijloacele de monitorizare. Ele pot să ia în considerare propuneri din partea titularului regimului cu privire la mijloacele de monitorizare. În orice caz, metoda de monitorizare trebuie să permită titularului regimului să determine dacă se va depăși cuantumului de referință ca urmare a operațiunii de tranzit care face obiectul cererii.

În acest sens, autoritățile competente pot solicita în mod special ca titularul regimului să țină evidențe privind fiecare declarație de tranzit depusă în cadrul planului de asigurare a continuității activității și cuantumul taxelor vamale și de altă natură care au fost calculate sau estimate. În special, titularul regimului poate monitoriza dacă depășește cuantumul de referință prin debitarea acestuia cu cuantumul pentru fiecare operațiune de tranzit în momentul în care mărfurile primesc liberul de vamă pentru tranzit. Ulterior, el creditează cuantumul de referință cu cuantumul respectiv în momentul în care primește informația că operațiunea de tranzit s-a încheiat. Titularul regimului poate presupune că operațiunea s-a încheiat la data la care mărfurile trebuie prezentate la biroul vamal de destinație. Titularul trebuie să își modifice retroactiv conturile dacă primește informația că regimul nu a fost descărcat sau s-a încheiat după expirarea termenului stabilit de biroul vamal de plecare.

În cazul în care stabilește că ar putea depăși cuantumul de referință, titularul regimului trebuie să ia măsuri în ceea ce privește autorizația și, dacă este necesar, viitoarele operațiuni de tranzit.

Dacă titularul regimului nu informează biroul vamal de garanție că s-a depășit cuantumul de referință în planul de asigurare a continuității activității, autorizația poate fi revocată.

III.4.1.7 Utilizarea garanției globale

Articolul 76 din apendicele I la convenție

Angajamentele asumate de un garant în scopul constituirii unei garanții globale se depun la biroul vamal de garanție și se aprobă. Biroul vamal respectiv trebuie să înregistreze aceste angajamente în sistemul GMS.

Articolul 154 din APA

Pentru fiecare angajament, biroul vamal de garanție trebuie să comunice titularului regimului următoarele informații:

- un număr de referință al garanției (GRN);
- un cod de acces asociat cu GRN.

La cererea titularului regimului, biroul vamal de garanție trebuie să atribuie unul sau mai multe coduri de acces suplimentare acestei garanții, pentru a fi utilizate de titular sau de reprezentanții săi.

Atunci când se depune o declarație vamală, aceasta trebuie să conțină un GRN și codul de acces corect. Biroul vamal de plecare trebuie să verifice în sistem existența și valabilitatea garanției.

În cazul unui plan de asigurare a continuității activității, trebuie să se prezinte un certificat global de garanție sau un certificat de dispensă de garanție (pentru detalii suplimentare, a se vedea secțiunea III.4.1.5).

Modelul de angajament al garantului este prevăzut în anexa C4 apendicele III la convenție/anexa 32-03 IA. Dar, atunci când acest lucru este impus de legislația, reglementările sau dispozițiile administrative naționale sau în conformitate cu practica obișnuită, o țară poate permite ca angajamentul să ia forma unui model diferit, cu condiția ca acesta să aibă același efect juridic ca modelul prevăzut în anexa C4 sau în anexa 32-03.

III.4.1.8 Interdicția temporară de a utiliza o garanție globală

Articolul 77 din apendicele I la convenție
Anexa I la apendicele I la convenție

Utilizarea garanției globale sau a garanției globale cu un cuantum redus, inclusiv a dispensei de garanție, poate fi interzisă temporar în următoarele cazuri:

- în circumstanțe speciale;
- pentru mărfurile în legătură cu care au fost dovedite fraude pe

scară largă care au implicat folosirea garanției.

Articolul 96 din CVU

În ceea ce privește regimul de tranzit unional, decizia privind interdicția este luată de către Comisia Europeană, iar în ceea ce privește regimul de tranzit comun, aceasta este luată de către Comitetul mixt UE-țările de tranzit comun.

Circumstanțele speciale menționate anterior se referă la o situație în care s-a stabilit că garanția globală sau garanția globală cu un cuantum redus, inclusiv dispensa de garanție, nu mai este suficientă pentru a asigura plata, în termenul prevăzut, a datoriei (vamale) care ia naștere atunci când anumite mărfuri sunt sustrase de la regimul de tranzit comun/unional. Într-un număr semnificativ de cazuri, această situație a implicat cel puțin doi titulari ai regimului și a pus în pericol buna funcționare a regimului.

Frauda pe scară largă menționată anterior se referă la o situație în care s-a stabilit că garanția globală sau garanția globală cu un cuantum redus, inclusiv dispensa de garanție, nu mai este suficientă pentru a asigura plata, în termenul prevăzut, a datoriei (vamale) care ia naștere atunci când anumite mărfuri sunt sustrase de la regimul de tranzit comun/unional. Atunci când apare o astfel de situație, ar trebui să se țină cont de volumul de mărfuri sustrase și de circumstanțele sustragerii lor, în special atunci când sunt rezultatul unor activități de crimă organizată pe plan internațional.

III.4.1.8.1 Garanția izolată cu utilizări multiple – doar țările de tranzit comun

Anexa I la apendicele I la convenție
Anexa A2 la apendicele III la convenție

În cazul unei interdicții temporare a garanției globale (inclusiv a reducerii și a dispensei), titularii autorizației pentru garanția globală pot utiliza, la cerere, o garanție izolată cu utilizări multiple, cu condiția să fie îndeplinite condițiile de mai jos.

- Garanția izolată trebuie să ia forma unui act de garanție specifică, care nu se referă decât la tipurile de mărfuri menționate în decizia privind interdicția.
- Garanția izolată nu poate fi utilizată decât la biroul vamal de plecare identificat în actul de garanție.
- Garanția izolată poate fi utilizată pentru a acoperi mai multe operațiuni, simultane sau succesive, cu condiția ca totalul cuantumurilor aferente operațiunilor angajate și pentru care regimul nu a fost încă descărcat să nu depășească cuantumul de referință al garanției izolate. În acest caz, biroul vamal de garanție atribuie titularului regimului un cod de acces inițial

pentru garanție. Titularul regimului poate atribui unul sau mai multe coduri de acces acestei garanții, pentru a fi utilizate de el însuși sau de reprezentanții săi.

- De fiecare dată când regimul este descărcat pentru o operațiune de tranzit acoperită de această garanție izolată, cuantumul corespunzător operațiunii în cauză trebuie să fie eliberat și poate fi reutilizat pentru acoperirea altei operațiuni, până la cuantumul maxim al garanției.

O garanție izolată cu utilizări multiple este aplicată doar în cazul operațiunilor de tranzit comun inițiate în țările de tranzit comun la biroul vamal de plecare sau al celor inițiate de către expeditori autorizați. Aceasta nu poate fi utilizată pentru operațiunile de tranzit unional inițiate în UE.

Pe o declarație de tranzit ar trebui să se indice codul „9" drept cod de garanție. Acest cod nu există în legislația UE.

III.4.1.8.2 Derogarea de la decizia de interdicție temporară a utilizării unei garanții globale sau a unei garanții globale cu un cuantum redus (inclusiv a unei dispense)

În pofida deciziei de interdicție temporară a utilizării unei garanții globale sau a unei garanții globale cu un cuantum redus (inclusiv a unei dispense), se poate totuși autoriza utilizarea garanției globale dacă titularul regimului îndeplinește următoarele criterii:

- acesta poate demonstra că nu a luat naștere nicio datorie (vamală) în legătură cu mărfurile în cauză în cursul operațiunii de tranzit comun/unional pe care acesta a desfășurat-o în perioada de doi ani anterioară deciziei de interdicție sau, în cazul în care a luat naștere o datorie (vamală) în perioada respectivă, acesta poate demonstra că datoriile respective au fost plătite integral de către debitor/debitori sau garant în termenul prevăzut;
- acesta face dovada unui nivel ridicat de control asupra operațiunilor sale și asupra fluxului de mărfuri, prin utilizarea unui sistem de gestionare a registrelor comerciale și de transport, care să permită efectuarea adecvată a controalelor vamale;
- solvabilitatea financiară a acestuia se consideră a fi dovedită prin faptul că se află într-o situație financiară bună, care îi permite să își îndeplinească angajamentele, ținând seama în mod corespunzător de caracteristicile tipului de activitate

comercială în cauză.

Aceste utilizări excepționale ale garanției globale vizează în egală măsură operațiunile de tranzit comun și unional.

În cazul unui plan de asigurare a continuității activității, ar trebui să fie bifată caseta 8 din Certificatul de garanție TC31 cu mențiunea: „UTILIZARE NELIMITATĂ – 99209”. Diferitele versiuni lingvistice ale acestei expresii sunt cuprinse în anexa B6 la apendicele III la convenție/apendicele D1 din anexa 9 la ADT.

III.4.1.9 Anularea și revocarea autorizației

Articolul 80 din apendicele I la convenție

Articolele 27 și 28 din CVU

Dacă o autorizație este anulată sau revocată, certificatele eliberate anterior nu pot fi folosite pentru plasarea de mărfuri sub regim de tranzit comun/unional, iar titularul regimului trebuie să le returneze fără întârziere biroului vamal de garanție.

Țara responsabilă pentru biroul vamal de garanție trebuie să transmită Comisiei mijloacele prin care pot fi identificate certificatele care rămân valabile, dar nu au fost încă returnate.

Comisia va informa celelalte țări în acest sens.

Pentru detalii suplimentare, a se vedea partea VI.2.3.

III.4.2 Reducerea valorii garanției și dispensa de garanție

III.4.2.1 Introducere

Cuantumul maxim al garanției, care, în principiu, este egal cu cuantumul de referință, poate fi redus, cu condiția ca titularul regimului să îndeplinească anumite criterii de credibilitate. Cuantumul poate fi redus la 50 % sau la 30 % din cuantumul de referință sau se poate acorda o dispensă de garanție.

III.4.2.2 Criteriile pentru reducere

Pentru detalii suplimentare, a se vedea partea VI.3.1.

III.5 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat)

III.6 Secțiune rezervată autorităților vamale

III.7 Anexe

III.7.1 Lista garanților autorizați să elibereze titluri de garanție izolată TC32

Pentru cea mai recentă versiune a acestei liste, vă rugăm să faceți clic pe unul dintre următoarele linkuri:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

III.7.2 Lista căilor navigabile

Belgia	(a) Canalul Terneuzen (b) Escaut, până la Anvers (c) Canalele care leagă Smeermaas sau Petit-Lanaye și Liège (d) Noul canal Escaut-Rin de la portul Anvers până la Krammer în Țările de Jos, prin Escaut-ul de Est, Eendracht, Slaakdam și Prins Hendrikpolder (e) Canalul Albert (f) Canalul Willebroek
Germania	Toate căile navigabile conectate la Rin, inclusiv „Main-Donau-Kanal”, cu excepția Dunării și a căilor navigabile ale Dunării.
Franța	(a) Grand Canal d'Alsace (b) Mosela, între Apach și Neuves-Maisons (c) Biefurile de pe Marckolsheim, Rhinau, Gerstheim, Strasbourg și Gambsheim, pe malul francez al Rinului între Kembs și Vogelgrun
Luxemburg	Partea canalizată a Moselei dintre ecluza Apach-Schengen și Wasserbillig
Țările de Jos	1. Căile navigabile ale Rinului în sensul strict al termenului: (a) legătura Lobith-Amsterdam: - Rin, Waal, canalul Amsterdam-Rin (b) legătura Lobith-zona portuară Rotterdam: - Rin, Waal, Merwede, Noord, Nieuwe Maas, Nieuwe Waterweg - Rin, Lek, Nieuwe Maas, Nieuwe Waterweg (c) legătura Lobith-Dordrecht-Hansweert-Anvers: Rin, Waal, Merwede, Dordtse Kil sau Nieuwe Merwede,

	Hollands Diep, Volkerak, Krammer, Zijpe, Mastgat, Keeten, Oosterschelde (canalul Escaut-ului de Est), prin Zuid-Beveland, Westerschelde (Escaut-ul de Vest), Escaut (d) legătura Lobith-Dordrecht-Hansweert-Gent: Rin, Waal, Merwede, Dordtse Kil sau Nieuwe Merwede, Hollands Diep, Volkerak, Krammer, Zijpe, Mastgat, Keeten, Oosterschelde (Escaut de Est), canalul Zuid-Beveland, Westerschelde (Escaut de Vest), canalul Terneuzen (e) legătura Lobith-De Kempen-Smeermaas sau St. Pieter: toate căile navigabile folosite în mod obișnuit între aceste locuri și joncțiunile cu următoarele căi navigabile: Rin, Waal, canalul Juliana, Dieze, Zuid-Willemsvaart, canalul Wessem-Nederweert. 2. Următoarele nave sunt considerate ca utilizând căile navigabile ale Rinului: - navele care vin dinspre Rin și se îndreaptă spre Anvers sau Gent sau - navele care vin dinspre Anvers sau Gent și care trebuie să părăsească Țările de Jos pe Rin atunci când trec prin portul Rotterdam pentru a transborda mărfuri în tranzit care fac obiectul unui Manifest Rin sau pentru a încărca mărfuri care trebuie să părăsească Țările de Jos pe căile navigabile ale Rinului care duc la Anvers sau Gent via Rin. 3. În practică, calea navigabilă care există din 1975 și care duce la Anvers prin ecluza Kreekrak este, de asemenea, considerată o cale navigabilă a Rinului.
Elveția	Rinul până la Basel

PARTEA IV – REGIMUL STANDARD DE TRANZIT ÎN CADRUL NCTS (NOULUI SISTEM COMPUTERIZAT DE TRANZIT)

Prezenta parte descrie regimul standard de tranzit în cadrul noului sistem computerizat de tranzit (NCTS).

Notă: partea V descrie planul de asigurare a continuității activității dacă NCTS nu poate fi utilizat.

Capitolul IV.1 prezintă procedura standard a declarației de tranzit.

Capitolul IV.2 prezintă formalitățile efectuate la biroul vamal de plecare.

Capitolul IV.3 prezintă formalitățile și incidentele din timpul transportului.

Capitolul IV.4 prezintă formalitățile efectuate la biroul vamal de destinație.

Capitolul IV.5 se referă la Andorra, la San Marino și la teritoriile fiscale speciale.

Notă:

prezentul text nu înlocuiește ghidurile sau ajutoarele tehnice privind utilizarea aplicațiilor tehnice și a software-ului NCTS (FTSS + DDNTA).

CAPITOLUL 1 – DECLARAȚIA DE TRANZIT STANDARD

IV.1.1 Introducere

Prezentul capitol descrie regimul standard de tranzit efectuat în cadrul NCTS.

Punctul IV.1.2 prezintă noțiunile de teorie generală și legislația referitoare la regimul standard de tranzit.

Punctul IV.1.3 descrie modul de utilizare a NCTS.

Punctul IV.1.4 se referă la încărcarea mărfurilor și la completarea declarației de tranzit.

Punctul IV.1.5 prezintă situații specifice.

Punctul IV.1.6 se referă la excepțiile de la normele generale.

Punctul IV.1.7 este rezervat normelor naționale specifice.

Punctul IV.1.8 este rezervat utilizării de către administrațiile vamale.

Punctul IV.1.9 conține anexa la capitolul 1.

IV.1.2 Noțiuni de teorie generală și legislație

Sursele juridice sunt:

- articolul 3 literele (c), (d) și (e) din apendicele I la convenție;
- titlul I din apendicele III la convenție;
- anexele A1 și A2 la apendicele III la convenție;
- articolul 5 punctul 12, articolul 6 alineatul (1), articolele 158, 162, 163 și 170-174 din CVU;
- articolele 143 și 148 din AD;
- articolele 294 și 296 din APA;
- apendicele D1, D2, F1, F2, G1 și G2 la anexa 9 la ADT.

IV.1.3 NCTS

IV.1.3.1 Organizarea NCTS

NCTS este un sistem computerizat de tranzit pentru schimbul de mesaje electronice. Aceste mesaje înlocuiesc diversele documente

tipărite și anumite formalități ale sistemului de tranzit.

Schimbul electronic de mesaje se realizează la trei niveluri:

- între operatorii economici și autoritățile vamale („domeniul extern”);
- între birourile vamale din aceeași țară („domeniul național”);
- între administrațiile vamale naționale și între acestea și Comisie („domeniul comun”).

Principalele elemente și mesaje utilizate în cadrul NCTS sunt:

- declarația de tranzit, prezentată în formă electronică – mesajul „Datele declarației” (IE015);
- numărul de referință principal (MRN), care este un număr unic de înregistrare alocat de autoritatea competentă unei declarații de tranzit și imprimat pe documentul de însoțire a tranzitului (TAD) sau pe documentul de însoțire tranzit/securitate (TSAD) și pe lista de articole (LoI)/lista de articole tranzit/securitate (TSLoI) pentru identificarea unei operațiuni de tranzit;
- TAD/TSAD, care este imprimat la biroul vamal de plecare sau în localurile operatorilor după ce mărfurile primesc liberul de vamă pentru tranzit și care însoțește mărfurile de la plecare până la destinație;
- mesajul „Aviz anticipat de sosire – AAR” (IE001), transmis de biroul vamal de plecare către biroul vamal declarat de destinație menționat în declarație;
- mesajul „Aviz anticipat de tranzit – ATR” (IE050), transmis de biroul vamal de plecare către biroul sau birourile vamale de tranzit declarate pentru a notifica în avans că mărfurile vor trece frontiera;
- mesajul „Notificare de trecere a frontierei – NCF” (IE118), transmis de biroul vamal real de tranzit către biroul vamal de plecare în vederea notificării acestuia din urmă în legătură cu trecerea mărfurilor;
- mesajul „Aviz de sosire – AA” (IE006), transmis de biroul vamal real de destinație către biroul vamal de plecare la sosirea mărfurilor;
- mesajul „Rezultatele controlului la destinație” (IE018), transmis de biroul vamal real de destinație către biroul vamal de plecare (după verificarea mărfurilor, dacă este necesar).

IV.1.3.2 Domeniul de aplicare al NCTS

NCTS se aplică tuturor operațiunilor de tranzit comun/unional, indiferent de modul de transport folosit, cu excepția regimurilor de tranzit în care un document comercial servește drept declarație de tranzit (de exemplu, în cadrul regimurilor de tranzit pe cale aeriană, maritimă sau feroviară în care documentele de transport aerian/maritim sau scrisoarea de trăsură CIM servesc drept declarații de tranzit).

IV.1.3.3 Accesul operatorilor la NCTS

În general, operatorii economici pot accesa NCTS în următoarele moduri:

- prin introducerea directă a datelor de către operator (*Direct Trader Input*) (inclusiv introducerea prin intermediul unui site vamal);
- prin schimb electronic de date (*Electronic Data Interchange* – EDI);
- prin introducerea datelor la biroul vamal.

Pentru detalii suplimentare privind accesul operatorilor, contactați autoritățile vamale naționale.

IV.1.4 Procedura de declarare

Prezentul punct oferă informații privind:

- încărcarea mărfurilor (punctul IV.1.4.1);
- declarația de tranzit (punctul IV.1.4.2).

IV.1.4.1 Încărcarea

Articolul 24 din apendicele I la convenție

Articolul 296 din APA

Fiecare declarație de tranzit trebuie să includă numai mărfurile plasate sub regimul de tranzit comun/unional care circulă sau urmează să circule de la un birou vamal de plecare către un birou vamal de destinație cu un mijloc de transport unic, într-un container sau într-un colet (de exemplu, opt colete încărcate în aceeași remorcă).

Cu toate acestea, pot fi incluse într-o singură declarație de tranzit mărfuri care circulă sau urmează să circule de la un birou vamal de plecare către un birou vamal de destinație în mai mult de un container

sau în mai mult de un colet atunci când containerele sau coletele sunt încărcate pe un mijloc de transport unic.

Următoarele constituie un mijloc de transport unic, cu condiția ca mărfurile transportate să fie expediate împreună:

- un vehicul rutier însoțit de remorcă (remorci) sau de semiremorcă (semiremorci);
- o garnitură de vagoane de cale ferată cuplate;
- navele care formează un singur convoi.

Dacă o trimitere este fracționată între două mijloace de transport, pentru fiecare mijloc de transport este necesară o declarație de tranzit separată, chiar dacă toate mărfurile sunt transportate între același birou de plecare și același birou vamal de destinație.

Pe de altă parte, se poate utiliza un singur mijloc de transport pentru a se încărca mărfuri la mai multe birouri vamale de plecare și pentru a se descărca la mai multe birouri vamale de destinație.

În cazul în care mărfurile sunt încărcate într-un singur mijloc de transport la mai multe birouri vamale de plecare, trebuie depuse declarații de tranzit separate pentru fiecare dintre trimiteri la fiecare birou vamal de plecare, care să cuprindă mărfurile încărcate la respectivul birou.

Exemplul 1

La biroul vamal de plecare A, trei colete încărcate într-un camion sunt cuprinse într-o singură declarație de tranzit, aceste colete urmând să fie livrate biroului vamal de destinație C. La următorul birou vamal de plecare B, se adaugă cinci colete care sunt încărcate în același camion și care urmează să fie livrate aceluiași birou vamal de destinație C. Aceste cinci colete trebuie să fie cuprinse într-o nouă declarație de tranzit.

Fără ca dispozițiile articolului 7 alineatul (3) din convenție să fie afectate, se pot elibera mai multe declarații de tranzit pentru același titular al regimului pentru mărfurile transportate într-un mijloc de transport unic și având aceeași destinație sau mai multe destinații. Este necesar să se furnizeze o garanție pentru fiecare declarație de acest tip.

Exemplul 2

La biroul vamal de plecare A, două colete încărcate într-un camion

sunt cuprinse într-o singură declarație de tranzit destinată biroului vamal de destinație C, iar trei colete sunt cuprinse într-o altă declarație de tranzit destinată biroului vamal de destinație D. La birourile vamale de destinație (C și D), coletele sunt descărcate și se încheie operațiunile de tranzit.

IV.1.4.2 Declarația de tranzit (IE015)

IV.1.4.2.1 Forma și completarea declarației de tranzit

Anexele A1 și B1 la apendicele III la convenție

Articolul 5 punctul 12 din CVU

Este important de remarcat faptul că expresia „**declarație de tranzit**" are două sensuri. În primul rând, „declarație de tranzit" înseamnă o declarație prin care o persoană își exprimă dorința de a plasa mărfurile sub regimul de tranzit în forma și modalitatea prevăzute. În al doilea rând, expresia desemnează datele cuprinse în declarația de tranzit, mai precis mesajul „Datele declarației" (IE015) și exemplarul tipărit al acestei declarații sub forma unui TAD. În următoarele capitole, expresia „declarație de tranzit" este folosită cu primul sens.

Ar trebui furnizate elementele de date menționate în anexa A1 la apendicele III la convenție/apendicele C2 la anexa 9 la ADT.

Pentru depunerea unei declarații de tranzit, trebuie furnizate toate elementele de date obligatorii (IE015).

Declarațiile de tranzit trebuie să fie întocmite în una dintre limbile oficiale ale părților contractante care este acceptată de autoritățile competente din țara de plecare.

Este important ca operatorii economici să completeze declarația de tranzit în mod corect pentru a evita respingerea acesteia de NCTS.

Dacă o declarație de tranzit este respinsă de NCTS, motivele respingerii sunt notificate declarantului, căruia i se permite să efectueze corecțiile necesare sau să depună o nouă declarație.

O operațiune de tranzit poate conține maximum 999 de articole de marfă. Fiecare articol de marfă menționat în declarație trebuie înregistrat în NCTS și se imprimă pe TAD sau LoI. În cazul în care declarația de tranzit cuprinde mai mult de un articol de marfă, se imprimă o listă de articole. Aceasta se anexează la TAD, care include o referință cu privire la LoI în caseta 31. Modelul pentru TAD și notele sale explicative figurează în anexele A3-A4 la apendicele III la convenție/apendicele F1 la anexa 9 la ADT.

Modelul pentru LoI și notele sale explicative figurează în anexele A5-A6 la apendicele III la convenție/apendicele F2 la anexa 9 la ADT.

IV.1.4.2.2 Trimiterile mixte

Articolul 28 din apendicele I la convenție

Articolul 294 din APA

Apendicele D1 la anexa 9 la ADT

Anexa B la APA

În general, trimiterile alcătuite din mărfuri neunionale care circulă sub regimul de tranzit T1 și mărfuri unionale care circulă sub regimul de tranzit T2/T2F sunt cuprinse într-o declarație de tranzit unică, anexată la TAD împreună cu LoI-ul. TAD-ul furnizează informații și un sumar al LoI-ului utilizat pentru mărfuri cu statut diferit.

Există și alternativa de a se întocmi declarații de tranzit separate (de exemplu: o declarație de tranzit T1 pentru mărfurile neunionale și o declarație de tranzit T2 sau T2F pentru mărfurile unionale).

Notă: este posibil ca în același mijloc de transport să fie transportate mărfuri unionale care nu sunt plasate sub regim de tranzit (și care circulă pe teritoriul vamal al Uniunii) alături de mărfuri plasate sub regim de tranzit. În acest caz, declarația de tranzit cuprinde doar mărfurile plasate sub regim de tranzit.

OPERATOR

În cazul trimiterilor mixte, la nivel de declarație se va introduce codul „T-” ca tip de declarație, cu privire la întreaga declarație. Tipul real (T1, T2, T2F) al fiecărui articol de marfă este introdus în NCTS la nivel de articol și imprimat pe LoI.

IV.1.4.2.3 Depunerea declarației de tranzit

Depunerea declarației de tranzit (IE015 prin intermediul unei tehnici de prelucrare a datelor) angajează responsabilitatea titularului regimului în ceea ce privește:

(a) exactitatea informațiilor furnizate în declarație;

(b) autenticitatea documentelor anexate;

(c) respectarea tuturor obligațiilor legate de plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit comun/unional.

Autentificarea declarației este supusă condițiilor aplicabile în țara de plecare.

OPERATOR
Titularul regimului trebuie să contacteze autoritățile vamale pentru a stabili modul în care se autentifică o declarație de tranzit depusă în format electronic.

IV.1.4.2.4 Declarația de tranzit/securitate

Articolele 127 și 128 din CVU

Articolele 104 și 105-109 din AD

Articolul 182 din APA

Articolul 106 alineatul (3) din AD, așa cum a fost modificat prin ADT

Înainte ca mărfurile să ajungă pe teritoriul vamal al Uniunii, la biroul vamal de primă intrare trebuie depusă o declarație sumară de intrare (ENS).

Biroul vamal asigură apoi efectuarea unei evaluări a riscurilor în ceea ce privește tranzacția, pe baza declarației, prin evaluarea datelor în raport cu criteriile de risc.

Termenele pentru depunerea ENS-ului depind în mod direct de modul de transport, după cum urmează:

(a) transportul rutier – cel târziu cu o oră înaintea sosirii;

(b) transportul feroviar:
- în cazul în care călătoria cu trenul de la ultima gară aflată într-o țară terță până la biroul vamal de primă intrare durează mai puțin de două ore – cel târziu cu o oră înaintea sosirii,
- în toate celelalte cazuri – cel târziu cu două ore înaintea sosirii;

(c) transportul pe căile navigabile interioare – cel târziu cu două ore înaintea sosirii;

(d) transportul maritim de mărfuri în containere – cel târziu cu 24 de ore înainte de încărcarea mărfurilor în portul de plecare;

(e) transportul maritim de marfă în vrac/fracționată – cel târziu cu patru ore înaintea sosirii;

(f) în cazul mărfurilor care provin din oricare dintre următoarele

locuri:

- Groenlanda,
- Insulele Feroe,
- Islanda,
- porturile de la Marea Baltică, Marea Nordului, Marea Neagră și Marea Mediterană,
- toate porturile din Maroc

cel târziu cu două ore înaintea sosirii;

(g) pentru un transport de mărfuri între un teritoriu din afara teritoriului vamal al Uniunii și departamentele franceze de peste mări, Insulele Azore, Madeira sau Insulele Canare, în cazul căruia durata călătoriei este mai mică de 24 de ore – cel târziu cu două ore înaintea sosirii;

(h) pentru transportul aerian se aplică următoarele termene:

- în cazul zborurilor cu o durată mai mică de patru ore – cel târziu până în momentul plecării efective a aeronavei;
- în cazul altor zboruri – cel târziu cu patru ore înaintea sosirii.

ENS-ul nu este necesar:

(a) pentru mărfurile enumerate la articolul 104 din AD;

(b) dacă între Uniune și țările terțe există acorduri internaționale care prevăd recunoașterea verificărilor de securitate și de siguranță efectuate în țările respective ca țări de export, conform articolului 127 alineatul 2 litera (b) din CVU. Este vorba despre următoarele țări: Norvegia, Elveția, Liechtenstein, Andorra și San Marino.

ENS-ul se depune de către transportator sau, independent de obligația care îi revine acestuia, de următoarele persoane:

(a) importatorul, destinatarul sau altă persoană în numele sau în contul căreia acționează transportatorul sau

(b) orice persoană în măsură să prezinte mărfurile în cauză sau să asigure prezentarea acestora la biroul vamal de intrare.

Pentru depunerea ENS-ului în format electronic se utilizează sistemul de control al importurilor.

Există și alternativa de a utiliza NCTS, cu condiția ca:

(a) să se inițieze un regim de tranzit la frontiera externă a Uniunii în momentul intrării;

(b) datele să cuprindă toate detaliile necesare pentru un ENS.

În acest caz, la biroul vamal de intrare – care este și biroul vamal de plecare – se depune declarația de tranzit/securitate (IE015), care conține datele privind tranzitul, precum și datele de securitate și de siguranță. După evaluarea riscurilor și acordarea liberului de vamă pentru tranzit, se tipăresc TSAD și TSLoI. Modelele pentru TSAD și TSLoI se găsesc în apendicele G1 și G2 la anexa 9 la ADT.

Toate trimiterile la TAD și LoI se aplică și pentru TSAD și TSLoI.

IV.1.5 Situații specifice

IV.1.5.1 Acorduri încheiate între Uniune și alte țări cu privire la siguranța și securitatea datelor

Țările de tranzit comun, cu excepția Norvegiei, a Elveției și a Liechtensteinului, nu au încheiat acorduri specifice cu Uniunea cu privire la recunoașterea controalelor de securitate și de siguranță desfășurate în aceste țări ca țări de export.

Aceasta înseamnă că, atunci când pe teritoriul vamal al Uniunii intră mărfuri din țări care nu au încheiat acorduri specifice cu Uniunea, operatorii economici sunt obligați să depună un ENS conform legislației vamale a Uniunii. Aceștia pot:

- să utilizeze sistemul de control al importurilor pentru depunerea ENS-ului sau
- să beneficieze de NCTS, prin care pot include date privind securitatea și siguranța într-o declarație de tranzit.

A doua opțiune este posibilă dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- NCTS din țările respective acceptă o declarație depusă de operatorii economici care conține date despre tranzit și date ENS;
- TSAD și TSLoI sunt tipărite ca documente echivalente cu TAD și LoI;
- NCTS din țările respective poate primi și transmite date ENS, împreună cu datele despre tranzit în țările UE și alte părți contractante și, de asemenea, poate primi date ENS transmise din țările UE și de pe teritoriul altor părți contractante către țările respective (considerate țară de tranzit și, respectiv, țară de

destinație);

- țările UE recunosc și acceptă astfel de date din declarația de tranzit comun atât pentru regimul de tranzit comun, cât și pentru datele ENS, fără vreo modificare legislativă și fără extinderea domeniului de aplicare al convenției, pe baza dispozițiilor relevante din CVU;
- alte părți contractante recunosc datele despre tranzit și datele ENS, precum și TSAD și TSLoI, atunci când acestea sunt prezentate la unul dintre birourile lor vamale, ca fiind echivalente cu TAD și LoI, cu condiția să conțină toate datele despre tranzit necesare.

IV.1.5.2 Norme aplicabile mărfurilor cu ambalaj

Următoarele norme ar trebui să se aplice mărfurilor cu ambalaj:

a) Mărfuri neunionale cu ambalaj care nu are statut unional

Trebuie completată o singură declarație T1 pentru mărfuri și ambalajul lor.

b) Mărfuri neunionale cu ambalaj care are statut unional

În toate cazurile trebuie completată o singură declarație T1 pentru mărfuri și ambalajul lor.

c) Mărfuri unionale menționate la articolul 189 din AD cu ambalaj care nu are statut unional

Trebuie completată o singură declarație T1 pentru mărfuri și ambalajul lor.

Însă atunci când, în loc să fie exportate de pe teritoriul vamal, aceste mărfuri sunt puse în liberă circulație, statutul vamal de mărfuri unionale li se poate aplica acestora numai dacă se prezintă un document T2L eliberat retroactiv.

Fără a se lua în considerare eventuala necesitate de rambursare a restituirilor la export pentru produsele agricole, un document T2L poate fi obținut doar după plata taxei vamale aplicabile ambalajului.

d) Mărfuri unionale cu ambalaj care nu are statut unional exportate de pe teritoriul vamal al UE către o țară terță care nu este o țară de tranzit comun

Pentru ambalaj trebuie completată o declarație T1, astfel încât, dacă este pus în liberă circulație, ambalajul să nu beneficieze de statutul vamal de mărfuri unionale. Acest document trebuie să poarte una

dintre mențiunile următoare:

BG	Общностни стоки
CS	zboží Unie
DA	fælleskabsvarer
DE	Unionswaren
EE	Ühenduse kaup
EL	κοινοτικά εμπορεύματα
ES	mercancías communitarias
FR	marchandises communautaires
IT	merci unionali
LV	Savienības preces
LT	Bendrijos prekės
HU	közösségi áruk
MT	Merkanzija Komunitarja
NL	communautaire goederen
PL	towary unijne
PT	mercadorias comunitárias
RO	Mărfuri unionale
SI	skupnostno blago
SK	Tovar Únie
FI	unionitavaroita
SV	gemenskapsvaror
EN	Union goods
HR	Roba Unije

e) Mărfuri unionale cu ambalaj care nu are statut unional exportate de pe teritoriul vamal al UE către o țară de tranzit comun

Trebuie completată o singură declarație T1 pentru mărfuri și ambalajul lor. Aceasta trebuie să poarte mențiunea „Mărfuri unionale” de mai sus și mențiunea „Ambalaje T1” de mai jos.

Expediate către un alt stat membru, în cazul menționat la articolul 227 din CVU.

După plata taxei vamale aplicabile ambalajului, se completează o declarație T2 unică pentru mărfuri și ambalajul lor.

În cazul în care persoana în cauză nu dorește să plătească taxe vamale pentru ambalaj, declarația T2 trebuie să poarte una dintre următoarele mențiuni:

BG	T1 колети
CS	obal T1
DA	T1 emballager

DE	T1-Umschließungen
EE	T1-pakend
EL	συσκευασία T1
ES	envases T1
FR	emballages T1
IT	imballaggi T1
LV	T1 iepakojums
LT	T1 pakuotė
HU	T1 göngyölegek
MT	Ippakkjar T1
NL	T1-verpakkingsmiddelen
PL	opakowania T1
PT	embalagens T1
RO	Ambalaje T1
SI	pakiranje T1
SK	Obal T1
FI	T1-pakkaus
SV	T1-förpackning
EN	T1 packaging
HR	T1 pakiranje

f) Trimitere mixtă

1) Trimiteri care cuprind, într-un singur colet, mărfuri sub regimul T1 și mărfuri sub regimul T2

Trebuie întocmite declarații separate, în conformitate cu statutul mărfurilor. În caseta 31 trebuie înscrise cantitățile trimiterilor fracționate, iar în partea superioară a acestei casete, descrierea și numărul altor documente completate pentru trimiterile mixte în cauză. Declarațiile trebuie să poarte una din mențiunile următoare:

BG	Общностни колети
CS	obal Unie
DA	fælleskabsemballager
DE	gemeinschaftliche Umschließungen
EE	Ühenduse pakend
EL	κοινοτική συσκευασία
ES	envases comunitarios
FR	emballages communautaires
IT	imballaggi unionali
LV	Savienības iepakojums
LT	Bendrijos pakuotė
HU	közösségi göngyölegek

MT	Ippakkjar Komunitarju
NL	communautaire verpakkingsmiddelen
PL	opakowania unijne
PT	embalagens comunitárias
RO	Ambalaje unionale
SI	skupnostno pakiranje
SK	Obal Únie
FI	yhteisöpakkaus
SV	gemenskapsförpackning
EN	Union packaging
HR	Pakiranje Unije

Dacă trimiterea mixtă este ambalată în ambalaj T1, trebuie completată o singură declarație T1 pentru mărfuri și ambalajul lor.

2) Trimiteri mixte care cuprind, într-un singur colet, mărfuri sub regimul T1 și mărfuri care circulă în afara regimului de tranzit

Trebuie folosită o declarație unică. În caseta 31 trebuie înscrise cantitățile și tipurile de mărfuri din trimiterile fracționate aflate sub regimul T1, precum și una din mențiunile următoare:

BG	Стоки не обхванати от транзитен режим
CS	zboží není v režimu tranzitu
DA	varer ikke omfattet af forsendelsesprocedure
DE	nicht im Versandverfahren befindliche Waren
EE	Kaubad ei ole transiidi protseduuril
EL	Εμπορεύματα εκτός διαδικασίας διαμετακόμισης
ES	mercancías fuera del procedimento de tránsito
FR	marchandises hors procédure de transit
IT	merci non vincolate ad una procedura di transito
LV	Precēm nav piemērota tranzīta procedūra
LT	Prekės, kurioms neįforminta tranzito procedūra
HU	nem továbbítási eljárás alá tartozó áruk
MT	Merkanzija mhux koperta bi proċedura ta' transitu
NL	geen douanevervoer
PL	towary nieprzewożone w procedurze tranzytu
PT	mercadorias não cobertas por um procedimento de trânsito
RO	Mărfuri neplasate în regim de tranzit
SI	blago, ki ni krito s tranzitnim postopkom
SK	Tovar nie je v tranzitnom režime
FI	tavaroita, jotka eivät sisälly passitusmenettelyyn
SV	varor ej under transitering

EN	goods not covered by a transit procedure
HR	Roba koja nije u postupku provoza

IV.1.5.3 Mărfuri care însoțesc călătorii și care se află în bagajele acestora

Articolul 210 din APA

În cazul mărfurilor din bagajele transportate de un călător care nu sunt destinate utilizării comerciale, administrațiile trebuie să aplice dispozițiile articolului 210 din APA (determinarea statutului vamal de mărfuri unionale).

Cu toate acestea, la intrarea pe teritoriul vamal al Uniunii, călătorii care vin din țări terțe pot plasa mărfurile sub regimul de tranzit unional.

IV.1.5.4 Transportul mărfurilor unionale către, dinspre sau printr-o țară de tranzit comun

Atunci când se transportă mărfuri unionale către sau prin teritoriul uneia sau mai multor țări de tranzit comun, este recomandabil să se urmeze normele de mai jos pentru a se asigura o trecere rapidă a frontierei:

a) Mărfurile care sunt transportate între două puncte situate pe teritoriul vamal al Uniunii trecând prin teritoriul uneia sau mai multor țări de tranzit comun sau de pe teritoriul vamal al Uniunii către teritoriul unei țări de tranzit comun ar trebui să fie plasate sub regimul de tranzit unional/comun la biroul vamal competent din țara în care este stabilit titularul regimului sau unde sunt încărcate mărfurile care urmează să circule sub regim de tranzit unional/comun sau cel târziu înainte de zona de frontieră comună dintre Uniune și țara de tranzit comun, pentru a se evita întârzierile la trecerea frontierei. În mod similar, este recomandabil ca circulația sub regim de tranzit unional/comun să fie încheiată, ori de câte ori este posibil, în afara zonei de frontieră dintre Uniune și țara de tranzit comun.

b) Autoritățile competente din statele membre și din țările de tranzit comun trebuie să se asigure că operatorii economici în cauză sunt informați în mod oficial cu privire la dispozițiile aplicabile și că li se aduc la cunoștință avantajele aplicării dispozițiilor de la litera (a), pentru a se evita pe cât posibil apariția unor dificultăți de ordin practic la frontierele dintre Uniune și țările de tranzit comun.

Tranzitul prin teritoriul unei țări de tranzit comun

Circulația mărfurilor unionale de la un punct din Uniune către altul cu trecere printr-o țară de tranzit comun se poate realiza în cadrul regimului de tranzit T2, T2F sau T1 (a se vedea partea I punctul 4.1.2.1.).

Circulația mărfurilor unionale către o țară de tranzit comun

Articolul 189 din AD

În cazul în care se exportă mărfuri unionale de pe teritoriul vamal al Uniunii către o țară de tranzit comun și se inițiază în Uniune un regim de tranzit în urma exportului, mărfurile sunt acoperite de un regim de tranzit unional intern (T2) în cadrul Uniunii și, ulterior, regimul respectiv continuă ca regim de tranzit comun în țările de tranzit comun.

În cazuri excepționale se va aplica însă un regim de tranzit unional extern (T1) dacă un regim de tranzit este inițiat în urma exportului și continuă ca regim de tranzit comun în țările de tranzit comun. Acesta include situațiile în care:

(a) mărfurile unionale au făcut obiectul formalităților vamale de export în vederea acordării de restituiri la exporturile către țări terțe în cadrul politicii agricole comune;

(b) mărfurile unionale provin din stocuri de intervenție, sunt supuse măsurilor de control în ceea ce privește utilizarea sau destinația lor și au făcut obiectul formalităților vamale la exportul lor către terțe țări în cadrul politicii agricole comune;

(c) mărfurile unionale sunt eligibile pentru rambursarea sau remiterea unor taxe la import, cu condiția să fie plasate sub regimul de tranzit extern în conformitate cu articolul 118 alineatul (4) din CVU;

(d) mărfurile unionale menționate la articolul 1 din Directiva 2008/118/CE (a se vedea nota de subsol 9) sunt exportate; reexpedierea mărfurilor unionale dintr-o țară de tranzit comun:

(i) mărfurile unionale care au fost introduse pe teritoriul unei țări de tranzit comun sub regimul T2 pot fi reexpediate sub același regim, cu condiția ca:

- mărfurile să rămână sub controlul autorităților vamale din țara respectivă, pentru a se asigura că nu survine nicio schimbare în ceea ce privește

identitatea sau statutul lor;

- mărfurile să nu fi fost plasate, în respectiva țară de tranzit comun, sub un alt regim vamal decât cel de tranzit sau de antrepozitare*, cu excepția cazului în care mărfurile au fost admise temporar pentru a fi expuse în cadrul unei expoziții sau al unei prezentări publice similare;

  * În cazul mărfurilor care au fost antrepozitate (sau al mărfurilor încadrate la capitolele 1-24 din SA și antrepozitate timp de mai puțin de șase luni), reexpedierea trebuie să aibă loc în termen de cinci ani, cu condiția ca mărfurile să fi fost depozitate în spații speciale și să nu fi fost supuse altui tratament decât cel necesar pentru conservarea lor în starea inițială sau pentru fracționarea trimiterilor fără înlocuirea ambalajelor și ca orice tratament să fi avut loc sub supraveghere vamală.

- declarația T2 sau T2F sau orice document care dovedește statutul vamal de mărfuri unionale eliberat de o țară de tranzit comun trebuie să cuprindă o trimitere la numărul de referință principal al declarației sau dovada statutului vamal de mărfuri unionale în temeiul căruia mărfurile au sosit în țara de tranzit comun;

(ii) În cazul exporturilor fără regim de tranzit, țările de tranzit comun nu pot elibera o declarație T2 sau T2F, deoarece nu există nicio declarație de tranzit anterioară. În consecință, reexpedierea trebuie efectuată în baza unui regim T1. Atunci când reintră în Uniune, trimiterea trebuie tratată ca import de mărfuri neunionale, cu excepția cazului în care poate beneficia de dispozițiile privind mărfurile reintroduse.

<u>Acțiuni la reintrarea pe teritoriul vamal al Uniunii a mărfurilor reexpediate</u>

a) Atunci când sunt reexpediate dintr-o țară de tranzit comun către o destinație din Uniune, mărfurile unionale sunt transportate în temeiul unei declarații T2 sau T2F sau a unui document echivalent (de exemplu, scrisoare de trăsură CIM-T2).

b) Pentru a se stabili, în statul membru de destinație, dacă este vorba despre o circulație de mărfuri între două puncte din

Uniune care a fost întreruptă într-o țară de tranzit comun sau despre o reintrare de mărfuri pe teritoriul vamal al Uniunii în urma unui export definitiv sau temporar din Uniune, trebuie respectate următoarele norme:

- mărfurile și declarația T2 sau T2F sau documentul echivalent trebuie prezentate la biroul vamal de destinație pentru a se finaliza operațiunea de tranzit;

- este responsabilitatea acestui birou de a decide dacă mărfurile pot fi puse imediat în liberă circulație sau trebuie plasate sub un alt regim vamal;

- mărfurile trebuie să fie puse imediat în liberă circulație în cazul în care declarația T2 sau T2F sau documentul echivalent nu poartă o mențiune privind un export anterior de pe teritoriul vamal al Uniunii.

  În cazul în care există îndoieli, biroul vamal de destinație poate solicita dovezi din partea expeditorului [de exemplu, o factură purtând codul de înregistrare în scopuri de TVA al expeditorului și al destinatarului, conform dispozițiilor Directivei 2006/112/CE, astfel cum a fost modificată, sau documentul administrativ electronic (e-AD), conform dispozițiilor Directivei 2008/118/CE];

Articolul 9 alineatul (4) din convenție

- mărfurile trebuie să intre în regimul de tranzit ulterior sau să fie plasate în depozit temporar cu toate consecințele aferente (plata TVA-ului la import și a taxelor interne, dacă este necesar):
  – atunci când mărfurile au fost exportate de pe teritoriul vamal al Uniunii sau
  – atunci când destinatarul sau reprezentantul acestuia nu poate dovedi, într-un mod considerat satisfăcător de autoritățile vamale, că este vorba despre o circulație a mărfurilor între două puncte de pe teritoriul vamal al Uniunii.

IV.1.6 Excepții (*pro memoria*)

IV.1.7 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat)

IV.1.8 Secțiune rezervată autorităților vamale

IV.1.9 Anexe

CAPITOLUL 2 – FORMALITĂȚI LA BIROUL VAMAL DE PLECARE

IV.2.1 Introducere

Punctul IV.2.2 prezintă noțiunile de teorie generală și legislația referitoare la formalitățile la plecare.

Punctul IV.2.3 descrie procedura de la biroul vamal de plecare.

Punctul IV.2.4 prezintă situații specifice.

Punctul IV.2.5 se referă la excepțiile de la normele generale.

Punctul IV.2.6 este rezervat normelor naționale specifice.

Punctul IV.2.7 este rezervat utilizării de către administrațiile vamale.

Punctul IV.2.8 conține anexele la capitolul 2.

IV.2.2 Noțiuni de teorie generală și legislație

Sursele juridice sunt:

- articolul 11 din convenție;
- articolele 30-41 și 81-83 din apendicele I la convenție;
- articolele 162, 163 și 170-174 din CVU;
- articolele 222, 226, 227 și 297-303 din APA.

IV.2.3 Descrierea procedurii de la biroul vamal de plecare

Prezentul punct oferă informații privind:

- acceptarea și înregistrarea declarației de tranzit (punctul IV.2.3.1);
- modificarea declarației de tranzit (punctul IV.2.3.2);
- invalidarea declarației de tranzit (punctul IV.2.3.3);
- verificarea declarației de tranzit și controlul mărfurilor (punctul IV.2.3.4.);
- itinerarul pentru circulația mărfurilor (punctul IV.2.3.5);
- termenul (punctul IV.2.3.6);
- mijloacele de identificare (punctul IV.2.3.7);
- acordarea liberului de vamă pentru mărfuri (punctul IV.2.3.8);
- descărcarea regimului de tranzit (punctul IV.2.3.9).

IV.2.3.1 Acceptarea și înregistrarea declarației de tranzit

Articolele 27, 30 și 35 din apendicele I la convenție

Articolele 171-172 din CVU

Articolul 143 din AD

Biroul vamal de plecare acceptă declarația de tranzit – mesajul „Datele declarației" (IE015) – cu condiția ca:

- aceasta să conțină toate informațiile necesare în scopul aplicării regimului de tranzit comun/unional;
- aceasta să fie însoțită de toate documentele necesare;
- mărfurile care fac obiectul declarației de tranzit să fi fost prezentate în vamă în timpul programului oficial de lucru.

NCTS validează declarația în mod automat. O declarație incorectă sau incompletă este respinsă cu mesajul „Declarație respinsă" (IE016). Declarațiile sunt respinse și în cazul în care datele indicate nu sunt compatibile cu datele înregistrate în baza națională de date de referință.

În momentul în care declarația de tranzit este acceptată, NCTS generează un număr de referință principal (MRN) (mesajul IE028).

Declarația primește apoi statutul „Acceptată", iar biroul vamal de plecare decide dacă să procedeze sau nu la verificarea mărfurilor înainte de a le acorda liberul de vamă.

Autoritățile vamale pot permite ca documentele suplimentare necesare punerii în aplicare a dispozițiilor care reglementează regimul vamal pentru care sunt declarate mărfurile să nu fie depuse împreună cu declarația. În această situație, documentele vor fi păstrate la dispoziția autorităților vamale. Caseta 44 din declarația de tranzit se completează după cum urmează:

- la rubrica „Tipul documentului" se menționează codul care corespunde documentului în cauză (codurile figurează în anexa A2 la apendicele III la convenție; apendicele D1 la anexa 9 la ADT);
- la rubrica „Referința documentului" se furnizează descrierea și referința documentului.

De asemenea, autoritățile vamale naționale permit călătorilor să prezinte la biroul vamal de plecare, în vederea prelucrării de către NCTS, un singur exemplar al declarației de tranzit pe suport de hârtie (folosind în acest sens documentul administrativ unic sau, acolo unde este cazul, formatul documentului de însoțire a tranzitului).

Biroul vamal de plecare trebuie să fie competent pentru gestionarea operațiunilor de tranzit și a tipului de trafic în cauză. Următorul site

conține o listă a birourilor vamale:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/csrdhome_ro.htm.

IV.2.3.2 Modificarea declarației de tranzit

Articolul 31 din apendicele I la convenție

Articolul 173 din CVU

Declarantul poate solicita permisiunea de a modifica o declarație vamală, astfel cum se prevede la articolul 173 din CVU. Înainte ca declarația vamală să fie acceptată, declarantul o poate corecta fără o cerere prealabilă.

Titularul regimului poate solicita permisiunea de a modifica declarația de tranzit după acceptarea acesteia de către autoritățile vamale. Modificarea nu poate avea ca efect includerea în declarație a altor mărfuri decât cele incluse inițial.

Titularul regimului transmite modificările datelor declarației prin mesajul „Modificarea declarației" (IE013) transmis biroului vamal de plecare, care decide dacă acceptă [mesajul „Acceptarea modificării" (IE004)] sau respinge [mesajul „Respingerea modificării" (IE005)] cererea de modificare.

Nu este permisă nicio modificare în cazul în care autoritățile competente au indicat, după ce au primit declarația de tranzit, că intenționează să examineze mărfurile sau au stabilit că datele furnizate sunt incorecte sau în cazul în care au acordat deja mărfurilor liberul de vamă pentru tranzit.

Modificările aduse declarației de tranzit înainte ca aceasta să fie acceptată de autoritățile vamale nu intră sub incidența articolului 173 din CVU și nu necesită o cerere prealabilă din partea declarantului.

Articolul 29a din apendicele I la convenție

Articolele 130 și 171 din CVU

De exemplu, în cazul în care declarația de tranzit nu a fost încă depusă sau a fost depusă în prealabil și nu a fost încă acceptată, ea poate fi corectată fără permisiune prealabilă, această operațiune nefiind considerată o modificare astfel cum este prevăzută la articolul 173 din CVU.

În specificațiile NCTS relevante (T-TRA-DEP-A-002-Correction) se precizează că rectificarea unei declarații depuse în prealabil trebuie să fie prelucrată prin intermediul aceluiași mesaj ca și în cazul unei modificări.

IV.2.3.3 Invalidarea declarației de tranzit

Articolul 32 din apendicele I la convenție

Articolul 174 din CVU

Articolul 148 din AD

Biroul vamal de plecare poate invalida o declarație de tranzit trimițând declarantului mesajul „Notificarea anulării" (IE010) în baza cererii acestuia transmise prin mesajul „Cerere de anulare a declarației" (IE014) către biroul vamal de plecare doar înainte ca mărfurile să primească liberul de vamă pentru tranzit. Biroul vamal de plecare trebuie apoi să informeze declarantul cu privire la rezultatul cererii sale utilizând mesajul „Decizie de anulare" (IE009).

Cu toate acestea, în cazul în care biroul vamal de plecare a informat declarantul că intenționează să procedeze la examinarea mărfurilor, cererea de invalidare nu este acceptată înainte ca mărfurile să fie examinate.

Declarația de tranzit nu poate fi invalidată după ce mărfurile au primit liberul de vamă pentru tranzit, cu excepția următoarelor situații:

- în cazul în care mărfurile unionale au fost declarate în mod eronat pentru un regim vamal care se aplică mărfurilor neunionale, iar statutul lor vamal de mărfuri unionale a fost dovedit ulterior prin intermediul unui document T2L sau T2LF sau al unui manifest vamal privind mărfurile;
- în cazul în care mărfurile au fost declarate în mod eronat în cadrul mai multor declarații vamale.

În cazul planului de asigurare a continuității activității pentru tranzit, este important să se asigure faptul că orice declarație care a fost introdusă în NCTS, dar care nu a fost prelucrată în continuare din cauza defectării sistemului trebuie să fie invalidată.

Operatorul economic are obligația de a furniza informații autorităților competente de fiecare dată când o declarație este înregistrată în NCTS, dar face ulterior obiectul planului de asigurare a continuității activității.

În unele cazuri, autoritățile vamale pot impune depunerea unei noi declarații. În acest caz, declarația anterioară este invalidată, iar noua declarație primește un nou MRN.

IV.2.3.4 Verificarea declarației de tranzit și controlul mărfurilor

Articolul 35 din apendicele I la convenție

Articolul 188 din CVU

Articolele 238 și 239 din APA

După ce a acceptat declarația de tranzit pentru a verifica exactitatea datelor, biroul vamal de plecare:

- examinează declarația și documentele justificative;
- solicită declarantului furnizarea altor documente, dacă există;
- examinează mărfurile, dacă este necesar;
- prelevă eșantioane în vederea analizei sau a examinării detaliate a mărfurilor, dacă este necesar;
- verifică existența și valabilitatea garanției.

Existența și valabilitatea garanției se verifică prin intermediul numărului de referință al garanției și al codului de acces (detalii suplimentare în partea III).

Înainte ca mărfurile să primească liberul de vamă pentru tranzit, NCTS verifică în sistemul de gestionare a garanțiilor (GMS) integritatea și valabilitatea garanției cu privire la următoarele informații, în funcție de nivelul de monitorizare:

- dacă cuantumul garanției este suficient (în cazul unei garanții globale, se verifică dacă cuantumul disponibil este suficient);
- dacă garanția este valabilă pentru toate părțile contractante implicate în operațiunea de tranzit;
- dacă garanția este constituită în numele titularului regimului.

Apoi, GMS înregistrează utilizarea și informează NCTS.

În cazul în care se examinează mărfurile, această acțiune se efectuează în locurile desemnate de către biroul vamal de plecare și în intervalul orar stabilit în acest scop. Titularul regimului este informat în legătură cu locul și ora examinării. Cu toate acestea, autoritățile vamale pot, la cererea titularului regimului, să examineze mărfurile în alte locuri sau în afara programului oficial de lucru.

În cazul în care depistează neconcordanțe minore, biroul vamal de plecare informează titularul regimului. Pentru a soluționa aceste neconcordanțe, biroul vamal de plecare va opera modificări minore (de comun acord cu titularul regimului) ale datelor declarației, pentru a permite astfel mărfurilor să primească liberul de vamă pentru tranzit.

În cazul în care depistează nereguli grave, biroul vamal de plecare informează titularul regimului că mărfurile nu au primit liberul de vamă prin intermediul mesajului „Liber de vamă pentru tranzit

neautorizat” (IE051) și înregistrează rezultatul nesatisfăcător.

Biroul vamal de plecare înregistrează următorul cod privind rezultatele controlului în mesajul IE001:

- „A1” (Satisfăcător): dacă mărfurile primesc liberul de vamă pentru tranzit după controlul fizic (integral sau parțial) și nu au fost depistate neconcordanțe;
- „A2” (Considerat satisfăcător): dacă mărfurile primesc liberul de vamă pentru tranzit după verificarea exclusivă a documentelor (fără control fizic) și nu au fost depistate neconcordanțe sau fără niciun control;
- „A3” (Procedură simplificată): dacă mărfurile primesc liberul de vamă pentru tranzit din partea unui expeditor agreat.

IV.2.3.5 Itinerarul pentru circulația mărfurilor

Articolul 33 din apendicele I la convenție

Regula generală este că mărfurile introduse sub regimul de tranzit trebuie să circule către biroul vamal de destinație de-a lungul unui itinerar justificat din punct de vedere economic.

Articolul 298 din APA

Cu toate acestea, dacă biroul vamal de plecare sau titularul regimului consideră necesar, biroul vamal respectiv impune un itinerar pentru circulația mărfurilor în cadrul unui regim de tranzit, luând în considerare orice informație relevantă comunicată de titularul regimului.

VAMĂ

Biroul vamal de plecare, luând în considerare orice informație relevantă comunicată de titularul regimului, va specifica un itinerar impus, introducând în datele declarației din NCTS informațiile privind țările care vor fi tranzitate (codurile de țară sunt suficiente).

Nota 1: pentru Uniune, se înscriu codurile de țară ale statelor membre în cauză.

Nota 2: se înscriu codurile de țară pentru orice țară inclusă în itinerarul impus.

Itinerarul impus poate fi modificat în cursul operațiunii de tranzit. În acest caz, transportatorul este obligat să efectueze înregistrările necesare în caseta 56 din documentul de însoțire a tranzitului (TAD) și să le prezinte, fără întârzieri nejustificate după modificarea itinerarului, împreună cu mărfurile, la cel mai apropiat birou vamal din țara pe teritoriul căreia se află mijlocul de transport. Autoritatea competentă va analiza dacă operațiunea de tranzit poate continua, va lua toate măsurile necesare și va viza TAD în caseta G.

Punctul IV.3.3.1 conține detalii suplimentare privind procedurile de urmat în cazul incidentelor care au loc în timpul transportului.

IV.2.3.6 Termenul pentru prezentarea mărfurilor

Articolul 34 și articolul 45 alineatul (2) din apendicele I la convenție

Articolul 297 și articolul 306 alineatul (3) din APA

Biroul vamal de plecare stabilește un termen în care mărfurile trebuie prezentate la biroul vamal de destinație.

Termenul impus de biroul respectiv este obligatoriu pentru autoritățile competente ale țărilor pe teritoriul cărora intră mărfurile în cursul unei operațiuni de tranzit. Aceste autorități nu pot modifica termenul.

Dacă mărfurile sunt prezentate la biroul vamal de destinație după expirarea termenului stabilit de biroul vamal de plecare, se va considera că titularul regimului a respectat termenul dacă acesta sau transportatorul dovedește, într-un mod considerat satisfăcător de biroul vamal de destinație, că întârzierea nu i se datorează.

VAMĂ

Atunci când stabilește termenul, biroul vamal de plecare trebuie să țină seama de următoarele elemente:

- mijlocul de transport care va fi utilizat;
- itinerarul;
- toate actele legislative din domeniul transporturilor sau din alte domenii care ar putea avea un impact asupra stabilirii unui termen (de exemplu: legislația din domeniul social sau din domeniul mediului care afectează modul de transport, reglementările în materie de transporturi cu privire la programul de lucru și la perioadele de odihnă obligatorii pentru conducătorii auto);
- informațiile comunicate de titularul regimului, acolo unde este cazul.

Biroul vamal de plecare trebuie să înscrie termenul în datele declarației (folosind sistemul AAAA-LL-ZZ) și/sau să vizeze termenul înscris de titularul regimului dacă este de acord cu acesta. Termenul este data până la care mărfurile și TAD trebuie prezentate la biroul vamal de destinație.

IV.2.3.7 Mijloacele de identificare

Prezentul punct este structurat după cum urmează:

- introducere (punctul IV.2.3.7.1);
- metode de sigilare (punctul IV.2.3.7.2);
- caracteristicile sigiliilor (punctul IV.2.3.7.3);
- utilizarea unor sigilii speciale (punctul IV.2.3.7.4).

IV.2.3.7.1 Introducere

Articolul 11 alineatul (2) din convenție

Articolele 36-39 din apendicele I la convenție

Articolul 192 din CVU

Articolul 299 din APA

Este important să se asigure faptul că mărfurile transportate sub regimul de tranzit pot fi identificate. În general, pentru identificarea acestor mărfuri poate fi utilizată sigilarea.

Articolul 39 din apendicele I la convenție

Articolul 302 din APA

Cu toate acestea, biroul vamal de plecare poate renunța la cerința referitoare la sigilare dacă descrierea mărfurilor din datele declarației sau din documentele suplimentare este suficient de precisă încât să permită identificarea cu ușurință a mărfurilor și atestă calitatea, natura și caracteristicile speciale ale acestora (de exemplu, conține numărul motorului și al șasiului în cazul automobilelor transportate sub regimul de tranzit sau numerele de serie ale mărfurilor).

În mod excepțional, nu se solicită sigilarea (decât dacă biroul vamal de plecare decide altfel) în cazul în care:

- mărfurile sunt transportate pe cale aeriană și fie pe fiecare trimitere sunt aplicate etichete cu numărul scrisorii de transport aerian care o însoțește, fie trimiterea constituie o unitate de încărcare pe care este indicat numărul scrisorii de transport aerian care o însoțește;
- mărfurile sunt transportate pe calea ferată, iar societățile de transport feroviar aplică măsuri de identificare.

După ce a aplicat sigiliile, biroul vamal de plecare va înregistra în datele declarației numărul sigiliilor și elementele de identificare ale sigiliilor aplicate.

În cazul în care nu sunt necesare sigilii pentru identificare, biroul vamal de plecare va lăsa câmpul de date necompletat. În acest caz, NCTS imprimă în mod automat „- -” în caseta D a TAD.

Dacă mărfurile care nu fac obiectul regimului de tranzit sunt transportate în același mijloc de transport sau în același container împreună cu mărfuri care fac obiectul regimului de tranzit, în mod normal compartimentul sau spațiul în care se află mărfurile nu va fi sigilat dacă mărfurile pot fi identificate prin sigilarea ambalajelor individuale sau printr-o descriere suficient de precisă a mărfurilor.

Notă: mărfurile trebuie să fie separate și etichetate în mod clar pentru a se identifica cu ușurință care dintre mărfuri sunt transportate sub regimul de tranzit și care nu.

Dacă identitatea trimiterii nu poate fi asigurată prin sigilare sau prin descrierea precisă a mărfurilor, biroul vamal de plecare va refuza autorizarea plasării mărfurilor sub regimul de tranzit.

Articolul 38 alineatul (5) din apendicele I la convenție

Sigiliile nu trebuie înlăturate fără aprobarea autorităților vamale competente.

Articolul 301 alineatul (5) din APA

Dacă un vehicul a fost sigilat la biroul vamal de plecare și transportă mărfuri către birouri vamale de destinație diferite în baza mai multor TAD-uri și dacă au loc descărcări succesive la mai multe birouri vamale de destinație situate în țări diferite, autoritățile vamale de la birourile vamale de destinație intermediare unde vehiculele sunt desigilate în vederea descărcării unei părți din încărcătură trebuie să aplice noi sigilii și să precizeze acest lucru în caseta F din TAD(-uri). În acest caz, autoritățile vamale vor depune eforturi pentru a resigila, după caz, prin aplicarea unui sigiliu vamal având o caracteristică de securitate cel puțin echivalentă.

Biroul vamal de destinație indică acest nou sigiliu menționat/aceste noi sigilii menționate în TAD biroului vamal de plecare în mesajul IE018, la rubricile „Informații privind noile sigilii” și „Identitatea noilor sigilii”.

IV.2.3.7.2 Metodele de sigilare

Articolul 11 alineatul (2) din convenție

Articolul 299 din APA

Există două metode de sigilare:

- sigilarea spațiului în care se află mărfurile, în cazul în care mijlocul de transport sau containerul a fost recunoscut de biroul vamal de plecare ca fiind adecvat pentru sigilare;
- în alte cazuri, sigilarea fiecărui ambalaj individual.

În cazul în care se optează pentru sigilarea spațiului în care se află mărfurile, mijlocul de transport trebuie să fie adecvat pentru sigilare.

VAMĂ

[Articolul 11 alineatul (3) din convenție, articolul 300 din APA]

Biroul vamal de plecare consideră că un mijloc de transport este adecvat pentru sigilare dacă:

- sigiliile pot fi aplicate în mod simplu și eficace pe mijlocul de transport sau pe container;
- mijlocul de transport sau containerul nu conține spații ascunse unde ar putea fi disimulate mărfuri;
- spațiile rezervate pentru mărfuri sunt ușor accesibile pentru a fi inspectate de autoritatea vamală.

Notă: Mijlocul de transport sau containerele sunt considerate a fi adecvate pentru sigilare dacă sunt aprobate pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal în conformitate cu un acord internațional la care au aderat părțile contractante (spre exemplu, Convenția din 14 decembrie 1975 privind transportul internațional al mărfurilor sub acoperirea carnetelor TIR)

IV.2.3.7.3 Caracteristicile sigiliilor

Toate sigiliile folosite ca mijloc de identificare trebuie să respecte anumite caracteristici și specificații tehnice.

Articolul 38 din apendicele I la convenție

Articolul 301 din APA

Sigiliile trebuie să aibă următoarele caracteristici esențiale:

- să rămână intacte și fixate sigur în condiții normale de utilizare;
- să fie ușor de verificat și de recunoscut;
- să fie fabricate astfel încât orice rupere, manipulare frauduloasă sau îndepărtare să lase urme vizibile cu ochiul liber;
- să fie concepute pentru unică folosință sau, dacă sunt destinate să fie utilizate de mai multe ori, să fie concepute astfel încât să li se poată atribui o marcă de identificare clară, individuală de fiecare dată când sunt refolosite;
- să poarte identificatori individuali de sigiliu care sunt

permanenți, ușor de citit și numerotați cu un număr unic.

În plus, sigiliile trebuie să respecte următoarele cerințe tehnice:

- forma și dimensiunile sigiliilor pot varia în funcție de metoda de sigilare utilizată, însă dimensiunile trebuie să permită citirea ușoară a mărcilor de identificare;
- mărcile de identificare ale sigiliilor trebuie să fie imposibil de falsificat și greu de reprodus;
- materialul utilizat trebuie să fie rezistent la rupere accidentală și trebuie să împiedice falsificarea sau reutilizarea nedetectabilă.

Se consideră că sigiliile îndeplinesc cerințele de mai sus dacă au fost certificate de către organismul competent în conformitate cu standardul internațional ISO nr. 17712:2013 „Containere pentru mărfuri – Sigilii mecanice".

Pentru transporturile containerizate, trebuie utilizate, în cea mai mare măsură posibilă, sigilii cu elemente de securitate ridicată.

Sigiliul vamal ar trebui să poarte următoarea indicație:

- cuvântul „Vamă" într-una dintre limbile oficiale ale Uniunii sau a țării de tranzit comun sau o abreviere corespunzătoare;
- un cod de țară, având forma codului de țară ISO-alfa-2, identificând țara în care este aplicat sigiliul.

În plus, părțile contractante pot decide, de comun acord, să folosească elemente de securitate și tehnologii comune.

Fiecare țară trebuie să comunice Comisiei tipurile de sigiliu vamal aflate în uz. Comisia va pune aceste informații la dispoziția tuturor țărilor.

IV.2.3.7.4 Utilizarea unor sigilii speciale

Articolele 81-83, Apendicele I, Convenție

Pentru ca titularul regimului să poată utiliza sigilii speciale, este necesară o autorizație din partea autorităților competente.

Articolele 317 și 318 din APA

Utilizarea sigiliilor speciale este o simplificare care se supune anumitor condiții (pentru detalii suplimentare, a se vedea partea VI punctul 3.3).

În cazul utilizării acestor sigilii speciale, titularul regimului indică în datele declarației (caseta D) marca, tipul și numărul sigiliilor

aplicate. Sigiliile trebuie aplicate înainte de acordarea liberului de vamă pentru mărfuri.

IV.2.3.8 Acordarea liberului de vamă

Articolul 40 din apendicele I la convenție

Articolul 303 din APA

După îndeplinirea următoarelor formalități la biroul vamal de plecare:

- prezentarea datelor înscrise în declarație la biroul vamal de plecare;
- verificarea datelor declarației;
- acceptarea unei declarații de tranzit;
- finalizarea unui eventual control;
- furnizarea garanției, dacă este necesar (a se vedea partea III);
- stabilirea termenului;
- stabilirea unui itinerar, dacă este necesar;
- aplicarea sigiliilor, dacă este necesar;

mărfurile primesc liberul de vamă pentru tranzit. Se transmit mesajele relevante:

- mesajul „Liber de vamă pentru tranzit” (IE029) declarantului;
- mesajul IE001 biroului vamal de destinație;
- mesajul IE050 biroului vamal de tranzit, dacă este cazul.

Conținutul acestor mesaje derivă din declarația de tranzit (modificată, după caz).

VAMĂ

După finalizarea formalităților, biroul vamal de plecare:

- validează declarația de tranzit;
- înregistrează rezultatele controlului;
- înregistrează garanția;
- transmite mesajul IE001 și, după caz, mesajul IE050 biroului de destinație declarat și biroului sau birourilor de tranzit (dacă există) și
- tipărește TAD-ul (inclusiv LoI, dacă este cazul).

IV.2.3.8.1 Documente la acordarea liberului de vamă pentru mărfuri

Articolul 41 din apendicele I la convenție

Articolul 303 alineatul (4) din APA

Articolul 184 alineatul 2 din AD, așa cum a fost modificat prin ADT

Biroul vamal de plecare furnizează TAD-ul, care include MRN-ul, titularului regimului sau al persoanei care a prezentat mărfurile la biroul vamal de plecare. TAD-ul, completat de LoI, după caz, va însoți mărfurile în cursul operațiunii de tranzit.

TAD poate fi tipărit și de către declarant după aprobarea de către biroul vamal de plecare.

IV.2.3.9 Descărcarea regimului de tranzit

Articolul 48 alineatul (2) din apendicele I la convenție

Articolul 215 alineatul (2) din CVU

Regimul de tranzit va fi descărcat de către autoritățile vamale atunci când acestea sunt în măsură să stabilească, pe baza comparării datelor disponibile la biroul vamal de plecare și a celor disponibile la biroul vamal de destinație, că regimul s-a încheiat în mod corect.

IV.2.4 Situații specifice

În cazul unui număr mare de articole de marfă diferite în cantități mici (de exemplu, mărfuri pentru aprovizionarea navelor, efecte domestice în cadrul unor mutări internaționale), care sunt expediate către același destinatar final și trebuie să fie plasate sub regimul de tranzit unional/comun, o descriere generică a mărfurilor este suficientă, pentru a se evita costurile suplimentare pe care le presupune introducerea datelor de tranzit. O astfel de măsură ar fi supusă condiției suplimentare ca o descriere completă și detaliată a mărfurilor să fie disponibilă în scopuri vamale și să însoțească trimiterea.

În orice caz, trebuie verificat mai întâi dacă este într-adevăr necesar ca toate mărfurile să fie plasate sub regimul de tranzit unional/comun.

IV.2.5 Excepții (*pro memoria*)

IV.2.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat)

IV.2.7 Secțiune rezervată autorităților vamale

IV.2.7.1 ATIS

VAMĂ

Pentru a consulta această parte a documentului, vă rugăm să accesați Centrul de resurse pentru comunicare și informare pentru administrații, întreprinderi și cetățeni (CIRCABC):

https://circabc.europa.eu/ui/group/fac511f0-681d-41af-b678-7d743f529c8f/library/d9bfedcd-976c-4e10-836b-5158b27518f7

IV.2.7.2 SMS

VAMĂ

Pentru a consulta această parte a documentului, vă rugăm să accesați CIRCABC:

https://circabc.europa.eu/ui/group/fac511f0-681d-41af-b678-7d743f529c8f/library/d9bfedcd-976c-4e10-836b-5158b27518f7

IV.2.8 Anexe

CAPITOLUL 3 – FORMALITĂȚI ȘI INCIDENTE ÎN TIMPUL CIRCULAȚIEI MĂRFURILOR ÎN CADRUL UNEI OPERAȚIUNI DE TRANZIT COMUN/UNIONAL

IV.3.1 Introducere

Prezentul capitol descrie formalitățile și incidentele din timpul circulației mărfurilor în cadrul unei operațiuni de tranzit comun/unional.

Punctul IV.3.2 prezintă noțiunile de teorie generală și legislația.

Punctul IV.3.3 descrie formalitățile efectuate în cazul unor incidente produse în timpul circulației mărfurilor în cadrul unei operațiuni de tranzit comun/unional și la biroul vamal de tranzit.

Punctul IV.3.4 prezintă situații specifice.

Punctul IV.3.5 se referă la excepțiile de la normele generale.

Punctul IV.3.6 este rezervat normelor naționale specifice.

Punctul IV.3.7 este rezervat utilizării de către administrațiile vamale.

Punctul IV.3.8 conține anexele la capitolul 3.

IV.3.2 Noțiuni de teorie generală și legislație

Sursele juridice sunt:

- articolele 43 și 44, apendicele I la Convenție;
- articolele 304 și 305 din IA;
- apendicele F1 la anexa 9 la ADT.

IV.3.3 Formalitățile efectuate în cazul unor incidente și la biroul vamal de tranzit

Prezentul punct oferă informații privind:

- formalitățile care trebuie efectuate în cazul unui incident produs în timpul circulației mărfurilor în cadrul unei operațiuni de tranzit comun/unional (punctul IV.3.3.1);
- formalitățile efectuate la biroul vamal de tranzit (punctul IV.3.3.2).

IV.3.3.1 Formalitățile efectuate în cazul unor incidente

Exemplele cele mai frecvente de situații care ar putea fi considerate incidente produse în timpul circulației mărfurilor în cadrul unei operațiuni de tranzit comun/unional sunt următoarele:

- itinerarul nu poate fi urmat din cauza unor circumstanțe independente de voința transportatorului;
- sigiliile vamale sunt rupte accidental sau au fost supuse unei manipulări frauduloase din motive independente de voința transportatorului;
- transferul mărfurilor dintr-un mijloc de transport în altul;
- descărcarea parțială sau totală imediată a mijlocului de transport, în caz de pericol iminent;
- un accident care poate afecta capacitatea titularului regimului sau a transportatorului de a-și îndeplini obligațiile;
- modificarea oricăruia dintre elementele care constituie un mijloc de transport unic (de exemplu, retragerea unui vagon).

Articolul 44 din apendicele I la convenție

Articolul 305 din APA

În fiecare dintre aceste cazuri, transportatorul trebuie să informeze imediat cel mai apropiat birou vamal competent din țara pe teritoriul căreia se află mijlocul de transport. După incident, transportatorul trebuie să efectueze fără întârziere înregistrările necesare în caseta 56 din TAD și să prezinte mărfurile la biroul vamal, împreună cu TAD-ul. Autoritățile competente din cadrul biroului vamal respectiv decid apoi dacă operațiunea de tranzit poate continua sau nu. Dacă operațiunea poate continua, biroul relevant vizează caseta G, specificând măsurile luate.

Dacă sigiliile au fost rupte din cauze independente de voința transportatorului, autoritatea competentă va examina mărfurile și vehiculul. Dacă ia decizia continuării operațiunii de tranzit, autoritatea vamală aplică alte sigilii și vizează TAD-ul în consecință.

Mărfurile pot fi transferate dintr-un mijloc de transport în altul doar cu permisiunea și sub supravegherea autorităților competente în locul în care urmează să se efectueze transferul. În acest caz, transportatorul trebuie să completeze caseta 55 „Transbordare” din TAD. Completarea se poate face de mână, cu cerneală și cu litere de tipar. Dacă este cazul, autoritățile vamale vor viza caseta F din TAD. În cazul în care au avut loc mai mult de două transbordări, iar caseta F este prin urmare plină, transportatorul trebuie să înscrie informațiile necesare în caseta 56 din TAD.

Dacă însă mărfurile sunt transferate dintr-un mijloc de transport care nu este sigilat, în ciuda datelor introduse de transportator, nu este necesar ca mărfurile și TAD-ul să fie prezentate la cel mai apropiat birou vamal și nu se aplică nicio viză vamală.

Atunci când se modifică unul sau mai multe elemente care constituie un mijloc de transport unic, nu este necesar ca mărfurile și TAD-ul să fie prezentate la cel mai apropiat birou vamal și nu este necesară viza biroului vamal în următoarele cazuri:

- dacă unul sau mai multe vagoane pentru călători sau mărfuri sunt retrase dintr-o ramă de vagoane cuplate de cale ferată pentru călători sau mărfuri din cauza unor probleme tehnice. În acest caz, transportatorul poate continua operațiunea de tranzit după introducerea datelor necesare în TAD;
- dacă doar unitatea de tractare a unui vehicul rutier este schimbată în timpul călătoriei, fără remorci sau semiremorci (fără ca mărfurile să fie manipulate sau transbordate), transportatorul trebuie să înscrie numărul de înmatriculare și naționalitatea noii unități de tractare în caseta 56 din TAD, iar operațiunea de tranzit poate continua.

Dacă, în cazurile menționate anterior, transportatorul nu are obligația de a prezenta mărfurile și TAD-ul autorității vamale pe teritoriul căreia se află mijlocul de transport, transportatorul respectiv nu trebuie să informeze autoritatea în legătură cu astfel de incidente.

În toate cazurile de mai sus, biroul vamal de tranzit (dacă există) sau biroul vamal de destinație trebuie să înregistreze în NCTS datele relevante introduse de transportator și viza aplicată de autoritățile vamale.

Orice fracționare a transportului trebuie să aibă loc sub control vamal, iar regimul de tranzit comun/unional trebuie să fie încheiat. Pentru fiecare parte a transportului trebuie completată o nouă declarație de tranzit.

IV.3.3.2 Formalități la biroul vamal de tranzit

Prezentul punct oferă informații privind:

- biroul vamal de tranzit (punctul IV.3.3.2.1);
- formalitățile efectuate la biroul vamal de tranzit

(punctul IV.3.3.2.2).

- schimbarea biroului de tranzit (punctul IV.3.3.2.3.);
- măsurile luate în cazul unor nereguli (punctul IV.3.3.2.4).

IV.3.3.2.1. Biroul vamal de tranzit

Articolul 3 litera (h) din apendicele I la convenție

Articolul 1 alineatul (2) punctul 13 din APA

Biroul vamal de tranzit este un birou vamal situat la un punct de intrare pe sau de ieșire de pe teritoriul părții contractante. Tabelul următor indică diversele posibilități pentru tranzitul comun și unional.

	Tranzit comun	Tranzit unional
Punct de intrare	- pe teritoriul unei părți contractante	- pe teritoriul vamal al Uniunii, când mărfurile au traversat teritoriul unei țări terțe în cursul unei operațiuni de tranzit
Punct de ieșire	- de pe teritoriul unei părți contractante, când mărfurile părăsesc teritoriul vamal al părții contractante respective în cursul unei operațiuni de tranzit printr-un punct de frontieră dintre acea parte contractantă și o țară terță	- de pe teritoriul vamal al Uniunii, când mărfurile părăsesc teritoriul respectiv în cursul unei operațiuni de tranzit printr-un punct de frontieră dintre un stat membru și o țară terță, alta decât o țară de tranzit comun

În conformitate cu Convenția privind regimul de tranzit comun, în mod normal ar trebui instalat un birou de tranzit între IE și NI. Întrucât acest lucru nu este fezabil în conformitate cu Protocolul privind Irlanda/Irlanda de Nord[8], Regatul Unit a convenit[9] să aplice funcțiile de birou de tranzit la frontiera externă a insulei Irlanda, în

[8] *JO C 384 I, 12.11.2019, p. 92.*

[9] Prin urmare, UE și Regatul Unit au încheiat un memorandum de înțelegere (MoU) prin care Regatul Unit va îndeplini funcția de birou de tranzit la frontiera externă a insulei Irlanda, și nu la frontiera dintre Irlanda și Irlanda de Nord.

porturile IE și IN. Nu sunt necesare birouri de tranzit între IE și NI.

Pentru a facilita circulația mărfurilor unionale între diferitele părți ale teritoriului vamal al Uniunii atunci când acestea trebuie să traverseze teritoriul unei țări terțe, alta decât o țară de tranzit comun, statele membre trebuie să se angajeze să creeze, în măsura posibilului (dacă circumstanțele locale permit acest lucru), benzi speciale de-a lungul birourilor lor vamale situate la frontiera externă a Uniunii, rezervate pentru controlul mărfurilor unionale care circulă în baza unei declarații de tranzit emise în alt stat membru.

Controlul acestor mărfuri se va limita la examinarea dovezii statutului vamal de mărfuri unionale și, dacă este necesar, la încheierea operațiunii de transport, cu condiția ca circumstanțele respectivei operațiuni să nu impună o examinare mai detaliată.

În cazul în care controlul menționat nu conduce la descoperirea vreunei nereguli, se va permite ca transportul să își continue traseul spre destinație.

Exemple de amplasare a birourilor de tranzit

Exemplul 1: DE prin BE către GB

Biroul de plecare este situat în DE, iar mărfurile părăsesc UE printr-un port pentru feriboturi din BE. Biroul de tranzit este situat în portul din GB.

Exemplul 2: DE prin FR și GB către NI

Biroul de plecare este situat în DE, iar mărfurile părăsesc UE printr-un port pentru feriboturi din FR. Primul birou de tranzit este situat în portul de sosire pentru feriboturi din GB. Regimul de tranzit continuă în GB către portul pentru feriboturi în care mărfurile intră într-un feribot cu destinația NI. În momentul părăsirii GB prin portul pentru feriboturi din GB, nu sunt necesare formalități. La intrarea într-un port din NI se aplică formalitățile biroului de tranzit.

Exemplul 3: DE prin NL, GB și IE către NI

Biroul de plecare este situat în DE, iar mărfurile părăsesc UE printr-un port pentru feriboturi din NL. Primul birou de tranzit este situat în portul de sosire pentru feriboturi din GB. Regimul de tranzit continuă în GB către portul pentru feriboturi în care mărfurile intră într-un feribot cu destinația IE. La sosirea în IE, se aplică formalitățile biroului de tranzit. Regimul de tranzit continuă în IE, iar mărfurile

trec frontiera dintre IE și NI fără nicio formalitate vamală. Mărfurile sunt prezentate la biroul de destinație din NI.

Se utilizează procedura T1 sau T2 pentru mărfurile care circulă din UE către NI?

- Dacă mărfurile unionale nu circulă din UE către NI printr-o țară de tranzit comun, nu este necesar un regim de tranzit (a se vedea și exemplul 9).
- Dacă mărfurile unionale sunt transportate către NI, se utilizează procedura T2. Mărfurile circulă ca o livrare în interiorul UE dintr-un stat membru prin GB către NI. La biroul de destinație din NI, regimul de tranzit se va încheia și, întrucât statutul vamal de mărfuri unionale este stabilit la sosire prin intermediul procedurii T2, supravegherea vamală se poate încheia și nu este necesar un regim vamal ulterior.
- În cazul în care mărfurile neunionale sunt transportate către NI, trebuie utilizată procedura T1. La biroul de destinație din NI este necesar un regim vamal ulterior.

<u>Exemplul 4: NI către GB</u>

Biroul de plecare este situat în NI, iar mărfurile părăsesc NI printr-un port pentru feriboturi. Biroul de tranzit este situat în portul din GB.

Se utilizează procedura T1 sau T2 pentru mărfurile care circulă din NI către GB?

- Se utilizează regimul de tranzit extern T1: pentru mărfurile neunionale (sau pentru export urmat de regimul de tranzit atunci când se aplică articolul 189 din AD)
- Se utilizează regimul de tranzit intern T2: pentru mărfurile unionale exportate pentru care urmează un regim de tranzit.

<u>Exemplul 5: GB către NI</u>

Biroul de plecare este situat în GB, iar mărfurile părăsesc GB printr-un port pentru feriboturi. Biroul de tranzit este situat în portul din NI.

Se utilizează procedura T1 sau T2 pentru mărfurile care circulă din GB către NI?

- Se utilizează regimul de tranzit intern T2: în cazul aplicării articolului 9 din Convenția privind regimul de tranzit comun în GB.
- Se utilizează regimul de tranzit extern T1: în toate celelalte cazuri:

Exemplul 6: GB prin NI către IE

Biroul de plecare este situat în GB, iar mărfurile părăsesc GB printr-un port pentru feriboturi. Biroul de tranzit este situat în portul din NI. Mărfurile trec frontiera dintre NI și IE fără alte formalități vamale. Mărfurile sunt prezentate la biroul de destinație din IE.

Se utilizează procedura T1 sau T2 pentru mărfurile care circulă din GB?

- A se vedea exemplul 5.

Exemplul 7: GB prin NL către DE

Biroul de plecare este situat în GB, iar mărfurile părăsesc GB printr-un port pentru feriboturi. Biroul de tranzit este situat în portul pentru feriboturi de sosire în UE din NL. Declarația de tranzit și mărfurile sunt prezentate la biroul de destinație din DE.

Exemplul 8: IE prin NI, GB, BE, FR, CH către IT

Biroul de plecare este situat în IE. Mărfurile trec frontiera dintre IE și NI fără nicio formalitate vamală, iar regimul de tranzit continuă în NI. Mărfurile părăsesc NI printr-un port pentru feriboturi. Primul birou de tranzit este situat în portul pentru feriboturi de sosire din GB. Regimul de tranzit continuă în GB către portul pentru feriboturi în care mărfurile intră într-un feribot cu destinația BE. La sosirea în BE, se aplică formalitățile celui de-al doilea birou de tranzit. Regimul de tranzit continuă în UE. Al treilea birou de tranzit este primul birou vamal din CH. Al patrulea birou de tranzit este primul birou vamal din IT. Declarația de tranzit și mărfurile sunt prezentate la biroul de destinație din IT.

Exemplul 9: NI prin IE către FR (și invers)

Mărfurile pleacă din NI și trec frontiera dintre NI și IE fără nicio formalitate vamală. Mărfurile părăsesc IE printr-un port pentru feriboturi. Portul pentru feriboturi de sosire este situat în FR. Mărfurile sunt prezentate la biroul vamal din portul pentru feriboturi de sosire din FR.

Se utilizează procedura T1 sau T2 sau doar dovada statutului unional pentru mărfurile care circulă între insula Irlanda și UE?

- În acest exemplu, mărfurile unionale nu circulă printr-o țară de tranzit comun. În consecință, procedura T2 nu poate fi utilizată. Dacă este necesar, o dovadă a statutului unional este suficientă

atunci când mărfurile sunt prezentate autorităților vamale în portul pentru feriboturi de sosire.

- În cazul în care mărfurile neunionale sunt transportate între insula Irlanda și UE, trebuie utilizată procedura T1. La biroul de destinație este necesar un regim vamal ulterior.

IV.3.3.2.2 Formalități la biroul vamal de tranzit

Articolul 43 din apendicele I la convenție

TAD-ul, care include MRN-ul, și mărfurile sunt prezentate la fiecare birou vamal de tranzit.

Articolul 304 din APA

Biroul sau birourile vamale de tranzit pot inspecta mărfurile atunci când consideră necesar. Inspecțiile se vor efectua în principal pe baza datelor aferente operațiunii de tranzit primite de la biroul vamal de plecare sub forma mesajului IE050.

VAMĂ

Biroul vamal de tranzit:

- înregistrează MRN-ul;
- înregistrează trecerea frontierei și
- transmite mesajul IE118 biroului vamal de plecare.

În cazul în care mărfurile fac obiectul unei restricții la export, TAD-ul conține una dintre următoarele mențiuni:

- în cazul tranzitului comun:
  DG0 („Export din țară supus unor restricții”) sau
  DG1 („Export din țară supus unor taxe vamale”);
- în cazul tranzitului unional:
  DG0 („Export din UE supus unor restricții”) sau
  DG1 („Export din UE supus unor taxe vamale”).

IV.3.3.2.3 Schimbarea biroului vamal de tranzit

Mărfurile pot fi transportate printr-un alt birou vamal de tranzit decât cel declarat în TAD.

Dacă mărfurile și TAD-ul sunt prezentate la un alt birou vamal de tranzit decât cel declarat, iar MRN-ul înregistrat de biroul vamal de tranzit efectiv se referă la o operațiune de tranzit pentru care biroul vamal respectiv nu deține mesajul IE050 relevant, NCTS solicită în mod automat biroului vamal de plecare transmiterea mesajului „Cerere de ATR” (IE114) către biroul vamal real de tranzit.

NCTS de la biroul vamal de plecare răspunde automat cu mesajul „Răspuns la cererea de ATR” (IE115). După primirea mesajului IE115, NCTS este actualizat, iar înregistrarea operațiunii de tranzit este disponibilă în starea „ATR creat”, putând fi prelucrată de autoritățile vamale.

Biroul sau birourile vamale declarate de tranzit prin care nu s-a trecut vor fi informate în mod automat în momentul în care operațiunea de tranzit s-a încheiat la biroul vamal de destinație.

În cazul în care datele privind operațiunea de tranzit în cauză nu pot fi transmise din diverse motive, se trimite mesajul IE115 cu „Codul motivului de respingere a ATR” și indicarea motivului respingerii (obligatoriu pentru codul 4) către biroul vamal real de tranzit, care ia apoi măsurile corespunzătoare.

VAMĂ

La biroul vamal real de tranzit:

- se înregistrează MRN-ul în NCTS;
- se transmite mesajul IE114 biroului vamal de plecare;
- NCTS de la biroul vamal de plecare răspunde cu mesajul IE115, incluzând informațiile din mesajul IE050;
- NCTS este actualizat la biroul vamal de tranzit, iar înregistrarea operațiunii de tranzit este disponibilă în starea „ATR creat”, putând fi prelucrată de autoritățile vamale;
- biroul vamal de tranzit înregistrează trecerea frontierei și transmite mesajul IE118 biroului vamal de plecare.

IV.3.3.2.4 Măsurile luate în cazul unor nereguli majore

În cazul în care un birou vamal de tranzit constată nereguli majore privind operațiunea de tranzit în cauză, biroul respectiv trebuie să întrerupă regimul de tranzit și să demareze investigațiile necesare.

IV.3.4 Situații specifice (*pro memoria*)

IV.3.5 Excepții (*pro memoria*)

IV.3.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat)

IV.3.7 Secțiune rezervată autorităților vamale

IV.3.8 Anexe

CAPITOLUL 4 – FORMALITĂȚI LA BIROUL VAMAL DE DESTINAȚIE

IV.4.1 Introducere

Capitolul 4 prezintă formalitățile efectuate la biroul vamal de destinație.

Punctul IV.4.2 prezintă noțiunile de teorie generală și legislația.

Punctul IV.4.3 prezintă formalitățile efectuate la biroul vamal de destinație, inclusiv încheierea și controlul regimului.

Punctul IV.4.4 prezintă situații specifice.

Punctul IV.4.5 se referă la excepțiile de la normele generale.

Punctul IV.4.6 este rezervat normelor naționale specifice.

Punctul IV.4.7 este rezervat utilizării de către administrațiile vamale.

Punctul IV.4.8 conține anexele la capitolul 4.

IV.4.2 Noțiuni de teorie generală și legislație

La încheierea operațiunii de tranzit, mărfurile trebuie prezentate la biroul vamal de destinație, împreună cu TAD și informațiile solicitate de biroul vamal respectiv (de exemplu, adeverința eliberată de poliție în caz de accident, adeverință de la serviciul de depanare, CMR etc.). Se încheie astfel operațiunea de tranzit. Mesajul „Aviz de sosire” (IE006) este transmis fără întârziere de biroul vamal de destinație biroului vamal de plecare.

Biroul vamal de destinație va verifica mărfurile pe baza informațiilor extrase din NCTS, împreună cu TAD, acolo unde este cazul, va înregistra rezultatele inspecției și va transmite mesajul „Rezultatele controlului” (IE018) biroului vamal de plecare.

În cazul în care nu se constată neconcordanțe, biroul vamal de plecare va descărca operațiunea de tranzit.

În cazul unor neconcordanțe, vor fi necesare măsuri suplimentare.

Sursele juridice sunt:

- articolul 8 și articolele 45-51 din apendicele I la convenție;
- anexa B10 la apendicele III la convenție;
- articolele 215, 233 alineatul (1), (2) și (3) din CVU;
- articolele 306-312 din IA;
- anexa 72-03 la APA.

IV.4.3 Formalități la biroul vamal de destinație

Prezentul punct oferă informații privind:

- prezentarea mărfurilor și a documentelor la biroul vamal de destinație (punctul IV.4.3.1);

- controlul încheierii regimului (punctul IV.4.3.2).

Informațiile de la prezentul punct au la bază ipoteza că nu au intervenit neconcordanțe. Măsurile care trebuie luate în caz de neconcordanțe sunt prezentate la punctul IV.4.4 din prezentul capitol.

Notă: **încheierea** regimului de tranzit la biroul vamal de destinație nu este același lucru cu **descărcarea** regimului de tranzit. Biroul vamal de plecare este cel care decide, pe baza informațiilor furnizate de biroul vamal de destinație, dacă regimul de tranzit poate fi descărcat.

IV.4.3.1 Prezentarea mărfurilor

Articolul 8 din apendicele I la convenție

Articolul 233 alineatele (1) și (2) din CVU

Regimul de tranzit se va încheia și obligațiile titularului regimului se vor considera îndeplinite atunci când mărfurile plasate sub acest regim, TAD-ul și celelalte informații solicitate sunt disponibile la biroul vamal de destinație, în conformitate cu legislația vamală.

În practică, încheierea regimului înseamnă prezentarea mărfurilor, a TAD-ului și a celorlalte informații solicitate la biroul vamal de destinație. Din punct de vedere juridic, ea înseamnă că prezentarea respectivă are loc în conformitate cu dispozițiile juridice aplicabile în funcție de tipul procedurii utilizate (standard sau simplificată)[10]. Ambele acțiuni reprezintă responsabilitatea și obligația principală a titularului regimului.

10 Pe lângă definiția generală a încheierii regimului, există o serie de dispoziții specifice prin care sunt stabilite condițiile speciale în care regimul se încheie sau este considerat încheiat în cadrul unor proceduri de tipul celor privind destinatarul autorizat și tranzitul pe cale aeriană și maritimă, precum și regimul de tranzit pentru circulația mărfurilor prin instalații de transport fixe (pentru informații suplimentare, a se vedea partea V).

Odată cu încheierea regimului, se sting și obligațiile titularului regimului în cadrul regimului. Un eveniment sau nerespectarea obligațiilor după această dată implică mai degrabă alte destinații și alte norme vamale decât pe cele referitoare la tranzit. Nu înseamnă însă că responsabilitatea (financiară sau de altă natură) a titularului regimului nu poate fi pusă sub semnul întrebării după încheierea regimului, dar acest lucru este posibil numai în măsura în care responsabilitatea se referă la operațiunea de tranzit anterioară.

Articolul 8 din apendicele I la convenție

Articolul 233 alineatul (3) din CVU

Pe lângă titularul regimului, există și alte persoane care au obligații în cadrul regimului de tranzit. Transportatorul și orice persoană care primește mărfurile cunoscând faptul că acestea au fost plasate sub regimul de tranzit au, de asemenea, responsabilitatea de a prezenta mărfurile în stare intactă la biroul vamal de destinație în termenul prevăzut și în conformitate cu măsurile de identificare luate de autoritățile vamale.
Mărfurile însoțite de TAD și de alte informații solicitate trebuie prezentate la biroul vamal de destinație. Această acțiune trebuie să aibă loc în timpul programului de lucru oficial al biroului vamal (cu privire la simplificări, a se vedea partea VI).

Mărfurile trebuie prezentate în termenul stabilit de biroul vamal de plecare. Termenul este indicat în caseta D din TAD.
Termenul stabilit de biroul vamal de plecare este obligatoriu pentru autoritățile competente din țările pe teritoriul cărora intră mărfurile în cursul unei operațiuni de tranzit. Autoritățile competente, inclusiv biroul vamal de destinație, nu trebuie să modifice acest termen (pentru detalii suplimentare, a se vedea partea IV.2.3.6).
Biroul vamal de destinație utilizează MRN-ul pentru a extrage din NCTS datele furnizate prin mesajul IE001.
Mesajul IE006 este transmis biroului vamal de plecare în momentul în care funcționarul vamal de la biroul de destinație a înregistrat MRN-ul în NCTS pentru a informa biroul vamal de plecare că mărfurile au sosit. Mesajul se transmite în ziua în care se prezintă mărfurile și TAD-ul la biroul vamal de destinație.

În cazul în care mărfurile au primit liberul de vamă pentru tranzit în NCTS de la plecare, dar NCTS de la destinație nu este disponibil la sosirea mărfurilor, biroul vamal de destinație încheie regimul pe baza TAD-ului și efectuează înregistrările necesare în NCTS atunci când acesta redevine disponibil, pentru a descărca regimul de tranzit.

IV.4.3.2 Controlul încheierii regimului de tranzit

Articolul 47 din apendicele I la convenție

Articolul 188 din CVU

Articolele 308 și 309 din APA

După prezentarea mărfurilor, a TAD-ului și a celorlalte informații solicitate, **biroul vamal de destinație** înregistrează sosirea și introduce următoarele informații în NCTS:

1. MRN (numărul de înregistrare al operațiunii de tranzit);
2. data sosirii;
3. în cazul unor incidente produse în timpul circulației mărfurilor (de exemplu: sigilii noi, transbordare), toate informațiile necesare extrase din TAD (dacă nu au fost deja înregistrate de un birou vamal anterior).

Biroul vamal de destinație decide dacă mărfurile vor fi examinate sau nu și reține TAD-ul. Examinarea trebuie efectuată cu ajutorul informațiilor din mesajul IE001 primit din partea biroului vamal de plecare.

Biroul vamal de destinație introduce codul corespunzător al rezultatului controlului în mesajul IE018 și îl trimite biroului vamal de plecare. Biroul vamal de destinație trebuie să înregistreze următorul cod pentru rezultatele controlului:

1. Codul „A1” (Satisfăcător) trebuie înregistrat în cazul în care biroul vamal de destinație a efectuat un control fizic (integral sau parțial) al mărfurilor și nu au fost depistate neconcordanțe. Pe lângă controlul fizic al mărfurilor, trebuie verificate cel puțin următoarele elemente:

   - numărul de înmatriculare al mijlocului de transport la plecare și la destinație, comparându-se datele din declarație cu cele disponibile la destinație;
   - starea tuturor sigiliilor aplicate.

2. Codul „A2” (Considerat satisfăcător) trebuie înregistrat în următoarele cazuri:
   - dacă biroul vamal de destinație a efectuat numai un control al documentelor (fără controlul fizic al mărfurilor) și nu au fost depistate neconcordanțe sau dacă nu a efectuat niciun control. Verificarea stării sigiliilor aplicate, fără controlul fizic al mărfurilor, este, de asemenea, înregistrată cu codul „A2”, cu condiția ca sigiliile să fie intacte;
   - dacă mărfurile au fost livrate unui destinatar agreat și biroul vamal de destinație decide să nu efectueze niciun control al mărfurilor și/sau al documentelor, iar mesajul „Observații privind descărcarea” (IE044) nu indică nereguli.

   În cazul codului „A2”, se recomandă ca biroul vamal de

destinație să trimită mesajul IE018 în aceeași zi în care mărfurile au fost prezentate biroului vamal de destinație sau cel târziu în următoarea zi lucrătoare.

3. Codul „A5” (Neconcordanțe) trebuie înregistrat în următoarele cazuri:
   (a) dacă au fost depistate neconcordanțe minore, dar acestea nu au generat o datorie.
   Exemple:
   - sigilii lipsă, rupte sau deteriorate;
   - mărfuri livrate după expirarea termenului;
   - identitate/naționalitate incorectă a mijlocului de transport;
   - neefectuarea înregistrărilor necesare în cazul unor incidente produse în timpul circulației mărfurilor;
   - nereguli în ceea ce privește greutatea, fără urme vizibile de manipulare frauduloasă a mărfurilor (diferențe mici de greutate prin rotunjirea greutății);

   (b) dacă au fost depistate neconcordanțe minore, este necesară o amendă administrativă în temeiul reglementărilor naționale;

   (c) dacă au fost descoperite mărfuri în plus (de același tip sau de alt tip) ca mărfuri nedeclarate și dacă nu poate fi determinat statutul unional al acestor mărfuri/statutul acestor mărfuri ca mărfuri ale părții contractante.
   Dacă mărfurile declarate într-o declarație de tranzit au fost livrate biroului vamal de destinație, faptul că au fost descoperite mărfuri în plus nu împiedică biroul vamal de plecare să descarce regimul și să claseze transportul. Mărfurilor declarate inițial pentru tranzit li se poate apoi acorda liberul de vamă. În ceea ce privește mărfurile în plus, biroul vamal de destinație va clarifica situația.

   Biroul vamal de destinație ar trebui să furnizeze o descriere detaliată a neconcordanțelor în mesajul IE018. Orice informație introdusă în caseta de text liber ar trebui să fie, pe cât posibil, într-o limbă care să poată fi înțeleasă de biroul vamal de plecare.

4. Codul „B1” (Nesatisfăcător) înseamnă neconcordanțe majore care nu permit descărcarea regimului de tranzit. Operațiunea de tranzit nu este clasată în NCTS, iar titularul regimului și garantul rămân răspunzători până la soluționarea cazului. Prin urmare, codul ar trebui să fie utilizat doar în cazuri justificate în mod

corespunzător, dacă mărfurile lipsesc (integral sau parțial) sau în cazul unor evenimente similare, de exemplu dacă mărfurile prezentate la destinație diferă semnificativ de descrierea din declarație (în ceea ce privește tipul și cantitatea).

Există două tipuri de cod B1:

(a) Codul „B1" (Nesatisfăcător) cu mențiunea „În așteptarea soluționării neconcordanțelor" trebuie înregistrat în cazul în care a fost depistată o lipsă de mărfuri sau prezentarea unor mărfuri diferite de cele declarate în timpul controlului vamal fizic sau al documentelor, iar biroul vamal de destinație suspectează că acest lucru ar fi putut fi cauzat de o eroare sau o neglijență produsă la locul de plecare.

Biroul vamal de destinație trebuie:

- să solicite biroului vamal de plecare să investigheze, în special prin examinarea oricăror documente prezentate de titularul regimului/declarant și prin compararea acestora cu datele din declarație și
- să nu elibereze mărfurile din tranzit.

Operațiunea de tranzit este marcată ca fiind „În așteptarea soluționării neconcordanțelor". Procesul este suspendat la biroul vamal de plecare până la clarificarea neregulilor.

În momentul în care cazul este soluționat, biroul vamal de plecare informează biroul vamal de destinație trimițând mesajul „Notificarea soluționării diferențelor" (IE020) cu codul „1".

Articolul 112 și articolul 114 alineatul (1) din apendicele I la convenție

Mărfurile vor fi apoi eliberate din tranzit, iar operațiunea va fi în cele din urmă descărcată, fiind clasată în NCTS de către biroul vamal de plecare.

Articolul 79, articolul 87 alineatele (1) și (4) și articolul 124 alineatul (1) literele (g) și (h) din CVU

Dacă însă cazul nu este soluționat, biroul vamal de plecare informează biroul vamal de destinație trimițând mesajul „Notificarea soluționării diferențelor" (IE020) cu codul „0". După primirea acestui mesaj sau, în cazul în care nu s-a primit niciun mesaj, în termen de șase zile calendaristice de la data la care a fost trimis mesajul IE018 cu mențiunea respectivă, biroul vamal de destinație va demara propria investigație pentru a soluționa cazul[11].

[11] Dacă biroul vamal de plecare se află în următoarele țări: BG, CH, CZ, ES, MK și RS, vă rugăm să utilizați codul indicat. În celelalte țări procedura este diferită și, indiferent de codul indicat în mesajul IE020, operațiunea este clasată automat în sistem. Aceasta înseamnă că prelucrările ulterioare se realizează în afara NCTS. Prin urmare, în cazul celorlalte țări, se recomandă utilizarea codului „B1" cu mențiunea respectivă doar dacă biroul vamal de destinație este pe deplin convins că lipsa de mărfuri sau

Articolul 103 din AD

(b) Codul „B1” (Nesatisfăcător) fără mențiunea „În așteptarea soluționării neconcordanțelor” trebuie înregistrat în cazul în care în timpul unui control vamal fizic sau al documentelor a fost depistată o lipsă de mărfuri sau prezentarea unor mărfuri diferite, iar biroul vamal de destinație nu suspectează că aceasta ar putea fi cauzată de o eroare sau de o neglijență la locul de plecare.
Biroul vamal de destinație demarează propria investigație pentru a soluționa cazul.

În ceea ce privește datoria menționată la punctul 3 (mărfuri în plus) și la punctul 4 literele (a) și (b), există două opțiuni:

- ia naștere o datorie, în conformitate cu articolul 79 din cod/articolul 112 alineatul (1) litera (b) din apendicele I la convenție (nerespectarea unei condiții care reglementează plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit unional sau de tranzit comun; sustragerea mărfurilor de la supravegherea vamală), iar aceasta trebuie să fie achitată;
- a luat naștere o datorie, care însă a fost stinsă, în conformitate cu articolul 124 alineatul (1) literele (g) și (h) din cod și cu articolul 103 din AD/articolul 112 alineatul (2) din apendicele I la convenție.

Stingerea unei datorii are loc în cazul în care:

- ✓ sustragerea mărfurilor de la regimul de tranzit sau nerespectarea condițiilor care reglementează plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit ori utilizarea regimului de tranzit rezultă din distrugerea totală sau din pierderea iremediabilă a mărfurilor respective ca rezultat al naturii reale a mărfurilor, al unor circumstanțe neprevăzute sau al unui caz de forță majoră sau ca o consecință a unei instrucțiuni a autorității vamale;
- ✓ nerespectarea care a dus la nașterea respectivei datorii nu are consecințe semnificative asupra funcționării corecte a regimului de tranzit și nu constituie o tentativă de fraudă, iar toate formalitățile necesare pentru reglementarea situației mărfurilor au fost efectuate ulterior.

Articolul 103 din AD precizează că unul dintre cazurile în care are loc o astfel de nerespectare este atunci când supravegherea vamală a fost restabilită ulterior pentru mărfuri care nu fac obiectul unei declarații de tranzit, dar care erau anterior în

---

prezentarea unor mărfuri diferite de cele declarate a fost cauzată de o eroare sau de o neglijență la locul de plecare și va trebui abordată la biroul vamal de plecare.

depozitare temporară sau erau plasate sub un regim special împreună cu mărfuri plasate oficial sub respectivul regim de tranzit[12].

Pentru detalii suplimentare, a se vedea partea VIII.2.3.2.

În ambele cazuri (datorie stinsă sau nestinsă), biroul vamal de destinație își va continua investigația și va respecta dispozițiile articolului 87 alineatul (1) din cod/articolului 114 alineatul (1) din apendicele I la convenție, pentru a stabili care este autoritatea vamală competentă pentru recuperarea datoriei sau, eventual, pentru luarea unei decizii privind stingerea datoriei. Pentru detalii suplimentare, a se vedea părțile VIII.2.1, VIII.2.2, VIII.2.3 și VIII.3.2.

În cazul în care se presupune că biroul vamal de destinație este competent în vederea recuperării, acesta ar trebui să solicite transferul responsabilității de la biroul vamal de plecare, trimițând mesajul IE150 (Cerere de recuperare). Pentru detalii suplimentare, a se vedea părțile VIII.3.3.3, VIII.3.3.4 și VIII.3.3.5.

După încasarea datoriei, biroul vamal responsabil pentru recuperare, dacă nu este biroul vamal de plecare, trebuie să îl informeze pe acesta din urmă în legătură cu recuperarea respectivă, trimițând mesajul IE152 (Notificare de expediere a recuperării).

În cazul în care cuantumul datoriei vamale este mai mic de 10 000 EUR, se consideră că datoria a luat naștere în statul membru în care s-a efectuat constatarea, ceea ce înseamnă că biroul vamal responsabil pentru recuperare este biroul vamal de destinație [articolul 87 alineatul (4) din cod][13]. Schimbul de mesaje IE150/151 tot este însă necesar, pentru a i se permite biroului vamal de destinație să inițieze procedura de recuperare. După finalizarea recuperării, biroul vamal de destinație trimite mesajul IE152 biroului vamal de plecare. Pentru detalii suplimentare, a se vedea partea VIII.3.3.5.

În cazurile menționate la punctele 1, 3 și 4 de mai sus, biroul vamal de destinație trebuie să trimită mesajul IE018 cel târziu:

- în a treia zi de la data la care mărfurile au fost prezentate la biroul vamal de destinație sau într-un alt loc (în cazuri excepționale, cum ar fi o serie de sărbători legale, acest termen poate fi prelungit până la șase zile);
- în a șasea zi de la data la care mărfurile au fost primite de un

12 Doar regimul de tranzit unional.

13 Doar regimul de tranzit unional.

destinatar agreat.

IV.4.4 Situații specifice

Prezentul punct oferă informații referitoare la situații specifice în cadrul regimului de tranzit la biroul vamal de destinație. Aceste situații specifice sunt următoarele:

- eliberarea unei recipise (punctul IV.4.4.1);
- eliberarea unei probe alternative (punctul IV.4.4.2);
- prezentarea mărfurilor și a documentelor în afara zilelor și a intervalelor orare stabilite și într-un alt loc decât la biroul vamal de destinație (punctul IV.4.4.3);
- nereguli (punctul IV.4.4.4);
- schimbarea biroului vamal de destinație (punctul IV.4.4.5).

IV.4.4.1 Eliberarea unei recipise

La solicitarea persoanei care prezintă mărfurile și TAD-ul la biroul vamal de destinație, biroul respectiv trebuie să elibereze o recipisă (TC11). Recipisa nu poate fi însă utilizată ca probă alternativă a încheierii regimului.

Articolul 46 din apendicele I la convenție

Articolul 306 alineatul (5) din APA

Recipisa are două funcții importante. În primul rând, ea informează titularul regimului că transportatorul a prezentat mărfurile și documentele la biroul vamal de destinație. În al doilea rând, recipisa joacă un rol important în eventualitatea unei cercetări inițiate din cauza faptului că biroul vamal de plecare nu a primit mesajul (IE006). În astfel de cazuri, titularul regimului este în măsură să prezinte biroului vamal de plecare recipisa, în care este indicat biroul vamal unde au fost prezentate mărfurile și documentele. Procedura de cercetare devine astfel mult mai eficientă.

Anexa B10 la apendicele III la convenție

Anexa 72-03 la APA

Forma recipisei trebuie să respecte modelul TC11 din anexa B10 la apendicele III la convenție/anexa 72-03 la APA.

Persoana care solicită recipisa trebuie să o completeze înainte de a o înmâna unui funcționar vamal de la biroul vamal de destinație în vederea vizării.

OPERATOR

Persoana care solicită o recipisă la biroul vamal de destinație va completa formularul TC11 în mod lizibil, introducând următoarele date:

- locul, numele și numărul de referință al biroului vamal de destinație;
- statutul mărfurilor, astfel cum este specificat în TAD-ul aferent (T1, T2, T2F);
- MRN-ul;
- locul, numele și numărul de referință al biroului vamal de plecare;
- locul.

În plus, recipisa poate conține și alte informații privind mărfurile. Titularul regimului poate dori, de exemplu, să indice adresa la care transportatorul mărfurilor va returna recipisa după vizarea acesteia de către autoritățile vamale. Biroul vamal de destinație nu este obligat să returneze recipisa prin poștă, însă poate face acest lucru dacă este necesar. De regulă, titularul regimului solicită transportatorului să îi returneze recipisa.
Adresa de returnare poate fi trecută pe versoul recipisei.

VAMĂ

Atunci când se solicită o recipisă, biroul vamal de destinație va proceda după cum urmează:

- verifică dacă a fost utilizat formularul corect (TC11);
- verifică dacă formularul este lizibil;
- verifică dacă formularul a fost completat corect;
- verifică dacă există circumstanțe care împiedică eliberarea recipisei;
- dacă totul este în ordine, eliberează recipisa persoanei care a solicitat-o.

IV.4.4.2 Eliberarea unei probe alternative

Articolul 45 alineatul (4) din apendicele I la convenție

Articolul 308 alineatul (2) din APA

Titularul regimului poate solicita autorităților vamale să îi furnizeze pe exemplarul TAD o probă alternativă că regimul de tranzit s-a încheiat în mod corect și că nu au fost identificate nereguli. Acest lucru poate fi realizat în momentul în care se prezintă mărfurile și TAD-ul la biroul vamal de destinație.

Notă: partea VII punctul 3.3.1 conține informații detaliate referitoare la acceptarea probei alternative de către biroul vamal de plecare.

OPERATOR

Pentru a se obține o probă alternativă, astfel cum se prevede la articolul 45 alineatul (4) din apendicele I la convenție/articolul 308 din APA, se poate prezenta biroului vamal de destinație un exemplar din TAD și LoI (după caz) pentru vizare.

Exemplarul respectiv, care poate fi o fotocopie, trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- să poarte mențiunea „copie”,
- să poarte ștampila biroului vamal de destinație, semnătura funcționarului, data și următoarea mențiune: „Probă alternativă – 99202”;

Anexa 8.3. conține mențiunea „Probă alternativă” în toate versiunile lingvistice.

VAMĂ

TAD-ul și LoI-ul (după caz) trebuie să fie vizate de biroul vamal de destinație. Această procedură poate include vizarea prin intermediul unui sistem computerizat, dar trebuie să reiasă clar pentru autoritățile vamale din țara de plecare că vizarea este autentică.

Biroul vamal de destinație vizează proba alternativă dacă nu s-a constatat nicio neregulă. Ștampila, semnătura funcționarului și data sunt introduse pe TAD.

Persoana care prezintă proba alternativă împreună cu mărfurile și cu TAD este considerată a fi reprezentantul titularului regimului. Biroul vamal de destinație va înmâna acestei persoane exemplarul vizat al TAD-ului.

IV.4.4.3 Prezentarea mărfurilor și a documentelor în afara zilelor și a intervalelor orare stabilite și într-un alt loc decât la biroul vamal de destinație

Articolul 45 alineatul (1) din apendicele I la convenție

Articolul 306 alineatul (1) din APA

În general, mărfurile, TAD-ul și informațiile solicitate trebuie să fie prezentate:

- la biroul vamal de destinație și
- în cursul zilelor și al intervalelor orare stabilite.

Cu toate acestea, biroul vamal poate permite, la solicitarea titularului regimului sau a unei alte persoane care prezintă mărfurile, ca prezentarea să se realizeze în afara programului oficial de lucru sau în orice alt loc.

IV.4.4.4 Nereguli

IV.4.4.4.1 Nereguli în legătură cu sigiliile

Vor primi liberul de vamă pentru regimul de tranzit comun/unional doar mărfurile care au fost sigilate. Biroul vamal de destinație va verifica dacă sigiliile sunt în continuare intacte. Dacă sigiliile

prezintă urme de manipulare frauduloasă, biroul vamal de destinație va indica acest lucru în mesajul IE018 pe care îl transmite biroului vamal de plecare.

VAMĂ

Biroul vamal de destinație va verifica starea sigiliilor și va înregistra rezultatele în NCTS. În cazul în care sigiliile lipsesc sau sunt într-o stare necorespunzătoare sau în cazul în care există probe că sigiliile au fost manipulate fraudulos, se recomandă insistent ca autoritățile vamale să examineze mărfurile și să înregistreze datele în NCTS.

IV.4.4.4.2 Alte nereguli

Biroul vamal de destinație va identifica în NCTS neregula constatată, pentru a informa biroul vamal de plecare. Pe baza constatărilor prezentate, biroul respectiv va analiza neregulile și va stabili măsurile corespunzătoare care trebuie luate.

Biroul vamal de destinație poate descoperi diferențe între mărfurile declarate în NCTS și mărfurile prezentate efectiv la biroul vamal respectiv. Fiecare caz trebuie să fie tratat individual, deoarece se poate întâmpla să se fi produs o eroare la plecare.

VAMĂ

Biroul vamal de destinație:
- va înregistra MRN-ul și
- va indica eventualele nereguli în mesaj (IE018).

IV.4.4.5 Schimbarea biroului vamal de destinație/deviere

Articolul 47 alineatul (2) din apendicele I la convenție

O operațiune de tranzit se poate încheia la un alt birou vamal decât cel declarat în declarația de tranzit. În acest caz, biroul respectiv va fi atunci considerat biroul vamal de destinație.

Articolul 306 alineatul (4) și articolul 307 alineatul (2) din APA

Întrucât NCTS va arăta faptul că biroul vamal real de destinație nu a primit mesajul IE001 pentru MRN-ul prezentat, respectivul birou vamal trebuie să transmită mesajul „Cerere de înregistrare anticipată a sosirii” (IE002).

În cazul în care identifică operațiunea cu ajutorul MRN-ului, biroul vamal de plecare trebuie să transmită mesajul „Răspuns la cererea de înregistrare anticipată a sosirii” (IE003). Biroul vamal de

destinație acceptă schimbarea biroului și transmite mesajul IE006 biroului vamal de plecare.

În cazul în care nu identifică operațiunea cu ajutorul MRN-ului, biroul vamal de plecare trebuie să includă în mesajul IE003 motivele (cu coduri de la 1 la 4) pentru care mesajul IE001 nu poate fi transmis. NCTS respinge sosirea și transmite operatorului economic de la destinație mesajul „Notificare de respingere a cererii de înregistrare anticipată a sosirii" (IE021). Motivele respingerii pot fi:

1. mărfurile și TAD-ul au ajuns deja la un alt birou vamal de destinație;
2. operațiunea a fost anulată de biroul vamal de plecare;
3. MRN-ul este necunoscut (fie din cauza unor probleme tehnice, fie ca urmare a unor nereguli) sau
4. alte motive.

Există trei situații posibile:

1. Noul birou vamal de destinație este situat pe teritoriul aceleiași părți contractante/aceluiași stat membru cu cea/cel menționat(ă) în declarația de tranzit:

VAMĂ

Biroul vamal de destinație:

- va înregistra MRN-ul;
- va solicita informații referitoare la declarație biroului vamal de plecare pe baza MRN-ului, transmițând mesajul IE002;
- va transmite mesajul IE006 biroului vamal de plecare;
- va verifica termenul, starea tuturor sigiliilor (dacă sunt aplicate sigilii) și itinerarul (dacă este specificat);
- va lua o decizie cu privire la nivelul de control necesar;
- după obținerea unui rezultat pozitiv în urma verificării, va înregistra rezultatul controlului în NCTS;
- va transmite mesajul IE018 biroului vamal de plecare.

După ce primește mesajul IE006, biroul vamal de plecare va informa biroul vamal declarat de destinație și biroul sau birourile declarate (dar neutilizate) de tranzit că operațiunea de tranzit s-a încheiat, transmițând mesajul „Aviz de sosire transmis mai departe" (IE024).

2. Noul birou vamal de destinație este situat pe teritoriul altei părți contractante/altui stat membru decât cea/cel menționat(ă) în declarația de tranzit:

VAMĂ

Biroul vamal de destinație:

- va înregistra MRN-ul;
- va solicita informații referitoare la declarație biroului vamal de plecare pe baza MRN-ului, transmițând mesajul IE002;
- va transmite mesajul IE006 biroului vamal de plecare;
- va verifica termenul, starea tuturor sigiliilor (dacă sunt aplicate sigilii) și itinerarul (dacă este specificat);
- va lua o decizie cu privire la nivelul de control necesar;
- după obținerea unui rezultat pozitiv în urma verificării, va înregistra rezultatul controlului în NCTS;
- va transmite mesajul IE018 biroului vamal de plecare.

După ce primește mesajul IE006, biroul vamal de plecare va informa biroul vamal declarat de destinație și biroul sau birourile declarate (dar neutilizate) de tranzit că operațiunea de tranzit s-a încheiat, transmițând mesajul „Aviz de sosire transmis mai departe” (IE024).

3. Noul birou vamal de destinație este situat pe teritoriul altei părți contractante/altui stat membru decât cea/cel menționat(ă) în TAD, iar acesta din urmă include una dintre următoarele mențiuni:
   – în cazul tranzitului comun:
     - DG0 („Export din țară supus unor restricții”)

     sau
     - DG1 („Export din țară supus unor taxe vamale”);
   – în cazul tranzitului unional:
     - DG0 („Export din UE supus unor restricții”)

     sau
     - DG1 („Export din UE supus unor taxe vamale”).

VAMĂ

Biroul vamal de destinație:

- va înregistra MRN-ul;
- va solicita informații referitoare la declarație biroului vamal de plecare pe baza MRN-ului, transmițând mesajul IE002;
- va păstra mărfurile sub control vamal și va decide dacă:
  - permite transferul lor către partea contractantă/statul membru în jurisdicția căreia/căruia intră biroul vamal de plecare sau
  - refuză transferul lor până la primirea de la biroul vamal de plecare a unei autorizații scrise specifice de acordare a liberului de vamă pentru ele.

IV.4.5 Prezentarea mărfurilor și a TAD-ului după expirarea termenului

Articolul 45 alineatul (2) din apendicele I la convenție

Articolul 306 alineatul (3) din APA

Dacă mărfurile și TAD-ul sunt prezentate după expirarea termenului stabilit de biroul vamal de plecare, se va considera că titularul regimului sau transportatorul a respectat termenul dacă acesta dovedește, într-un mod considerat satisfăcător de biroul vamal de destinație, că întârzierea nu i se datorează.

În continuare sunt prezentate exemple de dovezi ale unor circumstanțe imprevizibile care determină expirarea termenului, dar care nu pot fi imputate titularului regimului sau transportatorului:

- adeverință eliberată de poliție (de exemplu, în cazul unui accident sau al unui furt);
- adeverință eliberată de serviciul medical (de exemplu, ca urmare a asistenței medicale);
- adeverință de la serviciul de depanare (de exemplu, în cazul reparației unui vehicul);
- orice dovadă că întârzierea s-a produs ca urmare a unei greve, a condițiilor meteorologice nefavorabile sau a oricăror alte circumstanțe imprevizibile.

Cu toate acestea, biroul vamal de destinație este cel care decide cu privire la valabilitatea dovezii.

IV.4.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat)

IV.4.7 Secțiune rezervată autorităților vamale

IV.4.8 Anexe

IV.4.8.1 Mesaje structurate și conținutul datelor pentru schimbul de informații

Această anexă a fost eliminată, întrucât nu mai este relevantă.

IV.4.8.2 Codurile țărilor

IV.4.8.3 Codurile ambalajelor

CAPITOLUL 5 – ANDORRA, SAN MARINO ȘI TERITORIILE NEFISCALE

IV.5.1 Introducere

Capitolele anterioare descriu regimul standard de tranzit. Capitolul 5 descrie măsurile de tranzit specifice care există între:

- Uniunea Europeană și Andorra (punctul IV.5.2);
- Uniunea Europeană și San Marino (punctul IV.5.3);
- Uniunea Europeană și teritoriile sale fiscale speciale (punctul IV.5.4).

Punctul IV.5.5 se referă la excepții.

Punctul IV.5.6 este rezervat instrucțiunilor naționale specifice.

Punctul IV.5.7 este rezervat utilizării de către administrațiile vamale.

Anexele sunt enumerate la punctul IV.5.8.

IV.5.2 Andorra

Prezentul punct oferă informații referitoare la:

– context și legislație (IV.5.2.1);

– formalități (IV.5.2.2).

IV.5.2.1 Context și legislație

În 1990, Comunitatea Economică Europeană și Andorra au încheiat un acord de uniune vamală sub forma unui schimb de scrisori[14]. Uniunea vamală se aplică schimburilor comerciale cu mărfuri care se încadrează la capitolele 25-97 din Sistemul armonizat (SA).

14 Acord sub forma unui schimb de scrisori între Comunitatea Economică Europeană și Principatul Andorra, semnat la 28 iunie 1990, JO L 374, 31.12.1990, p. 14.

Decizia nr. 1/96 a Comitetului mixt CE-Andorra[15] a extins regimul de tranzit comunitar stabilit în Codul vamal comunitar (CVC) și în dispozițiile de punere în aplicare ale acestuia (DAC), incluzând comerțul din cadrul uniunii vamale. Decizia a fost ulterior înlocuită cu Decizia nr. 1/2003 a Comitetului mixt CE-Andorra[16]. La 1 mai 2016, regimul de tranzit unional a înlocuit regimul de tranzit comunitar, deoarece Codul Vamal Unional și actele sale delegate și de punere în aplicare sunt succesori ai CVC și DAC.

IV.5.2.2 Formalități

IV.5.2.2.1. Mărfuri care se încadrează în capitolele 1-24 din SA

Exportul și importul de mărfuri care se încadrează în aceste capitole și care au ca destinație sau origine Andorra sunt tratate ca exporturi sau importuri într-o/dintr-o țară terță.

Prin urmare, se prezintă o declarație vamală, cu abrevierea „EX" pentru export și „IM" pentru import în caseta 1.

Exemple[17]

a) Exportul de mărfuri unionale cu destinația Andorra

– produse agricole cu restituire la export

Prezentarea unei declarații de export EX1 (la biroul vamal din statul membru de export). Documentul de însoțire de export (EAD) trebuie prezentat la biroul vamal de ieșire din Uniune (birou francez sau spaniol).

– produse agricole fără restituire la export

Prezentarea unei declarații de export EX1 (la biroul vamal din statul membru de export). EAD trebuie prezentat la biroul vamal de ieșire din Uniune (birou francez sau spaniol).

15 Decizia nr. 1/96 a Comitetului mixt CE-Andorra din 1 iulie 1996 privind anumite metode de cooperare administrativă pentru punerea în aplicare a Acordului sub forma unui schimb de scrisori dintre CEE și Principatul Andorra și tranzitul de mărfuri între acestea, JO L 184, 24.7.1996, p. 39.

16 Decizia nr. 1/2003 a Comitetului mixt CE-Andorra din 3 septembrie 2003 privind actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru buna funcționare a uniunii vamale, JO L 253, 7.10.2003, p. 3.

17 Exemplele se referă la transportul rutier.

– mărfuri accizabile pentru care s-a eliberat un document administrativ electronic (e-AD) care însoțește mărfurile până la frontieră

Prezentarea unei declarații de export EX1 (la biroul vamal din statul membru de export). EAD și e-AD trebuie prezentate la biroul vamal de ieșire din Uniune (birou francez sau spaniol).

– produse agricole accizabile cu restituire la export pentru care s-a eliberat un e-AD care însoțește mărfurile până la frontieră

Prezentarea unei declarații de export EX1 (la biroul vamal din statul membru de export). EAD și e-AD trebuie prezentate la biroul vamal de ieșire din Uniune (birou francez sau spaniol).

b) Importul pe teritoriul vamal al Uniunii de produse agricole provenind din Andorra

La biroul vamal de intrare în Uniune, mărfurile sunt plasate sub un regim vamal, precum punerea în liberă circulație sau regimul de tranzit unional extern (T1) atunci când biroul vamal de destinație este situat în Uniune.

Notă: mărfurile care provin din Andorra, conform definiției din acordul privind uniunea vamală, sunt scutite de taxele vamale pentru importul în Uniune, cu condiția ca mărfurile să fie importate în baza unui certificat de circulație EUR.1 sau a unei declarații pe factură a exportatorului (titlul II din acordul privind uniunea vamală).

c) Tranzit pe teritoriul vamal al Uniunii cu destinația Andorra

Pentru reexpedierea unor mărfuri dintr-o țară terță către Andorra se prezintă o declarație de tranzit pentru regimul de tranzit unional extern (T1) la punctul de intrare în Uniune (de exemplu, în Belgia).

d) Tranzit între două puncte din Uniune prin Andorra

Regimul de tranzit unional nu acoperă trecerea prin Andorra, pentru care este necesar un regim separat (andorran).

Regimul de tranzit unional este considerat suspendat pe teritoriul Andorrei, cu condiția ca trecerea prin Andorra să se facă în baza unui document de transport unic.

În cazul în care nu există un document de transport unic care să acopere trecerea prin Andorra, regimul de tranzit unional se încheie

la punctul de ieșire din Uniune, înainte de intrarea în Andorra.

IV.5.2.2.2. Mărfuri care se încadrează în capitolele 25-97 din SA

Decizia nr. 1/2003 constituie baza pentru aplicarea, cu modificările necesare (*mutatis mutandis*), a regimului de tranzit comunitar prevăzut în CVC și DAC la schimburile comerciale dintre Comunitate și Andorra având ca obiect mărfuri care intră sub incidența capitolelor 25-97 din SA. La 1 mai 2016, regimul de tranzit comunitar a fost înlocuit cu regimul de tranzit unional specificat în Codul vamal al Uniunii și în actele delegate și de punere în aplicare ale acestuia, care sunt succesori ai CVC și DAC.

Formalitățile vamale în schimburile comerciale dintre statele membre ale Uniunii și Andorra trebuie îndeplinite într-un mod similar situației dinainte de instituirea, în 1993, a pieței unice. Prin urmare, se prezintă o declarație vamală, cu abrevierea „EX" pentru export și „IM" pentru import în caseta 1.

În acest context, se face distincție între următoarele cazuri:

- mărfurile aflate în liberă circulație, conform definiției din acordul privind uniunea vamală, circulă sub regimul de tranzit unional intern (T2) sau sunt transportate cu dovada statutului vamal de mărfuri unionale;

- mărfurile care nu sunt în liberă circulație circulă în regimul de tranzit unional extern (T1) – a se vedea exemplul b) de la punctul 2.2.1;

- în cazul specific al produselor menționate în Regulamentul 3448/93[18], acestea circulă sub regimul de tranzit unional extern (T1) – a se vedea exemplul c).

Garanția furnizată în cadrul regimului de tranzit unional trebuie să fie valabilă atât pentru Uniune, cât și pentru Andorra. În angajamentele și certificatele de garanție ale garantului, mențiunea „Principatul Andorra" nu trebuie să fie barată.

18 Regulamentul (CEE) nr. 3448/93 al Consiliului din 6 decembrie 1993 de stabilire a regimului comercial aplicabil anumitor mărfuri rezultate din transformarea produselor agricole, JO L 318, 20.12.1993, p. 18. Exemple de produse vizate: manitol, sorbitol, cazeină, cazeinați și alți derivați ai cazeinei, dextrine și cleiuri de dextrină, amidonuri sau cleiuri de amidon, preparate de glazurare sau finisare pe bază de substanțe amilacee.

Exemple

a) Expedierea de mărfuri aflate în liberă circulație (altele decât cele care fac obiectul Regulamentului 3448/93) dinspre Uniune către Andorra și invers

- formalitățile de expediere sunt îndeplinite la un birou situat într-un stat membru/Andorra: se eliberează o declarație de export EX1 și o declarație pentru un regim de tranzit unional intern (T2) sau

- formalitățile de expediere sunt îndeplinite la frontiera dintre UE și Andorra: mărfurile circulă liber până la frontieră, unde se eliberează o declarație de export EX1, cu condiția să se prezinte dovada statutului vamal de mărfuri unionale.

Trebuie menționat însă că biroul vamal de la frontieră care îndeplinește rolul de birou de ieșire poate refuza plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit dacă regimul respectiv urmează să se încheie la biroul vamal de frontieră învecinat.

b) Expedierea de mărfuri care nu sunt în liberă circulație (altele decât cele care fac obiectul Regulamentului 3448/93) dinspre Uniune către Andorra și invers

Mărfurile care nu sunt în liberă circulație sunt transportate în baza unui regim de tranzit unional extern (T1) către biroul vamal de destinație din Andorra sau din Uniune.

c) Cazul specific al mărfurilor menționate în Regulamentul 3448/93

Procedurile descrise mai sus se aplică dacă sunt respectate următoarele condiții:

- Produse agricole unionale prelucrate expediate dinspre Uniune către Andorra, care beneficiază de restituire la export

  Se eliberează o declarație de export EX1 și o declarație pentru un regim de tranzit unional extern (T1).

- Produse agricole prelucrate aflate în liberă circulație în Andorra și expediate către Uniune

  Aceste produse circulă sub regimul de tranzit unional extern (T1).

Întrucât serviciile vamale unionale au obligația de a percepe o taxă

pe componenta variabilă, TAD-ul declarației pentru un regim de tranzit extern (T1) trebuie vizat cu următoarea mențiune, subliniată cu roșu: „*Se percepe doar componenta agricolă – Acordul CEE-Andora*”.

Alte regimuri de tranzit

Regimul de tranzit comun nu este aplicabil comerțului cu Andorra.

Andorra nu este o parte contractantă la Convenția TIR.

Tabel sinoptic al regimurilor selectate (tranzit, export, import)	Mărfuri din capitolele 01-24 din SA	
	Mărfuri provenite din UE	Mărfuri provenite din Andorra
Cu restituire la export	EX1	
Fără restituire la export	EX1 sau T1[19]	
Mărfuri accizabile	EX1 + e-AD	
Mărfuri accizabile cu restituire la export	EX1 + e-AD	
Toate mărfurile		IM4[20] (+ EUR.1) (pentru punerea în liberă circulație) sau T1

Mărfuri din capitolele 25-97 din SA (altele decât produsele menționate în Regulamentul 3448/93)		
	Mărfuri provenite din UE	Mărfuri provenite din Andorra
Mărfuri aflate în liberă circulație	EX1 + T2 (T2F) (la biroul intern) sau T2L, T2LF sau documentul cu efect echivalent + EX1 (la frontieră)	EX1 + T2 (T2F) (la biroul intern) sau T2L, T2LF sau documentul cu efect echivalent + EX1 (la frontieră)
Mărfuri care nu sunt în liberă circulație	T1	T1 (tranzit) sau „IM4” (punere în liberă circulație)

19 Situația tranzitului mărfurilor neunionale pe teritoriul vamal al Uniunii.

20 Punerea în liberă circulație se realizează de către biroul vamal de intrare în Uniune.

Produse agricole menționate în Regulamentul 3448/93		
	Mărfuri provenite din UE	Mărfuri provenite din Andorra
Cu restituire la export	EX1 + T1	
În liberă circulație		T1 + mențiunea „Se percepe doar componenta agricolă – Acordul CEE-Andorra”.

IV.5.3 San Marino

Prezentul punct oferă informații referitoare la:

- context și legislație (IV.5.3.1);
- formalități (IV.5.3.2).

IV.5.3.1 Context și legislație

În 1992, CE și San Marino au încheiat un Acord interimar de comerț și uniune vamală[21]. Acesta a fost înlocuit cu Acordul de cooperare și uniune vamală[22] care a intrat în vigoare la 1 aprilie 2002. Uniunea vamală se aplică mărfurilor care se încadrează în capitolele 1-97 din Tariful vamal comun (TVC).

Decizia nr. 4/92 a Comitetului de cooperare CEE-San Marino[23] a stabilit dispozițiile referitoare la circulația mărfurilor între Comunitate și San Marino. Decizia s-a aplicat cu începere de la 1 aprilie 1993 și a fost modificată prin Decizia nr. 1/2002[24], care a intrat în vigoare la 23 martie 2002.

Decizia nr. 1/2010 a Comitetului de cooperare UE-San Marino[25] conține lista actualizată a birourilor vamale din Italia care pot realiza formalități vamale pentru mărfurile cu destinația San Marino.

IV.5.3.2 Formalități

Decizia nr. 4/92, cu modificările ulterioare, coordonează metodele de cooperare administrativă între San Marino și UE în ceea ce

21 Acord interimar de comerț și uniune vamală între Comunitatea Economică Europeană și Republica San Marino, JO L 359, 9.12.1992, p. 14.

22 Acord de cooperare și uniune vamală între Comunitatea Economică Europeană și Republica San Marino, JO L 84, 28.3.2002, p. 43.

23 Decizia nr. 4/92 a Comitetului de cooperare CEE-San Marino din 22 decembrie 1992 privind anumite metode de cooperare administrativă pentru punerea în aplicare a acordului interimar și procedura de reexpediere a mărfurilor către Republica San Marino, JO L 42, 19.2.1993, p. 34.

24 Decizia nr. 1/2002 de modificare a Deciziei nr. 4/92 a Comitetului de cooperare CEE-San Marino din 22 decembrie 1992 privind anumite metode de cooperare administrativă pentru punerea în aplicare a acordului interimar și procedura de reexpediere a mărfurilor către Republica San Marino, JO L 99, 16.4.2002, p. 23.

25 Decizia nr. 1/2010 a Comitetului de cooperare UE-San Marino din 29 martie 2010 de stabilire a unor măsuri de punere în aplicare a Acordului privind cooperarea și uniunea vamală dintre Comunitatea Economică Europeană și Republica San Marino, JO L 156, 23.6.2010, p. 13.

privește aplicarea normelor referitoare la regimul de tranzit unional care, la 1 mai 2016, a fost înlocuit cu regimul de tranzit unional (CVU și actele aferente CVU sunt succesori ai CVC și DAC).

Următoarele norme se aplică circulației mărfurilor care se încadrează în domeniul de aplicare al uniunii vamale UE-San Marino (capitolele 1-97 din TVC, cu excepția „produselor CECO”):

1. Mărfuri care circulă de la birouri vamale unionale desemnate din Italia către San Marino

Mărfurile care circulă sub un regim de tranzit extern (T1) cu destinația în San Marino sunt puse în liberă circulație la unul dintre birourile vamale unionale desemnate din Italia[26].

La un birou vamal desemnat se inițiază un T2-SM (regim de tranzit intern) sau se eliberează un document T2L-SM[27] (statut vamal de mărfuri unionale) pentru a acoperi transportul acestora mai departe către San Marino. Autoritățile competente din San Marino trebuie fie să încheie regimul de tranzit intern T2-SM în NCTS, fie să ștampileze un exemplar al documentului T2L-SM și să îl returneze biroului vamal de plecare din Italia (adică unuia dintre birourile vamale unionale desemnate care sunt enumerate în Decizia nr. 1/2010).

2. Mărfuri care circulă dinspre Uniune [28] către San Marino

Autorităților competente din San Marino trebuie să li se prezinte dovada că mărfurile se află în liberă circulație în cadrul Uniunii. Această dovadă poate fi reprezentată de TAD (T2 sau T2F), de dovada statutului vamal de mărfuri unionale (T2L sau T2LF) în original sau de un document cu efect echivalent [în special documentul e-AD menționat în Regulamentul (CE) nr. 684/2009 al Comisiei].

3. Mărfuri care circulă dinspre San Marino către Uniune (cu excepția Italiei[29])

26 Birourile vamale sunt enumerate în Decizia nr. 1/2010, JO L 156, 23.6.2010. Acestea sunt: Ancona, Bologna, Forlì, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Ravenna, Rimini, Roma, Orio Al Serio, Milano, Taranto, Trieste și Veneția.

27 Documentul T2L-SM este eliberat în trei exemplare, fiecare exemplar fiind vizat cu una dintre următoarele mențiuni: Rilasciato in tre essemplari – Délivré en trois exemplaires. Originalul și un exemplar al documentului T2L-SM sunt furnizate persoanei în cauză, iar al doilea exemplar este reținut de biroul de plecare.

28 Schimburile dintre Italia și San Marino se realizează în cadrul unui regim fiscal (TVA).

29 Idem.

Mărfurile transportate dinspre San Marino către Uniune trebuie să circule fie sub regimul de tranzit intern (T2 sau T2F) inițiat de către autoritățile competente din San Marino (biroul vamal de destinație este situat în Uniune), fie cu dovada statutului vamal de mărfuri unionale (T2L sau T2LF) ori cu un document cu efect echivalent. TAD-ul, documentul T2L sau T2LF ori documentul cu efect echivalent trebuie prezentat biroului vamal de import din Uniune pentru a se dovedi faptul că mărfurile se află în liberă circulație în San Marino.

În cazul în care mărfurile care urmează să fie reexpediate către Uniune au fost introduse anterior în San Marino în baza unui document T2F sau T2LF ori a unui document cu efect echivalent [în special a documentului e-AD menționat în Regulamentul (CE) nr. 684/2009 al Comisiei], autoritățile din San Marino trebuie să includă o referire la documentul care însoțea mărfurile în momentul sosirii lor în San Marino.

În angajamentele și certificatele de garanție ale garantului, mențiunea „Republica San Marino" nu trebuie să fie barată.

Notă: „produsele CECO" nu intră în domeniul de aplicare al uniunii vamale. Prin urmare, acestea sunt tratate ca mărfuri care nu se află în liberă circulație atunci când ajung în Uniune.

4. Alte regimuri de tranzit

Regimul de tranzit comun nu este aplicabil comerțului cu San Marino.

San Marino nu este parte contractantă la Convenția TIR.

IV.5.4 Teritoriile fiscale speciale

Prezentul punct oferă informații referitoare la:

- context și temeiul juridic (IV.5.4.1);
- regimul de tranzit unional intern (IV.5.4.2);
- documente privind statutul vamal (IV.5.4.3).

IV.5.4.1 Context și legislație

Articolul 1 alineatul (2) punctul 35 din APA

Teritoriile fiscale speciale înseamnă o parte a teritoriului vamal al Uniunii în care nu se aplică dispozițiile Directivei 2006/112/CE a

Directiva 2006/112/CE

Directiva 2008/118/CE

Consiliului privind sistemul comun al taxei pe valoarea adăugată sau ale Directivei 2008/118/CE a Consiliului privind regimul general al accizelor și de abrogare a Directivei 92/12/CEE.

Următoarele teritorii sunt teritoriile fiscale speciale:

- Insulele Canare;
- următoarele departamente franceze de peste mări: Guadelupa, Martinica, Mayotte, Guyana Franceză, Réunion și Saint-Martin;
- Muntele Athos;
- Insulele Åland.

Pentru informații actualizate privind aceste teritorii fiscale speciale, vă rugăm să consultați:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/territorial-status-eu-countries-and-certain-territories_en

Pentru a se asigura faptul că taxele fiscale (TVA și accize) sunt controlate și contabilizate, circulația mărfurile unionale către, dinspre sau între teritoriile nefiscale este supusă următoarelor formalități:

Articolul 188 din AD

- Atunci când mărfurile circulă dinspre un teritoriu fiscal special către o altă parte a teritoriului vamal al Uniunii care nu este un teritoriu fiscal special și când circulația respectivă se încheie într-un loc situat în afara statului membru prin care au intrat în respectiva parte a teritoriului vamal al Uniunii, mărfurile unionale respective trebuie să circule sub un regim de tranzit unional intern.

Exemple

1) Mărfurile au intrat în Uniune în Franța, apoi au circulat dinspre Franța către Insulele Canare și, ulterior, au fost aduse în Spania. Circulația mărfurilor între Insulele Canare și Spania trebuie să se desfășoare în regimul de tranzit unional intern.

2. Pentru mărfurile unionale care circulă dinspre Insulele Åland către Suedia la bordul unei nave, nu trebuie să se aplice regimul de tranzit unional intern (T2F), deoarece mărfurile circulă direct dinspre un teritoriu fiscal special către un stat membru în care rămân. Totuși, în cazul în care aceleași mărfuri sunt transportate mai departe pe cale rutieră către Danemarca, adică spre o altă parte a teritoriului vamal

al Uniunii, se aplică regimul de transport unional intern (T2F).

- Cu toate acestea, în alte situații (de exemplu, dacă mărfurile au intrat în Uniune în Franța, unde au fost puse în liberă circulație, ulterior au circulat către Insulele Canare și în final au fost aduse din nou în Franța sau dacă mărfurile unionale din Suedia au circulat direct către Insulele Åland), regimul de tranzit intern (T2F) este opțional. Mărfurile pot circula și pe baza dovezii statutului vamal de mărfuri unionale.

IV.5.4.2. Regimul de tranzit unional intern

Articolele 47, 50, 52 și 53 din ADT

Regimul de tranzit unional intern pentru circulația reglementată de articolul 188 din AD este cunoscut ca regimul T2F și se aplică după cum urmează:

- Declarație de tranzit:

Se înscrie codul T2F în caseta 1 a declarației de tranzit.

- Companie aeriană sau companie de transport maritim (declarație de tranzit pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană și maritimă):

Se înscrie codul T2F pe manifestul relevant.

- Companie aeriană sau companie de transport maritim (documentul electronic de transport/ETD ca declarație de tranzit pentru utilizarea regimului de tranzit pentru mărfurile transportate pe cale aeriană și maritimă):

Se înscrie codul T2F pentru mărfurile unionale în cauză.

IV.5.5 Excepții (*pro memoria*)

IV.5.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat)

IV.5.7 Secțiune rezervată autorităților vamale

IV.5.8 Anexe (*pro memoria*)

PARTEA V – PLANUL DE ASIGURARE A CONTINUITĂȚII ACTIVITĂȚII PENTRU TRANZITUL COMUN/UNIONAL

CAPITOLUL 1 – INTRODUCERE

Planul de asigurare a continuității activității descris în prezenta parte se aplică în situații în care sistemul informatic al autorităților vamale sau al operatorului nu este disponibil.

Utilizarea unui plan de asigurare a continuității activității face obiectul unei serii de **norme generale importante**:

- Operațiunile de tranzit din cadrul NCTS și cele din cadrul unui plan de asigurare a continuității activității ar trebui considerate proceduri clar distincte. Acest lucru înseamnă că toate transporturile care au fost inițiate și au primit cu succes liberul de vamă în NCTS trebuie să fie încheiate tot în NCTS, iar toate transporturile inițiate în cadrul unui plan de asigurare a continuității activității trebuie să fie încheiate în conformitate cu dispozițiile care reglementează utilizarea planului respectiv.
- În cazul în care s-a luat decizia de a se recurge la un plan de asigurare a continuității activității, este important să se asigure anularea oricărei declarații care a fost introdusă în NCTS, dar care nu a fost prelucrată în continuare din cauza defectării sistemului informatic.

V.1.1 Noțiuni de teorie generală și legislație

Sursele juridice sunt:

- articolul 26 din apendicele I la convenție;
- articolul 6 alineatul (3) litera (b) din CVU;
- articolul 291 din APA;
- anexa II la apendicele I la convenție;
- anexa 72-04 la APA.

V.1.2. Declarația de tranzit în cazul unui plan de asigurare a continuității activității

Planul de asigurare a continuității activității se bazează pe documente pe suport de hârtie care sunt utilizate ca declarații de

tranzit.

V.1.3 Ștampila în cazul unui plan de asigurare a continuității activității

Declarația de tranzit pe suport de hârtie utilizată în cadrul unui plan de asigurare a continuității activității trebuie să fie ușor de recunoscut de către toate părțile implicate în operațiunea de tranzit, pentru a se evita apariția unor probleme la biroul sau birourile vamale de tranzit și la biroul vamal de destinație.

În acest scop, faptul că se utilizează un plan de asigurare a continuității activității trebuie să fie indicat pe exemplarele declarației de tranzit pe suport de hârtie cu ajutorul unei ștampile (dimensiuni: 26 x 59 mm) în caseta A din DAU sau în caseta MRN din TAD. Ștampila poate fi preimprimată pe DAU sau TAD.

- Documentul trebuie ștampilat fie de biroul vamal de plecare, dacă se utilizează procedura standard, fie de expeditorul agreat, dacă se utilizează procedura simplificată.
- A se vedea anexa V.1.8.1 cu privire la ștampila planului de asigurare a continuității activității în diferite limbi.

Vă rugăm să rețineți că ambele tipuri de ștampile sunt acceptabile – ștampila veche introdusă prin Regulamentul (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului de instituire a Codului Vamal Comunitar și noua ștampilă introdusă prin CVU. Ștampilele vechi pot fi utilizate până la epuizarea stocurilor.

V.1.4 Defectarea temporară a NCTS la biroul vamal de plecare

Fiecărei administrații naționale îi revine responsabilitatea de a stabili condițiile exacte în care autoritatea competentă recurge la planul de asigurare a continuității activității. Aceste condiții ar trebui însă să fie stabilite în prealabil și să fie comunicate/puse la dispoziția operatorilor economici.

V.1.5 Defectarea temporară a sistemului informatic utilizat de titularul regimului

Prezentul punct tratează următoarele situații:

- sistemul informatic al titularului regimului este indisponibil;
- conexiunea electronică dintre sistemul informatic utilizat de titularul regimului și NCTS este indisponibilă.

Orice recurgere la planul de asigurare a continuității activității

trebuie să fie aprobată în prealabil de autoritățile vamale. Pentru obținerea acestei aprobări, titularul regimului, care utilizează fie procedura standard, fie procedura simplificată, trebuie să notifice autorităților vamale, prin fax, e-mail sau alte metode, motivul și momentul inițierii planului de asigurare a continuității activității.

În cazul în care sunt sigure că, într-adevăr, conexiunea este indisponibilă, autoritățile vamale vor comunica titularului regimului că aprobă utilizarea planului de asigurare a continuității activității. În plus, ele pot solicita o dovadă sau pot proceda la controale. Cu toate acestea, autoritățile vamale vor refuza să își dea aprobarea în cazul în care același titular al regimului face sistematic anunțuri de indisponibilitate.

Autoritatea vamală va monitoriza utilizarea planului de asigurare a continuității activității pentru a evita folosirea abuzivă a acestuia.

Dacă un expeditor agreat realizează mai mult de 2 % din declarațiile sale anuale în cadrul planului de asigurare a continuității activității ca urmare a defectării sistemului său informatic sau a întreruperii conexiunii electronice dintre sistemul informatic și NCTS, se va verifica autorizația pentru a se stabili dacă sunt întrunite în continuare condițiile pentru planul de asigurare a continuității activității.

V.1.6. Proceduri

V.1.6.1 La plecare – procedura standard

În cadrul procedurii standard, titularul regimului trebuie să completeze o declarație de tranzit pe suport de hârtie, pe care trebuie să o prezinte împreună cu mărfurile la biroul vamal de plecare.

Pentru detalii suplimentare, a se vedea V.2 și V.3.

Operațiunea de tranzit trebuie încheiată și descărcată pe baza declarației pe suport de hârtie.

VAMĂ
În cazul în care s-a luat decizia de a se recurge la planul de asigurare a continuității activității, este important să se asigure **invalidarea** oricărei declarații care a fost introdusă în NCTS, dar care nu a fost prelucrată în continuare din cauza defectării sistemului. Operatorul este obligat să furnizeze informații autorităților competente de fiecare dată când înregistrează o declarație în sistem, dar ulterior recurge la un plan de

asigurare a continuității activității.

În astfel de cazuri, toate datele de tranzit cu un LRN sau MRN alocat pentru operațiunea de tranzit respectivă trebuie retrase din NCTS.

V.1.6.2 La plecare – expeditorul agreat

Aprobarea de către autoritățile vamale a deciziei de recurgere la un plan de asigurare a continuității activității poate fi notificată prin metoda convenită în prealabil de expeditorul agreat cu autoritățile respective.

Titularul regimului trebuie să completeze o declarație de tranzit pe suport de hârtie.

Pentru detalii suplimentare, a se vedea VI.3.3.3.2.

Atunci când sistemul informatic al expeditorului agreat este disponibil din nou, persoana respectivă trebuie să informeze autoritățile vamale și, dacă este relevant, să comunice detalii privind documentele pe suport de hârtie utilizate.

V.1.6.3 La destinație – procedura standard

În cazul în care mărfurile au primit liberul de vamă pentru tranzit în NCTS la biroul vamal de plecare, dar sistemul de la biroul vamal de destinație nu este disponibil la sosirea mărfurilor, biroul vamal de destinație trebuie să încheie regimul pe baza TAD-ului și să efectueze înregistrările necesare în NCTS în momentul în care acesta este din nou disponibil. Astfel se permite biroului vamal de plecare să descarce regimul.

Dacă nu au fost constatate nereguli, biroul vamal de destinație trebuie să furnizeze titularului regimului sau transportatorului o probă alternativă privind încheierea regimului. Pentru detalii suplimentare, a se vedea V.6.4.2.

V.1.6.4 La destinație – destinatarul agreat

În cazul defectării NCTS la destinație, destinatarul agreat va urma procedurile aplicabile destinatarului agreat stabilite în partea VI.

V.1.7 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat)

V.1.8 Secțiune rezervată autorităților vamale

V.1.9 Anexe

V.1.9.1 Ștampila utilizată pentru planul de asigurare a continuității activității

A) Ștampila utilizată înainte și după 1 mai 2016 (până la epuizarea stocurilor)

BG:

NCTS АВАРИЙНА ПРОЦЕДУРА
НЯМА НАЛИЧНИ ДАННИ В СИСТЕМАТА
ЗАПОЧНАТА НА _____
(Дата/час)

CH:

NCTS FALLBACK PROCEDURE
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
*INITIATED ON*_____
(Date/hour)

CS:

NCTS HAVARIJNÍ POSTUP
DATA NEJSOU V SYSTÉMU
*ZAHÁJEN DNE*_____
(Datum/hodina)

DA:

NCTS NØDPROCEDURE
INGEN DATA TILGÆNGELIGE I SYSTEMET
*PÅBEGYNDT DEN*_____
(Dato/klokkeslæt)

DE:

NCTS NOTFALLVERFAHREN
KEINE DATEN IM SYSTEM VERFÜGBAR
*Begonnen am*_____
(Datum/Uhrzeit)
Ticket-Nr: _____

EE:

NCTS ASENDUSTOIMING
Süsteemi andmed ei ole kättesaadavad
Algatatud _____
(Kuup/kellaaeg)

EL:

ΕΚΤΑΚΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ NCTS
ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΕΝ ΔΙΑΘΕΤΕΙ ΚΑΝΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟ
*ΑΡΧΙΣΕ ΣΤΙΣ*_____
(Ημερομηνία/ώρα)

EN:

NCTS FALLBACK PROCEDURE
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
*INITIATED ON*_____
(Date/hour)

ES:

PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA PARA CASOS DE FALLO DEL NCTS
DATOS NO DISPONIBLES EN EL SISTEMA
*INICIADO EL*_____
(Fecha/hora)

FI:

NCTS-VARAMENETTELY
JÄRJESTELMÄ EI KÄYTETTÄVISSÄ
ALOITETTU _____
(pvm/kellonaika)

FR: **PROCÉDURE DE SECOURS NSTI**
AUCUNE DONNÉE DISPONIBLE DANS LE SYSTÈME
ENGAGEE LE _____ _____
(Date/heure)

HU: **NCTS TARTALÉK ELJÁRÁS**
NINCS ELÉRHETŐ ADAT A RENDSZERBEN
INDÍTVA _____
(Dátum/óra)

IS:

IT: **PROCEDURA DI RISERVA DEL NCTS**
DATI NON DISPONIBILI NEL SISTEMA
*AVVIATA IL*_____
(Data/ora)

LV: **DTKS ALTERNATĪVĀ PROCEDŪRA**
DATI SISTĒMĀ NAV PIEEJAMI
UZSĀKTS _____
(Datums/stunda)

LT: **NCTS ATSARGINĖ PROCEDŪRA**
SISTEMOJE DUOMENŲ NĖRA
PRADĖTA _____
(data/valanda)

MK: **НКТС РЕЗЕРВНА ПОСТАПКА**
ТРАНЗИТ ВО УНИЈАТА/ЗАЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
НЕМА ДОСТАПНИ ПОДАТОЦИ ВО СИСТЕМОТ
*ЗАПОЧНАТО НА*_____
(датум/час)

MT: **PROĊEDURA TA' RIŻERVA NCTS**
L-EBDA DEJTA DISPONIBBLI FIS-SISTEMA
MIBDIJA FI _____
(Data/ħin)

NL: **NOODPROCEDURE NCTS**
GEGEVENS NIET BESCHIKBAAR IN HET SYSTEEM
*BEGONNEN OP*_____
(Datum/uur)

NO: **NCTS FALLBACK PROCEDURE**
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
*INITIATED ON*_____
(Date/hour)

PL: **PROCEDURA AWARYJNA NCTS**
DANE NIE SĄ DOSTĘPNE W SYSTEMIE
*OTWARTO W DNIU*_____
(data/godzina)

PT: **PROCEDIMENTO DE CONTINGÊNCIA EM CASO DE FALHA DO NSIT**
DADOS NÃO DISPONÍVEIS NO SISTEMA
*INICIADO A*_____
(Data/hora)

RO: **PROCEDURA DE REZERVĂ NCTS**
NICIO DATĂ DISPONIBILĂ ÎN SISTEM
INIȚIATĂ LA _____
(Data/ora)

RS **NCTS РЕЗЕРВНИ ПОСТУПАК**
ТРАНЗИТ УНИЈЕ/ЗАЈЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
У СИСТЕМУ НЕМА ДОСТУПНИХ ПОДАТАКА
ПОКРЕНУТО ДАНА_____
(датум/час)

SI: **ALTERNATIVNI POSTOPEK NCTS**
PODATKI V SISTEMU NISO NA VOLJO
*ZAČETO DNE*_____
(Datum/ura)

SK: **NCTS HAVARIJNÝ STAV**
V SYSTÉME NIE SÚ K DISPOZÍCII ŽIADNE ÚDAJE
SPUSTENÝ _____
(Dátum/hodina)

SV: **RESERVRUTIN NÄR NCTS INTE FUNGERAR**
INGA DATA TILLGÄNGLIGA I SYSTEMET
*INLEDD DEN*_____
(Datum/klockslag)

HR **Ștampilă**

TR:

NCTS KAĞIT USULÜ

BİRLİK TRANSİTİ/ORTAK TRANSİT

SİSTEMDE VERİ BULUNMAMAKTADIR

. . . . . .’DE *BAŞLATILMIŞTIR*

(Tarih/Saat)

B) Ștampila nouă utilizată după 1 mai 2016

BG:

TALITLUSPIDEVUSE PROTSEDUUR
LIIDU TRANSIIDIPROTSEDUUR/ÜHIS TRANSIIDIPROTSEDUUR
SÜSTEEMI ANDMED EI OLE KÄTTESAADAVAD
ALGATATUD _____
(Kuupäev/kellaaeg)

CS:

ZÁLOŽNÍ POSTUP
TRANZITNÍ REŽIM UNIE/SPOLEČNÝ TRANZITNÍ REŽIM
DATA NEJSOU V SYSTÉMU
ZAHÁJEN DNE _____
(datum/hodina)

DA:

BEREDSKABSPROCEDURE
EU-FORSENDELSE/FÆLLES FORSENDELSE
INGEN TILGÆNGELIGE DATA I SYSTEMET
INDLEDT DEN _____
(Dato/tidspunkt)

DE:

BETRIEBSKONTINUITÄTSVERFAHREN
UNIONSVERSANDVERFAHREN/GEMEINSAMES VERSANDVERFAHREN
KEINE DATEN IM SYSTEM VERFÜGBAR
EINGELEITET AM _____
(Datum/Uhrzeit)

EE:

TALITLUSPIDEVUSE PROTSEDUUR
LIIDU TRANSIIDIPROTSEDUUR/ÜHIS TRANSIIDIPROTSEDUUR
SÜSTEEMI ANDMED EI OLE KÄTTESAADAVAD
ALGATATUD _____
(Kuupäev/kellaaeg)

EL:

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ
ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ/ΚΟΙΝΗ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ
ΕΝΑΡΞΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΣΤΙΣ _____
(Ημερομηνία/ώρα)

EN:

BUSINESS CONTINUITY PROCEDURE
UNION TRANSIT/COMMON TRANSIT
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
INITIATED ON _____
(Date/hour)

ES:

PROCEDIMIENTO DE CONTINUIDAD DE LAS ACTIVIDADES
TRÁNSITO DE LA UNIÓN/TRÁNSITO COMÚN
DATOS NO DISPONIBLES EN EL SISTEMA
INICIADO EL _____
(Fecha/hora)

FI:

TOIMINNAN JATKUVUUTTA KOSKEVA MENETTELY
UNIONIN PASSITUS / YHTEINEN PASSITUS
JÄRJESTELMÄSSÄ EI OLE TIETOJA
ALOITETTU _____
(Pvm/kellonaika)

FR:

PLAN DE CONTINUITÉ DES OPÉRATIONS
TRANSIT DE L'UNION/TRANSIT COMMUN
AUCUNE DONNÉE DISPONIBLE DANS LE SYSTÈME
ENGAGÉE LE _____
(Date/heure)

HU:

ÜZLETMENET-FOLYTONOSSÁGI ELJÁRÁS
UNIÓS/EGYSÉGES ÁRUTOVÁBBÍTÁS
A RENDSZERBEN NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE ADAT
KEZDŐIDŐPONT _____
(Nap/óra)

IS:

IT:

PROCEDURA DI CONTINUITÀ OPERATIVA
TRANSITO UNIONALE/TRANSITO COMUNE
NESSUN DATO DISPONIBILE NEL SISTEMA
AVVIATA IL _____
(Data/ora)

LV:

DARBĪBAS NEPĀRTRAUKTĪBAS PROCEDŪRA
SAVIENĪBAS TRANZĪTS /KOPĒJAIS TRANZĪTS
DATI SISTĒMĀ NAV PIEEJAMI
SĀKUMA DATUMS _____
(Datums/laiks)

LT:

VEIKLOS TĘSTINUMO PROCEDŪRA
SĄJUNGOS TRANZITAS/BENDRASIS TRANZITAS
SISTEMOJE DUOMENŲ NĖRA
PRADĖTA _____
(Data ir laikas)

MK: **ПОСТАПКА ЗА ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА КОНТИНУИТЕТ ВО РАБОТЕЊЕТО**
ТРАНЗИТ НА УНИЈАТА/ЗАЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
НЕМА ДОСТАПНИ ПОДАТОЦИ ВО СИСТЕМОТ
*ЗАПОЧНАТО НА*_____
(датум/час)

MT:

IL-PROĊEDURA TAL-KONTINWITÀ TAL-OPERAT
IT-TRANŻITU TAL-UNJONI/IT-TRANŻITU KOMUNI
L-EBDA DEJTA DISPONIBBLI FIS-SISTEMA
INBDIET NHAR _____
(Id-data/il-ħin)

NL:

BEDRIJFSCONTINUÏTEITSPROCEDURE
UNIEDOUANEVERVOER/GEMEENSCHAPPELIJK DOUANEVERVOER
GEEN GEGEVENS BESCHIKBAAR IN HET SYSTEEM
BEGONNEN OP _____
(Datum/uur)

NO:

BUSINESS CONTINUITY PROCEDURE
UNION TRANSIT/COMMON TRANSIT
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
INITIATED ON _____
(Date/hour)

PL:

PROCEDURA CIĄGŁOŚCI DZIAŁANIA
PROCEDURA TRANZYTU UNIJNEGO/WSPÓLNA PROCEDURA TRANZYTOWA
DANE NIE SĄ DOSTĘPNE W SYSTEMIE
OTWARTO W DNIU _____
(data/godzina)

PT:

PROCEDIMENTO DE CONTINUIDADE DAS ATIVIDADES
TRÂNSITO DA UNIÃO/TRÂNSITO COMUM
DADOS NÃO DISPONÍVEIS NO SISTEMA
INICIADO EM _____
(Data/hora)

RO:

PLANUL DE ASIGURARE A CONTINUITĂȚII ACTIVITĂȚII
TRANZIT UNIONAL/TRANZIT COMUN
NU EXISTĂ DATE DISPONIBILE ÎN SISTEM
INIȚIAT LA DATADE _____
(Data/ora)

SI:

POSTOPEK NEPREKINJENEGA POSLOVANJA
TRANZIT UNIJE / SKUPNI TRANZIT
PODATKI V SISTEMU NISO NA VOLJO
SPROŽEN DNE _____
(Datum/ura)

SK:

PLÁN NA ZABEZPEČENIE KONTINUITY ČINNOSTÍ
COLNÝ REŽIM TRANZITU ÚNIE/SPOLOČNÝ TRANZITNÝ REŽIM
V SYSTÉME NIE SÚ DOSTUPNÉ ŽIADNE ÚDAJE
ZAČATÝ _____
(dátum/hodina)

SV:

KONTINUITETSPLAN
UNIONSTRANSITERING/GEMENSAM TRANSITERING
INGA DATA ÄR TILLGÄNGLIGA I SYSTEMET
INLEDD DEN _____
(Datum/klockslag)

HR:

POSTUPAK OSIGURAVANJA KONTINUITETA POSLOVANJA
PROVOZ UNIJE / ZAJEDNIČKI PROVOZ
PODACI NISU RASPOLOŽIVI U SUSTAVU
POKRENUT DANA _____
(Datum/sat)

TR:

İŞ SÜREKLİLİĞİ USULÜ
BİRLİK TRANSİTİ/ORTAK TRANSİT
SİSTEMDE VERİ BULUNMAMAKTADIR
. . . . . *'DE BAŞLATILMIŞTIR*
(Tarih/Saat)

RS: **ОСИГУРАЊЕ КОНТИНУИТЕТА ПОСТУПКА**
ТРАНЗИТ УНИЈЕ/ЗАЈЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
У СИСТЕМУ НЕМА ДОСТУПНИХ ПОДАТАКА
ПОКРЕНУТО ДАНА_____
(датум/час)

CAPITOLUL 2 – INSTRUCȚIUNI GENERALE REFERITOARE LA DOCUMENTUL ADMINISTRATIV UNIC ȘI LA DOCUMENTUL DE ÎNSOȚIRE A TRANZITULUI

Articolul 3 literele (d) și (v) din convenție și apendicele I la convenție

Partea V se referă la planul de asigurare a continuității activității bazat pe utilizarea documentului administrativ unic (DAU) sau a documentului de însoțire a tranzitului (TAD) ca declarații de tranzit pe suport de hârtie. Prezenta parte este structurată în șase capitole.

Articolul 5 punctul 12 și articolul 6 alineatul (3) litera (b) din CVU

Capitolul 3 prezintă procedura declarației de tranzit standard.

Capitolul 4 prezintă formalitățile efectuate la biroul vamal de plecare.

Capitolul 5 prezintă incidentele din timpul transportului.

Capitolul 6 prezintă formalitățile efectuate la biroul vamal de destinație.

Notă:

Este important de remarcat faptul că expresia „**declarație de tranzit**” are două sensuri. În primul rând, „**declarație de tranzit**” înseamnă declarația prin care o persoană își exprimă dorința de a plasa mărfurile sub regimul de tranzit în forma și modalitatea prevăzute. În al doilea rând, expresia desemnează documentul utilizat ca declarație de tranzit, adică „**exemplarele din DAU și TAD**” necesare. În următoarele capitole, expresia „declarație de tranzit” este folosită cu primul sens, formularul care trebuie utilizat fiind DAU sau TAD.

CAPITOLUL 3 – DECLARAȚIA DE TRANZIT STANDARD

V.3.1. Introducere

Prezentul capitol descrie planul de asigurare a continuității activității bazat pe utilizarea DAU sau a TAD ca declarație de tranzit pe suport de hârtie.

Punctul V.3.2 prezintă noțiunile de teorie generală și legislația referitoare la declarațiile de tranzit standard.

Punctul V.3.3 descrie procedura declarației de tranzit standard, de la momentul încărcării mărfurilor până la completarea și semnarea declarației.

Punctul V.3.4 prezintă situații specifice referitoare la procedura declarației de tranzit.

Punctul V.3.5 se referă la excepțiile de la normele generale.

Punctul V.3.6 este rezervat instrucțiunilor naționale specifice.

Punctul V.3.7 este rezervat utilizării de către administrațiile vamale.

Punctul V.3.8 conține anexele la capitolul 3.

V.3.2 Noțiuni de teorie generală și legislație

Declarația de tranzit pe suport de hârtie este declarația vamală prin care se plasează mărfuri sub regimul de tranzit. Aceasta poate fi depusă sub următoarele forme:

- un document administrativ unic (DAU) sau
- un DAU tipărit pe hârtie simplă din sistemul informatic al operatorului economic sau
- un document de însoțire a tranzitului (TAD), completat, dacă este necesar, cu o listă de articole (LoI).
  În acest caz, TAD-ul nu poartă un MRN.

Sursele juridice pentru declarația de tranzit prezentată sub formă de DAU sau TAD sunt următoarele:

- Convenția DAU;
- apendicele I la Convenție:
  - ✓ articolul 3 literele (c) și (v) și articolul 26;
- apendicele III la convenție:
  - ✓ titlul II articolele 5 și 6;
  - ✓ anexele A3, A4, A5 și A6;
  - ✓ anexele B1, B4, B5 și B6;
- articolul 5 punctul 12 și articolul 6 alineatul (3) litera (b) din CVU;
- apendicele B1-B6, C1, D1, F1 and F2 la anexa 9 la ADT;
- capitolele III și IV din anexa 72-04 la APA.

V.3.3 Procedura de declarare

Prezentul punct oferă informații privind:

- declarațiile de tranzit pe suport de hârtie sub formă de DAU și de formulare complementare DAU-BIS (punctul V.3.3.1);
- listele de încărcătură, formă și utilizare (punctul V.3.3.2);
- declarațiile de tranzit pe suport de hârtie sub formă de TAD (punctul V.3.3.3);
- trimiterile mixte (punctul V.3.3.4);
- semnarea declarației de tranzit (punctul V.3.3.5).

V.3.3.1 Declarația de tranzit pe suport de hârtie

V.3.3.1.1. Formularele și completarea declarației de tranzit pe suport de hârtie pe DAU

DAU constă într-o serie de exemplare numerotate, după cum urmează:

- un set de 8 pagini format din exemplare numerotate consecutiv (de la exemplarul 1 la exemplarul 8) sau
- un set de 4 pagini format din exemplare numerotate consecutiv (exemplarele 1/6, 2/7, 3/8 și 4/5).

DAU-ul poate fi suplimentat, dacă este necesar, cu formularele complementare DAU-BIS sau cu liste de încărcătură. Formularele DAU-BIS sunt numerotate la fel ca seturile normale de exemplare:

- set de 8 pagini format din exemplarele de la 1 BIS la 8 BIS;
- set de 4 pagini format din exemplarele 1/6 BIS, 2/7 BIS, 3/8 BIS și 4/5 BIS.

Pentru informații suplimentare privind listele de încărcătură, a se vedea V.3.3.1.2.

Pentru declarația pe suport de hârtie, sunt necesare trei exemplare din DAU – exemplarele 1, 4 și 5:

- exemplarul 1 este reținut de biroul vamal de plecare după ce declarația a fost înregistrată;
- exemplarul 4 însoțește mărfurile până la biroul vamal de destinație, unde este reținut;
- exemplarul 5 însoțește mărfurile până la biroul vamal de destinație, care îl returnează în țara de plecare după încheierea regimului de tranzit.

În cazul în care pentru declarația de tranzit pe suport de hârtie se folosește setul de 4 pagini, trebuie să se folosească două seturi: exemplarele 1 și 4 dintr-un set și exemplarul 5 din celălalt set. În fiecare set, numărul exemplarelor neutilizate trebuie indicat prin tăierea cu o linie, pe margine, a numărului exemplarului neutilizat. De exemplu, dacă pe exemplarul 1/6 numărul 6 este tăiat, înseamnă că se folosește exemplarul 1.

Titlul I articolele 5 și 6 din apendicele III la

Formularele DAU utilizate ca declarație de tranzit trebuie să îndeplinească următoarele cerințe tehnice, cu excepția cazului în care declarația se întocmește cu ajutorul sistemului informatic al

convenție

operatorului economic.

Anexa II la Convenția DAU

Apendicele B1-B6, C1 și D1 la anexa 9 la ADT

Regula generală este că declarațiile de tranzit pe suport de hârtie se întocmesc pe DAU fie în scris, de mână (asigurându-se completarea lor lizibilă, cu cerneală și cu litere de tipar), fie prin tipărirea de către un sistem informatic al operatorului economic. Se poate permite, totuși, imprimarea DAU-ului cu ajutorul unor sisteme informatizate publice sau private, dacă este necesar pe hârtie obișnuită, atât timp cât sunt îndeplinite anumite condiții (pentru detalii suplimentare, a se vedea apendicele C1 la anexa 9 la ADT/anexa B6 la apendicele III la convenție).

Apendicele 3 la anexa II la Convenția DAU

Pentru completarea unei declarații de tranzit pe suport de hârtie, trebuie completate toate casetele obligatorii din exemplarele DAU-ului, celelalte casete fiind opționale.

Anexa B6 la apendicele III la convenție

Apendicele C1 la anexa 9 la ADT

Doar primul exemplar (cel de deasupra) al DAU-ului trebuie completat. Întrucât documentul utilizat trebuie să fie autocopiant, detaliile vor apărea și pe celelalte exemplare.

Declarațiile de tranzit trebuie să fie întocmite în una dintre limbile oficiale ale părților contractante care este acceptată de autoritățile competente din țara de plecare.

Pentru a se evita întârzierile la biroul vamal de plecare/destinație (sau la biroul vamal de tranzit), este important ca operatorii economici să completeze corect DAU-ul.

Biroul vamal de plecare are obligația de a se asigura că DAU-ul este completat în mod corect și lizibil și că pe declarație este aplicată în mod clar ștampila biroului vamal de plecare.

VAMĂ

Casetele din DAU marcate cu majusculele B, C, D(/J), E(/J), F, G și I trebuie completate de autoritățile vamale. Cu toate acestea, partea stângă a casetei I poate fi utilizată și pentru înregistrări făcute de destinatarul agreat.

Apendicele 3 la anexa II la

Nu sunt permise ștersături sau corecturi prin suprascriere. Toate modificările trebuie făcute prin tăierea cu o linie a informațiilor incorecte și, dacă este cazul, prin adăugarea celor corecte și trebuie

Convenția DAU

Apendicele C1 la anexa 9 la ADT

însoțite de semnătura persoanei care efectuează modificarea. Aceste modificări trebuie vizate de autoritățile vamale. În unele cazuri, autoritățile vamale pot impune depunerea unei noi declarații.

Articolul 173 din CVU

Articolul 31 din apendicele I la convenție

Cu toate acestea, nu este permisă nicio modificare în cazul în care autoritățile competente indică, după ce au primit declarația de tranzit, că intenționează să examineze mărfurile sau au stabilit că informațiile furnizate sunt incorecte ori au acordat deja liberul de vamă mărfurilor.

DAU-ul poate fi completat, dacă este necesar, cu unul sau mai multe formulare complementare, cunoscute sub denumirea de „formulare DAU-BIS".

Apendicele 3 la anexa I la Convenția DAU

Apendicele B3 la anexa 9 la ADT

Formularele DAU-BIS pot fi utilizate în următoarele circumstanțe:

- în cazul în care declarația de tranzit se referă la mai multe articole sau
- în cazul în care un transport conține atât mărfuri T1, cât și T2 și T2F.

În acest caz, formularele DAU-BIS sunt utilizate (ca și listele de încărcătură) pentru a se înregistra detaliile mărfurilor separat pentru fiecare statut vamal în parte (T1, T2, T2F). De asemenea, DAU-ul trebuie să conțină un sumar al formularelor DAU-BIS utilizate pentru mărfurile corespunzătoare fiecărui statut vamal în parte.

Formularele DAU-BIS fac parte din declarația de tranzit și trebuie să îndeplinească aceleași cerințe tehnice.

Ele trebuie completate în conformitate cu instrucțiunile de completare a formularului DAU.

Notă: nu este permisă utilizarea unei combinații de formulare DAU-BIS și liste de încărcătură.

V.3.3.1.2. Listele de încărcătură, formă și completare

Anexele B4 și B5 la apendicele III la convenție

Listele de încărcătură pot fi utilizate ca parte descriptivă a DAU-ului cu rol de declarație de tranzit.

Anexa 11 la ADT

Capitolele III și IV din anexa 72-

Utilizarea listelor de încărcătură nu afectează obligațiile privind procedura de expediere/export sau orice procedură din țara de destinație ori pe cele privind formularele utilizate pentru aceste formalități.

04 la APA

Numai rectoul formularelor poate fi utilizat drept listă de încărcătură.

Listele de încărcătură trebuie întocmite în același număr de exemplare ca și declarația de tranzit la care se referă.

OPERATOR

1. Fiecare articol înscris pe o listă de încărcătură trebuie să fie precedat de un număr de serie.
2. Fiecare articol trebuie urmat, dacă este cazul, de toate referințele impuse de legislație, în special referințele documentelor, ale certificatelor și ale autorizațiilor prezentate.
3. După ultima înregistrare trebuie trasată o linie orizontală, iar spațiile rămase neutilizate trebuie barate, astfel încât să nu fie posibilă nicio adăugare ulterioară.
4. În cazul în care pentru un transport alcătuit din două sau mai multe tipuri de mărfuri se utilizează liste de încărcătură, caseta 31 din DAU „Colete și descrierea mărfurilor" nu trebuie utilizată pentru înscrierea mărcilor, a numerelor, a numărului și a tipului coletelor sau pentru descrierea mărfurilor. În această casetă trebuie însă să se menționeze, după caz, numărul de serie și codul (T1, T2, T2F) al listelor de încărcătură atașate.

VAMĂ

Biroul vamal de plecare trebuie să înscrie numărul de înregistrare pe lista de încărcătură. Acest număr va fi același cu numărul de înregistrare al DAU-ului la care se referă lista de încărcătură. Numărul se va înscrie fie cu ajutorul unei ștampile care conține numele biroului vamal de plecare, fie de mână. Dacă se înscrie de mână, numărul trebuie însoțit de ștampila biroului vamal de plecare. Semnătura funcționarului vamal este însă opțională.

Autoritățile competente pot permite titularilor regimului să folosească liste de încărcătură speciale, care nu îndeplinesc cerințele de mai sus referitoare la listele de încărcătură.

Aceste liste pot fi utilizate numai dacă:

- sunt emise de societăți ale căror evidențe sunt păstrate cu ajutorul unor sisteme electronice de prelucrare a datelor;
- sunt concepute și completate astfel încât să poată fi utilizate fără

dificultate de autoritățile competente;

- conțin, pentru fiecare articol, informațiile prevăzute pentru listele de încărcătură standard.

În cazul în care un DAU unic este însoțit de două sau mai multe liste de încărcătură, fiecare dintre acestea trebuie să poarte un număr de serie alocat de titularul regimului. Numărul total de liste de încărcătură de însoțire se indică în caseta 4 „Liste de încărcătură” din DAU.

V.3.3.1.3 Forma și completarea declarației de tranzit pe suport de hârtie sub formă de TAD

Anexele A3, A4, A5 și A6 la apendicele III la convenție

Formularul documentului de însoțire a tranzitului (TAD) se poate folosi ca declarație de tranzit pe suport de hârtie suplimentată, dacă este necesar, cu lista de articole (LoI).

Apendicele F1 și F2 la anexa 9 la ADT

TAD-ul trebuie completat fie în scris, de mână (asigurându-se completarea lui lizibilă, cu cerneală și cu litere de tipar), fie tipărit cu ajutorul unui sistem informatic al operatorului economic. Toate rubricile obligatorii pentru declarația de tranzit trebuie completate conform anexei B6 la apendicele III la convenție/apendicelui C1 la anexa 9 la ADT.

Atunci când TAD-ul se folosește ca declarație de tranzit pe suport de hârtie, nu se alocă un MRN pentru operațiunea de tranzit. În schimb, se folosește și se introduce în colțul din dreapta sus al TAD-ului numărul de referință național pentru planul de asigurare a continuității activității.

Atunci când o operațiune de tranzit acoperă mai multe articole de marfă, trebuie să se anexeze la TAD una sau mai multe liste de articole. LoI trebuie să poarte același număr de referință al unei declarații de tranzit ca și cel care figurează pe TAD-ul la care sunt anexate. LoI trebuie completată conform anexei A5 la apendicele III la convenție/apendicelui F2 la anexa 9 la ADT.

O LoI poate conține mai multe articole (casetele se pot extinde pe verticală). Numărul maxim de articole pentru o declarație de tranzit este 99.

V.3.3.1.4. Trimiterile mixte

Articolul 28 din apendicele I la convenție

Articolul 294 din APA

În cazul trimiterilor alcătuite din mărfuri neunionale care circulă sub regimul de tranzit T1 și din mărfuri unionale care circulă sub regimul de tranzit T2/T2F și care sunt cuprinse într-o singură declarație de tranzit, la DAU vor fi anexate fie formulare DAU-BIS separate (a se vedea V.3.3.2.2.), fie liste de încărcătură (a se vedea V.3.3.2.3.). DAU-

Apendicele D1 la anexa 9 la ADT

Anexa B la APA

ul furnizează informații comune și un sumar al formularelor DAU-BIS sau al listelor de încărcătură utilizate pentru mărfurile cu statute diferite. Fiecare formular DAU-BIS sau listă de încărcătură conține mărfuri cu același statut vamal. În a treia subdiviziune a casetei 1 din DAU apare codul „T-”, iar în a treia subdiviziune a casetei 1 „Declarație” din formularul DAU-BIS se va înscrie codul „T1bis”, „T2bis” sau „T2Fbis”, după caz.

În cazul în care TAD-ul este utilizat ca declarație de tranzit pe suport de hârtie~~,~~ în subdiviziunea din dreapta a casetei 1 trebuie indicat codul „T-”, iar pentru fiecare articol din LoI-ul din caseta 1/3 trebuie introdus codul relevant (T1, T2 sau T2F).

Cu excepția cazului în care trimiterea este mixtă, toate casetele 31 (pentru descrierea mărfurilor) care nu au fost utilizate trebuie barate, pentru a se preveni o utilizare ulterioară.

Există și alternativa de a se completa un DAU sau TAD separat (de exemplu: un DAU/TAD T1 pentru mărfurile neunionale și un DAU/TAD T2 sau T2F pentru mărfurile unionale).

Notă: este posibil ca în același mijloc de transport să fie transportate mărfuri unionale care nu sunt plasate sub regim de tranzit (și care circulă pe teritoriul vamal al Uniunii) alături de mărfuri care sunt plasate sub regim de tranzit. În această situație, declarația de tranzit se referă doar la mărfurile plasate sub regim de tranzit.

V.3.3.1.5. Semnarea declarației de tranzit

Anexa II la apendicele I la convenție

Anexa 72-04 la APA

Prin semnarea declarației de tranzit, titularul regimului își asumă responsabilitatea pentru corectitudinea informațiilor înscrise în declarație, pentru autenticitatea documentelor prezentate și pentru respectarea tuturor obligațiilor care decurg din plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit.

OPERATOR Titularul regimului sau reprezentantul acestuia trebuie să semneze declarația de tranzit în caseta 50 din DAU sau TAD.

Anexa II la apendicele I la convenție

Anexele B6 și B9 la

Expeditorii autorizați pot avea permisiunea de a nu semna declarațiile de tranzit care poartă ștampila specială. Această dispensă poate fi acordată cu condiția ca expeditorul agreat să fi remis în prealabil autorității vamale un angajament scris prin care să

apendicele III la convenție

Anexa 72-04 la APA

se recunoască drept titular al regimului pentru toate operațiunile de tranzit efectuate în baza declarațiilor de tranzit care poartă ștampila sa specială.

Declarația de tranzit nesemnată trebuie să cuprindă următoarea mențiune în caseta rezervată semnăturii titularului regimului: „Dispensă de semnătură – 99207”.

Pentru informații suplimentare cu privire la această procedură, care este considerată o simplificare a regimului standard de tranzit, a se vedea partea VI.

V.3.4 Situații specifice (*pro memoria*)

V.3.4.1 Norme aplicabile mărfurilor cu ambalaje

Pentru detalii suplimentare, a se vedea IV.1.5.1.

V.3.4.2 Mărfurile transportate de călători în bagaje

Pentru detalii suplimentare, a se vedea IV.1.5.2.

V.3.4.3 Transportul mărfurilor unionale către, dinspre sau printr-o țară de tranzit comun

Pentru detalii suplimentare, a se vedea IV.1.5.3.

V.3.4.4 Duplicate

În caz de furt, pierdere sau distrugere a unei declarații de tranzit sau a unui document T2L/T2LF, biroul vamal care a eliberat documentul original poate elibera un duplicat.

Partea interesată care solicită duplicatul trebuie să justifice cererea în mod corespunzător și să declare în scris că va returna originalul dacă acesta este găsit.

Expeditorii agreați și emitenții autorizați pot elibera și ei un duplicat al declarațiilor de tranzit sau al documentelor T2L/T2LF, cu condiția:

- să fi eliberat documentul original;
- să fi prezentat autorității competente o cerere justificată în mod corespunzător pentru a fi autorizați să elibereze un duplicat al originalului și
- ca autoritatea competentă să fi acceptat cererea.

Autoritățile vamale ar trebui să evalueze riscul de utilizare abuzivă și, în special, să investigheze cererile recurente.

Duplicatul trebuie să conțină: (i) mențiunea „DUPLICAT” cu caractere aldine; (ii) ștampila biroului vamal, a expeditorului agreat sau a emitentului agreat care a emis duplicatul și (iii) semnătura persoanei competente.

V.3.5 Excepții (*pro memoria*)

V.3.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat)

V.3.7 Secțiune rezervată autorităților vamale

V.3.8 Anexe

CAPITOLUL 4 – FORMALITĂȚI LA BIROUL VAMAL DE PLECARE

V.4.1. Introducere

Punctul V.4.2 prezintă noțiunile de teorie generală privind formalitățile efectuate la biroul vamal de plecare, precum și informații generale cu privire la sursele juridice.

Punctul V.4.3 descrie procedura efectuată la biroul vamal de plecare.

Punctul V.4.4 prezintă situații specifice.

Punctul V.4.5 se referă la excepțiile de la normele generale.

Punctul V.4.6 este rezervat normelor naționale specifice.

Punctul V.4.7 este rezervat utilizării de către administrațiile vamale.

Punctul V.4.8 conține anexele la capitolul 4.

V.4.2 Noțiuni de teorie generală și legislație

Regimul de tranzit începe la biroul vamal de plecare, prin prezentarea declarației de tranzit pe suport de hârtie (sub forma unui DAU sau TAD) împreună cu mărfurile.

Sursele juridice sunt următoarele:

- articolul 26 din apendicele I la convenție;
- articolul 6 alineatul (3) litera (b) din CVU;
- articolul 291 din APA;
- anexa II la apendicele I la convenție;
- anexa 72-04 la APA.

V.4.3 Descrierea procedurii efectuate la biroul vamal de plecare

Prezentul punct oferă informații privind:

- prezentarea declarației de tranzit pe suport de hârtie (punctul V.4.3.1);
- prezentarea unei garanții (punctul V.4.3.2);
- acceptarea, înregistrarea și vizarea declarației de tranzit pe suport de hârtie (punctul V.4.3.3);
- modificarea declarației de tranzit pe suport de hârtie (punctul V.4.3.4);

- invalidarea declarației de tranzit pe suport de hârtie (punctul V.4.3.5);
- verificarea declarației de tranzit pe suport de hârtie (punctul V.4.3.6);
- itinerarul (punctul V.4.3.7);
- termenul (punctul V.4.3.8);
- măsurile de identificare (punctul V.4.3.9);
- acordarea liberului de vamă pentru mărfuri în vederea tranzitului (punctul V.4.3.10).

V.4.3.1 Prezentarea declarației de tranzit pe suport de hârtie

Declarația de tranzit pe suport de hârtie și toate documentele de însoțire ar trebui prezentate împreună cu mărfurile la biroul vamal de plecare în cursul zilelor și al intervalelor orare stabilite. Cu toate acestea, la cererea titularului regimului, ele pot fi prezentate în alte zile, la alte ore sau în alte locuri aprobate de biroul vamal de plecare.

OPERATOR

La biroul vamal de plecare trebuie prezentate următoarele documente:

- exemplarele 1, 4 și 5 ale DAU-ului completat în mod corespunzător. În cazul în care se folosesc formulare DAU-BIS sau liste de încărcătură, acestea trebuie atașate la DAU;
- două exemplare ale TAD-ului, suplimentate, dacă este necesar, cu o listă de articole;
- o garanție (dacă este necesar: a se vedea partea III);
- alte documente, dacă sunt necesare.

VAMĂ

Biroul vamal de plecare va proceda astfel:

- va verifica dacă exemplarele 1, 4 și 5 ale DAU-ului sunt completate în mod corespunzător și, în cazul în care se folosesc formulare DAU-BIS sau liste de încărcătură, dacă acestea sunt atașate la DAU;
- va verifica dacă cele două exemplare ale TAD-ului sunt completate în mod corespunzător, iar în cazul în care se folosește o LoI, dacă acesta este anexată la TAD;
- va verifica valabilitatea și cuantumul garanției;
- va verifica alte documente necesare.

V.4.3.2. Prezentarea unei garanții

Articolul 9 din apendicele I la convenție

Pentru inițierea unui regim de tranzit este necesară o garanție (cu excepția situației în care există o dispensă acordată prin lege sau printr-o autorizație).

Articolul 89 alineatul (2) din CVU

Informații suplimentare referitoare la garanții se găsesc în partea III.

VAMĂ

Biroul vamal de plecare trebuie să verifice dacă:

- detaliile privind garanția înscrise în caseta 52 din DAU sau TAD corespund documentelor de garanție originale prezentate;
- cuantumul garanției este suficient;
- garanția este valabilă pe teritoriul tuturor părților contractante implicate în operațiunea de tranzit;
- garanția este constituită în numele titularului regimului identificat în caseta 50 din DAU sau TAD;
- garanția nu a expirat (certificatele TC31 și TC33 sunt încă valabile);
- perioada de valabilitate de un an de la data eliberării nu a expirat (valabilitatea titlului de garanție TC32);
- semnătura aplicată pe declarație în caseta 50 din DAU sau TAD corespunde semnăturii de pe versoul certificatului de garanție globală TC31 sau al certificatului de dispensă de garanție TC33.

De reținut că trebuie prezentate documentele de garanție originale.

În cazul garanțiilor izolate sub formă de titluri, titlul de garanție TC32 se reține și se atașează la exemplarul 1 al DAU-ului sau la primul exemplar al TAD-ului.

În cazul unei garanții izolate sub formă de angajament, angajamentul se reține și se atașează la exemplarul 1 al DAU-ului sau la primul exemplar al TAD-ului.

În cazul unei garanții globale sau al unei dispense de garanție, certificatul de garanție în original (TC31 sau TC33) se restituie declarantului.

V.4.3.3 Acceptarea și înregistrarea declarației de tranzit

Articolele 30 și 35 din apendicele I la convenție

Articolele 171 și 172 din CVU

Articolul 143 din AD

Biroul vamal de plecare acceptă declarația de tranzit cu condiția ca:

- aceasta să conțină toate informațiile necesare în scopul aplicării regimului de tranzit comun/unional;
- aceasta să fie însoțită de toate documentele necesare;
- mărfurile menționate în declarația în cauză să fi fost prezentate în vamă în timpul programului oficial de lucru.

Un DAU sau TAD care pare incorect (sau incomplet) nu va fi acceptat.

Biroul vamal de plecare va înregistra declarația de tranzit prin înscrierea unui număr de înregistrare în caseta C „Birou de plecare" din DAU sau TAD și prin înscrierea în caseta D(/J) „Controlat de biroul de plecare" din DAU sau TAD a detaliilor privind inspecțiile efectuate, sigiliile aplicate și termenul acordat. Apoi va adăuga semnătura și ștampila sa.

Sistemul de înregistrare a declarațiilor utilizat în cadrul unui plan de asigurare a continuității activității trebuie să fie diferit de sistemul NCTS.

Biroul vamal de plecare trebuie să fie competent pentru gestionarea operațiunilor de tranzit și a tipului de trafic în cauză. Pentru lista birourilor vamale competente să se ocupe de operațiunile de tranzit, a se vedea:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/csrdhome_ro.htm

V.4.3.4 Modificarea declarației de tranzit

Articolul 31 din apendicele I la convenție

Articolul 173 din CVU

Titularul regimului poate solicita permisiunea de a modifica declarația de tranzit după acceptarea acesteia de către autoritățile vamale. Modificarea nu poate avea ca efect includerea în declarație a altor mărfuri decât cele incluse inițial.

Modificările trebuie făcute prin tăierea cu o linie a informațiilor incorecte și, dacă este cazul, prin adăugarea celor corecte și trebuie însoțite de semnătura declarantului. Modificările trebuie vizate de autoritățile vamale. În unele cazuri, autoritățile vamale pot impune depunerea unei noi declarații. Nu sunt permise ștersături sau corecturi prin suprascriere.

Nu este permisă nicio modificare dacă, după ce au primit declarația de tranzit, autoritățile competente au indicat că intenționează să

examineze mărfurile sau dacă au stabilit că detaliile furnizate sunt incorecte sau au acordat deja liberul de vamă mărfurilor pentru tranzit, cu excepția cazurilor prevăzute la articolul 173 alineatul (3) din CVU.

Dacă declarația de tranzit a fost depusă în prealabil, dar nu a fost acceptată încă, aceasta nu poate fi modificată.

V.4.3.5 Invalidarea declarației de tranzit

Articolul 32 din apendicele I la convenție

O declarație de tranzit poate fi invalidată de biroul vamal de plecare la cererea declarantului doar înainte ca mărfurile să primească liberul de vamă pentru tranzit. Declarantul va fi informat ulterior de către biroul vamal de plecare în legătură cu rezultatul cererii sale.

Articolul 174 din CVU

Articolul 148 din AD

Totuși, în cazul în care biroul vamal de plecare a informat declarantul că intenționează să examineze mărfurile, cererea de invalidare nu este acceptată înainte ca examinarea să fie realizată.

Declarația de tranzit nu poate fi invalidată după ce mărfurile au primit liberul de vamă pentru tranzit decât în cazuri excepționale:

- în cazul în care mărfurile unionale au fost declarate în mod eronat pentru un regim vamal care se aplică mărfurilor neunionale, iar statutul lor vamal de mărfuri unionale a fost dovedit ulterior prin intermediul unui document T2L sau T2LF sau al unui manifest vamal privind mărfurile;

- în cazul în care mărfurile au fost declarate în mod eronat în cadrul mai multor declarații vamale.

În cazul unui plan de asigurare a continuității activității, este important să se asigure faptul că orice declarație care a fost introdusă în NCTS, dar care nu a fost prelucrată în continuare din cauza defectării sistemului, trebuie să fie invalidată.

Operatorul economic are obligația de a furniza informații autorităților competente de fiecare dată când o declarație este înregistrată în NCTS, dar ulterior se recurge la planul de asigurare a continuității activității.

În unele cazuri, autoritățile vamale pot impune depunerea unei noi declarații. În acest caz, se invalidează declarația anterioară și se depune noua declarație.

IV.V.4.3.6 Verificarea declarației de tranzit și controlul mărfurilor

Articolul 35 din apendicele I la convenție

Articolul 188 din CVU

Articolele 238 și 239 din APA

Pentru a verifica exactitatea datelor înscrise într-o declarație de tranzit, biroul vamal de plecare poate, după acceptarea declarației, să efectueze următoarele inspecții pe baza analizei riscurilor sau în mod aleatoriu:

- examinarea declarației și a documentelor justificative;
- solicitarea furnizării altor documente de către declarant;
- examinarea mărfurilor și prelevarea de eșantioane pentru analize sau pentru examinarea detaliată a mărfurilor.

Mărfurile sunt examinate în locurile desemnate de biroul vamal de plecare și în intervalele orare stabilite în acest scop. Titularul regimului va fi informat în legătură cu locul și ora examinării. Cu toate acestea, autoritățile vamale pot, la cererea titularului regimului, să efectueze examinarea mărfurilor în alte locuri sau în afara programului oficial de lucru.

În cazul în care în urma controlului se depistează neconcordanțe minore, biroul vamal de plecare informează titularul regimului. Pentru a soluționa aceste neconcordanțe, biroul vamal de plecare va efectua modificări minore (de comun acord cu titularul regimului) in declarație, astfel încât mărfurile să poată primi liberul de vamă pentru tranzit.

Dacă în urma controlului depistează neconcordanțe majore, biroul vamal de plecare informează titularul regimului că mărfurile nu primesc liberul de vamă.

Următorul cod privind rezultatele controlului trebuie înregistrat de biroul vamal de plecare sau de un expeditor agreat în DAU sau TAD**:**

- „A1” (Satisfăcător): dacă mărfurile primesc liberul de vamă pentru tranzit după controlul fizic (integral sau parțial) al acestora și nu au fost depistate neconcordanțe;
- „A2” (Considerat satisfăcător): dacă mărfurile primesc liberul de vamă pentru tranzit după verificarea documentelor (fără control fizic) și nu au fost depistate neconcordanțe sau dacă nu a avut loc niciun control;
- „A3” (Procedură simplificată): dacă mărfurile primesc liberul de vamă pentru tranzit din partea unui expeditor agreat.

V.4.3.7 Itinerarul pentru circulația mărfurilor

Articolul 33 din apendicele I la convenție

Regula generală este că mărfurile introduse sub regimul de tranzit trebuie să circule către biroul vamal de destinație de-a lungul unui itinerar justificat din punct de vedere economic.

Articolul 298 din APA

Cu toate acestea, dacă biroul vamal de plecare sau titularul regimului consideră necesar, biroul vamal respectiv va impune un itinerar pentru circulația mărfurilor în cadrul regimului de tranzit, luând în considerare toate informațiile relevante comunicate de titularul regimului.

În cazul în care se impune un itinerar, biroul vamal de plecare trebuie să menționeze în caseta 44 din DAU sau TAD cel puțin statele membre sau celelalte părți contractante (dintre țările de tranzit comun) prin care urmează să se desfășoare regimul de tranzit.

VAMĂ

Biroul vamal de plecare, ținând seama de orice informație relevantă comunicată de titularul regimului, va specifica un itinerar impus după cum urmează:

- prin înscrierea în caseta 44 din DAU sau TAD a mențiunii „Itinerar impus”, urmată de detaliile țărilor care urmează să fie tranzitate (codurile de țară sunt suficiente).

Nota 1: pentru Uniune, se înscriu codurile de țară ale statelor membre în cauză.

Nota 2: se înscriu codurile tuturor țărilor incluse în itinerarul impus.

Articolul 44 din apendicele I la convenție

Articolul 305 din APA

Anexa 72-04 la APA

Itinerarul impus poate fi modificat în cursul operațiunii de tranzit. În acest caz, transportatorul este obligat să efectueze înregistrările necesare în caseta 56 din exemplarele 4 și 5 ale DAU-ului sau în al doilea exemplar al TAD-ului și să le prezinte, fără întârzieri nejustificate după modificarea itinerariului, împreună cu mărfurile, la cel mai apropiat birou vamal din țara pe teritoriul căreia se află mijlocul de transport. Autoritatea competentă va analiza dacă operațiunea de tranzit poate continua, va lua toate măsurile necesare și va viza exemplarele 4 și 5 ale DAU-lui sau al doilea exemplar al TAD-ului în caseta G.

Pentru detalii suplimentare privind procedurile care trebuie urmate în eventualitatea producerii unor incidente în timpul transportului, a se vedea punctul V.5.3.1.

V.4.3.8 Termenul pentru prezentarea mărfurilor

Articolul 34 și articolul 45 alineatul (2) din apendicele I la convenție

Biroul vamal de plecare va stabili un termen în care mărfurile trebuie prezentate la biroul vamal de destinație.

Articolul 297 și articolul 306 alineatul (3) din APA

Termenul impus de biroul vamal respectiv este obligatoriu pentru autoritățile competente din țările pe teritoriul cărora intră mărfurile în cursul unei operațiuni de tranzit. Acest termen nu poate fi modificat de autoritățile țărilor în cauză.

Când mărfurile sunt prezentate la biroul vamal de destinație după expirarea termenului stabilit de biroul vamal de plecare, se consideră că titularul procedurii a respectat termenul dacă acesta sau transportatorul dovedește, într-un mod considerat satisfăcător de biroul vamal de destinație, că întârzierea nu i se datorează.

VAMĂ

Atunci când stabilește termenul, biroul vamal de plecare va ține seama de următoarele elemente:

- mijlocul de transport care va fi utilizat;
- itinerarul;
- toate actele legislative din domeniul transporturilor sau din alte domenii care pot avea un impact asupra stabilirii unui termen (de exemplu: actele legislative din domeniul social sau din domeniul mediului care afectează modul de transport, reglementările în materie de transporturi cu privire la programul de lucru și la perioadele de odihnă obligatorii pentru conducătorii auto);
- informațiile comunicate de titularul regimului, acolo unde este cazul.

Dacă acest termen este în concordanță cu cel introdus de titularul regimului, biroul vamal de plecare înscrie termenul și/sau îl vizează în caseta D(/J) din DAU sau TAD (folosind sistemul ZZ-LL-AA). Termenul este data până la care mărfurile, declarația de tranzit și toate documentele de însoțire trebuie prezentate la biroul vamal de destinație.

V.4.3.9 Mijloace de identificare

Prezentul punct este structurat după cum urmează:

- introducere (punctul V.4.3.9.1);

- metode de sigilare (punctul V.4.3.9.2);
- caracteristicile sigiliilor (punctul V.4.3.9.3);
- utilizarea unor sigilii speciale (punctul V.4.3.9.4).

V.4.3.9.1. Introducere

Articolul 11 alineatul (2) din convenție

Asigurarea identificării mărfurilor transportate sub regimul de tranzit este foarte importantă. În general, identificarea acestor mărfuri este asigurată prin sigilare.

Articolele 36-39 din apendicele I la convenție

Articolul 192 din CVU

Articolul 299 din APA

Orice documente utilizate pentru identificarea mărfurilor trebuie atașate la DAU sau TAD și ștampilate astfel încât să se asigure imposibilitatea înlocuirii.

Articolul 39 din apendicele I la convenție

Articolul 302 din APA

Cu toate acestea, biroul vamal de plecare poate renunța la cerința referitoare la sigilare dacă descrierea mărfurilor din declarație sau din documentele suplimentare este suficient de precisă încât să permită identificarea cu ușurință a mărfurilor și să ateste calitatea, natura și caracteristicile speciale ale acestora (de exemplu, conține numărul motorului și al șasiului, în cazul automobilelor transportate sub regimul de tranzit, sau numerele de serie ale mărfurilor). Această descriere trebuie introdusă în caseta 31 din DAU sau TAD.

În mod excepțional, nu se solicită sigilarea (decât dacă se decide altfel de către biroul vamal de plecare) în cazul în care:

- mărfurile sunt transportate pe cale aeriană și fie pe fiecare trimitere sunt aplicate etichete cu numărul scrisorii de transport aerian care o însoțește, fie trimiterea constituie o unitate de încărcare pe care este indicat numărul scrisorii de transport aerian care o însoțește;
- mărfurile sunt transportate pe calea ferată, iar societățile de transport feroviar aplică măsuri de identificare.

VAMĂ

După ce a aplicat sigiliile, biroul vamal de plecare va înscrie, în dreptul rubricii „Sigilii aplicate” din caseta D(/J) din DAU sau TAD, numărul (în cifre) și mărcile de identificare ale sigiliilor aplicate.

În cazul în care nu sunt necesare sigilii pentru identificare, biroul vamal de plecare va înscrie mențiunea „DISPENSĂ – 99201” în caseta D(/J) din DAU sau TAD, în

dreptul rubricii „Sigilii aplicate”.

Anexa V.4.8.1 conține mențiunea „Dispensă” în toate versiunile lingvistice.

Dacă în același mijloc de transport sunt transportate mărfuri care nu fac obiectul regimului de tranzit împreună cu mărfuri care fac obiectul regimului de tranzit, în mod normal vehiculul nu va fi sigilat dacă identificarea mărfurilor este asigurată prin sigilarea ambalajelor individuale sau printr-o descriere precisă a mărfurilor.

Notă: mărfurile trebuie să fie separate și etichetate în mod clar pentru a se identifica cu ușurință care dintre mărfuri sunt transportate sub regimul de tranzit și care nu.

Articolul 38 alineatul (5) din apendicele I la convenție

Dacă identitatea trimiterii nu poate fi asigurată prin sigilare sau prin descrierea precisă a mărfurilor, biroul vamal de plecare va refuza autorizarea plasării mărfurilor sub regimul de tranzit.

Articolul 301 alineatul (5) din APA

Sigiliile nu trebuie înlăturate fără aprobarea autorităților vamale competente.

Dacă un vehicul sau un container a fost sigilat la biroul vamal de plecare și transportă mărfuri către birouri vamale de destinație diferite în baza unor declarații de tranzit și dacă au loc descărcări succesive la mai multe birouri vamale de destinație situate în țări diferite, autoritățile vamale de la birourile vamale de destinație intermediare unde vehiculele sunt desigilate în vederea descărcării unei părți din încărcătură trebuie să aplice noi sigilii și să precizeze acest lucru în caseta F a exemplarelor 4 și 5 ale DAU-ului sau pe două exemplare ale TAD-ului.

În acest caz, autoritățile vamale vor depune eforturi pentru a resigila, după caz, prin aplicarea unui sigiliu vamal având o caracteristică de securitate cel puțin echivalentă.

V.4.3.9.2. Metode de sigilare

Articolul 11 alineatul (2) din convenție

În cazul în care se optează pentru sigilarea spațiului în care se află mărfurile, mijlocul de transport trebuie să fie adecvat pentru sigilare.

Articolul 299 din APA

Există două metode de sigilare:

- sigilarea spațiului în care se află mărfurile, în cazul în care mijlocul de transport sau containerul a fost recunoscut de biroul vamal de plecare ca fiind adecvat pentru sigilare;
- sigilarea fiecărui colet individual, în toate celelalte cazuri.

În cazul în care se optează pentru sigilarea spațiului în care se află mărfurile, mijlocul de transport trebuie să fie adecvat pentru sigilare.

VAMĂ

Biroul vamal de plecare consideră că un mijloc de transport este adecvat pentru sigilare dacă:

- sigiliile pot fi aplicate în mod simplu și eficace pe mijlocul de transport sau pe container;
- mijlocul de transport sau containerul nu conține spații ascunse unde ar putea fi ascunse mărfuri;
- spațiile destinate încărcăturii sunt ușor accesibile pentru a fi inspectate de autoritățile competente. *(articolul 11 din convenție/articolul 300 din APA)*

Notă: Mijlocul de transport sau containerele sunt considerate a fi adecvate pentru sigilare în cazul în care acestea sunt aprobate pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal în conformitate cu un acord internațional la care au aderat părțile contractante (spre exemplu, Convenția vamală din 14 noiembrie 1975 privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR).

V.4.3.9.3. Caracteristicile sigiliilor

Toate sigiliile folosite ca mijloc de identificare trebuie să respecte anumite caracteristici și specificații tehnice.

Articolul 38 din apendicele I la convenție

Articolul 301 din APA

Sigiliile trebuie să aibă următoarele caracteristici esențiale:

- să rămână intacte și fixate sigur în condiții normale de utilizare;
- să fie ușor de verificat și de recunoscut;
- să fie fabricate astfel încât orice rupere, tentativă de rupere sau îndepărtare să lase urme vizibile cu ochiul liber;
- să fie concepute pentru unică folosință sau, dacă sunt destinate să fie utilizate de mai multe ori, să fie concepute astfel încât să li se poată atribui o marcă de identificare clară, individuală de fiecare dată când sunt refolosite;
- să poarte identificatori individuali de sigiliu care sunt permanenți, ușor de citit și numerotați cu un număr unic.

În plus, sigiliile trebuie să respecte următoarele cerințe tehnice:

- forma și dimensiunile sigiliilor pot varia în funcție de metoda de sigilare utilizată, însă dimensiunile trebuie să permită citirea ușoară a mărcilor de identificare;
- mărcile de identificare ale sigiliilor trebuie să fie imposibil de falsificat și greu de reprodus;
- materialul utilizat trebuie să fie rezistent la rupere accidentală și de așa natură încât să împiedice falsificarea sau reutilizarea nedetectabilă.

Se consideră că sigiliile îndeplinesc cerințele de mai sus dacă au fost certificate de către organismul competent în conformitate cu standardul internațional ISO nr. 17712:2013 „Containere pentru mărfuri – Sigilii mecanice".

Pentru transporturile containerizate trebuie utilizate, în cea mai mare măsură posibilă, sigilii cu elemente de securitate ridicată.

Sigiliul vamal trebuie să poarte următoarea indicație:

- cuvântul „Vamă" într-una dintre limbile oficiale ale Uniunii sau a țării de tranzit comun sau o abreviere corespunzătoare;
- un cod de țară, având forma codului de țară ISO-alfa-2 și identificând țara în care este aplicat sigiliul.

În plus, părțile contractante pot decide, de comun acord, să folosească elemente de securitate și tehnologii comune.

Fiecare țară trebuie să comunice Comisiei tipurile sale de sigiliu vamal aflate în uz. Comisia trebuie să pună aceste informații la dispoziția tuturor țărilor.

V.4.3.9.4. Utilizarea unor sigilii speciale

Articolele 81-83 din apendicele I la convenție

Pentru ca titularul regimului să poată utiliza sigilii de tip special, este necesară o autorizație din partea autorităților competente.

Articolele 317 și 318 din APA

Utilizarea sigiliilor speciale este o simplificare care se supune anumitor condiții (pentru detalii suplimentare, a se vedea VI.3.3).

În cazul utilizării acestor sigilii speciale, titularul regimului trebuie să indice, în dreptul rubricii „Sigilii aplicate" din caseta D(/J) din DAU sau TAD, marca, tipul și numărul sigiliilor aplicate. Sigiliile trebuie aplicate înainte de acordarea liberului de vamă pentru

mărfuri.

V.4.3.10 Acordarea liberului de vamă

Articolul 40 din apendicele I la convenție

Articolul 303 din APA

Mărfurile vor primi liberul de vamă, iar data liberului de vamă se va înscrie în caseta D(/J) a exemplarelor DAU-lui sau TAD-ului după îndeplinirea tuturor formalităților la biroul vamal de plecare. „Îndeplinirea tuturor formalităților” înseamnă:

- completarea corectă a exemplarelor corespunzătoare ale DAU-lui sau TAD-ului;
- finalizarea unui eventual control;
- constituirea garanției, dacă este necesar (a se vedea partea III);
- stabilirea termenului;
- stabilirea unui itinerar impus, dacă este necesar;
- acceptarea și înregistrarea declarației;
- verificarea declarației și
- aplicarea sigiliilor, dacă este necesar.

VAMĂ

Dacă formalitățile au fost îndeplinite:

- biroul vamal de plecare va indica următorul cod al rezultatului controlului în caseta D(/J) a exemplarului 1 al DAU-ului sau TAD-ului;
- „A1” (Satisfăcător): dacă mărfurile primesc liberul de vamă pentru tranzit după controlul fizic (integral sau parțial) al acestora și nu au fost depistate neconcordanțe;
- „A2” (Considerat satisfăcător): dacă mărfurile primesc liberul de vamă pentru tranzit după verificarea documentelor (fără control fizic) și nu au fost depistate neconcordanțe sau dacă nu a avut loc niciun control;
- expeditorul agreat indică codul „A3” (Procedură simplificată) dacă mărfurile primesc liberul de vamă pentru tranzit;
- atât biroul vamal de plecare, cât și expeditorul agreat trebuie să se asigure că mențiunile din caseta D(/J) sunt autentificate prin semnătura funcționarului vamal/expeditorului agreat, precum și că ștampila și data sunt clar tipărite;
- atât biroul vamal de plecare, cât și expeditorul agreat vor aplica ștampila planului de asigurare a continuității activității (dimensiuni: 26 x 59 mm) pe exemplarele declarației de tranzit în caseta A din DAU sau TAD.

Anexa V.1.8.1. conține „ștampila planului de asigurare a continuității activității” în toate versiunile lingvistice.

OPERATOR – Notă importantă

Operatorul trebuie să informeze autoritățile vamale cu privire la faptul că o declarație a fost introdusă în NCTS, dar că, înainte ca mărfurile să primească liberul de vamă, a fost inițiat un plan de asigurare a continuității activității.

VAMĂ – Notă importantă

Biroul vamal de plecare trebuie să invalideze orice declarație care a fost introdusă în NCTS, dar care nu a fost prelucrată în continuare din cauza defectării temporare a sistemului.

Articolul 40 din apendicele I la convenție

Articolul 303 din APA

Exemplarul 1 al DAU-ului sau primul exemplar al TAD-ului se reține de către biroul vamal de plecare. Mărfurile plasate sub regim de tranzit sunt transportate la biroul vamal de destinație în baza exemplarelor 4 și 5 ale DAU-ului sau a exemplarului al doilea al TAD-ului.

V.4.4 Situații specifice (*pro memoria*)

În cazurile speciale în care trebuie să se plaseze sub regimul de tranzit unional/comun un număr foarte mare de articole de marfă diferite în cantități mici (de exemplu, mărfuri pentru aprovizionarea navelor, efecte domestice în cadrul unor mutări internaționale), care sunt expediate către același destinatar final, se recomandă ca o descriere generică a mărfurilor să fie considerată suficientă, pentru a se evita costurile suplimentare pe care le presupune introducerea datelor într-o declarație de tranzit. O astfel de măsură ar fi supusă condiției suplimentare ca o descriere completă și detaliată a mărfurilor să fie disponibilă în scopuri vamale și să însoțească trimiterea.

În orice caz, trebuie verificat mai întâi dacă toate mărfurile trebuie într-adevăr să fie plasate sub regimul de tranzit unional/comun.

V.4.5 Excepții (*pro memoria*)

V.4.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat*)*

V.4.7 Secțiune rezervată autorităților vamale

V.4.8 Anexe

V.4.8.1 Mențiunea „Dispensă”

BG Освободено

CS Osvobození

DA Fritaget

DE Befreiung

EE Loobumine

EL Απαλλαγή

ES Dispensa

FR Dispense

HR Oslobodeno

IT Dispensa

LV Atbrīvojums

LT Leista neplombuoti

HU Mentesség

MK Изземање

MT Tneħħija

NL Vrijstelling

PL Zwolnienie

PT Dispensa

RO Dispensă

RS Ослобођено

SI Opustitev

SK Oslobodenie

FI Vapautettu

SV Befrielse

EN Waiver

IS Undanþegið

NO Fritak

TR Vazgeçme

V.4.8.2 Mențiunea „Satisfăcător”

Anexa a fost eliminată, întrucât nu mai este relevantă.

CAPITOLUL 5 – FORMALITĂȚI ȘI INCIDENTE ÎN TIMPUL CIRCULAȚIEI MĂRFURILOR ÎN CADRUL UNEI OPERAȚIUNI DE TRANZIT COMUN/UNIONAL

V.5.1. Introducere

Prezentul capitol descrie formalitățile și incidentele din timpul circulației mărfurilor în cadrul planului de asigurare a continuității activității.

Punctul V.5.2 prezintă noțiunile de teorie generală și legislația.

Punctul V.5.3 descrie formalitățile efectuate în cazul unor incidente produse în timpul circulației mărfurilor și la biroul vamal de tranzit.

Punctul V.5.4 prezintă situații specifice.

Punctul V.5.5 se referă la excepțiile de la normele generale.

Punctul V.5.6 este rezervat normelor naționale specifice.

Punctul V.5.7 este rezervat utilizării de către administrațiile vamale.

Punctul V.5.8 conține anexele la capitolul 5.

V.5.2 Noțiuni de teorie generală și legislație

Sursele juridice sunt:

- articolele 43 și 44 din apendicele I la convenție;
- titlul II punctul II din anexa B6 la apendicele III la convenție;
- articolele 304 și 305 din APA;
- apendicele C1 și F1 la anexa 9 la ADT.

V.5.3 Formalități în cazul unor incidente și la biroul vamal de tranzit

Prezentul punct oferă informații privind:

- formalitățile de efectuat în cazul unui incident produs în timpul circulației mărfurilor în cadrul unei operațiuni de tranzit comun/unional (punctul V.5.3.1);
- formalitățile efectuate la biroul vamal de tranzit (punctul V.5.3.2).

V.5.3.1 Formalitățile efectuate în cazul unor incidente produse în timpul circulației mărfurilor

Exemplele cele mai frecvente de situații care ar putea fi considerate incidente produse în timpul circulației mărfurilor în cadrul unei operațiuni de tranzit comun/unional sunt următoarele:

- itinerarul nu poate fi urmat din cauza unor circumstanțe independente de voința transportatorului;
- sigiliile vamale sunt rupte accidental sau au fost supuse unei manipulări frauduloase din motive independente de voința transportatorului;
- transferul mărfurilor dintr-un mijloc de transport în altul;
- descărcarea parțială sau totală imediată a mijlocului de transport în caz de pericol iminent;
- un accident care poate afecta capacitatea titularului regimului sau a transportatorului de a-și îndeplini obligațiile;
- schimbarea oricăruia dintre elementele care constituie un mijloc de transport unic (de exemplu, retragerea unui vagon).

Articolul 44 din apendicele I la convenție

Articolul 305 din APA

În fiecare dintre aceste cazuri, transportatorul trebuie să informeze imediat cel mai apropiat birou vamal competent din țara pe teritoriul căreia se află mijlocul de transport. După incident, transportatorul trebuie să efectueze fără întârziere înregistrările necesare în caseta 56 din DAU sau TAD și să prezinte mărfurile la biroul vamal respectiv, împreună cu DAU sau TAD. Autoritățile competente din cadrul biroului vamal respectiv vor decide dacă operațiunea de tranzit poate continua sau nu. Dacă operațiunea poate continua, biroul relevant vizează caseta G din DAU sau TAD, specificând măsurile luate.

Dacă sigiliile au fost rupte din cauze independente de voința transportatorului, autoritatea competentă va examina mărfurile și vehiculul. Dacă se ia decizia continuării operațiunii de tranzit, trebuie aplicate noi sigilii și trebuie vizat DAU-ul sau TAD-ul în consecință.

Transferul mărfurilor dintr-un mijloc de transport în altul poate fi efectuat doar cu permisiunea și sub supravegherea autorităților competente din locul unde urmează să aibă loc transferul. În acest caz, transportatorul completează caseta 55 „Transbordare” din DAU sau TAD. Completarea se poate face de mână, cu cerneală și cu litere de tipar, dar trebuie să fie lizibilă. Dacă este cazul, autoritățile vamale vor viza caseta F din DAU sau TAD. În cazul în care au avut loc mai mult de două transbordări, iar caseta F este prin urmare plină, informațiile necesare trebuie înscrise de transportator în caseta 56 din DAU sau TAD.

Dacă însă mărfurile sunt transferate dintr-un mijloc de transport care

nu este sigilat, în ciuda datelor introduse de transportator, nu se impune prezentarea mărfurilor și a DAU sau TAD la cel mai apropiat birou vamal și nu se aplică nicio viză vamală.

Atunci când se schimbă unul sau mai multe elemente care constituie un mijloc de transport unic, nu se impune prezentarea mărfurilor și a mijlocului de transport la cel mai apropiat birou vamal, iar viza biroului vamal nu este necesară în următoarele cazuri:

- dacă unul sau mai multe vagoane pentru călători sau mărfuri sunt retrase dintr-o ramă de vagoane cuplate de cale ferată pentru călători sau mărfuri din cauza unor probleme tehnice. În acest caz, transportatorul poate continua operațiunea de tranzit după introducerea datelor necesare în DAU sau TAD;

- dacă doar unitatea de tractare a unui vehicul rutier este schimbată în timpul călătoriei, fără remorci sau semiremorci (fără ca mărfurile să fie manipulate sau transbordate). În acest caz, numărul de înmatriculare și naționalitatea noii unități de tractare trebuie înscrise de transportator în caseta 56 din DAU sau TAD, iar operațiunea de tranzit poate continua.

În toate cazurile de mai sus, informațiile referitoare la incident, inclusiv informațiile privind noile sigilii, sunt indicate în mod corespunzător prin vizarea de către autoritatea competentă a casetei F din DAU sau TAD.

Orice fracționare a trimiterii trebuie să aibă loc sub control vamal, iar regimul de tranzit trebuie să fie încheiat. Pentru fiecare parte a trimiterii trebuie completată o nouă declarație de tranzit.

V.5.3.2. Formalități la biroul vamal de tranzit

Prezentul punct oferă informații privind:

- biroul vamal de tranzit (punctul V.5.3.2.1);
- formalitățile efectuate la biroul vamal de tranzit (punctul V.5.3.2.2);
- schimbarea biroului vamal de tranzit (punctul V.5.3.2.3);
- măsurile luate în cazul unor nereguli (punctul V.5.3.2.4).

V.5.3.2.1. Biroul vamal de tranzit

Articolul 3 litera (h) din apendicele I la convenție

Articolul 1 alineatul 13 din APA

Biroul vamal de tranzit este un birou vamal situat la un punct de intrare sau de ieșire. Tabelul următor indică diversele posibilități pentru tranzitul comun și unional.

	Tranzit comun	Tranzit unional
Punct de intrare	- pe teritoriul unei părți contractante	- pe teritoriul vamal al Uniunii, când mărfurile au traversat teritoriul unei țări terțe în cursul unei operațiuni de tranzit
Punct de ieșire	- de pe teritoriul unei părți contractante, când trimiterea părăsește teritoriul vamal al părții contractante respective în cursul unei operațiuni de tranzit printr-un punct al frontierei dintre respectiva parte contractantă și o țară terță	- de pe teritoriul vamal al Uniunii, când trimiterea părăsește teritoriul respectiv în cursul unei operațiuni de tranzit printr-un punct al frontierei dintre un stat membru și o țară terță, alta decât o țară de tranzit comun

Pentru a facilita circulația mărfurilor unionale între diferitele părți ale teritoriului vamal al Uniunii atunci când mărfurile trebuie să traverseze teritoriul unei țări terțe, alta decât o țară de tranzit comun, statele membre trebuie să se angajeze, dacă circumstanțele locale o permit, să creeze în măsura posibilului benzi speciale de-a lungul birourilor lor vamale situate la frontiera externă a Uniunii. Aceste benzi speciale sunt rezervate pentru verificări ale mărfurilor unionale care circulă în baza unei declarații vamale emise în alt stat membru.

Controlul acestor mărfuri se va limita la examinarea dovezii statutului vamal de mărfuri unionale și, dacă este necesar, la încheierea operațiunii de transport, cu condiția ca circumstanțele respectivei operațiuni să nu impună o examinare mai detaliată.

În cazul în care controlul menționat nu conduce la descoperirea vreunei nereguli, se va permite ca mărfurile să își continue traseul spre destinație.

V.5.3.2.2. Formalități la biroul vamal de tranzit

Articolul 43 din apendicele I la convenție	DAU-ul sau TAD-ul se prezintă, împreună cu mărfurile, la fiecare birou vamal de tranzit. Biroul sau birourile vamale de tranzit pot inspecta mărfurile atunci când acest lucru este considerat necesar.
Articolul 304 din APA	Transportatorul trebuie să prezinte un aviz de tranzit la fiecare birou vamal de tranzit, care îl va reține. În locul avizului de tranzit poate fi prezentată o fotocopie a exemplarului 4 al DAU-ului sau o fotocopie a celui de-al doilea exemplar al TAD-ului, care poate fi reținută de biroul vamal de tranzit.
Anexa B8 la apendicele III la convenție	În cazul în care mărfurile sunt transportate prin intermediul altui birou vamal decât cel declarat, biroul vamal real de tranzit trebuie să informeze biroul vamal de plecare.
Capitolul V din anexa 72-04 la APA	Biroul sau birourile vamale de tranzit pot inspecta mărfurile atunci când acest lucru este considerat necesar. Modelul de aviz de tranzit (TC10) este prezentat în anexa B8 la apendicele III la convenție/capitolul V din anexa 72-04 la APA.

VAMĂ

Biroul vamal de tranzit:

- verifică ștampila planului de asigurare a continuității activității de pe DAU sau TAD;
- verifică ștampila biroului vamal de plecare sau, în cazul unei proceduri simplificate, ștampila expeditorului agreat aplicată pe DAU sau pe TAD;
- reține un aviz de tranzit sau documentul echivalent;
- întreprinde acțiunile necesare și
- ștampilează DAU-ul sau TAD-ul cu ștampila biroului vamal.

V.5.3.2.3. Măsurile luate în cazul unor nereguli majore

În cazul în care un birou vamal de tranzit constată nereguli majore privind operațiunea de tranzit în cauză, biroul vamal respectiv trebuie să întrerupă regimul de tranzit și să demareze investigațiile necesare.

V.5.4 Situații specifice (*pro memoria*)

V.5.5 Excepții (*pro memoria*)

V.5.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat)

V.5.7 Secțiune rezervată autorităților vamale

V.5.8 Anexe

CAPITOLUL 6 – FORMALITĂȚI LA BIROUL VAMAL DE DESTINAȚIE

V.6.1. Introducere

Capitolul 6 prezintă formalitățile efectuate la biroul vamal de destinație.

Punctul V.6.2 prezintă noțiunile de teorie generală și legislația.

Punctul V.6.3 prezintă formalitățile efectuate la biroul vamal de destinație, inclusiv încheierea și controlul regimului.

Punctul V.6.4 prezintă situații specifice.

Punctul V.6.5 se referă la excepțiile de la normele generale.

Punctul V.6.6 este rezervat normelor naționale specifice.

Punctul V.6.7 este rezervat utilizării de către administrațiile vamale.

Punctul V.6.8 conține anexele la capitolul 6.

V.6.2 Noțiuni de teorie generală și legislație

La încheierea operațiunii de tranzit, mărfurile însoțite de DAU sau de TAD, precum și informațiile solicitate de biroul vamal de destinație trebuie prezentate biroului vamal de destinație. Aici se încheie tranzitul.

Biroul vamal de destinație verifică mărfurile pe baza informațiilor din DAU sau TAD, înregistrează rezultatele inspecției în DAU sau TAD și returnează documentul biroului vamal de plecare.

Dacă nu au intervenit nereguli, regimul de tranzit este descărcat de biroul vamal de plecare după primirea rezultatelor controlului pe hârtie.

În cazul unei nereguli, vor fi necesare măsuri suplimentare.

Sursele juridice sunt:

- articolele 8, 45-46, 48 și 51 din apendicele I la convenție;
- anexa II apendicele I la Convenție;
- anexa B10 apendicele III la Convenție;
- articolul 215 și articolul 233 alineatele (1), (2) și (3) din CVU;
- articolele 306, 308, 310 și 312 din APA;
- anexele 72-03 și 72-04 la APA.

V.6.3 Formalități la biroul vamal de destinație

Prezentul punct oferă informații privind:

- prezentarea mărfurilor și a documentelor la biroul vamal de destinație (punctul V.6.3.1);
- controlul încheierii regimului (punctul V.6.3.2).

Informațiile de la prezentul punct au la bază ipoteza că nu au intervenit nereguli. Măsurile care trebuie luate în caz de nereguli sunt prezentate la punctul V.6.4.4.

Notă: **încheierea** regimului de tranzit la biroul vamal de destinație nu este același lucru cu **descărcarea** regimului de tranzit. Pe baza informațiilor furnizate de biroul vamal de destinație, biroul vamal de plecare este cel care decide dacă regimul de tranzit poate fi descărcat.

V.6.3.1 Prezentarea mărfurilor împreună cu documentele

Regimul de tranzit se încheie și obligațiile titularului regimului se consideră îndeplinite atunci când mărfurile plasate sub acest regim, precum și DAU-ul sau TAD-ul și celelalte documente solicitate sunt prezentate la biroul vamal de destinație, în conformitate cu dispozițiile care reglementează regimul.

În practică, încheierea regimului înseamnă prezentarea mărfurilor, a DAU-ului sau TAD-ului și a celorlalte documente solicitate la biroul vamal de destinație. Din punct de vedere juridic, încheierea regimului înseamnă că prezentarea respectivă a avut loc în conformitate cu dispozițiile juridice care reglementează tipul procedurii utilizate, și anume procedura standard sau procedura simplificată[30]. Ambele acțiuni reprezintă responsabilitatea și obligația principală a titularului regimului.

Odată cu încheierea regimului, se sting și obligațiile aferente ale titularului regimului. Un eveniment de nerespectare a obligațiilor survenit după această dată implică mai degrabă alte destinații și alte

30 Pe lângă definiția generală a încheierii regimului, există o serie de dispoziții specifice prin care sunt stabilite condițiile speciale în care regimul se încheie sau este considerat încheiat în cadrul unor proceduri de tipul celor privind destinatarul autorizat,tranzitul pe caleaeriană, pe cale maritimă și prin instalații de transport fixe (a se vedea partea VI).

norme vamale decât pe cele referitoare la tranzit. Nu înseamnă însă că responsabilitatea (financiară sau de altă natură) a titularului regimului nu ar putea fi pusă sub semnul întrebării după încheierea regimului, dar acest lucru este posibil numai în măsura în care responsabilitatea se referă la operațiunea de tranzit anterioară.

Pe lângă titularul regimului, există și alte persoane care au obligații în cadrul regimului de tranzit. Transportatorul și orice persoană care primește mărfurile cunoscând faptul că acestea au fost plasate sub regimul de tranzit au, de asemenea, responsabilitatea de a prezenta mărfurile în stare intactă la biroul vamal de destinație în termenul prevăzut și de a îndeplini măsurile de identificare luate de către autoritățile vamale.

Mărfurile însoțite de DAU sau TAD și de documentele solicitate trebuie prezentate la biroul vamal de destinație în zilele și în intervalele orare în care biroul vamal de destinație este deschis. Pentru simplificări, a se vedea partea VI.

Prezentarea trebuie să aibă loc în termenul stabilit de biroul vamal de plecare. Termenul este indicat în caseta D din DAU sau TAD.

Termenul stabilit de biroul vamal de plecare este obligatoriu pentru autoritățile competente din țările pe teritoriul cărora intră mărfurile în cursul unui regim de tranzit. Autoritățile competente, inclusiv biroul vamal de destinație, nu trebuie să modifice acest termen. Pentru detalii suplimentare, a se vedea punctul IV.2.3.7.

V.6.3.2 Controlul încheierii regimului

Punctele 13 și 15 din anexa II la apendicele I la convenție

Articolul 188 din CVU

Punctele 13 și 15 din anexa 72-04 la APA

După prezentarea mărfurilor, a DAU-ului sau a TAD-ului și a documentelor solicitate, biroul vamal de destinație întreprinde următoarele acțiuni:

- înregistrează exemplarele declarației de tranzit și înscrie pe acestea data sosirii;
- verifică ștampila planului de asigurare a continuității activității de pe DAU sau TAD;
- verifică ștampila biroului vamal de plecare sau, în cazul unei proceduri simplificate, ștampila expeditorului agreat aplicată pe DAU sau TAD;
- efectuează verificarea, dacă este necesar;
- ștampilează DAU sau TAD cu ștampila biroului vamal.

Biroul vamal de destinație stabilește dacă mărfurile vor fi examinate sau nu. Mărfurile sunt examinate cu ajutorul informațiilor din DAU-ul

sau TAD-ul prezentat biroului vamal de destinație.

Biroul vamal de destinație păstrează exemplarul 4 al DAU-ului sau primul exemplar al TAD-ului.

Biroul vamal de destinație introduce codul adecvat al rezultatului controlului în caseta I din DAU sau TAD înainte de a trimite biroului vamal de plecare exemplarul 5 al DAU-ului sau al doilea exemplar al TAD-ului.

1. Codul „A1" (Satisfăcător) trebuie indicat în cazul în care biroul vamal de destinație a efectuat un control fizic (integral sau parțial) al mărfurilor și nu au fost depistate neconcordanțe. Pe lângă controlul fizic al mărfurilor, trebuie verificate cel puțin următoarele elemente:

   - numărul de înmatriculare al mijlocului de transport la plecare și la destinație, comparându-se înregistrările din declarație cu cele disponibile la destinație;
   - starea tuturor sigiliilor aplicate.
2. Codul „A2" (Considerat satisfăcător) trebuie indicat în următoarele cazuri:

   - dacă biroul vamal de destinație a efectuat un control al documentelor, fără controlul fizic al mărfurilor, și nu au fost depistate neconcordanțe sau dacă nu a efectuat niciun control;
   - dacă mărfurile au fost livrate unui destinatar agreat și biroul vamal de destinație decide să nu efectueze niciun control al mărfurilor și/sau al documentelor, iar informațiile primite din partea destinatarului agreat nu indică neconcordanțe.

   Verificarea stării sigiliilor aplicate, fără controlul fizic al mărfurilor, este, de asemenea, înregistrată cu codul „A2", cu condiția ca sigiliile să fie intacte.

3. Codul „A5" (Neconcordanțe) trebuie indicat în următoarele cazuri:
   (a) dacă au fost depistate discrepanțe minore, dar acestea nu au generat o datorie.
   Exemple:
   - sigilii lipsă, rupte sau deteriorate;
   - mărfuri livrate după expirarea termenului;
   - identitate/naționalitate incorectă a mijlocului de transport;
   - neefectuarea înregistrărilor necesare în cazul unor

incidente produse în timpul circulației mărfurilor;

- nereguli în ceea ce privește greutatea, fără urme vizibile de manipulare frauduloasă a mărfurilor (diferențe mici de greutate prin rotunjirea greutății);

(b) dacă, în cazul unor neconcordanțe minore, a fost necesară o amendă administrativă în temeiul reglementărilor naționale; dacă au fost descoperite mărfuri în plus (de același tip sau de alt tip) ca mărfuri nedeclarate și dacă statutul unional al acestor mărfuri/statutul acestor mărfuri ca mărfuri ale părții contractante nu poate fi determinat.

Întrucât mărfurile declarate într-o declarație de tranzit au fost livrate biroului vamal de destinație, faptul că au fost descoperite mărfuri în plus nu împiedică biroul vamal de plecare să descarce regimul. Mărfurilor declarate inițial pentru tranzit li se poate apoi acorda liberul de vamă. În ceea ce privește mărfurile în plus, biroul vamal de destinație clarifică situația.

4. Codul „B1" (Nesatisfăcător) înseamnă că există neconcordanțe majore care nu permit descărcarea regimului de tranzit. Răspunderea titularului regimului și a garantului rămâne valabilă până la soluționarea cazului. Prin urmare, codul B1 trebuie să fie utilizat doar în cazuri justificate în mod corespunzător, dacă mărfurile lipsesc (integral sau parțial) sau în cazul unor evenimente similare, de exemplu dacă mărfurile prezentate la destinație diferă semnificativ față de descrierea din declarație (în ceea ce privește tipul și cantitatea).

Articolul 112 și articolul 114 alineatul (1) din apendicele aI la convenție

Articolul 79, articolul 87 alineatele (1) și (4) și articolul 124 alineatul (1) literele (g) și (h) din CVU

Articolul 103 din

În cazul în care suspectează că o neconcordanță în ceea ce privește cantitatea mărfurilor sau prezentarea unor mărfuri diferite de cele declarate ar putea fi provocată de o eroare sau o neglijență la locul de plecare, biroul vamal de destinație ar trebui să contacteze imediat biroul vamal de plecare (prin e-mail sau telefon ori prin intermediul coordonatorului național de tranzit sau al biroului național de asistență) înainte de a trimite exemplarul 5 al DAU-ului sau al doilea exemplar al TAD-ului, pentru a soluționa cazul. După soluționarea cazului, biroul vamal de destinație introduce codul „A1" în locul codului „B1" pe exemplarul 5 al DAU-ului sau pe al doilea exemplar al TAD-ului și îl trimite biroului vamal de plecare.

Dacă însă cazul nu este soluționat sau biroul vamal de destinație nu concluzionează că neconcordanța în ceea ce privește cantitatea mărfurilor sau prezentarea unor mărfuri diferite ar putea fi provocată de o eroare sau o neglijență la locul de plecare, acesta introduce codul „B1" pe exemplarul 5 al DAU-ului sau pe al

AD

doilea exemplar al TAD-ului și îl trimite biroului vamal de plecare.

Biroul vamal de destinație trebuie să inițieze o investigație proprie pentru a soluționa cazul.

În ceea ce privește datoria menționată la punctele 3 (mărfuri în plus) și 4, există două opțiuni:

- ia naștere o datorie, în conformitate cu articolul 79 din cod/articolul 112 alineatul (1) litera (b) din apendicele I la convenție (de exemplu, nerespectarea unei condiții care reglementează plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit unional sau de tranzit comun; sustragerea mărfurilor de la supravegherea vamală), iar aceasta trebuie să fie achitată;
- a luat naștere o datorie, care însă a fost stinsă, în conformitate cu articolul 124 alineatul (1) literele (g) și (h) din cod și cu articolul 103 din AD/articolul 112 alineatul (2) din apendicele I la convenție.

  Stingerea unei datorii are loc în cazul în care:

  - ✓ sustragerea mărfurilor de la regimul de tranzit sau nerespectarea condițiilor care reglementează plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit sau care reglementează utilizarea regimului de tranzit rezultă din distrugerea totală sau din pierderea iremediabilă a mărfurilor respective ca rezultat al naturii mărfurilor, al unor circumstanțe imprevizibile sau al unui caz de forță majoră sau ca o consecință a unei instrucțiuni a autorității vamale;
  - ✓ nerespectarea care a dus la nașterea datoriei nu are consecințe semnificative asupra funcționării corecte a regimului de tranzit și nu a constituit o tentativă de fraudă, iar toate formalitățile necesare pentru reglementarea situației mărfurilor sunt efectuate ulterior.

  Articolul 103 din AD precizează că unul dintre cazurile în care are loc o astfel de nerespectare este atunci când supravegherea vamală a fost restabilită ulterior pentru mărfuri care nu fac obiectul unei declarații de tranzit, dar care erau anterior în depozitare temporară sau erau plasate sub un regim special împreună cu mărfuri plasate oficial sub respectivul regim de tranzit[31].

  Pentru detalii suplimentare, a se vedea VIII.2.3.2.

În ambele cazuri (datorie stinsă sau nestinsă), biroul vamal de destinație își continuă investigația și respectă dispozițiile articolului 87

31 Doar regimul de tranzit unional.

alineatul (1) din cod/articolului 114 alineatul (1) din apendicele I la convenție, pentru a stabili care este autoritatea vamală competentă pentru recuperarea datoriei sau, eventual, pentru luarea unei decizii privind stingerea datoriei. Pentru detalii suplimentare, a se vedea VIII.2.1, VIII.2.2, VIII.2.3 și VIII.3.2.

Când consideră că este competent să efectueze recuperarea, biroul vamal de destinație solicită biroului vamal de plecare transferul competenței, trimițând documentul „TC24 – Stabilirea autorității responsabile cu recuperarea". Pentru detalii suplimentare, a se vedea VIII.3.3.4.

În cazul în care cuantumul datoriei vamale este mai mic de 10 000 EUR, se consideră că datoria a luat naștere în statul membru în care s-a efectuat constatarea, ceea ce înseamnă că biroul vamal care are competența să realizeze recuperarea este biroul vamal de destinație [articolul 87 alineatul (4) din cod[32]]. Cu toate acestea, biroul vamal respectiv trebuie să trimită și documentul „TC24" biroului vamal de plecare înainte de a iniția procedura de recuperare, chiar dacă doar în scopuri informative.

În cazurile menționate la punctele 1-4 de mai sus, exemplarul 5 al DAU-ului sau al doilea exemplar al TAD-ului trebuie returnat autorității vamale de pe teritoriul statului membru sau al părții contractante de plecare fără întârziere sau cel mult în termen de opt zile de la data încheierii operațiunii de tranzit.

V.6.4 Situații specifice

Prezentul punct oferă informații referitoare la situații specifice în cadrul regimului de tranzit la biroul vamal de destinație. Aceste situații specifice sunt următoarele:

- eliberarea unei recipise (punctul V.6.4.1);
- eliberarea unei probe alternative (punctul V.6.4.2);
- prezentarea mărfurilor și a documentelor în afara zilelor și a intervalelor orare stabilite și într-un alt loc decât la biroul vamal de destinație (punctul V.6.4.3);

32 Doar regimul de tranzit unional.

- nereguli (punctul V.6.4.4);
- schimbarea biroului vamal de destinație (punctul V.6.4.5).

V.6.4.1 Eliberarea unei recipise

La solicitarea persoanei care prezintă mărfurile și DAU-ul sau TAD-ul la biroul vamal de destinație, biroul respectiv va elibera o recipisă. Recipisa nu poate fi însă utilizată ca probă alternativă a încheierii regimului.

Articolul 46 din apendicele I la convenție
Articolul 306 alineatul (5) din APA

Recipisa are două funcții importante. În primul rând, ea informează titularul regimului că transportatorul a prezentat documentele de tranzit la biroul vamal de destinație. În al doilea rând, recipisa joacă un rol important în eventualitatea unei cercetări inițiate ca urmare a faptului că biroul vamal de plecare nu a primit informații cu privire la trimiterea sosită. În astfel de cazuri, titularul regimului va fi în măsură să prezinte biroului vamal de plecare recipisa, indicând astfel la ce birou vamal au fost prezentate mărfurile și documentele. Procedura de cercetare devine astfel mult mai eficientă.

Anexa B10 la apendicele III la convenție
Anexa 72-03 la APA

Anexa I la Convenția DAU

Apendicele B1 la anexa 9 la ADT.

Recipisa poate fi completată utilizându-se:

(i) modelul TC11 din anexa B10 la apendicele III la convenție/anexa 72-03 la APA sau
(ii) spațiul prevăzut în acest scop pe versoul exemplarului 5 al DAU-ului.

În cazul în care se utilizează ca recipisă versoul exemplarului 5, trebuie înscrise următoarele informații de către biroul vamal de destinație:

- numărul de referință al operațiunii de tranzit;
- locul, numele și numărul de referință al biroului vamal de plecare;
- data și semnătura.

Persoana care solicită o recipisă în formularul TC11 completează recipisa înainte de o prezenta funcționarului vamal de la biroul vamal de destinație în vederea vizării.

OPERATOR

Persoana care solicită o recipisă la biroul vamal de destinație va completa formularul TC11 de mână, în mod lizibil, indicând următoarele:

- locul, numele și numărul de referință al biroului vamal de destinație;

- statutul mărfurilor, astfel cum este specificat în DAU-ul sau TAD-ul aferent;
- numărul de referință al operațiunii de tranzit;
- locul, numele și numărul de referință al biroului vamal de plecare.

În plus, recipisa poate conține și alte informații privind mărfurile. Titularul regimului poate dori, de exemplu, să indice adresa la care transportatorul mărfurilor va returna recipisa după vizarea acesteia de către autoritățile vamale. Biroul vamal de destinație nu este obligat să returneze recipisa prin poștă, însă poate face acest lucru dacă este necesar. De regulă, titularul regimului solicită transportatorului să îi returneze recipisa.

Adresa de returnare poate fi trecută pe versoul recipisei.

VAMĂ

Atunci când se solicită o recipisă, biroul vamal de destinație trebuie să procedeze după cum urmează:

- verifică dacă se utilizează formularul corect, și anume TC11;
- verifică dacă formularul este lizibil;
- verifică dacă formularul a fost completat corect;
- verifică dacă există circumstanțe care interzic eliberarea recipisei;
- dacă totul este în ordine, eliberează recipisa persoanei care a solicitat-o.

V.6.4.2 Eliberarea unei probe alternative

Articolul 51 din apendicele I la convenție

Articolul 312 din APA

Titularul regimului poate solicita autorităților vamale să îi furnizeze o probă alternativă că regimul de tranzit s-a încheiat în mod corect și că nu au fost depistate nereguli. Acest lucru poate fi realizat în momentul în care se prezintă declarația de tranzit și mărfurile la biroul vamal de destinație.

Titularul regimului poate solicita autorităților vamale să îi furnizeze fotocopia celui de-al doilea exemplar al TAD-ului ca probă alternativă că regimul de tranzit s-a încheiat în mod corect și că nu au fost depistate nereguli. Acest lucru poate fi realizat în momentul în care se prezintă mărfurile și TAD-ul la biroul vamal de destinație.

Notă: pentru informații detaliate privind acceptarea probei alternative de către biroul vamal de plecare, a se vedea VII.3.3.1.

OPERATOR

Pentru obținerea unei probe alternative, astfel cum se prevede la articolul 45 alineatul (4) din apendicele I la convenție/articolul 308 din APA, se poate prezenta biroului vamal de destinație o fotocopie a celui de-al doilea exemplar al TAD și LoI (după caz) pentru vizare.

Fotocopia trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- să poarte mențiunea „copie”;
- să poarte ștampila biroului vamal de destinație, semnătura funcționarului, data și următoarea mențiune: „Probă alternativă – 99202”;
- să conțină un număr de referință și detaliile din declarația de tranzit.

Anexa IV.8.3. conține mențiunea „Probă alternativă” în toate versiunile lingvistice.

VAMĂ

TAD și LoI (după caz), care poartă un număr de referință, trebuie să fie vizate de biroul vamal de destinație. Această procedură poate include o certificare prin intermediul unui sistem informatic, dar trebuie să reiasă clar pentru biroul vamal de plecare că certificarea este autentică.

Biroul vamal de destinație vizează proba alternativă dacă nu s-a constatat nicio neregulă. Ștampila, semnătura funcționarului și data sunt introduse pe document.

Persoana care prezintă proba alternativă împreună cu mărfurile și cu TAD este considerată a fi reprezentantul titularului regimului. Biroul vamal de destinație va înmâna acestei persoane exemplarul vizat al TAD.

V.6.4.3 Prezentarea mărfurilor și a documentelor în afara zilelor și a intervalelor orare stabilite și într-un alt loc decât la biroul vamal de destinație

Articolul 45 alineatul (1) din apendicele I la convenție

Articolul 306 alineatul (1) din APA

În general, mărfurile, o declarație de tranzit și documentele solicitate trebuie să fie prezentate:

- la biroul vamal de destinație și
- în cursul zilelor și al intervalelor orare stabilite.

Cu toate acestea, biroul vamal poate permite, la solicitarea titularului regimului sau a unei alte persoane care prezintă mărfurile, ca prezentarea mărfurilor și a documentelor de tranzit să se realizeze în afara programului oficial de lucru sau în orice alt loc.

V.6.4.4 Nereguli

V.6.4.4.1 Nereguli în legătură cu sigiliile

Pot primi liberul de vamă pentru regimul de tranzit comun/unional doar mărfurile care au fost sigilate. Biroul vamal de destinație trebuie să verifice dacă sigiliile sunt în continuare intacte. Dacă sigiliile prezintă urme de manipulare frauduloasă, biroul vamal de destinație trebuie să indice acest lucru în DAU sau TAD transmis biroului vamal de plecare.

VAMĂ

Biroul vamal de destinație verifică starea sigiliilor și înregistrează rezultatele în DAU sau TAD. Dacă sigiliile sunt într-o stare necorespunzătoare sau dacă există dovezi că sigiliile au fost supuse unei manipulări frauduloase, se recomandă insistent ca autoritățile vamale să examineze mărfurile și să menționeze rezultatele în DAU sau TAD.

V.6.4.4.2. Alte nereguli

Biroul vamal de destinație indică în DAU sau în TAD neregula constatată, pentru a informa biroul vamal de plecare, și ia măsurile corespunzătoare.

La biroul vamal de destinație se pot depista diferențe între mărfurile declarate pe hârtie și mărfurile prezentate de fapt la biroul vamal de destinație. Fiecare caz trebuie să fie tratat individual, deoarece se poate întâmpla ca eroarea să se fi produs la plecare.

Excedentele și lipsurile ar trebuie să se refere fie la numărul de colete, fie la masa brută, fie la ambele.

Diferențele de clasificare tarifară trebuie să fie indicate doar atunci când acest lucru este prevăzut în legislația privind tranzitul comun/unional.

Atunci când este necesar, aceste diferențe ar trebui notificate prin intermediul unei scrisori sau pe o fotocopie a documentului relevant (T1, T2, T2F, T2L, T2LF, CIM).

În cazul constatării unor excedente și lipsuri, trebuie să se menționeze de asemenea masa netă, masa brută sau altă unitate corespunzătoare pentru exprimarea cantității.

Anexa V.6.8.4 conține mențiunea „Diferențe” în toate versiunile

lingvistice.

VAMĂ

Biroul vamal de destinație:

- va indica orice neregulă în DAU sau TAD.

V.6.4.5 Schimbarea biroului vamal de destinație

Articolul 47 alineatul (2) din apendicele I la convenție

O operațiune de tranzit se poate încheia la un alt birou decât cel declarat în declarația de tranzit. Biroul respectiv devine în acest caz biroul vamal de destinație.

Articolul 306 alineatul (4) din APA

În cazul unei schimbări a biroului vamal de destinație, se consideră că titularul regimului nu și-a îndeplinit obligațiile dacă prezintă mărfurile la ultimul birou vamal de tranzit care era biroul vamal de destinație avut în vedere inițial. Titularul regimului este responsabil pentru realizarea corectă a operațiunii până la noul birou vamal de destinație.

Se pot distinge trei situații:

1. Noul birou vamal de destinație este situat pe teritoriul aceleiași părți contractante/aceluiași stat membru ca cea/cel menționat(ă) în declarația de tranzit.

VAMĂ

Biroul vamal de destinație:

- înregistrează declarația de tranzit;
- verifică dacă informațiile din exemplarul 4 al DAU sau din primul exemplar al TAD corespund cu informațiile din exemplarul 5 al DAU sau din al doilea exemplar al TAD;
- verifică termenul, starea tuturor sigiliilor (dacă sunt aplicate sigilii) și itinerarul (dacă este impus);
- stabilește nivelul de verificare necesar;
- după obținerea unui rezultat pozitiv în urma verificării, înscrie în caseta I din exemplarul 5 al DAU sau în al doilea exemplar al TAD codul „A1”, „A2” sau „A5” după cuvântul „Observații”;
- după obținerea unui rezultat negativ în urma verificării, înscrie în caseta I din exemplarul 5 al DAU sau în al doilea exemplar al TAD codul „B1” după cuvântul „Observații”;
- returnează exemplarul 5 al DAU sau al doilea exemplar al TAD în țara de plecare, prin canalele de comunicare normale.

2. Noul birou vamal de destinație este situat pe teritoriul altei părți contractante/altui stat membru decât cea/cel menționat(ă) în declarația de tranzit.

VAMĂ

Biroul vamal de destinație:

- înregistrează declarația de tranzit;
- verifică caseta 52 din DAU sau TAD pentru a se asigura că garanția este valabilă în țara în cauză;
- verifică dacă informațiile din exemplarul 4 al DAU sau din primul exemplar al TAD corespund cu informațiile din exemplarul 5 al DAU sau din al doilea exemplar al TAD;
- verifică termenul, starea tuturor sigiliilor (dacă sunt aplicate sigilii) și itinerarul (dacă este impus);
- stabilește nivelul de verificare necesar;
- după introducerea codului rezultatului controlului („A1”, „A2”, „A5” sau „B1”), introduce în caseta I din exemplarul 5 al DAU sau din al doilea exemplar al TAD, după cuvântul „Observații”, următorul text: „DIFERENȚE: BIROUL VAMAL LA CARE AU FOST PREZENTATE MĂRFURILE.....(DENUMIREA ȘI ȚARA)”;
- returnează exemplarul 5 al DAU sau al doilea exemplar al TAD în țara de plecare, prin canalele de comunicare normale.

Anexa V.6.8.9 conține mențiunea „Diferențe: …” în toate versiunile lingvistice.

3. Noul birou vamal de destinație se află pe teritoriul altui stat membru sau al altei părți contractante decât cel/cea menționat/menționată în DAU sau TAD, care poartă următoarea mențiune:

„IEȘIRE DIN ..... SUPUSĂ RESTRICȚIILOR SAU IMPOZITELOR ÎN TEMEIUL REGULAMENTULUI/DIRECTIVEI/DECIZIEI NR.....”.
Anexa 8.10 conține această mențiune în toate versiunile lingvistice.

VAMĂ

Biroul vamal de destinație:

- înregistrează declarația de tranzit;
- verifică caseta 52 din DAU sau TAD pentru a se asigura că garanția este valabilă pentru țara în cauză;
- verifică dacă informațiile din exemplarul 4 al DAU sau din primul exemplar al TAD corespund cu informațiile din exemplarul 5 al DAU sau din al doilea exemplar al TAD;

- verifică termenul, starea tuturor sigiliilor (dacă sunt aplicate sigilii) și itinerarul (dacă este impus);
- stabilește nivelul de verificare necesar;
- după obținerea unui rezultat pozitiv în urma verificării, înscrie în caseta I din exemplarului 5 al DAU sau în al doilea exemplar al TAD, după cuvântul „Observații”, următoarea mențiune: „DIFERENȚE: BIROUL VAMAL LA CARE AU FOST PREZENTATE MĂRFURILE.....(DENUMIREA ȘI ȚARA)”;
- transmite către țara de plecare, prin canalele de comunicare normale:
  - notificarea că mărfurile care fac obiectul unor restricții la export sau al unor taxe la export au fost prezentate la biroul vamal în cauză;
  - exemplarul 5 al DAU sau al doilea exemplar al TAD;
- păstrează mărfurile sub control vamal și decide dacă:
  - permite transferul lor către partea contractantă în jurisdicția căreia intră biroul vamal de plecare sau
  - nu permite transferul lor înainte de a primi de la biroul vamal de plecare o autorizație scrisă specifică în vederea acordării liberului de vamă pentru ele.

V.6.5 Prezentarea mărfurilor și a declarației de tranzit după expirarea termenului

În continuare sunt prezentate exemple de dovezi ale unor circumstanțe imprevizibile care determină expirarea termenului, dar care nu pot fi imputate transportatorului sau titularului regimului:

- adeverință eliberată de poliție (de exemplu, în cazul unui accident sau al unui furt);
- adeverință eliberată de serviciul medical (de exemplu, ca urmare a solicitării de asistență medicală);
- adeverință de la serviciul de depanare (de exemplu, în cazul reparației unui vehicul);
- orice dovadă că întârzierea s-a produs ca urmare a unei greve sau a oricărui alt caz fortuit.

Cu toate acestea, autoritatea vamală de la biroul vamal de destinație este cea care decide cu privire la valabilitatea dovezii.

V.6.6 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat)

V.6.7 Secțiune rezervată autorităților vamale

V.6.8 Anexe

V.6.8.1 Mențiunea standard „Satisfăcător”

Anexa a fost eliminată, întrucât nu mai este relevantă.

V.6.8.2 Mențiunea „Probă alternativă”

BG Алтернативно доказателство

CS Alternativní důkaz

DE Alternativnachweis

EE Alternatiivsed tõendid

EL Εναλλακτική απόδειξη

ES Prueba alternativa

FR Preuve alternative

IT Prova alternativa

LV Alternatīvs pierādījums

LT Alternatyvusis įrodymas

HU Alternatív igazolás

MK Алтернативен доказ

MT Prova alternattiva

NL Alternatief bewijs

PL Alternatywny dowód

PT Prova alternativa

RO Probă alternativă

SI Alternativno dokazilo

SK Alternatívny dôkaz

RS Алтернативни доказ

FI Vaihtoehtoinen todiste

SV Alternativt bevis

EN Alternative proof

IS Önnur sönnun

NO Alternativt bevis

HR Alternativni dokaz

TR Alternatif Kanıt

V.6.8.3 Lista birourilor centrale pentru returnarea exemplarului 5 al DAU sau a celui de-al doilea exemplar al TAD

Pentru cea mai recentă versiune a acestei liste, faceți clic pe următorul link:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_ro

V.6.8.4 Mențiunea „Diferențe”

Mențiune pentru cazul în care biroul de destinație a constatat diferențe

În caseta I, după cuvântul „Observații”:

BG:	Разлики:	В повече.... Липси.... Описание на стоките. .... Тарифна позиция....
CS:	Odlišnosti:	přebytečné množství .... chybějící množství .... název zboží . .... sazební zařazení ....
DA:	Uoverensstemmelser:	overtallig: ….. manko: ….. varebeskrivelse: ….. tarifering: .....
DE:	Unstimmigkeiten:	Mehrmenge: ….. Fehlmenge: ….. Art der Waren: ….. Unterposition HS: .....
EE:	Erinevused:	ülejääk: ..... puudujääk: ..... kauba kirjeldus: ..... tariifne klassifitseerimine: .....
EL:	Διαφορές	Πλεόνασμα: ..... Ελλειμμα:..... Φύση των εμπορευμάτων :…. Δασμολγική κατάταξη: .....
ES:	Diferencias:	sobra: ….. falta: ….. clase de mercancia: ….. clasificación arancelaria: .....
FR :	Différences :	excédent : ..... manquant : ..... nature des marchandises : ..... classement tarifaire: .....
IT:	Differenze:	Eccendenza: …..

		Deficienza: …..
		Natura della merci: …..
		Classificazione tariffaria: .....
LV:	Atšķirības:	vairāk: .....
		Mazāk: .....
		Preču apraksts: .....
		Tarifu klasifikācija: .....
LT:	Neatitikimai:	perteklius: .....
		trūkumas: .....
		prekių aprašimas: .....
		tarifinis klasifikavimas: .....
HU:	Eltérések:	többlet ....
		hiány ....
		az áruk fajtája....
		tarifaszáma ....
MT:		
MK: Разлики:		
		вишок: .....
		кусок: .....
		опис на стока: .....
		тарифно распоредување: .....
NL:	Verschillen:	teveel: …..
		tekort: …..
		soort goederen: …..
		tariefpostonderverdeling: .....
PL:	Niezgodności:	nadwyżki ….
		braki ….
		opis towarów …
		klasyfikacja taryfowa ....
PT:	Diferenças:	para mais: .....
		para menos: .....
		natureza das mercadorias: .....
		onsigneeion pautal: .....
RO:	Diferențe:	excedent: …..
		lipsă: …..
		descrierea mărfurilor:…..
		încadrare tarifară: .....
SI:	Razlike:	višek: …..

		manko: …..
		opis blaga: …..
		tarifna oznaka: .....
SK:	Nezrovnalosti:	nadbytočné množstvo ....
		chýbajúce množstvo ….
		druh tovaru ....
		sadzobné zaradenie ....
RS: Разлике:		
		Вишак:……..
		Мањак:……..
		Опис робе:…….
		Тарифна ознака:……
FI:	Eroavuudet:	ylilukuinen tavara: …..
		puuttuu: …..
		tavaralaji: .....
		tariffiointi: .....
SV:	Avvikelser:	övertaligt gods: …..
		manko: …..
		varuslag: …..
		klassificering: .....
EN:	Differences:	excess: .....
		shortage: .....
		description of goods: .....
		tariff classification: .....
IS:	Osamræmi:	Umframmagn: ....
		Vöntun: .....
		Vörulysing: ....
		Tollflokkun:....
NO:	Uoverensstemmelser:	overtallig: ….
		manko:…..
		varebeskrivelse:….
		tariffering:..
HR:	Razlike:	višak: ....
		manjak:.....
		opis robe:....
		* razvrstavanje u tarifu
TR:	Farklılıklar:	fazlalık:…….
		Eksiklik:…….
		Eşya tanımı:……
		*tarife sınıflandırması

V.6.8.5 Mențiunea „Neconcordanță”

Anexa a fost eliminată, întrucât nu mai este relevantă.

V.6.8.6 Mențiunea „Se efectuează cercetări”

Anexa a fost eliminată, întrucât nu mai este relevantă.

V.6.8.7 Mențiunea „Taxe încasate”

Anexa a fost eliminată, întrucât nu mai este relevantă.

V.6.8.8 Mențiunea „Diferențe: mărfuri prezentate la biroul vamal ..... (denumire și țara)”

BG Различия: митническо учреждение, където стоките са представени ((наименование и страна)

CS Nesrovnalosti: úřad, kterému bylo zboží předloženo…… (název a země)

DA Forskelle: det sted, hvor varerne blev frembudt …… (navn og land)

DE Unstimmigkeiten: Stelle, bei der die Gestellung erfolgte …… (Name und Land)

EE Erinevused: asutus, kuhu kaup esitati ……..(nimi ja riik)

EL Διαφορές: εμπορεύματα προσκομισθέντα στο τελωνείο……(΄Ονομα και χώρα)

ES Diferencias: mercancías presentadas en la oficina …… (nombre y país)

FR Différences : marchandises présentées au bureau …… (nom et pays)

IT Differenze: ufficio al quale sono state presentate le merci …… (nome e paese)

LV Atšķirības: muitas iestāde, kurā preces tika uzrādītas (nosaukums un valsts)

LT Skirtumai: įstaiga, kuriai pateiktos prekės (pavadinimas ir valstybė)

HU Eltérések: hivatal, ahol az áruk bemutatása megtörtént …… (név és ország)

MK Разлики: испостава каде стоките се ставени на увид (назив и земја)

MT Differenzi: uffiċċju fejn l-oġġetti kienu ppreżentati (isem u pajjiż)

NL Verschillen: kantoor waar de goederen zijn aangebracht …… (naam en land)

PL Niezgodności: urząd w którym przedstawiono towar(nazwa i kraj)

PT Diferenças: mercadorias apresentadas na estãncia …… (nome e país)

RO Diferențe: mărfuri prezentate la biroul vamal (biroul unde au fost prezentate mărfurile (denumire și țara)

SI Razlike: urad, pri katerem je bilo blago predloženo … (naziv in država)

SK Nezrovnalosti: úrad, ktorému bol tovar dodaný …… (názov a krajina)

FI Muutos: toimipaikka, jossa tavarat esitetty …… (nimi ja maa)

RS Разлике: царинарница којој је роба предата (назив и земља)

SV Avvikelse: tullkontor där varorna anmäldes …… (namn och land)

EN Differences: office where goods were presented …… (name and country)

IS Breying: tollstjóraskrifstofa þar sem vörum var framvísað …… (nafn og land)

NO Forskjell: det tollsted hvor varene ble fremlagt …… (navn og land)

HR Razlike: carinski ured kojem je roba podnesena…(naziv i zemlja)

TR Farklılıklar: Eşyanın sunulduğu idare… (adı/ülkesi)

V.6.8.9 Mențiunea „Ieșire din …. supusă restricțiilor sau impozitelor prin Regulamentul/Directiva/Decizia nr. ……”

BG Напускането на …. Подлежи на ограничения или такси съгласно Регламент/Директива/Решение № …

CS Výstup ze …… podléhá omezením nebo dávkám podle nařízení/směrnice/rozhodnutí č …

DA Udpassage fra …….. undergivet restriktioner eller afgifter i henhold til forordning/direktiv/afgørelse nr. …

DE Ausgang aus ……..- gemäß Verordnung/Richtlinie/Beschluss Nr. … Beschränkungen oder Abgaben unterworfen.

EE Väljumine … on aluseks piirangutele ja maksudele vastavalt määrusele/direktiivile/otsusele nr….

EL Η έξοδος από ……. Υποβάλλεται σε περιοριορισμούς ή σε επιβαρύνσεις από τον Κανονισμό/την Οδηγία/την Απόφαση αριθ. …

ES Salida de…….. sometida a restricciones o imposiciones en virtud del (de la) Reglamento/Directiva/Decisión no …

FR Sortie de …….. soumise à des restrictions ou à des impositions par le règlement ou la directive/décision no ...

IT Uscita dalla …… soggetta a restrizioni o ad imposizioni a norma del(la) regolamento/direttiva/decisione n. …

LV Izvešana no ……, piemērojot ierobežojumus vai maksājumus saskaņā ar Regulu/Direktīvu/Lēmumu No…,

LT Išvežimui iš …… taikomi apribojimai arba mokesčiai, nustatyti Reglamentu/Direktyva/Sprendimu Nr.…,

HU A kilépés…..... területéről a ……... rendelet/irányelv/határozat szerinti korlátozás vagy teher megfizetésének kötelezettsége alá esik

MK Излезот од …… предмет на ограничувања или давачки согласно Уредба/Директива/Решение Бр. …

MT Ħruġ mill-suġġett għall-restrizzjonijiet jew ħlasijiet taħt Regola/Direttiva/Deċiżjoni Nru…

NL Bij uitgang uit de …… zijn de beperkingen of heffingen van Verordening/Richtlijn/Besluit nr. … van toepassing.

PL Wyprowadzenie z…….. podlega ograniczeniom lub opłatom zgodnie z rozporządzeniem/dyrektywą/decyzją nr …

PT Saída da …….. sujeita a restrições ou a imposições pelo(a) Regulamento/Directiva/Decisão n.º ...

RO Ieșire din …..... supusă restricțiilor sau impozitelor prin Regulamentul/Directiva/Decizia nr. .....…

SI Iznos iz …….. zavezan omejitvam ali obveznim dajatvam na podlagi uredbe/direktive/odločbe št …

SK Výstup z……. podlieha obmedzeniam alebo platbám podľa nariadenia/smernice/rozhodnutia č ….

RS Излаз из…….. подлеже ограничењима или трошковима на основу Уредбе/Директиве/ Одлуке бр.……

FI …….. vientiin sovelletaan asetuksen/direktiivin/päätöksen N:o … mukaisia rajoituksia tai maksuja

SV Utförsel från …… underkastad restriktioner eller avgifter i enlighet med förordning/direktiv/beslut nr …

EN Exit from …… subject to restrictions or charges under Regulation/Directive/Decision No ...

IS Útflutningur frá ……háð takmörkunum eða gjöldum samkvæmt reglugerð/fyrirmælum/ákvörðun nr. …….

NO Utførsel fra ……. Underlagt restriksjoner eller avgifter i henhold til forordning/direktiv/vedtak nr. …

HR Izlaz iz … podliježe ograničenjima ili pristojbama na temelju Uredbe/Direktive/Odluke br…

TR Eşyanın ……’dan çıkışı ….. No.lu Tüzük/ Direktif / Karar kapsamında kısıtlamalara veya mali yükümlülüklere tabidir

PARTEA VI – SIMPLIFICĂRI

VI.1 Introducere

Partea VI se referă la simplificările tranzitului.

Punctul VI.2 prezintă noțiunile de teorie generală și legislația referitoare la simplificările tranzitului.

Punctul VI.3 descrie fiecare simplificare a tranzitului în parte.

Punctul VI.4 prezintă situații specifice.

Punctul VI.5 se referă la excepții.

Punctul VI.6 este rezervat instrucțiunilor naționale specifice.

Punctul VI.7 este rezervat utilizării de către administrațiile vamale.

Punctul VI.8 conține anexele.

VI.2. Noțiuni de teorie generală și legislație

Sursele juridice sunt:

- articolele 55-111b, apendicele I la Convenție;
- articolul 233 alineatul (4) din CVU;
- articolele 191-200 din AD;
- articolele 313-320 din APA;
- articolele 25 și 26 din ADT.

În general, simplificările tranzitului se împart în două categorii principale:

1. simplificări la nivelul operatorilor;

2. simplificări la nivelul modului de transport.

Simplificările tranzitului, care sunt în totalitate tributare fiabilității operatorului economic și supuse autorizării, au ca scop găsirea unui echilibru între controlul vamal și facilitarea comerțului. Diferitele simplificări ale tranzitului sunt prezentate la punctul VI.3.

Prezentul punct descrie procedura de obținere a unei autorizații pentru o simplificare a tranzitului. Sunt prezentate:

- condițiile generale care trebuie îndeplinite de un operator economic pentru obținerea unei autorizații de utilizare a unei simplificări (punctul VI.2.1);
- procedura de obținere a unei autorizații (punctul VI.2.2);
- monitorizarea unei autorizații (punctul VI.2.3);
- procedura de anulare, revocare sau modificare a unei autorizații (punctul VI.2.4);
- procedura de suspendare a unei autorizații (punctul VI.2.5);
- reevaluarea unei autorizații (punctul VI.2.6).

VI.2.1 Tipurile de simplificări ale tranzitului și condițiile

Articolul 6 din convenție

Articolul 55 din apendicele I la convenție

Articolul 89 alineatul (5) și articolul 233 alineatul (4) din CVU

Articolul 24 alineatele (1) și (2) și articolele 25-28 din ADT

Atunci când se depune o cerere de simplificare, autoritățile vamale pot să acorde autorizația pentru oricare dintre următoarele simplificări cu privire la plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit comun/unional sau la încheierea acestui regim:

(a) utilizarea unei garanții globale și a unei garanții globale cu un cuantum redus (inclusiv a dispensei de garanție);

(b) utilizarea unor sigilii speciale, în cazul în care este necesară sigilarea pentru a se asigura identificarea mărfurilor plasate sub regimul de tranzit comun/unional;

(c) statutul de expeditor agreat, care permite titularului autorizației să plaseze mărfurile sub regimul de tranzit comun/unional fără a le prezenta în vamă;

(d) statutul de destinatar agreat, care permite titularului autorizației să primească mărfurile care circulă sub regimul de tranzit comun/unional într-un loc autorizat pentru a încheia regimul;

(e) utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană (aplicabil doar până la data modernizării NCTS);

(f) utilizarea regimului de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă (aplicabil doar până la data modernizării NCTS);

(g) utilizarea unui document electronic de transport (ETD) ca declarație vamală pentru plasarea mărfurilor transportate pe cale aeriană sub regimul de tranzit comun sau unional și a mărfurilor transportate pe cale maritimă sub regimul de tranzit unional;

(h) utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe calea ferată (aplicabil doar până la data modernizării NCTS);

(i) utilizarea altor proceduri simplificate care se întemeiază pe articolul 6 din convenție.

1. Pentru simplificarea care implică utilizarea unei garanții globale, ar trebui să fie îndeplinite următoarele condiții:

- solicitantul este stabilit pe teritoriul vamal al unei părți contractante;
- solicitantul nu a comis nicio încălcare gravă sau încălcări repetate ale legislației vamale sau ale dispozițiilor fiscale și nu are un cazier conținând infracțiuni grave legate de activitatea sa economică;
- solicitantul utilizează în mod regulat regimul de tranzit comun/unional sau deține standarde practice de competență sau calificări profesionale în legătură directă cu activitatea desfășurată.

Articolele 57 și 75 din apendicele I la convenție

Articolul 95 alineatul (1) din CVU

Articolul 84 din AD

Cuantumul de referință al garanției globale poate fi redus la 50 %, 30 % sau 0 % (dispensă), cu condiția îndeplinirii următoarelor criterii suplimentare:

- 50 % din cuantumul de referință:
  - solicitantul menține un sistem contabil care este coerent cu principiile de contabilitate general acceptate aplicate pe teritoriul părții contractante în care sunt ținute evidențele contabile, permite controale vamale bazate pe audit și menține un istoric al datelor care oferă o pistă de audit din momentul în care datele sunt înscrise în dosar;
  - solicitantul dispune de o organizare administrativă care corespunde tipului și dimensiunii întreprinderii și care este adaptată la gestionarea fluxului de mărfuri și dispune de sisteme de control intern care permit prevenirea, detectarea și corectarea greșelilor, precum și prevenirea și detectarea tranzacțiilor ilegale sau neregulamentare;
  - solicitantul nu face obiectul unei proceduri de faliment;
  - în ultimii trei ani anteriori depunerii cererii, solicitantul și-a îndeplinit obligațiile financiare în ceea ce privește plata datoriei (vamale) percepute la sau în legătură cu importul sau exportul de mărfuri;
  - solicitantul demonstrează, pe baza evidențelor și a informațiilor disponibile din cursul ultimilor trei ani care preced prezentarea cererii, că dispune de suficientă capacitate financiară pentru a-și îndeplini obligațiile și angajamentele, ținând seama de tipul și volumul activității comerciale, inclusiv faptul că nu deține active nete negative, cu excepția cazului în care acestea pot fi acoperite.

- 30 % din cuantumul de referință:
  - solicitantul menține un sistem contabil care este coerent cu principiile de contabilitate general acceptate aplicate pe teritoriul părții contractante în care sunt ținute evidențele contabile, permite controale vamale bazate pe audit și menține un istoric al datelor care oferă o pistă de audit din momentul în care datele sunt înscrise în dosar;
  - solicitantul dispune de o organizare administrativă care corespunde tipului și dimensiunii întreprinderii și care este adaptată la gestionarea fluxului de mărfuri și dispune de sisteme de control intern care permit prevenirea, detectarea și corectarea greșelilor, precum și prevenirea și detectarea tranzacțiilor ilegale sau neregulamentare;
  - solicitantul se asigură că angajații relevanți au primit instrucțiuni să informeze autoritățile vamale ori de câte ori sunt descoperite dificultăți în îndeplinirea cerințelor și instituie proceduri pentru informarea autorităților vamale cu privire la astfel de dificultăți;
  - solicitantul nu face obiectul unei proceduri de faliment;
  - în ultimii trei ani anteriori depunerii cererii, solicitantul și-a îndeplinit obligațiile financiare în ceea ce privește plata datoriei (vamale) percepute la sau în legătură cu importul sau exportul de mărfuri;
  - solicitantul demonstrează, pe baza evidențelor și a informațiilor disponibile din cursul ultimilor trei ani care preced prezentarea cererii, că dispune de suficientă capacitate financiară pentru a-și îndeplini obligațiile și angajamentele, ținând seama de tipul și volumul activității comerciale, inclusiv faptul că nu deține active nete negative, cu excepția cazului în care acestea pot fi acoperite.
- 0 % din cuantumul de referință (dispensă de garanție):
  - solicitantul menține un sistem contabil care este coerent cu principiile de contabilitate general acceptate aplicate pe teritoriul părții contractante în care sunt ținute evidențele contabile, permite controale vamale bazate pe audit și menține un istoric al datelor care oferă o pistă de audit din momentul în care datele sunt înscrise în dosar;
  - solicitantul permite accesul fizic al autorității vamale la sistemele sale contabile și, dacă este cazul, la evidențele sale comerciale și de transport;
  - solicitantul dispune de un sistem logistic care identifică mărfurile drept mărfuri aflate în liberă circulație pe teritoriul părții contractante sau drept mărfuri din țări

terțe și indică, acolo unde este cazul, localizarea acestora;
- solicitantul dispune de o organizare administrativă care corespunde tipului și dimensiunii întreprinderii și care este adaptată la gestionarea fluxului de mărfuri și dispune de sisteme de control intern care permit prevenirea, detectarea și corectarea greșelilor, precum și prevenirea și detectarea tranzacțiilor ilegale sau neregulamentare;
- dacă este cazul, solicitantul dispune de proceduri satisfăcătoare de gestionare a licențelor și a autorizațiilor acordate în conformitate cu măsurile de politică comercială sau aferente schimburilor comerciale cu produse agricole;
- solicitantul dispune de proceduri satisfăcătoare de arhivare a evidențelor și a informațiilor sale, precum și de protecție împotriva pierderii informațiilor;
- solicitantul se asigură că angajații relevanți au primit instrucțiuni să informeze autoritățile vamale ori de câte ori sunt descoperite dificultăți în îndeplinirea cerințelor și instituie proceduri pentru informarea autorităților vamale cu privire la astfel de dificultăți;
- solicitantul a luat măsuri adecvate de securitate pentru a-și proteja sistemul informatic împotriva oricărei intruziuni neautorizate și pentru a-și securiza documentația;
- solicitantul nu face obiectul unei proceduri de faliment;
- în ultimii trei ani anteriori depunerii cererii, solicitantul și-a îndeplinit obligațiile financiare în ceea ce privește plata datoriei (vamale) percepute la sau în legătură cu importul sau exportul de mărfuri;
- solicitantul demonstrează, pe baza evidențelor și a informațiilor disponibile din cursul ultimilor trei ani care preced prezentarea cererii, că dispune de suficientă capacitate financiară pentru a-și îndeplini obligațiile și angajamentele, ținând seama de tipul și volumul activității comerciale, inclusiv faptul că nu deține active nete negative, cu excepția cazului în care acestea pot fi acoperite.

Articolul 57 din apendicele I la convenție

2. Pentru autorizațiile referitoare la utilizarea sigiliilor speciale, la statutul de expeditor agreat și la statutul de destinatar agreat, ar trebui să fie îndeplinite următoarele condiții:

Articolele 191, 193, 195, 199 și 200 din AD

- solicitantul este stabilit pe teritoriul vamal al unei părți contractante;

Articolele 25-28

- solicitantul declară că va folosi în mod regulat regimul de tranzit comun/unional;

din ADT

- solicitantul nu a comis nicio încălcare gravă sau încălcări repetate ale legislației vamale sau ale dispozițiilor fiscale și nu are un cazier conținând infracțiuni grave legate de activitatea sa economică;
- solicitantul face dovada unui nivel ridicat de control al operațiunilor sale și al fluxului mărfurilor, prin intermediul unui sistem de gestionare a registrelor comerciale și, după caz, de transport, care permite efectuarea adecvată a controalelor vamale;
- solicitantul deține standarde practice de competență sau calificări profesionale în legătură directă cu activitatea desfășurată.

3. Pentru autorizațiile referitoare la utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană:

- solicitantul este o companie aeriană și este stabilit pe teritoriul vamal al unei părți contractante;
- solicitantul utilizează în mod regulat regimul de tranzit comun/unional sau autoritatea vamală competentă deține informații potrivit cărora acesta poate îndeplini obligațiile aferente regimului respectiv;
- solicitantul nu a comis încălcări grave sau repetate ale legislației vamale sau fiscale.

4. Pentru autorizațiile referitoare la utilizarea regimului de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă:

- solicitantul este o companie de transport maritim și este stabilit pe teritoriul vamal al Uniunii;

- solicitantul utilizează în mod regulat regimul de tranzit unional sau autoritatea vamală competentă deține informații potrivit cărora acesta poate îndeplini obligațiile aferente regimului respectiv;

- solicitantul nu a comis încălcări grave sau repetate ale legislației vamale sau fiscale.

5. Pentru autorizațiile referitoare la utilizarea unui document electronic de transport (ETD) ca declarație de tranzit pentru plasarea

mărfurilor sub regimul de tranzit comun/unional:

- în cazul transportului aerian (aplicabil regimului de tranzit comun/unional):
  - ✓ solicitantul operează un număr semnificativ de zboruri între aeroporturi din Uniune/țări de tranzit comun;
  - ✓ solicitantul își demonstrează capacitatea de a garanta faptul că informațiile din ETD sunt disponibile la biroul vamal de plecare din aeroportul de plecare și la biroul vamal de destinație din aeroportul de destinație și că informațiile respective sunt aceleași la biroul vamal de plecare și la biroul vamal de destinație;
  - ✓ solicitantul este stabilit pe teritoriul unei părți contractante;
  - ✓ solicitantul declară că va folosi în mod regulat regimul de tranzit comun/unional;
  - ✓ solicitantul nu a comis nicio încălcare gravă sau încălcări repetate ale legislației vamale și ale dispozițiilor fiscale și nu are un cazier conținând infracțiuni grave legate de activitatea sa economică;
  - ✓ solicitantul face dovada unui nivel ridicat de control al operațiunilor sale și al fluxului mărfurilor, prin intermediul unui sistem de gestionare a registrelor comerciale și, după caz, de transport, care permite efectuarea adecvată a controalelor vamale;
  - ✓ solicitantul poate face dovada unor standarde practice de competență sau calificări profesionale în legătură directă cu activitatea desfășurată;

- în cazul transportului maritim (aplicabil numai regimului de tranzit unional):
  - ✓ solicitantul operează un număr semnificativ de călătorii între porturi din UE;
  - ✓ solicitantul își demonstrează capacitatea de a garanta faptul că informațiile din ETD sunt disponibile la biroul vamal de plecare din portul de plecare și la biroul vamal de destinație din portul de destinație și că informațiile respective sunt aceleași la biroul vamal de plecare și la biroul vamal de destinație;
  - ✓ solicitantul este stabilit pe teritoriul Uniunii;
  - ✓ solicitantul declară că va folosi în mod regulat regimul de tranzit unional;
  - ✓ solicitantul nu a comis nicio încălcare gravă sau

Articolele 111a și 111b din apendicele I la convenție

Articolul 233

alineatul (4) (autorizație) din CVU

Articolele 191, 199 și 200 din AD

încălcări repetate ale legislației vamale și ale dispozițiilor fiscale și nu are un cazier conținând infracțiuni grave legate de activitatea sa economică;

- ✓ solicitantul face dovada unui nivel ridicat de control al operațiunilor sale și al fluxului mărfurilor, prin intermediul unui sistem de gestionare a registrelor comerciale și, după caz, de transport, care permite efectuarea adecvată a controalelor vamale;
- ✓ solicitantul poate face dovada unor standarde practice de competență sau calificări profesionale în legătură directă cu activitatea desfășurată;

6. Pentru autorizațiile referitoare la utilizarea regimului de tranzit comun pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe calea ferată:

- solicitantul este o întreprindere feroviară;
- solicitantul este stabilit pe teritoriul vamal al unei părți contractante;
- solicitantul folosește în mod regulat regimul de tranzit comun/unional sau autoritatea vamală competentă deține informații că acesta poate îndeplini obligațiile aferente regimului respectiv;
- solicitantul nu a comis încălcări grave sau repetate ale legislației vamale sau fiscale.

Toate autorizațiile se vor acorda doar în cazul în care autoritatea vamală consideră că va fi în măsură să supravegheze regimul de tranzit comun/unional și să efectueze controale fără a depune un efort administrativ disproporționat în raport cu cerințele persoanei în cauză.

VI.2.2 Procedura de autorizare

Articolul 61 din apendicele I la convenție

Articolul 22 alineatul (1) din CVU

Articolele 192

Fiecare simplificare este supusă autorizării. Cererile trebuie să fie depuse în format electronic sau în scris, autentificate și datate[33]. Solicitantul trebuie să furnizeze autorităților competente toate elementele faptice necesare pentru acordarea autorizației.

Locul depunerii cererii depinde de tipul simplificării. În general, cererea se depune la autoritățile vamale competente din locul unde este ținută sau este accesibilă contabilitatea principală în scopuri

[33] În Uniune, se aplică sistemul de gestionare a deciziilor vamale (SGDV) pentru cereri și autorizații.

și 194 din AD

vamale a solicitantului și unde urmează să se desfășoare cel puțin o parte dintre activitățile care fac obiectul autorizației. Însă, în cazuri specifice, locul depunerii cererii este diferit. În cazul expeditorilor agreați, cererea se depune la autoritățile competente din țara în care urmează să înceapă operațiunea de tranzit comun/unional. În ceea ce privește destinatarii agreați, cererea se depune la autoritățile competente din țara în care urmează să se încheie operațiunea de tranzit comun/unional. Pentru autorizațiile referitoare la utilizarea sigiliilor speciale, solicitantul poate alege autoritățile vamale competente. În cazul în care este un expeditor agreat, solicitantul poate fie să depună cererea pentru utilizarea sigiliilor speciale la autoritățile vamale competente pentru eliberarea autorizației pentru expeditorul agreat, fie să procedeze în conformitate cu normele generale menționate anterior.

Procedurile de acceptare și de respingere a autorizațiilor trebuie efectuate în conformitate cu dispozițiile generale prevăzute în legislația națională a părților contractante.

OPERATOR

Pentru a obține o autorizație:

1. Depuneți o cerere autentificată și datată, în format electronic sau în scris, precizând simplificarea solicitată.

2. Includeți toate elementele necesare pentru fundamentarea cererii, și anume:

– datele solicitantului;
– locul de stabilire;
– toate informațiile care permit autorităților competente să decidă dacă sunt îndeplinite condițiile.

3. Oferiți detalii privind modul în care este păstrată evidența activităților comerciale.

Notă: solicitanții vor răspunde pentru corectitudinea informațiilor și autenticitatea documentelor furnizate.

Înainte de acordarea autorizației, autoritățile competente trebuie să evalueze dacă sunt îndeplinite condițiile.

Principalele condiții pentru toate simplificările tranzitului sunt criteriile AEO definite la articolul 39 literele (a), (b) și (d) din CVU, cu excepția următoarelor simplificări:

- utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de

hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană;

- utilizarea regimului de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă;

Articolul 64 din apendicele I la convenție

- utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe calea ferată.

Articolul 22 alineatele (4) și (5) și articolul 39 din CVU

În aceste cazuri, se aplică numai criteriile AEO prevăzute la articolul 39 litera (a) din CVU.

Articolul 14 din AD

Pentru verificarea acestor criterii, se recomandă insistent utilizarea documentului „Operatori economici autorizați – Orientări".

Documentul descrie în detaliu cum și în ce mod vor fi verificate criteriile și subcriteriile speciale de către autoritățile vamale competente, luându-se în considerare dimensiunea solicitantului și tipul de solicitant (de exemplu, companii multinaționale și întreprinderi mari, întreprinderi mici și mijlocii, societăți de transport, operatori expres, expeditori/destinatari).

În cursul verificării condițiilor, pot fi luate în considerare, de asemenea, orice informații disponibile de la alte autorități sau agenții guvernamentale.

Autorizația trebuie să conțină toate informațiile necesare pentru aplicarea corectă a simplificării de către operatorul economic și pentru realizarea supravegherii de către autoritățile competente.

Articolul 62 din apendicele I la convenție

De obicei, durata de valabilitate a autorizației este nelimitată.

Autorizația intră în vigoare la data la care este primită sau se consideră că a fost primită de către solicitant și are titlu executoriu pentru autoritățile vamale începând cu respectiva dată. Această dată este diferită doar în cazuri excepționale:

Articolul 58 din apendicele I la convenție

Articolul 23 alineatul (5) din CVU

- dacă solicitantul a solicitat o dată diferită pentru intrarea în vigoare;
- dacă s-a emis o autorizație anterioară cu o durată limitată de valabilitate și unicul obiectiv al autorizației actuale este de a prelungi valabilitatea acesteia (în acest caz, autorizația intră în vigoare în ziua următoare expirării duratei de valabilitate a autorizației anterioare);
- dacă intrarea în vigoare a autorizației este condiționată de îndeplinirea anumitor formalități de către solicitant, caz în care autorizația intră în vigoare la data la care solicitantul

primește de la autoritatea vamală competentă notificarea că formalitățile au fost îndeplinite în mod satisfăcător.

Titularul autorizației trebuie să informeze autoritățile vamale despre orice factor care a intervenit după acordarea autorizației și care poate avea impact asupra menținerii sau a conținutului acesteia.

Deciziile de respingere a cererilor trebuie să enunțe motivele respingerii și trebuie să fie comunicate solicitanților în conformitate cu termenele și cu dispozițiile în vigoare pe teritoriul părții contractante în cauză.

Autoritățile vamale trebuie să monitorizeze condițiile care trebuie îndeplinite de către titularul autorizației și respectarea obligațiilor care decurg din autorizația respectivă.

VAMĂ

Biroul vamal competent:

- furnizează solicitantului o autorizație autentificată și datată (însoțită de una sau mai multe copii, dacă autorizația a fost eliberată în scris);
- păstrează cererile și toate documentele justificative;
- păstrează o copie a autorizației.

În unele situații, cererea va fi respinsă sau autorizația va fi anulată, revocată, modificată sau suspendată. În astfel de cazuri, cererea și decizia de respingere a acesteia sau de anulare, revocare, modificare sau suspendare a autorizației, precum și toate documentele justificative anexate trebuie păstrate timp de cel puțin trei ani. Această perioadă începe la sfârșitul anului calendaristic în care cererea a fost respinsă sau autorizația a fost anulată, revocată, modificată sau suspendată.

OPERATOR
În cazul în care s-a eliberat autorizația, se înscrie numărul de referință al autorizației în declarația de tranzit ori de câte ori biroul vamal de plecare impune acest lucru în cazul următoarelor simplificări:

- utilizarea unor sigilii speciale;
- utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană;
- utilizarea regimului de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă;
- utilizarea unui document electronic de transport (ETD) ca declarație vamală pentru plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit comun/unional.

Aceste informații trebuie să fie furnizate cu excepția cazului în care pot fi obținute din alte elemente de date, precum numărul EORI al titularului autorizației sau sistemul de gestionare a deciziilor vamale (SGDV).

VI.2.3 Monitorizarea unei autorizații

Articolul 58 din apendicele I la convenție

Articolul 23 alineatul (5) din CVU

Fiecare autorizație acordată trebuie să fie monitorizată de autoritățile vamale competente în mod continuu și regulat.

Scopul este de a identifica, într-un stadiu incipient, orice indiciu de nerespectare a obligațiilor care decurg din autorizația respectivă.

În cazul în care titularul autorizației este stabilit de mai puțin de trei ani, autoritățile vamale trebuie să îl monitorizeze îndeaproape în cursul primului an de la acordarea autorizației.

Pentru realizarea monitorizării, autoritatea vamală competentă poate elabora un plan de monitorizare care să prezinte activitățile de monitorizare individuale, inclusiv frecvența și calendarul acestora (de exemplu, verificarea respectării criteriilor și a normelor, incluzând activitățile de zi cu zi ale operatorului, vizite la fața locului, verificarea diferitor baze de date, rapoarte transmise de operatori).

Planul de monitorizare ar trebui să se bazeze pe o analiză de risc efectuată în etape diferite (verificare înainte de acordarea autorizației, gestionarea autorizației acordate etc.), luând în considerare, în special:

- tipul autorizației;
- stabilitatea operatorului economic;
- dimensiunea întreprinderii și numărul de amplasamente;

- cooperarea cu operatorul economic;

- informațiile primite de la operatorul economic despre discrepanțele constatate sau orice fel de modificări care ar putea influența condițiile de autorizare;

- dacă operatorul economic are statut de AEO.

Se recomandă efectuarea de vizite la fața locului la operatori, cel puțin o dată pe an.

Elaborarea planului de monitorizare și vizitele în localurile operatorului trebuie să fie coordonate de autoritățile vamale (luându-se în considerare oricare alte activități de audit/monitorizare preconizate pentru operator, de exemplu, audituri și monitorizare AEO) pentru a se evita examinările duble.

VI.2.4 Anularea, revocarea și modificarea unei autorizații

Articolul 65 alineatele (2) și (3) din apendicele I la convenție

Articolele 27 și 28 din CVU

Autoritățile competente vor anula o autorizație dacă aceasta a fost acordată pe baza unor informații incorecte sau incomplete, iar titularul știa sau ar fi trebuit să știe că respectivele informații erau incorecte sau incomplete (de exemplu, numărul incorect de operațiuni de tranzit care justifică utilizarea unei simplificări, localizarea greșită a mărfurilor).

Autorizația va fi revocată sau modificată la cererea titularului.

De asemenea, autoritățile competente pot să revoce sau să modifice o autorizație dacă, pe baza informațiilor care le-au fost furnizate sau pe cont propriu, concluzionează că autorizația nu mai îndeplinește condițiile prevăzute, de exemplu:

- una sau mai multe dintre condițiile necesare pentru eliberarea autorizației nu mai sunt îndeplinite;
- un factor apărut după acordarea autorizației influențează conținutul sau menținerea acesteia;
- titularul nu respectă o obligație care îi revine în temeiul autorizației.

Articolul 65 alineatele (4), (5) și (6) din apendicele I la convenție

Articolele 27 și 28 din CVU

Autoritățile competente trebuie să informeze titularul cu privire la anularea, revocarea sau modificarea autorizației în conformitate cu termenele și cu dispozițiile în vigoare pe teritoriul părții contractante.

Anularea unei autorizații intră în vigoare la data la care a intrat în

vigoare autorizația inițială.

Revocarea sau modificarea unei autorizații intră în vigoare la data la care este primită sau se consideră că a fost primită de către solicitant. Cu toate acestea, în cazuri excepționale în care interesele legitime ale titularului autorizației o impun, autoritățile vamale pot amâna data la care revocarea sau modificarea intră în vigoare, în conformitate cu termenele în vigoare pe teritoriul părților contractante. Data la care decizia intră în vigoare trebuie să fie precizată în decizia de revocare sau de modificare a autorizației.

În cazul în care autorizația este valabilă în alte țări, respectivele țări trebuie să fie informate imediat de autoritățile vamale competente cu privire la anularea, revocarea sau modificarea autorizației, în modul specificat pentru fiecare tip de simplificare.

VI.2.5 Suspendarea unei autorizații

Articolele 67-69 din apendicele I la convenție

Articolele 16-18 din AD

Suspendarea autorizației înseamnă că autorizația acordată nu este valabilă pentru o anumită perioadă de timp.
Autorizația poate fi de asemenea suspendată, în loc de a fi anulată, revocată sau modificată, în următoarele cazuri:

- există motive suficiente pentru anularea, revocarea sau modificarea autorizației, însă autoritățile competente nu dispun încă de toate elementele necesare pentru a decide cu privire la anulare, revocare sau modificare;
- titularul autorizației nu mai îndeplinește una sau mai multe condiții sau nu își respectă obligațiile, însă autoritățile vamale îi permit acestuia să ia măsurile adecvate pentru îmbunătățirea situației;
- titularul autorizației solicită suspendarea deoarece se află temporar în imposibilitatea de a îndeplini condițiile sau de a respecta obligațiile care îi revin în temeiul respectivei autorizații.

În momentul în care și-a îmbunătățit situația, titularul notifică autorităților vamale:

(i) măsurile pe care se angajează să le ia pentru a asigura îndeplinirea condițiilor sau respectarea obligațiilor și
(ii) perioada de timp de care are nevoie pentru a lua respectivele măsuri.

Autoritățile vamale trebuie să definească durata suspendării. În general, aceasta ar trebui să corespundă cu perioada de timp de care

au nevoie autoritățile respective pentru a stabili dacă sunt îndeplinite condițiile pentru anulare, revocare sau modificare.

Durata suspendării poate fi prelungită la cererea titularului autorizației. Autoritățile vamale pot prelungi durata suspendării dacă au nevoie de mai mult timp pentru verificarea măsurilor luate de titular pentru a îndeplini condițiile sau a respecta obligațiile, dar prelungirea nu trebuie să depășească 30 de zile.

Prelungirea duratei suspendării este necesară și în cazul în care, în urma suspendării, autoritățile vamale intenționează să anuleze, să revoce sau să modifice autorizația. În acest caz, durata se prelungește până la intrarea în vigoare a deciziei de anulare, revocare sau modificare.

O suspendare încetează la expirarea duratei suspendării, cu excepția cazului în care survine oricare dintre următoarele situații înainte de expirarea perioadei respective:

- suspendarea este retrasă deoarece nu există motive pentru anularea, revocarea sau modificarea autorizației, caz în care suspendarea încetează la data retragerii;

- suspendarea este retrasă deoarece titularul autorizației a luat, într-un mod considerat satisfăcător de autoritatea vamală competentă pentru acordarea autorizației, măsurile necesare pentru a îndeplini condițiile prevăzute pentru respectiva autorizație sau pentru a respecta obligațiilor care îi revin în temeiul autorizației respective. În acest caz, suspendarea încetează la data retragerii;

- autorizația suspendată este anulată, revocată sau modificată, caz în care suspendarea încetează la data anulării, a revocării sau a modificării.

Autoritățile vamale informează titularul autorizației cu privire la încetarea suspendării.

În cazul în care autorizația este valabilă și în alte țări, respectivele țări trebuie să fie informate imediat de autoritățile vamale competente cu privire la suspendare și la încetarea suspendării autorizației, în modul specificat pentru fiecare tip de simplificare.

VI.2.6 Reevaluarea unei autorizații

Articolul 66 din apendicele I la convenție

Articolul 15 din AD

Autoritățile vamale competente pentru acordarea autorizației sunt obligate să o reevalueze din când în când, în următoarele cazuri:

- în cazul în care există modificări aduse legislației care afectează autorizația;
- în cazul în care este necesar, ca urmare a monitorizării efectuate;
- ca urmare a informațiilor furnizate de către titularul autorizației sau de către alte autorități.

În funcție de motivele reevaluării, aceasta poate duce la reexaminarea totală sau parțială a condițiilor concrete.
Rezultatul reevaluării este adus la cunoștința titularului autorizației.
Pentru mai multe informații despre reevaluarea autorizațiilor, se recomandă insistent utilizarea documentului „Operatori economici autorizați – Orientări”.

Rezultatul reevaluării poate include următoarele:
- menținerea autorizației acordate fără modificări;
- modificarea autorizației;
- revocarea autorizației;
- suspendarea autorizației.

VI.3 Descrierea simplificărilor

Prezentul punct descrie următoarele simplificări:

- garanția globală și dispensa de garanție (punctul VI.3.1);
- utilizarea unor sigilii speciale (punctul VI.3.2).
- expeditorul agreat (punctul VI.3.3);
- destinatarul agreat (punctul VI.3.4);
- utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe calea ferată (punctul VI.3.5);
- utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană (punctul VI.3.6);
- utilizarea regimului de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă (punctul VI.3.7);
- proceduri simplificate care se întemeiază pe articolul 6 din

convenție/articolul 97 alineatul (2) din CVC (punctul VI.3.8);

- utilizarea unui document electronic de transport (ETD) ca declarație de tranzit pentru plasarea mărfurilor transportate pe cale aeriană sub regimul de tranzit comun/unional (punctul VI.3.9);
- utilizarea unui document electronic de transport (ETD) ca declarație de tranzit pentru plasarea mărfurilor transportate pe cale maritimă sub regimul de tranzit unional (punctul VI.3.10).

Valabilitatea geografică a simplificărilor tranzitului	
TOATE ȚĂRILE:	- garanție globală* - garanție globală redusă* - dispensă de garanție* - utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfurile transportate pe calea ferată; *cu excepția țărilor de tranzit comun excluse de către garant. Valabilitatea în Andorra și/sau în San Marino este posibilă doar pentru tranzitul unional.
TOATE ȚĂRILE, cu condiția ca operațiunea de tranzit să înceapă în țara în care s-a acordat autorizația:	- utilizarea unor sigilii speciale - expeditor agreat
ȚARA în care s-a acordat autorizația:	- destinatar agreat
ȚARĂ/ȚĂRI vizate:	- utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană; - utilizarea regimului de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă; - utilizarea unui document electronic de transport (ETD) ca declarație de tranzit; - utilizarea altor proceduri de tranzit simplificate care se întemeiază pe articolul 6 din convenție.

VI.3.1. Garanția globală și dispensa de garanție

Atunci când este necesar, titularul regimului trebuie să constituie o garanție pentru a plasa mărfurile sub regimul de tranzit.

Articolele 74-80 din apendicele I la convenție

Garanția de tranzit standard este o garanție izolată, care acoperă o singură operațiune de tranzit.

Articolul 89 alineatul (5) și articolul 95 din CVU
Articolul 84 din AD

Cu toate acestea, un operator economic poate fi autorizat, în condițiile prevăzute la punctul 2.1., să folosească o garanție globală sau o dispensă de garanție, care poate fi utilizată pentru a acoperi mai multe operațiuni de tranzit. Partea III conține detalii suplimentare cu privire la garanția globală și la dispensa de garanție.

Procedura de autorizare trebuie să se deruleze în conformitate cu punctul VI.2.2.

Pentru revocarea sau modificarea autorizației, a se vedea VI.2.4.

VI.3.2 Utilizarea unor sigilii speciale

Articolele 81-83 din apendicele I la convenție

Autoritățile competente pot autoriza titularii regimului să utilizeze sigilii speciale pe mijloacele de transport, containerele sau ambalajele lor.

Articolele 317 și 318 din APA

Autoritatea vamală trebuie să accepte, în contextul autorizării, și sigiliile speciale care au fost aprobate de autoritățile vamale dintr-o altă țară, cu excepția cazului în care deține informații că sigiliul respectiv nu este adecvat în scopuri vamale.

Sigiliile speciale trebuie să respecte caracteristicile sigiliilor descrise la punctul VI.2.3.8.4.

Dacă sigiliile au fost certificate de un organism competent în conformitate cu standardul internațional ISO nr. 17712:2013 „Containere pentru mărfuri – Sigilii mecanice”, sigiliile respective vor fi considerate ca îndeplinind cerințele în cauză.

Pentru transporturile containerizate, se utilizează, în cea mai mare măsură posibilă, sigilii cu elemente de securitate ridicată.

Sigiliul special poartă oricare dintre indicațiile următoare:

- numele titularului autorizației;
- o abreviere sau un cod corespunzător pe baza căreia/căruia autoritatea vamală a țării de plecare să poată identifica

persoana.

Procedura de autorizare trebuie să fie realizată în conformitate cu punctul VI.2.2.

Pentru revocarea sau modificarea autorizației, a se vedea VI.2.4.

VAMĂ

Autoritatea vamală trebuie să procedeze după cum urmează:

- să notifice Comisiei și autorităților vamale ale celorlalte părți contractante sigiliile speciale aflate în uz și sigiliile speciale pe care a decis să nu le autorizeze din motive de nereguli sau de deficiențe tehnice;

- să reexamineze sigiliile speciale pe care le-a autorizat și care sunt în uz atunci când primește informații că o altă autoritate a decis să nu autorizeze un anumit sigiliu special;

- să desfășoare o consultare reciprocă în scopul de a se ajunge la o evaluare comună;

- să monitorizeze utilizarea sigiliilor speciale de către persoane autorizate.

Atunci când este necesar, statele membre și alte părți contractante pot, de comun acord, să instituie un sistem de numerotare comun și să decidă cu privire la utilizarea de dispozitive și tehnologii de securitate comune.

OPERATOR

Titularul regimului (în principal, expeditorul agreat) trebuie să înregistreze numărul de sigilii speciale și identificatorii individuali de sigiliu ai acestora în declarația de tranzit și să aplice sigiliile cel târziu în momentul în care mărfurile primesc liberul de vamă pentru regimul de tranzit comun/unional.

VI.3.3. Expeditorul agreat

Prezentul punct este structurat după cum urmează:

- introducere (punctul VI.3.3.1);
- autorizație (punctul VI.3.3.2);
- proceduri (punctul VI.3.3.3).

VI.3.3.1 Introducere

Articolele 84 și 86 din apendicele I la convenție

Articolul 314 din APA

Un expeditor agreat este o persoană autorizată de către autoritățile competente să efectueze operațiuni de tranzit fără a prezenta mărfurile la biroul vamal de plecare. Persoana respectivă este titularul regimului. Mărfurile trebuie să fie sub controlul său, în localurile sale specificate în autorizație, în momentul depunerii declarației.

Expeditorul agreat are dreptul să introducă o declarație de tranzit în NCTS și să înregistreze următoarele informații în sistem:

- numărul de sigilii și identificatorii individuali de sigiliu (dacă s-au aplicat sigilii);
- termenul în care mărfurile trebuie să fie prezentate la biroul vamal de destinație;
- itinerarul prevăzut, dacă este necesar.

Expeditorul agreat aplică sigiliile speciale, având nevoie, prin urmare, de o autorizație separată (a se vedea punctul 3.2).

VI.3.3.2 Autorizare

Articolul 84 din apendicele I la convenție

Procedura de autorizare trebuie să fie realizată în conformitate cu punctul VI.2.2.

Articolul 193 din AD

Pentru a obține statutul de expeditor agreat, un operator economic trebuie să îndeplinească condițiile prevăzute (a se vedea punctul VI.2.1) și, în plus, trebuie:

- să fie titularul unei autorizații de utilizare a unei garanții globale sau a unei garanții globale cu un cuantum redus (inclusiv a unei dispense de garanție) (a se vedea partea III punctul 4);
- să utilizeze o tehnică de prelucrare a datelor pentru comunicarea cu autoritățile vamale.

Articolul 85 din apendicele I la convenție

Anexa A la AD

Pentru a se permite autorității competente să efectueze o evaluare inițială, cererea trebuie să indice, în măsura posibilului:

- o estimare cu privire la frecvența cu care solicitantul va trimite în fiecare lună mărfuri în cadrul regimului de tranzit comun/unional;
- localizarea mărfurilor;

- locul în care se păstrează evidențele.

Autoritatea competentă îi poate cere solicitantului să furnizeze toate detaliile suplimentare sau documentele justificative necesare pentru prelucrarea cererii.

Dispozitivul administrativ al titularului autorizației trebuie să fie organizat în așa fel încât să fie ușor de făcut legătura între informațiile referitoare la mărfurile din declarația de tranzit și informațiile din scrisorile de trăsură, de pe facturi etc. Sunt deosebit de importante informațiile referitoare la numărul și tipul de colete, la tipul și volumul de mărfuri și la statutul vamal al acestora.

Pentru anularea, revocarea sau modificarea autorizației, a se vedea VI.2.4.

VAMĂ

Autorizația trebuie să specifice următoarele:

1. biroul sau birourile vamale de plecare care vor fi responsabile pentru operațiunile de tranzit comun care urmează să fie efectuate;
2. termenul, exprimat în minute, de care dispune biroul vamal de plecare după depunerea declarației de tranzit pentru a efectua toate controalele necesare înainte de acordarea liberului de vamă și de plecarea mărfurilor;
3. în cazul unui plan de asigurare a continuității activității, modul în care expeditorul agreat trebuie să informeze biroul vamal de plecare în legătură cu operațiunile de tranzit, pentru ca acesta să poată efectua toate controalele necesare înainte de plecarea mărfurilor;
3. categoriile sau deplasările de mărfuri excluse din autorizați (dacă există);
4. măsurile operaționale și de control pe care expeditorul agreat trebuie să le respecte;
5. orice condiții specifice legate de regimuri de tranzit efectuate în afara programului de lucru normal al biroului sau birourilor vamale de plecare (dacă este cazul).

VI.3.3.3 Proceduri

VI.3.3.3.1 Regimul standard de tranzit – obligațiile expeditorului agreat

Articolul 86 din apendicele I la convenție

Articolul 314 din APA

Expeditorul agreat nu poate iniția regimul de tranzit comun/unional înainte de expirarea termenului indicat în autorizație (a se vedea VI.3.3.2). Expeditorul agreat urmează aceeași procedură ca cea descrisă la punctul IV.1.3, cu excepția faptului că nu trebuie să prezinte mărfurile la biroul vamal de plecare.

În eventualitatea unui control, expeditorul agreat trebuie să se asigure că mărfurile vor fi puse la dispoziția autorităților vamale.

În cazul în care se aplică simplificarea, expeditorul agreat trebuie să îndeplinească toate obligațiile și condițiile convenite în autorizația sa.

După ce mărfurile au primit liberul de vamă pentru regimul de tranzit comun/unional, expeditorul agreat tipărește TAD și, după caz, LoI și le predă transportatorului.

Partea I capitolul III punctul 20.1 din anexa 72-04 la APA al CVU
Capitolul III punctul 20 din anexa II la apendicele I la convenție

Autoritatea vamală poate autoriza expeditorul agreat să utilizeze lista de încărcătură în locul LoI ca parte descriptivă a TAD, cu condiția ca toate datele să fie disponibile în NCTS. Utilizarea listei de încărcătură este descrisă în partea V secțiunea V.3.3.1.2.

În caseta 31 din TAD trebuie să se indice faptul că LoI se înlocuiește cu lista de încărcătură, referințele acesteia și numărul total de pagini ale listei de încărcătură. În acest scop poate fi utilizată o ștampilă, al cărei model se regăsește mai jos, sau un echivalent electronic al acesteia.

List of Items replaced by_____ pages of the loading list __(number)__ / _(date)_

Schimbul de mesaje dintre expeditorul agreat și biroul vamal de plecare se realizează în totalitate cu ajutorul tehnicilor de prelucrare a datelor.

În general, intervalele orare în care expeditorul agreat poate inița un regim de tranzit comun/unional trebuie să coincidă cu programul normal de lucru al biroului vamal de plecare.

Cu toate acestea, având în vedere activitățile specifice ale anumitor operatori economici, autoritățile competente pot include în autorizație o dispoziție conform căreia regimul de tranzit comun/unional poate fi inițiat în afara programului de lucru al biroului competent.

Autorizația specifică măsurile de identificare care trebuie luate și dacă acestea trebuie aplicate de expeditorul agreat sau de biroul vamal de plecare.

Dacă are obligația să sigileze mijloacele de transport sau ambalajele, expeditorul agreat trebuie să utilizeze sigiliile speciale

pe baza autorizației care i-a fost acordată.

Sigiliile speciale trebuie să respecte caracteristicile sigiliilor descrise la punctele IV.2.3.8.2 și IV.2.3.2.

Autoritățile vamale pot renunța la cerința privind utilizarea sigiliilor, atunci când expeditorul agreat

- furnizează o descriere a mărfurilor suficient de precisă pentru a permite recunoașterea cu ușurință a cantității și naturii mărfurilor și
- precizează cantitatea și natura acestora, precum și eventuale particularități, cum ar fi numărul de serie al mărfurilor.

Autorizația trebuie să prevadă circumstanțele în care trebuie utilizate sigiliile și alte măsuri de identificare.

VI.3.3.3.2 Planul de asigurare a continuității activității – obligațiile expeditorului agreat

Anexa II la apendicele I la convenție

Anexa 72-04 la APA

În cazul indisponibilității NCTS sau a sistemului electronic al expeditorului agreat, acesta trebuie să contacteze autoritatea competentă și să ceară aprobarea de a utiliza un plan de asigurare a continuității activității.

După ce i s-a acordat aprobarea, expeditorul agreat poate utiliza ca declarație de tranzit DAU-ul, exemplarul tipărit al DAU-ului sau TAD-ul.

Declarația de tranzit trebuie să fie completată prin înscrierea următoarelor:

- itinerarul impus, dacă este cazul, în caseta 44;
- termenul de prezentare a mărfurilor la biroul vamal de destinație și a informațiilor despre sigiliile aplicate (dacă există) în caseta D;
- mențiunea „Expeditor agreat – 99206”;
- data la care sunt expediate mărfurile;
- codul „A3”;
- un număr al declarației de tranzit (conform regulilor convenite cu biroul vamal de plecare sau celor prevăzute în autorizație).

DAU-ul sau TAD-ul poate fi prezentat în unul dintre modurile descrise mai jos.

- Documentele sunt ștampilate în prealabil cu ștampila

biroului vamal de plecare și semnate de un funcționar al biroului respectiv în caseta C. DAU-urile sau TAD-urile preautentificate sunt numerotate consecutiv în prealabil și trebuie înregistrate de către biroul vamal. Orice formulare DAU-BIS, liste de încărcătură sau liste de articole care însoțesc DAU-urile sau TAD-urile preautentificate trebuie să fie de asemenea preautentificate.

- Acestea sunt ștampilate de expeditorul agreat cu o ștampilă specială aprobată de autoritatea competentă și utilizând formularul prevăzut în anexa B9 la apendicele III la Convenție/anexa 72-04 APA. Ștampila poate fi pretipărită pe formulare, în cazul în care se utilizează o imprimantă aprobată în acest scop.
  Expeditorul agreat trebuie să completeze caseta indicând data expedierii mărfurilor și să atribuie declarației de tranzit un număr, conform regulilor prevăzute în autorizație.

Ștampila este aplicată pe exemplarele 1, 4 și 5 ale DAU-ului sau pe două exemplare ale TAD-ului, precum și pe toate exemplarele din formularele DAU-BIS, listele de încărcătură sau listele de articole.

Numărul DAU-ului sau TAD-ului este menționat în caseta 3 a ștampilei speciale. El poate fi preimprimat în același timp cu ștampila și poate figura în amprenta acesteia. Autorizația precizează că numerotarea trebuie să facă parte dintr-o serie continuă.

Ștampila poate fi preimprimată pe DAU-uri sau TAD-uri. Operatorii economici care doresc să utilizeze metoda preimprimării trebuie să utilizeze o imprimerie agreată de autoritățile vamale din țara în care este stabilit expeditorul agreat.

Autoritățile vamale pot autoriza expeditorii agreați să completeze DAU-urile sau TAD-urile cu ajutorul unei tehnici de prelucrare a datelor. În aceste cazuri, amprenta ștampilei speciale imprimate de calculator poate fi ușor diferită.

Notă: autoritățile vamale italiene folosesc o ștampilă specială. Modelul ștampilei respective este reprodus în anexa VI.8.1.

Expeditorii agreați trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a asigura păstrarea în siguranță a ștampilei speciale sau a DAU-urilor sau TAD-urilor preautentificate sau preimprimate, pentru a evita utilizarea abuzivă, pierderea sau furtul acestora, și trebuie să le prezinte autorităților vamale atunci când le sunt solicitate.

Autoritățile vamale pot efectua un control postvămuire, pentru a stabili dacă expeditorul agreat a luat toate măsurile necesare pentru a asigura păstrarea în siguranță a ștampilei speciale și a formularelor care poartă ștampila biroului vamal de plecare sau ștampila specială.

Atunci când DAU-urile sau TAD-urile purtând ștampila specială sunt întocmite cu ajutorul unei tehnici de prelucrare a datelor, autoritatea competentă poate autoriza expeditorul agreat să nu le semneze.

Expeditorii agreați care au obținut această autorizație trebuie să introducă mențiunea „Dispensă de semnătură – 99207" în caseta 50 din DAU sau TAD.

Această dispensă poate fi acordată cu condiția ca expeditorul agreat să fi remis în prealabil autorităților vamale un angajament scris prin care se recunoaște drept titularul regimului pentru toate operațiunile de tranzit efectuate în baza DAU-urilor sau TAD-urilor care poartă ștampila specială.

În cazul în care s-a luat decizia de a se recurge la un plan de asigurare a continuității activității, este important să se asigure invalidarea oricărei declarații care a fost introdusă în NCTS, dar care nu a fost prelucrată în continuare din cauza defectării sistemului.

VI.3.3.3.2.1 Măsuri de identificare

A se vedea VI.3.3.3.1

Dacă sigiliile nu sunt necesare, expeditorul agreat înscrie cuvântul „Dispensă – 99201" în caseta D din DAU sau TAD, după mențiunea „Sigilii aplicate".

VI.3.3.3.2.2 Plecarea mărfurilor

Expeditorul agreat trebuie să completeze DAU-ul sau TAD-ul.

El trebuie să informeze biroul vamal de plecare prin fax, e-mail sau în alt mod convenit în autorizație în legătură cu toate operațiunile de tranzit viitoare. Astfel, dacă este necesar, autoritățile competente pot efectua verificări înainte de acordarea liberului de vamă pentru mărfuri.

Informațiile transmise autorității vamale trebuie să includă următoarele elemente:

- detalii privind declarația de tranzit;
- data și ora expedierii mărfurilor și informații privind sigiliile care urmează să fie aplicate, dacă este cazul;
- descrierea mărfurilor după denumirea lor comercială uzuală;
- numerele documentelor anexate, dacă este cazul.

În general, intervalele orare în care expeditorul agreat poate inița un regim de tranzit comun/unional trebuie să coincidă cu programul normal de lucru al biroului vamal local.

Cu toate acestea, având în vedere activitățile specifice ale anumitor operatori economici, autoritățile competente pot include în autorizație o dispoziție conform căreia regimul de tranzit comun/unional poate fi inițiat în afara programului de lucru al biroului competent.

În plus, administrațiile vamale pot autoriza expeditorii agreați care expediază mărfuri conform unui orar regulat (zile și ore fixe) să comunice detaliile acestui orar biroului vamal corespunzător. Autoritățile vamale pot scuti expeditorul de obligația de a oferi informații cu ocazia expedierii fiecărei trimiteri și pot împiedica intervenția biroului vamal de plecare.

Atunci când autoritățile vamale nu verifică mărfurile înainte de plecare, expeditorul agreat trebuie să introducă, cel târziu în momentul expedierii mărfurilor:

- detalii cu privire la itinerarul impus (dacă este cazul) în caseta 44 din exemplarul 1 al DAU-ului sau din primul exemplar al TAD-ului;
- mențiunea „Dispensă de semnătură”, dacă este cazul, în caseta 50 din exemplarul 1 al DAU-ului sau din primul exemplar al TAD-ului și
- în caseta D din exemplarul 1 al DAU-ului sau din primul exemplar al TAD-ului:

- termenul în care mărfurile trebuie prezentate la biroul vamal de destinație (trebuie menționată o dată exactă, nu un număr de zile);
- informații privind sigiliile utilizate (sau, după caz, mențiunea „Dispensă”);
- mențiunea „Expeditor agreat”;
- codul „A3” și

- o ștampilă care indică utilizarea unui plan de asigurare a continuității activității. Anexa V.1.8.1 conține ștampila planului de asigurare a continuității activității în diferite limbi.

În cazurile în care controlează mărfurile, autoritățile vamale de la biroul vamal de plecare consemnează acest lucru în caseta D din DAU sau TAD.

Exemplarele 4 și 5 ale DAU-ului sau al doilea exemplar al TAD-ului trebuie înmânate transportatorului. Expeditorul agreat reține exemplarul 1 al DAU-ului sau primul exemplar al TAD-ului.

După plecarea mărfurilor, expeditorul agreat trebuie să transmită biroului vamal de plecare exemplarul 1 al DAU-ului sau primul exemplar al TAD-ului, fără întârziere și în termenul specificat în autorizație.

VAMĂ
Biroul vamal de plecare:
- reține exemplarul 1 al DAU-ului sau primul exemplar al TAD-ului;
- verifică numerotarea consecutivă a DAU-urilor sau TAD-urilor (DAU-urile sau TAD-urile preautentificate neutilizate trebuie returnate autorităților vamale).

VI.3.4 Destinatarul agreat

Prezentul punct este structurat după cum urmează:

- introducere (punctul VI.3.4.1) ;
- autorizație (punctul VI.3.4.2) ;
- proceduri (punctul VI.3.4.3).

VI.3.4.1 Introducere

Regula generală este că mărfurile plasate sub regimul de tranzit comun/unional trebuie să fie prezentate, împreună cu documentele corespunzătoare, la biroul vamal de destinație.

Cu toate acestea, autorizația de destinatar agreat îi permite operatorului economic să primească mărfurile în localurile proprii sau în orice alt loc specificat, fără a le prezenta la biroul vamal de destinație.

VI.3.4.2 Autorizare

Procedura de autorizare trebuie să fie realizată în conformitate cu

punctul VI.2.2, dacă nu se prevede altceva la prezentul punct.

Pentru a obține statutul de destinatar agreat, un operator economic trebuie să îndeplinească condițiile prevăzute (a se vedea punctul VI.2.1).

Autorizația de destinatar agreat poate fi acordată numai atunci când, pe lângă celelalte condiții, operatorul economic utilizează o tehnică de prelucrare a datelor în comunicarea cu autoritățile vamale.

Articolul 89 din apendicele I la convenție

Anexa A la AD

Pentru a se permite autorității competente să efectueze o evaluare inițială, cererea trebuie să indice, în măsura posibilului:

- o estimare cu privire la frecvența cu care solicitantul va primi în fiecare lună mărfuri în cadrul regimului de tranzit comun/unional;
- localizarea mărfurilor;
- locul în care se păstrează evidențele.

Destinatarul agreat trebuie să fie organizat în așa fel încât să fie ușor de făcut legătura între informațiile referitoare la mărfurile din declarația de tranzit și informațiile din înregistrările destinatarului agreat, pentru ca autoritățile vamale să poată controla circulația mărfurilor. Sunt deosebit de importante informațiile privind tipul și volumul mărfurilor, precum și cele privind volumul mărfurilor și statutul vamal al acestora.

Pentru anularea, revocarea sau modificarea autorizației, a se vedea VI.2.4.

VAMĂ

Autorizația trebuie să specifice următoarele:

1. biroul vamal sau birourile vamale de destinație responsabile cu supravegherea destinatarului agreat;
2. termenul, exprimat în minute, de care dispune biroul vamal de destinație după încheierea unui regim de tranzit pentru a efectua toate controalele necesare înainte de acordarea liberului de vamă și de plecarea mărfurilor;
3. în cazul unui plan de asigurare a continuității activității, modul în care destinatarul agreat trebuie să informeze biroul vamal de destinație în legătură cu operațiunile de tranzit, pentru ca acesta să poată efectua toate controalele necesare înainte de acordarea liberului de vamă pentru mărfuri;
4. categoriile sau deplasările de mărfuri excluse din autorizație (dacă există);

5. măsurile operaționale și de control pe care destinatarul agreat trebuie să le respecte;
6. orice condiții specifice legate de regimuri de tranzit efectuate în afara programului de lucru normal al biroului sau birourilor vamale de destinație (dacă este cazul).

VI.3.4.3 Depozitarea temporară

Articolul 144, articolul 145 alineatele (1), (3) și (11), articolele 147 și 148 din CVU
Articolul 115 din AD

Prezentul punct se referă exclusiv la UE.

Atunci când mărfurile sunt prezentate în localurile destinatarului agreat și regimul de tranzit unional se încheie, mărfurile se află în regim de depozitare temporară.

Mărfurile care se află în regim de depozitare temporară pot fi depozitate fie în spații de depozitare temporară, fie în alte locuri desemnate sau aprobate de către autoritățile vamale. În cazul în care sunt depozitate însă în alte locuri, mărfurile ar trebui să fie declarate pentru regimul vamal ulterior sau reexportate în termen de cel mult șase zile de la prezentarea lor (cu excepția cazului în care autoritățile vamale solicită examinarea mărfurilor).

Operațiunea de depozitare în spații de depozitare temporară trebuie să fie autorizată de către autoritățile vamale competente.

Cu excepția cazului în care se aplică dispensa de garanție, garanția ar trebui depusă indiferent de locul de depozitare temporară (în spații de depozitare temporară sau în locuri desemnate sau aprobate de autoritățile vamale).

VI.3.4.4 Proceduri

VI.3.4.4.1 Regimul standard de tranzit

Articolul 88 din apendicele I la convenție

Destinatarul agreat urmează aceeași procedură ca cea descrisă la punctul VI.4.3, însă trebuie să respecte și următoarele obligații (în ordinea prevăzută):

Articolele 315 și 316 din APA

- mărfurile trebuie să fie prezentate la biroul vamal de destinație;
- după sosirea mărfurilor la locul specificat în autorizație, destinatarul trebuie să trimită imediat mesajul „Aviz de sosire” (IE007) biroului vamal de destinație, informând biroul respectiv cu privire la orice neregulă sau incident apărut în timpul transportului (de exemplu, sigilii îndepărtate);
- destinatarul trebuie să aștepte expirarea timpului și primirea

mesajului „Permisiune de descărcare” (IE043) și să ofere autorităților vamale posibilitatea de a verifica mărfurile înainte de descărcarea acestora;

- destinatarul trebuie să verifice și să descarce mărfurile;
- destinatarul trebuie să transmită mesajul „Observații privind descărcarea” (IE044) biroului vamal de destinație, indicând orice neregulă în termen de cel mult trei zile de la data la care a primit permisiunea de a descărca mărfurile.

La solicitarea transportatorului, destinatarul agreat va elibera recipisa care certifică sosirea mărfurilor la locul indicat în autorizație și conține o trimitere la MRN-ul operațiunii de tranzit comun/unional. Recipisa trebuie prezentată folosindu-se formularul prevăzut în anexa B10 la apendicele III la convenție/anexa 72-03 la APA.

VI.3.4.4.2 Planul de asigurare a continuității activității

În cazul unui plan de asigurare a continuității activității, destinatarul agreat trebuie să informeze autoritatea competentă, fără întârziere, prin mijloacele convenite în autorizație (prin fax, e-mail sau orice alt mod) cu privire la sosirea mărfurilor. După ce a primit permisiunea de descărcare de la biroul vamal de destinație, destinatarul agreat poate descărca mărfurile în locul sau locurile prevăzute în autorizație.

Destinatarul agreat trebuie să menționeze data sosirii, starea reală a sigiliului (sigiliilor) și codul rezultatului controlului și să aplice ștampila sa de autorizare pe exemplarele 4 și 5 ale DAU-ului sau pe al doilea exemplar al TAD-ului, care au însoțit mărfurile, și să prezinte apoi documentele biroului vamal de destinație cât mai curând posibil, cel târziu în următoarea zi lucrătoare.

Destinatarul agreat trebuie să informeze biroul vamal de destinație cu privire la sosirea mărfurilor, conform condițiilor stabilite în autorizație, pentru ca autoritățile competente să poată efectua eventualele controale necesare, înainte de acordarea liberului de vamă.

Informațiile transmise biroului vamal de destinație ar trebui să conțină următoarele:

- numărul declarației de tranzit;
- data și ora sosirii mărfurilor și starea sigiliilor, dacă este cazul;
- descrierea mărfurilor după denumirea lor comercială uzuală

(incluzând codul SA, dacă acesta este cuprins în declarație);
- informații privind excedentele de cantitate, lipsurile, substituirile sau alte nereguli, cum ar fi sigiliile rupte.

În general, intervalele orare în care destinatarii agreați pot primi mărfuri vor coincide cu programul normal de lucru al biroului vamal de destinație.

Cu toate acestea, având în vedere activitățile specifice ale anumitor operatori economici, autoritățile competente pot include în autorizație dispoziția ca mărfurile care sosesc în afara programului de lucru al biroului competent să poată primi liberul de vamă din partea destinatarului agreat.

În plus, autoritățile vamale pot autoriza destinatarii agreați care primesc trimiteri conform unui orar regulat (zile și ore fixe) să comunice detaliile acestui orar biroului vamal corespunzător. Acest lucru poate scuti destinatarul agreat de obligația de a oferi informații cu ocazia sosirii fiecărei trimiteri și îi poate permite acestuia să dispună de mărfuri în momentul sosirii lor, fără intervenția biroului vamal de destinație.

Notă: ori de câte ori se constată excedente de cantitate, lipsuri, substituiri sau alte nereguli, cum ar fi sigilii rupte, biroul vamal de destinație trebuie informat imediat.

Dacă autoritățile vamale decid să examineze mărfurile, acestea nu trebuie să fie descărcate de către destinatarul agreat. Dacă autoritățile vamale nu doresc să examineze mărfurile, destinatarului agreat trebuie să i se acorde permisiunea de a le descărca.

Atunci când autoritățile vamale nu verifică expediția la sosire, destinatarul agreat trebuie să introducă în subdiviziunea din partea stângă a casetei I din exemplarele 4 și 5 ale DAU-ului sau din cel de-al doilea exemplar al TAD-ului și, dacă este cazul, în evidențele sale:

- data sosirii și
- starea tuturor sigiliilor aplicate.

Notă: cea de-a doua subdiviziune a casetei I este rezervată pentru mențiunile biroului vamal de destinație.

Exemplarele 4 și 5 ale DAU-ului sau al doilea exemplar al TAD-ului trebuie înmânate fără întârziere de către destinatarul

agreat biroului vamal de destinație.

VAMĂ
În ceea ce privește: - înregistrarea, controlul sau adnotarea DAU-ului sau a TAD-ului; - returnarea exemplarului 5 al DAU-ului sau a celui de-al doilea exemplar al TAD-ului către biroul vamal de plecare; - abordarea neregulilor; eventualele controale etc., dispozițiile părții IV se aplică *mutatis mutandis*.

VI.3.5. Mărfuri transportate pe calea ferată

VI.3.5.1 Simplificări aplicabile regimurilor de tranzit pe calea ferată

Transportul feroviar de mărfuri a fost liberalizat în UE la începutul anului 2007 atât pentru serviciile naționale, cât și pentru cele internaționale. Mărfurile transportate pe calea ferată în condiții liberalizate trebuie să respecte același regim standard de tranzit ca orice altă operațiune de tranzit. Transportul feroviar de mărfuri ar trebui să aibă loc în baza unei declarații de tranzit standard depuse prin NCTS potrivit descrierii detaliate din partea IV sau în baza altui regim de tranzit descris la punctul I.4.2, la fel ca în cazul oricărei alte operațiuni de tranzit.

Totuși, în secțiunea VI.3.5.2 de mai jos sunt indicate anumite particularități specifice transportului feroviar atunci când se utilizează procedura standard.

În pofida liberalizării transportului feroviar de mărfuri, într-o perioadă de tranziție se poate aplica în continuare un „regim de tranzit pe suport de hârtie pentru transportul feroviar”, până la actualizarea NCTS în conformitate cu programul de lucru pentru CVU. Acest regim pe suport de hârtie poate fi utilizat însă numai atunci când cel puțin două întreprinderi feroviare funcționează în cadrul sistemului de transport în regim de cooperare, care există încă pe piața liberalizată, chiar dacă utilizarea acestuia este în scădere. A se vedea secțiunea VI.3.5.3.

Până la actualizarea NCTS în conformitate cu programul de lucru pentru CVU, statele membre au, de asemenea, posibilitatea de a aplica în continuare alte regimuri de tranzit unional pe suport de hârtie. Aplicarea acestei dispoziții tranzitorii este detaliată mai jos, în secțiunea VI.3.5.4.

În plus, circulația mărfurilor unionale pe calea ferată de la un punct la altul de pe teritoriul vamal al Uniunii cu trecere prin teritoriul unei țări de tranzit comun este posibilă fără a se modifica statutul vamal al mărfurilor și fără ca acestea să fie plasate sub un regim vamal, astfel cum se descrie în secțiunea VI.3.5.5.

VI.3.5.2 Procedura standard pentru transportul feroviar și particularitățile sale

În cazul în care mărfurile circulă în baza unei declarații de tranzit standard depuse prin NCTS, potrivit descrierii detaliate din partea IV, se aplică anumite variații specifice transportului feroviar.

Biroul vamal competent pentru gara de plecare este biroul vamal de plecare. Biroul vamal competent pentru gara de destinație este biroul vamal de destinație. În cazul în care transportul pe calea ferată a început înainte de intrarea pe teritoriul vamal al Uniunii sau al unei țări de tranzit comun, gara de plecare va fi gara de la biroul vamal de primă intrare. În cazul în care transportul pe calea ferată continuă după părăsirea teritoriului vamal al Uniunii sau al țării de tranzit comun fără reintrare, gara de destinație va fi gara de la biroul vamal de ieșire.

Articolul 302 alineatul (2) litera (b) din APA
Articolul 39 alineatul (2) litera (b) din apendicele I la convenție

Prin derogare de la obligația generală de a sigila trimiterile în scopuri de identificare, nici mijloacele de transport, nici ambalajele individuale conținând mărfurile nu trebuie să fie sigilate dacă întreprinderile de transport feroviar au aplicat măsuri de identificare.

În pofida acestei derogări, biroul vamal de plecare poate decide totuși să sigileze trimiterile în scopuri de identificare.

Articolul 304 alineatul (6) din APA
Articolul 43 alineatul (5) din apendicele I la convenție

Mărfurile care circulă pe calea ferată în cadrul regimului de tranzit unional sau al unui regim de tranzit comun nu trebuie să fie prezentate la biroul vamal de tranzit, cu condiția ca biroul vamal de tranzit să poată verifica prin alte mijloace trecerea frontierei de către mărfuri.

Această verificare trebuie să aibă loc numai atunci când este necesar. Verificarea se poate face retroactiv.

Articolul 305 alineatul (1) litera (f) și

Retragerea unor vagoane dintr-o ramă de vagoane de cale ferată pentru călători sau mărfuri din cauza unor probleme tehnice constituie, din perspectiva autorităților vamale, un incident produs

alineatul (4) din APA

în timpul transportului. Transportatorul poate continua însă operațiunea de tranzit în cadrul regimului de tranzit existent. Formularea „probleme tehnice” ar trebui interpretată în sens larg, incluzând și evenimente precum descompunerea trenurilor sau retragerea vagoanelor din cauza unor perturbări operaționale neprevăzute.

Articolul 44 alineatul (1) litera (f) și articolul 2 litera (b) din apendicele I la convenție

Atunci când are loc un incident, acesta trebuie să fie adnotat în TAD de transportatorul care deține mărfurile și va fi introdus în NCTS de către biroul vamal de destinație.

Articolul 305 alineatul (6) din APA
Articolul 44 alineatul (3) din apendicele I la convenție

Vagoanele retrase rămân acoperite de declarația de tranzit indicată pe exemplarul TAD-ului (sau orice alt formular corespunzător care indică MRN-ul și face referire la incident) care însoțește vagoanele retrase. Totuși, ele trebuie prezentate biroului vamal de destinație în termen de șase zile de la prezentarea primelor vagoane la biroul vamal respectiv și de la încheierea operațiunii de tranzit. Biroul vamal de destinație trebuie să returneze rezultatele controlului în acest termen de șase zile.

Articolul 309 alineatele (1), (2) și (3) din APA
Articolul 47 alineatele (4) și (5) din apendicele I la convenție

Dacă circulă deja către gara de destinație înainte de începerea unei proceduri de cercetare, mărfurile pot rămâne sub regimul de tranzit existent până la sosire. În cazul în care, la momentul cercetării, mărfurile sunt încă blocate în locul în care s-a produs incidentul, trebuie depusă o nouă declarație de tranzit pentru continuarea circulației. Procedura exactă care se va aplica vagoanelor retrase va fi evaluată de la caz la caz. În principiu, o astfel de evaluare este efectuată de biroul vamal competent din locul în care a avut loc incidentul și, în plus, biroul vamal de plecare va consulta biroul vamal de destinație în cursul procedurii de cercetare, în cazul în care aceasta este lansată. Cerința de a depune o nouă declarație de tranzit pentru vagoanele retrase care nu au fost prezentate în termenul de șase zile este unul dintre rezultatele posibile.

Mărfurile prezentate la biroul vamal de destinație pot fi eliberate din tranzit și plasate sub un regim vamal consecutiv sau în depozitare temporară, în cazul în care se oferă o soluție națională. Partea din cuantumul de referință al garanției care a fost blocată poate fi reutilizată din momentul în care operațiunea de tranzit s-a încheiat (chiar dacă o parte a trimiterii nu a fost încă prezentată). Cu toate acestea, regimul de tranzit nu a fost descărcat, iar autoritățile vamale pot executa garanția în caz de necesitate, de exemplu dacă vagonul retras nu sosește deloc.

Dacă vagoanele sosesc în termen de șase zile, rezultatul controlului poate fi trimis prin confirmarea faptului că toate mărfurile au sosit

corect, cu codul corespunzător A, iar biroul vamal de plecare poate descărca ulterior regimul de tranzit.

Dacă însă vagoanele nu sosesc în termen de șase zile, regimul de tranzit nu poate fi descărcat. Biroul vamal de destinație trebuie să trimită rezultatele controlului cu codul B și să indice faptul că lipsesc vagoane/mărfuri. Problema trebuie soluționată în continuare în contextul procedurii de cercetare și pe baza măsurilor luate de biroul competent din locul incidentului.

Odată cu instalarea NCTS 5 la biroul vamal de plecare, termenul pentru trimiterea rezultatelor controlului va fi prelungit la 12 zile. Procesul descris mai sus va fi gestionat ca „eliberare parțială" în NCTS 5. Manualul de tranzit va fi modificat într-o etapă ulterioară pentru a descrie normele procedurale aplicabile pentru NCTS 5, pe baza experienței înregistrate în fazele anterioare.

Următoarele simplificări se aplică de asemenea pentru mărfurile transportate pe calea ferată în baza unei autorizații:

- statutul de expeditor agreat (a se vedea partea VI) și
- statutul de destinatar agreat (a se vedea partea VI).

VI.3.5.3 Regimul de tranzit pe suport de hârtie pentru transportul feroviar (dispoziție tranzitorie)

VI.3.5.3.1 Introducere

Articolul 24 din ADT

Articolul 55 litera (f) din apendicele I la convenție

Regimul de tranzit pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe calea ferată este un regim tranzitoriu. Acesta implică utilizarea scrisorii de trăsură CIM pe suport de hârtie ca declarație de tranzit pentru mărfurile transportate de întreprinderi feroviare autorizate. Scrisoarea de trăsură CIM pe suport de hârtie poate fi utilizată până la instalarea NCTS actualizat (faza 5)[34].

Actualizarea NCTS faza 5 include elemente care facilitează depunerea declarației de tranzit vamal pentru transportul feroviar. Prin urmare, după instalarea actualizării NCTS faza 5 la biroul vamal de plecare, se aplică regimul standard de tranzit bazat pe NCTS, care este descris în partea IV.

Utilizarea scrisorii de trăsură CIM pe suport de hârtie ca declarație de tranzit este opțională. O întreprindere feroviară poate opta pentru

[34] În conformitate cu programul de lucru pentru CVU.

utilizarea regimului standard de tranzit bazat pe NCTS. În acest caz, scrisoarea de trăsură CIM servește doar ca document de transport și toate dispozițiile de tranzit standard se aplică potrivit descrierii din partea IV și din secțiunea VI.3.5.2 de mai sus.

Regimul standard de tranzit se aplică, de asemenea, dacă se utilizează scrisoarea de trăsură CIM în format electronic în locul celei pe suport de hârtie. Datele dintr-un document electronic de transport utilizat de întreprinderile feroviare ca declarație de tranzit vor fi prelucrate de NCTS.

VI.3.5.3.2 Condiții pentru utilizarea scrisorii de trăsură CIM pe suport de hârtie ca declarație de tranzit

Articolul 30 din ADT

Articolul 91 din apendicele I la convenție

În vederea utilizării scrisorii de trăsură CIM ca declarație de tranzit pentru tranzitul unional sau comun, trebuie să fie îndeplinite condițiile menționate în continuare.

1. Mărfurile trebuie să fie transportate de o întreprindere feroviară în conformitate cu Convenția din 9 mai 1980 privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) în versiunea din Protocolul de modificare din 3 iunie 1999.

2. Întreprinderile feroviare care efectuează operațiunea de transport pe teritoriul vamal al Uniunii sau al țărilor de tranzit comun trebuie să fie întreprinderi feroviare autorizate sau unele dintre ele trebuie să dețină o autorizație națională de „întreprindere feroviară intermediară”.

Articolul 32 alineatul (1) din ADT

Articolul 94 alineatul (1) din apendicele I la convenție

3. Mărfurile trebuie să fie preluate succesiv și transportate de întreprinderi feroviare autorizate diferite la nivel național, astfel încât să fie posibilă transportarea mărfurilor până și de la cea mai apropiată gară de pe un teritoriu învecinat, într-un mod convenit de transportatori.

4. Întreprinderile feroviare implicate trebuie să se declare responsabile în solidar față de autoritatea vamală pentru orice datorie vamală potențială (taxe la import și de altă natură).

Articolul 29, articolul 32 alineatul (3) și articolul 41 alineatele (1) și (2) din ADT

5. Întreprinderile feroviare, prin intermediul birourilor lor contabile și în cooperare unele cu altele, trebuie să aplice un sistem stabilit de comun acord pentru a verifica și a investiga neregulile legate de circulația mărfurilor (a se vedea și secțiunea VI.3.5.3.5.1 Cum funcționează birourile contabile).

Articolul 92 alineatul (2) și articolul 94 alineatul (3) din apendicele I la convenție

6. Întreprinderile feroviare trebuie să fie responsabile pentru următoarele:
   (a) plata separată a costurilor de transport;
   (b) defalcarea costurilor de transport pentru fiecare țară;
   (c) plata cotei corespunzătoare din costuri și
   (d) un sistem de verificare și investigare a neregulilor.

   Autoritatea vamală competentă trebuie să aibă acces la datele păstrate de biroul contabil al întreprinderii feroviare respective.

Regimul pe suport de hârtie nu poate fi utilizat în cazul în care:

- în transport este implicat *un* **singur transportator** sau
- un **transportator transportă** mărfurile **în afara teritoriului național**, cu excepția transporturilor până și de la gara de pe un teritoriu învecinat convenită de transportatori (a se vedea punctul 3 de mai sus) sau
- un **transportator nu îndeplinește cerința** privind procedura simplificată, cu excepția cazului în care acesta este autorizat ca întreprindere feroviară intermediară[35] (a se vedea punctul 2 de mai sus).

În toate aceste cazuri se aplică regimul standard de tranzit, iar scrisoarea de trăsură CIM are doar rol de document de transport.

Pentru cazuri mai specifice și exemple privind utilizarea acestei proceduri simplificate, a se vedea secțiunea VI.3.5.3.7.

VI.3.5.3.3 Întreprinderi feroviare autorizate

Autorizația pentru utilizarea regimului pe suport de hârtie pentru calea ferată este eliberată sub forma unei decizii vamale în baza unei cereri.

Acest lucru înseamnă că, dacă nu se specifică altfel, se aplică normele generale pentru deciziile vamale descrise în partea VI. Trebuie remarcat totuși că sistemul electronic SGDV nu este utilizat pentru depunerea cererii de emitere a unei decizii de acest tip și nici pentru acordarea și gestionarea deciziei respective. Autoritățile vamale vor trebui să se informeze reciproc prin alte mijloace, iar Comisia poate facilita acest proces. Prin urmare, administrațiile

35 O întreprindere feroviară intermediară poate fi autorizată chiar dacă nu îndeplinește toate condițiile regimului pe suport de hârtie, în cazul în care: (i) o întreprindere feroviară care are dreptul de a utiliza regimul pe suport de hârtie acționează în calitate de titular al regimului și (ii) întreprinderea feroviară intermediară nu este nici primul, nici ultimul transportator de pe teritoriul vamal al Uniunii sau din țările de tranzit comun.

trebuie să informeze Comisia cu privire la deciziile lor referitoare la întreprinderile feroviare autorizate. Comisia va publica și va actualiza informațiile din anexa 2 la documentul de lucru TAXUD/A2/TRA/02/2019 în grupul de interes „Tranzit" din cadrul CIRCABC[36].

Cererea trebuie depusă la autoritatea vamală competentă din locul unde este ținută sau este accesibilă contabilitatea principală în scopuri vamale a solicitantului și unde urmează să fie efectuate cel puțin o parte dintre activitățile care fac obiectul autorizației.

Întreprinderea feroviară trebuie să îndeplinească condițiile generale și specifice, inclusiv semnarea declarației relevante (*).

Condiții generale

Articolul 11 din AD
Articolul 29 alineatul (1) litera (a) din ADT
Articolul 57 alineatele (4) și (6) din apendicele I la convenție

- Solicitantul trebuie să fie înregistrat și să aibă un număr EORI, dacă este stabilit în UE.
- Solicitantul trebuie să fie stabilit în UE sau într-o țară de tranzit comun.
- Autoritatea vamală trebuie să considere că va putea să supravegheze regimul de tranzit și să efectueze controalele fără un efort disproporționat.

Condiții specifice

Articolul 25 alineatul (1), articolul 29 alineatul (1) litera (b) și articolul 32 alineatul (1) din ADT
Articolul 57 alineatul (4), articolul 92 alineatul (1) și articolul 94 alineatul (1) din apendicele I la convenție

- Solicitantul trebuie să fie o întreprindere feroviară.
- Fie (i) solicitantul trebuie să utilizeze în mod regulat regimul de tranzit unional sau comun, fie (ii) autoritatea vamală trebuie să știe că solicitantul poate îndeplini obligațiile care decurg din aceste regimuri.
- Solicitantul trebuie să nu fi comis încălcări grave sau repetate ale legislației vamale sau fiscale.
- Solicitantul trebuie să păstreze evidențe care permit autorității vamale să efectueze controale eficace.
- Întreprinderea feroviară trebuie să se declare responsabilă în solidar față de autoritatea vamală atunci când este implicată în transportul de mărfuri în cadrul regimului de tranzit pe suport de hârtie pentru calea ferată (*).

(*) Declarația stabilește principiul acceptat conform căruia neregulile descoperite în cursul aplicării regimului de tranzit pe suport de hârtie pot fi soluționate între autoritatea vamală

36 Accesul la grupul de interes Tranzit de pe CIRCABC este limitat la administrația vamală națională implicată în tranzit și la statutul vamal al mărfurilor. Pentru a avea acces la grup, contactați coordonatorul național de tranzit. De asemenea, se acordă acces limitat întreprinderilor feroviare prin intermediul CER.

competentă și întreprinderea feroviară responsabilă din țara în care se consideră că s-au produs neregulile. Întreprinderea feroviară responsabilă acceptă să fie obligată la plata oricăror datorii vamale (taxe la import și de alt natură) și să fie prima căreia i se cere plata acestora. Un model de declarație poate fi găsit în anexa 1 la documentul de lucru TAXUD/A2/TRA/02/2019.

Articolul 39 și articolul 41 alineatul (3) din ADT

Articolul 92 alineatul (3) și articolul 97 alineatul (3) din apendicele I la convenție

Dacă este cazul, autoritatea vamală va stabili:

- măsurile pentru circulația mărfurilor unionale (a se vedea nota din secțiunea VI.3.5.3.4.4);
- măsurile pentru utilizarea garanțiilor;
- procedurile care trebuie urmate la birourile contabile pentru a supraveghea utilizarea scrisorii de trăsură CIM ca declarație de tranzit.

Articolul 25 alineatul (2) din ADT

Autorizația este aplicabilă în toate statele membre și în toate țările de tranzit comun în măsura în care întreprinderile feroviare autorizate sau intermediare sunt stabilite în țara respectivă.

Articolul 56 alineatul (4) din apendicele I la convenție

Cu toate acestea, întreprinderea feroviară autorizată poate să funcționeze numai la scara națională respectivă, cu excepția transporturilor până și de la gara de pe un teritoriu învecinat convenită de transportatori (a se vedea și secțiunea VI.3.5.3.2).

Articolul 22 alineatul (4) din CVU

Articolul 64 din apendicele I la convenție

Autorizația intră în vigoare imediat.

Articolul 22 alineatul (5) și articolul 28 din CVU

Articolul 64 din apendicele I la convenție

În general, autorizația poate fi valabilă fără limită de timp și atât timp cât întreprinderea feroviară îndeplinește toate criteriile și condițiile. Totuși, rețineți următoarele particularități:

- Regimul nu mai poate fi inițiat într-un stat membru al UE sau într-o țară de tranzit comun din momentul instalării NCTS faza 5 în statul membru al UE respectiv sau în țara de tranzit comun respectivă (a se vedea și secțiunea VI.3.5.3.1 – Introducere).
- Întreprinderile feroviare autorizate din aceste țări pot participa în continuare ca întreprinderi feroviare intermediare sau de primire.
- Valabilitatea tuturor autorizațiilor va înceta din momentul instalării NCTS faza 5 în toate statele membre ale UE și în toate

țările de tranzit comun.

VI.3.5.3.4 Utilizarea regimului de tranzit pe suport de hârtie

Figura 1 ilustrează regimul de tranzit atunci când scrisoarea de trăsură CIM este utilizată ca declarație de tranzit pentru mărfurile care circulă de la un punct din UE sau dintr-o țară de tranzit comun către alt punct din UE sau dintr-o altă țară de tranzit comun.

Pentru înțelegerea deplină a normelor aplicabile și a posibilelor variații, ar trebui citit textul integral al tuturor subsecțiunilor.

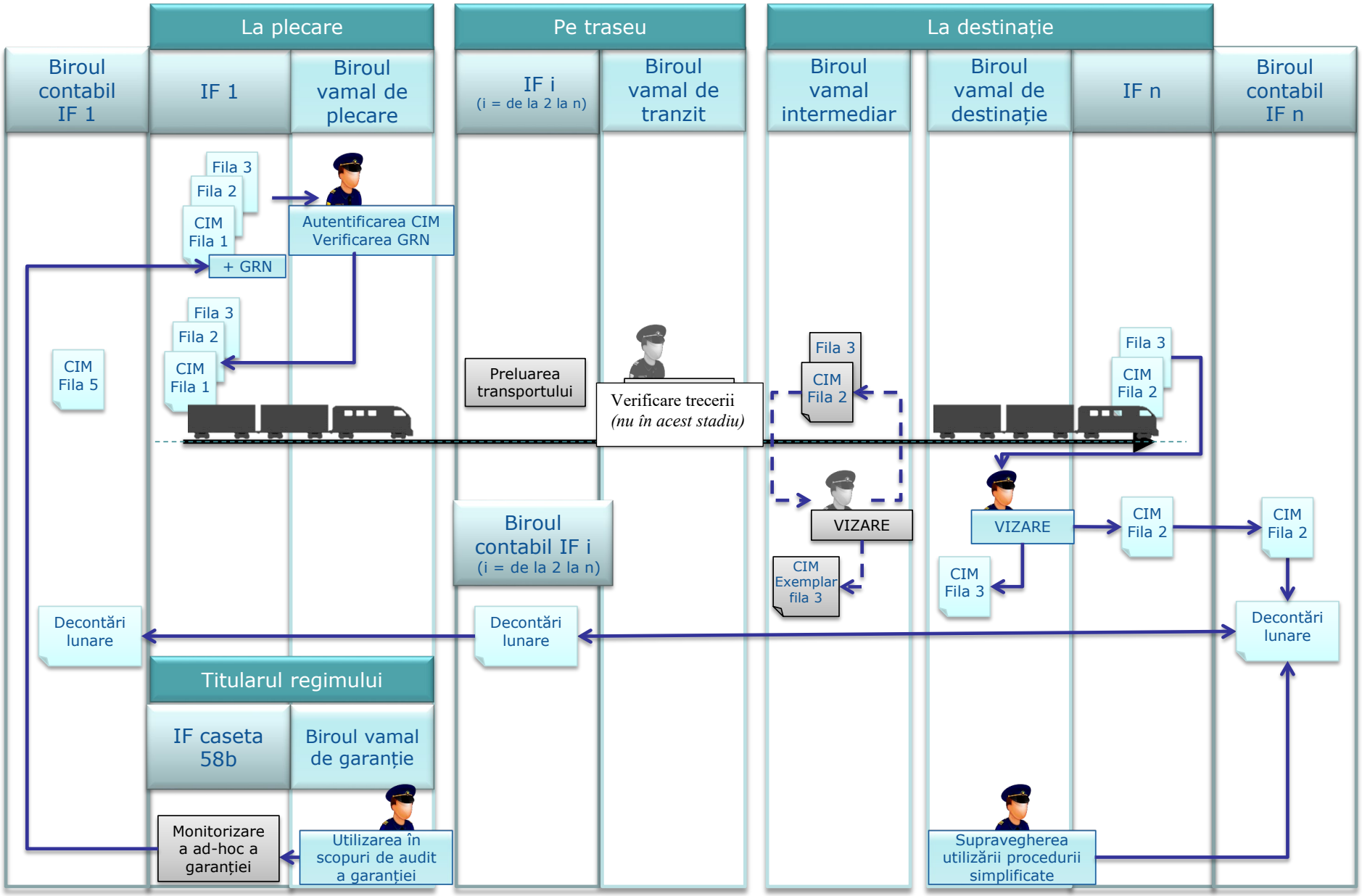


Figura 1 – Ilustrarea regimului de tranzit pe suport de hârtie pentru calea ferată

VI.3.5.3.4.1 Scrisoarea de trăsură CIM ca declarație de tranzit

Articolele 6 și 7 din apendicele B la COTIF

Comitetul internațional al transporturilor feroviare (CIT) a stabilit, în acord cu administrațiile vamale și cu Comisia Europeană[37], (i) un model de scrisoare de trăsură CIM, (ii) un model de scrisoare de trăsură CIM/SMGS și (iii) un model de scrisoare de trăsură CIM pentru transport combinat. Aceste formulare sunt disponibile la http://www.cit-rail.org.

De asemenea, scrisoarea de trăsură CIM poate fi utilizată ca scrisoare de vagon CUV[38]. În acest caz, trebuie să bifați căsuța „Scrisoare de vagon CUV" din caseta 30. Această utilizare se referă la transportul vagoanelor goale ca mijloc de transport. Vagoanele goale nu ar trebui să fie plasate sub regimul de tranzit comun/unional, cu excepția cazului în care acestea nu sunt încă vămuite. Prin urmare, utilizarea modelului ca scrisoare de vagon CUV nu este relevantă pentru tranzitul vamal.

De asemenea, scrisoarea de trăsură CIM pentru transportul combinat și scrisoarea de trăsură combinată CIM/SMGS nu au o relevanță diferită pentru tranzitul vamal. În scopul tranzitului vamal, ambele trebuie tratate ca scrisoare de trăsură CIM. În următoarele paragrafe, orice referire la scrisoarea de trăsură CIM se aplică și pentru scrisoarea de trăsură combinată CIM/SMGS și pentru scrisoarea de trăsură CIM pentru transport combinat. În această secțiune, toate referirile la casetele formularului se referă la scrisoarea de trăsură CIM. Referirile la casetele corespunzătoare pentru celelalte scrisori de trăsură sunt enumerate într-un tabel de conversie în anexa VI.8.11.

Deși formularele nu intră în responsabilitatea autorităților vamale și a Comisiei, ele pot servi ca declarație de tranzit vamal. Prin urmare, aceste formulare nu pot fi modificate fără acordul prealabil al autorităților vamale și al Comisiei.

VI.3.5.3.4.2 Titularul regimului

Articolul 5 punctele

- **Titularul regimului** este declarantul indicat în caseta 58b din

37 A se vedea documentele de lucru TAXUD/1862/2003, TAXUD/1950/2003 și TAXUD/1960/2003, acesta din urmă fiind aprobat în cadrul celei de a 102-a reuniuni a Grupului de lucru CE-AELS la 10 decembrie 2003.

38 CUV înseamnă regulile uniforme privind contractele de utilizare a vagoanelor în trafic internațional.

15 și 35 și articolul 170 alineatul (2) din CVU

Articolul 31 alineatul (1) din ADT

Articolul 3 litera (e) și articolul 93 din apendicele I la convenție

scrisoarea de trăsură CIM.

- Având în vedere rolul special al transportatorului contractual în organizarea transportului mărfurilor – și, astfel, contactele sale cu ceilalți transportatori și cunoștințele sale despre aceștia – transportatorul contractual (caseta 58a) este cel care trebuie, în general, să solicite utilizarea unui regim de tranzit pe suport de hârtie pentru calea ferată în conformitate cu articolul 5 punctul 35 și cu articolul 170 din CVU. Prin urmare, titularul regimului este, în general, transportatorul contractual.

- Titularul regimului **trebuie însă să fie stabilit în UE sau într-o țară de tranzit comun**. Dacă operațiunea de transport începe în afara teritoriului vamal al Uniunii sau al unei țări de tranzit comun și transportatorul contractual nu este stabilit în UE sau într-o țară de tranzit comun, atunci orice altă întreprindere feroviară autorizată implicată în transport și stabilită în UE sau într-o țară de tranzit comun poate fi indicată, cu acordul său, în caseta 58b în calitate de titular al regimului. Având în vedere cerința de a prezenta mărfurile la biroul vamal de plecare de pe teritoriul vamal al Uniunii sau al unei țări de tranzit comun, titularul regimului va fi, în general, primul transportator de la intrarea pe teritoriul vamal al Uniunii sau al țării de tranzit comun.

  Prin urmare, în acest caz, transportatorul contractual (caseta 58a) va solicita „regimul de tranzit pe suport de hârtie pentru calea ferată” în numele titularului regimului (caseta 58b).

VI.3.5.3.4.3 Completarea scrisorii de trăsură CIM ca declarație de tranzit

Articolul 12 alineatul (2) din apendicele B la COTIF

Întreprinderea feroviară care acceptă să transporte mărfurile în conformitate cu COTIF (transportatorul contractual indicat în caseta 58a) trebuie să completeze scrisoarea de trăsură CIM și să furnizeze toate datele prevăzute la articolul 7 din apendicele B din COTIF. Trebuie să se emită câte o scrisoare de trăsură CIM pentru fiecare trimitere.

Utilizarea unei scrisori de trăsură CIM nu implică în mod automat faptul că o întreprindere feroviară utilizează regimul de tranzit pe suport de hârtie pentru calea ferată. Prin urmare, este obligatoriu să se confirme utilizarea scrisorii de trăsură CIM ca declarație de

tranzit în caseta 58b.

În cazul în care transportatorul contractual nu este titularul regimului, acest lucru înseamnă că transportatorul contractual completează scrisoarea de trăsură CIM ca declarație de tranzit în numele titularului regimului.

Scrisoarea de trăsură CIM nu conține o casetă specială în care să fie înscris codul SA. Totuși, în situațiile în care acesta este necesar în tranzitul comun/unional, în caseta 24 se introduce codul NHM din șase cifre corespunzător întreprinderilor feroviare, iar acest cod corespunde, în marea majoritate a cazurilor, codului SA.

În plus, în Ghidul CIT privind scrisoarea de trăsură CIM se precizează că, atunci când legislația vamală o prevede, codul SA trebuie să fie înscris în caseta 21.

Dacă se utilizează o garanție izolată sau dacă garanția globală este completată cu o garanție suplimentară, aceste informații ar trebui indicate în scrisoarea de trăsură CIM, împreună cu tipul garanției și cu numărul GRN, dacă este cazul (a se vedea și mai jos, secțiunea VI.3.5.3.6).

Articolul 34 din ADT și anexa 11 la ADT

În cazul în care scrisoarea de trăsură CIM se referă la mai mult de un vagon, poate fi utilizată lista de încărcătură.

Articolul 105 din apendicele I și anexa B la apendicele III la convenție

Lista de încărcătură va include numărul vagonului sau numărul containerului.

Transporturile în cadrul regimurilor de tranzit T1 și T2/T2F trebuie să fie înscrise pe liste de încărcătură separate. În acest caz, numărul de serie al listei de încărcătură va fi înscris în caseta rezervată pentru descrierea mărfurilor din CIM. Pentru mai multe informații privind aceste coduri, a se vedea partea I.

Exemplarul original al listei de încărcare trebuie autentificat prin aplicarea ștampilei gării de expediere.

VI.3.5.3.4.4 Formalități la plecare

Articolul 31 alineatul (2) din ADT

- **Titularul regimului** este responsabil pentru îndeplinirea de către toate întreprinderile feroviare implicate a condițiilor pentru utilizarea acestei proceduri simplificate.

Articolul 93

alineatul (2) din apendicele I la convenție

Articolul 32 alineatul (2) și articolul 33 alineatul (1) din ADT

Articolul 233 alineatele (1) și (2) din CVU

- **Titularul regimului** trebuie:
  (a) să prezinte scrisoarea de trăsură CIM și mărfurile la biroul vamal de plecare, cu excepția cazului în care se indică altfel (a se vedea nota de mai jos);
  (b) să prezinte lista de încărcătură, dacă este cazul (a se vedea secțiunea VI.3.5.3.4.3);
  (c) să respecte dispozițiile vamale privind regimul respectiv;
  (d) să constituie o garanție adecvată pentru întregul itinerar (a se vedea și mai jos, secțiunea VI.3.5.3.6).

Articolul 8 din apendicele I la convenție

- **Biroul vamal de plecare** ar trebui să verifice dacă titularul regimului este o întreprindere feroviară autorizată și dacă a fost constituită o garanție. Biroul vamal de plecare poate utiliza anexa 2 la documentul de lucru TAXUD/A2/TRA/02/2019 ca sursă pentru a verifica dacă această garanție a fost constituită.
  Anexa 2 conține doar confirmarea că întreprinderea feroviară autorizată este autorizată și să utilizeze garanția globală pentru regimul de tranzit pe suport de hârtie. A se vedea secțiunea VI.3.5.3.6.2 pentru procedura care trebuie urmată în cazul în care se utilizează o garanție izolată.

Articolul 33 din ADT

Articolul 97 alineatul (2) din apendicele I la convenție

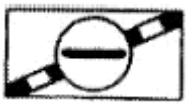
- **Biroul vamal de plecare** indică în mod clar în caseta 99 de la filele 1, 2 și 3 ale scrisorii de trăsură CIM, rezervată autorităților vamale, următorul cod, cu excepția cazului în care se indică altfel (a se vedea nota de mai jos):
  (a) T1: pentru tranzit extern;
  (b) T2: pentru tranzit intern;
  (c) T2F: pentru tranzit intern (teritoriu fiscal special).
  Codurile T2 și T2F trebuie să fie autentificate cu ștampila autorității vamale. Pentru mai multe informații privind utilizarea codurilor T1, T2 și T2F, a se vedea partea I.

  Toate filele trebuie să fie returnate întreprinderii feroviare.

Articolul 33 alineatul (4) din ADT și anexa 10 la ADT

Articolul 95 din apendicele I și anexa B11 la apendicele III la convenție

Dacă este necesar, **titularul regimului** trebuie să asigure faptul că toate mărfurile transportate în cadrul acestei proceduri simplificate sunt identificate printr-o etichetă sau o ștampilă cu pictograma adecvată, cu excepția cazului în care se indică altfel (a se vedea nota de mai jos):



Etichetele/ștampilele trebuie să fie aplicate sau imprimate pe scrisoarea de trăsură CIM.

Etichetele/ștampilele trebuie aplicate pe vagonul respectiv în cazul unei încărcături complete sau pe ambalajul (ambalajele) individual(e).

Articolul 302 alineatul (2) litera (b) din APA

Articolul 98 din apendicele I la convenție

Cu excepția cazului în care biroul vamal de plecare decide altfel, nici mijloacele de transport, nici ambalajele individuale conținând mărfurile nu trebuie să fie sigilate de autoritatea vamală, deoarece măsurile de identificare aplicate de întreprinderile feroviare sunt considerate în general suficiente.

Notă

Privind cerința de prezentare a mărfurilor, de indicare a codurilor T1/T2/T2F și de aplicare a etichetelor/ștampilelor

Ca regulă generală, codul T1, T2 sau T2F este presupus în funcție de codul de țară din caseta 62. De exemplu, codul de țară 80 pentru Germania implică faptul că se utilizează procedura T2. Dacă regimul și țara de plecare (din scrisoarea de trăsură CIM) nu corespund, atunci trebuie indicat în mod clar codul regimului. În cazul codului T2/T2F, acesta trebuie să fie autentificat pentru a fi valabil.

De la	Prin	Către	Mărfuri	Cod (filele 1-3)	Pictogramă	Prezentare
Articolul 33 alineatele (1), (2) și (4) din ADT *Articolul 97 alineatele (1) și (2) din apendicele I la convenție*						
UE	Orice țară	UE	Neunionale	Se indică T1	Necesară	Necesară
Articolul 39 alineatele (1) și (2) din ADT *Articolul 97 alineatul (3) din apendicele I la convenție*						
UE	Țară de tranzit comun (1) Țară terță (2)	UE	Unionale	Presupus T2/T2F	Nu este necesară	Nu este necesară
Articolul 36 alineatul (5) din ADT						
UE	Orice țară	Țară de tranzit comun Țară terță	Unionale sau neunionale	Se indică T1 Se vizează T2/T2F	Necesară	Necesară
Articolul 97 alineatele (4) și (6) din apendicele I la convenție						
Țară de tranzit comun	Orice țară	Orice țară	Neunionale	Presupus T1	Necesară	Nu este necesară
			Unionale	Se vizează T2/T2F (fila 3)	Necesară	Necesară
Articolele 38 și 40 din ADT						
Țară terță	Orice țară	Țară terță	Neunionale	Presupus T1	Necesară	Nu este necesară
			Unionale	Presupus T1, dacă nu se utilizează sistemul de gestionare a dovezilor statutului unional în cadrul CVU	Necesară	Nu este necesară
Articolul 33 alineatul (5) și articolul 40 din ADT						
Țară terță	Orice țară	UE	Neunionale	Presupus T1	Necesară	Nu este necesară
			Unionale	Presupus T1, dacă nu se utilizează sistemul de gestionare a dovezilor statutului unional în cadrul CVU	Necesară	Nu este necesară

Articolul 39 alineatul (1) din ADT

Articolul 97 alineatul (3) din apendicele I la convenție

(3) Fiecare stat membru trebuie să stabilească condițiile și măsurile pentru situațiile în care mărfurile unionale circulă de la un punct la alt punct din UE printr-o țară de tranzit comun (a se vedea și secțiunea VI.3.5.3.3).

Articolul 39 alineatul (2) din ADT

Articolul 97 alineatul (3) din apendicele I la convenție

(2) Fiecare stat membru trebuie să stabilească procedura pentru situațiile în care mărfurile unionale circulă de la un punct la alt punct din UE printr-o țară terță. Deși o astfel de circulație este posibilă, în general, numai pentru procedurile T1, transportul feroviar este o excepție și această circulație se poate aplica și pentru procedurile T2 în cadrul acestui regim de tranzit pe suport de hârtie pentru calea ferată. Regimul de tranzit vamal este suspendat în afara teritoriului vamal al UE (a se vedea și VI.3.5.3.3). Există și alternativa de a se utiliza o dovadă a statutului unional.

VI.3.5.3.4.5 Situații specifice la plecare

Circulația începe într-o țară terță

Articolul 33 alineatul (5) și articolul 38 din TDA

Articolul 102 din apendicele I la convenție

În cazul în care circulația începe în afara teritoriului vamal al Uniunii sau al unei țări de tranzit comun, biroul vamal competent pentru gara de frontieră prin care mărfurile intră pe teritoriul vamal al Uniunii sau al țării de tranzit comun ar trebui să acționeze în calitate de birou vamal de plecare.

Transportatorul este obligat să respecte dispozițiile care reglementează intrarea mărfurilor pe teritoriul vamal al Uniunii sau în țara de tranzit comun, iar autoritatea vamală își păstrează dreptul de a controla respectivele mărfuri.

Modificarea contractului de transport

Articolul 37 din ADT

Articolul 96 din apendicele I la convenție

Sunt posibile situațiile în care contractul este modificat astfel încât transportul (i) să se încheie în afara UE, nu în interiorul UE (sau invers), sau (ii) să se încheie în afara țării de tranzit comun prevăzute inițial, nu în interiorul țării de tranzit comun prevăzute inițial (sau invers). În astfel de cazuri, transportul nu trebuie efectuat

fără acordul prealabil al biroului vamal de plecare.

În toate celelalte cazuri, contractul modificat poate fi executat prin simpla informare fără întârziere a biroului vamal de plecare.

Articolul 43 din ADT

Articolul 107 alineatul (11) din apendicele I la convenție

Expeditorul agreat

În cazul în care prima întreprindere feroviară este un expeditor agreat, mărfurile și scrisoare de trăsură CIM nu trebuie prezentate la biroul vamal de plecare.

Totuși, acest birou vamal trebuie să ia măsurile necesare pentru a se asigura că filele 1, 2 și 3 conțin codul T1, T2 sau T2F, după caz.

Pentru mai multe informații privind expeditorul agreat, a se vedea partea VI.

VI.3.5.3.4.6 Pe traseu

Articolul 32 alineatul (2) din ADT

Articolul 94 alineatul (2) din apendicele I la convenție

Obligațiile tuturor întreprinderilor feroviare implicate (casetele 58b și 57)

Toate întreprinderile feroviare implicate sunt responsabile pentru aplicarea corectă a utilizării acestui regim pe suport de hârtie.

Articolul 35 din ADT

Articolul 99 din apendicele I la convenție

La birourile vamale de tranzit

Nu este necesară efectuarea niciunei formalități la biroul vamal de tranzit. Totuși, trecerea frontierei va fi verificată prin controlul birourilor contabile, conform explicațiilor detaliate din secțiunea VI.3.5.3.5.2, sau prin alte mijloace sau alt sistem (de exemplu, sistemul administratorului de infrastructură feroviară).

În cazul în care mărfurile sunt transportate printr-o țară terță, regimul se consideră a fi suspendat în țara terță în cauză.

Rămân totuși aplicabile formalitățile vamale legate de intrarea mărfurilor pe teritoriul vamal al Uniunii sau într-o țară de tranzit comun sau de ieșirea lor din teritoriul sau țara în chestiune, iar autoritatea vamală își păstrează dreptul de a controla respectivele mărfuri. Formalitățile vamale se referă la normele de siguranță și de securitate bazate pe Cadrul de standarde SAFE al OMV, astfel cum se prevede la articolul 46 din CVU.

Formalități în cazul unor incidente

Articolul 305 din APA

Articolul 44 din apendicele I la convenție

În cazul incidentelor produse în timpul circulației mărfurilor în cadrul unor operațiuni de tranzit comun/unional, astfel cum sunt descrise în partea IV capitolul 3 secțiunea 3.1, se aplică aceleași proceduri. Totuși, având în vedere particularitățile acestui regim de tranzit pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe calea ferată, trebuie să se urmeze o procedură de raportare, conform instrucțiunilor din Ghidul CIT (CIM articolul 42 – Constatarea unei pierderi parțiale sau a unei deteriorări, formularul 20 CIT).

Dispozițiile articolului 305 din APA al CVU și articolul 44 din apendicele I la Convenția privind regimul de tranzit comun se aplică cu modificările necesare (*mutatis mutandis*) pentru transporturile efectuate în cadrul regimului de tranzit pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe calea ferată.

VI.3.5.3.4.7 La destinație

Articolul 36 alineatul (2) din ADT

Articolul 100 alineatul (2) din apendicele I la convenție

Biroul vamal competent pentru gara de destinație indicată pe scrisoarea de trăsură CIM va acționa în calitate de birou vamal de destinație.

Articolul 36 alineatul (1) din ADT
Articolul 100 alineatul (1) din apendicele I la convenție

Întreprinderea feroviară care transportă mărfurile la destinație va prezenta la biroul vamal de destinație:

- mărfurile;
- filele 2 și 3 ale scrisorii de trăsură CIM.

Biroul vamal de destinație:

- va ștampila și va returna fila 2 întreprinderii feroviare;
- va reține fila 3.

Articolul 41 alineatul (3) din ADT

Articolul 92 alineatul (3) din apendicele I la convenție

Întreprinderea feroviară trebuie să pună toate scrisorile de trăsură CIM (fila 2) existente la biroul său contabil la dispoziția autorității vamale din țara de destinație, în conformitate cu eventualele dispoziții stabilite de comun acord cu autoritatea respectivă.

VI.3.5.3.4.8 Situații specifice la destinație

Circulația se încheie într-o țară terță

Articolul 36 alineatul (5) și articolul 38 din ADT

În cazul în care circulația se încheie într-o țară terță, în calitate de birou vamal de destinație trebuie să acționeze biroul vamal competent pentru gara de frontieră prin care mărfurile părăsesc teritoriul vamal al Uniunii sau al țărilor de tranzit comun.

Articolul 101 din apendicele I la convenție

Transportatorul este obligat să respecte dispozițiile care reglementează ieșirea mărfurilor de pe teritoriul vamal al Uniunii, iar autoritatea vamală își păstrează dreptul de a controla respectivele mărfuri.

Mărfurile au fost descărcate la o gară intermediară, cu excepția mărfurilor accizabile

Articolul 36 alineatul (2) din ADT

În cazul în care transportul mărfurilor sau regimul de tranzit s-a încheiat la o gară intermediară sau pe traseu, în calitate de birou vamal de destinație ar trebui să acționeze biroul vamal competent pentru gara intermediară respectivă sau pentru locul respectiv de pe traseu.

Articolul 100 alineatul (2) din apendicele I la convenție

Întreprinderea feroviară care transportă mărfurile la această gară intermediară va prezenta la biroul vamal de destinație:

- mărfurile;
- filele 2 și 3 și o copie suplimentară a filei 3 a CIM.

Biroul vamal al gării intermediare (biroul vamal de destinație efectiv):

- va ștampila aceste file;
- va viza filele cu mențiunea „Vămuit”;
- va returna filele 2 și 3 întreprinderii feroviare;
- va reține copia suplimentară a filei 3.

Biroul vamal de destinație declarat poate solicita ulterior o verificare a vizării efectuate de „biroul vamal intermediar” pe filele 2 și 3.

Articolul 36 alineatul (3) din ADT

Circulația mărfurilor accizabile nu poate fi deviată de la rută. Trebuie respectate locul de plecare și locul de destinație declarate. În consecință, mărfurile accizabile nu pot fi descărcate la o gară intermediară.

Destinatarul agreat

Articolul 44 din ADT

În cazul în care un destinatar agreat primește mărfurile la gara de destinație, nu este necesar ca mărfurile și scrisoarea de trăsură CIM

să fie prezentate la biroul vamal de destinație.

Filele 2 și 3 ale CIM pot fi prezentate direct biroului vamal de destinație de către întreprinderea feroviară sau de transport autorizată.

Pentru mai multe informații privind destinatarul agreat, a se vedea partea VI.

VI.3.5.3.5 Supravegherea circulației în cadrul regimului de tranzit pe suport de hârtie pentru calea ferată

VI.3.5.3.5.1 Cum funcționează birourile contabile

Uniunea Internațională a Căilor Ferate (UIC) a stabilit reglementări privind contabilitatea și alocarea, care sunt aplicabile traficului internațional de mărfuri[39]. Aceste norme, care sunt obligatorii pentru întreprinderile membre, se referă la lichidarea conturilor și repartizarea și plata cuantumurilor de plată pentru circulația mărfurilor în baza unei scrisori de trăsură CIM.

Reglementările privind contabilitatea prevăd o procedură standardizată, care trebuie să fie utilizată la birourile contabile ale întreprinderilor feroviare implicate în transportul de mărfuri. Această procedură constă în (i) colectarea și schimbul de date referitoare la transport, (ii) compararea acestor date și (iii) după caz, schimbul de informații privind neconcordanțele constatate.

Întreprinderea feroviară din țara de destinație va fi competentă pentru lichidarea conturilor în baza datelor prezentate pe fila 2 a scrisorii de trăsură CIM. Prin urmare, filele 2 referitoare la toate transporturile sunt disponibile la biroul contabil corespunzător. Lichidarea constă în colectarea datelor relevante, definite în reglementările privind contabilitatea. Aceste birouri au obligația de a iniția lichidarea în fiecare lună pentru fiecare legătură feroviară și fiecare întreprindere feroviară implicată. Datele trebuie să fie transmise fiecărei întreprinderi feroviare implicate.

Întreprinderea feroviară din țara de plecare are obligația de a verifica dacă aceste date corespund cu propriile sale date. În cazul în care se descoperă o neconcordanță care depășește 30 EUR per

39 Fișa UIC 304.

trimitere, detaliile corespunzătoare trebuie să fie transmise biroului contabil din țara de destinație cu ajutorul unui formular convenit.

Biroul contabil din fiecare țară de tranzit verifică, în cazul în care consideră adecvat acest lucru, dacă lichidarea este corectă. În cazul în care se descoperă o neconcordanță care depășește 30 EUR per trimitere, trebuie utilizat formularul convenit.

În urma lichidării, biroul contabil din țara de destinație, în general[40], repartizează cuantumurile și în final transferă cuantumurile corespunzătoare către întreprinderile feroviare implicate.

Această procedură poate fi convenită și cu întreprinderi care nu sunt membre ale UIC, în conformitate cu reglementările privind contabilitatea. Aplicarea procedurii UIC nu este o condiție pentru utilizarea procedurii simplificate de tranzit feroviar. Cu toate acestea, orice procedură eligibilă de contabilitate trebuie să fie obligatorie și pentru întreprinderile feroviare implicate și trebuie să fie la fel de fiabilă ca procedura UIC. Procedura UIC trebuie (i) să includă o comparație standardizată a datelor privind fiecare trimitere în cadrul birourilor contabile implicate și (ii) să utilizeze un formular convenit pentru informațiile privind neconcordanțele. Orice procedură de contabilitate trebuie să asigure un control reciproc al întreprinderilor feroviare implicate în transportul de mărfuri. Prin urmare, procedura necesită implicarea a cel puțin două întreprinderi feroviare.

O întreprindere feroviară care nu și-a primit cota de remunerare pentru operațiunea de transport după o anumită perioadă poate efectua investigații pentru a depista mărfurile sau documentele „pierdute” ori pentru a stabili țara în care au intrat mărfurile ultima dată. Acest lucru compensează lipsa (i) unei proceduri de cercetare vamală și (ii) a mesajelor pentru încheiere și descărcare.

VI.3.5.3.5.2 Inspecțiile efectuate de autoritățile competente

Este obligatoriu să se păstreze, la un birou contabil care trebuie înființat în fiecare țară, evidențe care să poată fi inspectate de autoritățile vamale, deoarece nu există niciun exemplar de retur care

40 UIC intenționează să modifice acest principiu. Întreprinderea feroviară competentă să taxeze clientul ar trebui să fie responsabilă cu repartizarea și transferarea cuantumurilor. Deoarece acest lucru nu privește nici colectarea datelor legate de transport, nici schimbul de astfel de date, această modificare nu afectează regimul de tranzit pe suport de hârtie pentru calea ferată.

să permită autorității vamale să constate că au sosit mărfurile. Mesajele de încheiere și control sunt înlocuite cu verificări ale evidențelor, în special ale defalcării costurilor de transport, și cu procedura de cercetare a întreprinderilor feroviare.

Articolul 41 alineatul (3) din ADT

Controalele vamale privind utilizarea adecvată a regimului pe suport de hârtie vor fi efectuate, în principal, de către autoritatea vamală din țara de destinație.

Articolul 92 alineatul (3) din apendicele I la convenție

În cazul în care există nereguli sau creanțe, fiecare administrație vamală are posibilitatea de a trata direct cu întreprinderea feroviară respectivă (a se vedea anexa 1 la documentul de lucru TAXUD/A2/TRA/02/2019).

Ar trebui reținut că sistemul existent de vămuire și cercetare al întreprinderilor feroviare este un element esențial al regimului de tranzit pe suport de hârtie pentru calea ferată. Regimul de tranzit pe suport de hârtie pentru calea ferată este considerat fiabil și permite (i) verificări ale conturilor întreprinderilor feroviare și (ii) renunțarea la un exemplar de retur al scrisorii de trăsură CIM utilizate ca declarație de tranzit[41].

Prin urmare, controalele adecvate și eficace ale procedurii simplificate trebuie să utilizeze elementele esențiale ale procedurii contabile a întreprinderilor feroviare.

Cel mai important indiciu că mărfurile plasate sub regimul de tranzit pe suport de hârtie pentru calea ferată nu au ajuns la destinație constă în informațiile privind neconcordanțele. Este posibil însă ca aceste informații să se refere și la neconcordanțe legate de transportul feroviar de mărfuri care nu necesită acțiuni de urmărire din partea autorităților vamale. În vederea efectuării unui control adecvat și eficace, informațiile privind neconcordanțele, transmise sau primite de birourile contabile respective, trebuie să fie prezentate autorităților competente și să fie verificate de către acestea. Acțiunile de urmărire, de exemplu cercetările la biroul de destinație, sunt necesare numai în cazul în care neconcordanța în cauză afectează regimul de tranzit.

Aplicarea corectă a procedurii simplificate trebuie să fie monitorizată în baza filei 2 a scrisorii de trăsură CIM. Această filă, care ar trebui să conțină vizele prevăzute de legislația în materie de

41 A se vedea considerentele Regulamentului (CEE) nr. 304/1971 al Comisiei.

tranzit, trebuie să fie ținută la dispoziție la biroul contabil din țara de destinație (a se vedea secțiunea VI.3.5.3.4.7). Monitorizarea aplicării adecvate ar trebui să constea în verificări aleatorii ale filei 2 a scrisorii de trăsură CIM. Ar trebui avută în vedere, de asemenea, utilizarea procedurii de verificare postvămuire[42].

VI.3.5.3.6 Garanția în contextul procedurii simplificate de tranzit feroviar

Articolul 215 alineatul (2), articolul 98 alineatul (1), articolul 89 alineatul (4) și articolul 233 alineatul (1) litera (c) din CVU

Articolul 16 alineatul (1) din AD

Articolul 28 alineatul (1) din CVU

Articolul 10 alineatul (1) din apendicele I la convenție

Titularul regimului trebuie **să constituie o garanție adecvată** – care să fie valabilă și suficientă și care să acopere itinerarul complet de pe teritoriul vamal al Uniunii și din țările de tranzit comun.

Având în vedere natura regimului pe suport de hârtie, cea mai adecvată formă de garanție este garanția globală. Nu există nicio procedură eficace care să permită biroului vamal de plecare să acorde liberul de vamă pentru o operațiune cu o garanție izolată.

VI.3.5.3.6.1 Utilizarea unei garanții globale

Articolul 156 și articolul 157 alineatul (3) din APA

Articolul 74 alineatul (4) din apendicele I la convenție

În cazul în care a fost constituită o garanție globală în contextul procedurii simplificate de tranzit feroviar, se aplică următoarele condiții.

- Titularul regimului este responsabil să verifice dacă nivelul cuantumului de referință este suficient în orice moment și acoperă itinerarul complet de pe teritoriul vamal al Uniunii și din țările de tranzit comun.

  Notă:

  (a) în cazul în care nivelul cuantumului de referință este insuficient, titularul regimului trebuie să majoreze

[42] Pentru detalii, a se vedea partea IV capitolul 5 punctul 5 din Manualul de tranzit.

cuantumul de referință sau să îl completeze cu o garanție suplimentară. Aceste informații trebuie să fie indicate în scrisoarea de trăsură CIM împreună cu tipul de garanție și, dacă este necesar, cu numărul GRN.

(b) Cuantumul de referință poate fi reutilizat pentru o operațiune de tranzit ulterioară din momentul încheierii regimului de tranzit.

- Biroul vamal de plecare ar trebui să verifice dacă a fost constituită o garanție globală. Autoritățile vamale pot utiliza anexa 2 la documentul de lucru TAXUD/A2/TRA/02/2019 ca sursă pentru verificare. De asemenea, autoritățile vamale pot presupune, pe baza informațiilor respective, că această condiție este îndeplinită (a se vedea și secțiunea VI.3.5.3.4.4).
- Autoritatea vamală competentă (de la biroul vamal de garanție) ar trebui să efectueze audituri regulate și adecvate pentru a monitoriza utilizarea cuantumului de referință.

Monitorizarea utilizării garanției globale pentru acest regim pe suport de hârtie este diferită de monitorizarea în cazul regimului standard de tranzit. De aceea, garanția globală trebuie să aloce pentru utilizarea acestui regim pe suport de hârtie un cuantum de referință diferit de cuantumul de referință alocat regimului standard de tranzit.

Articolul 23, articolul 28 alineatele (1) și (2) și articolul 42 din CVU

Articolul 17, articolul 65 alineatul (3) și articolele 66 și 67 din apendicele I la convenție

Dacă auditurile arată că nu au fost îndeplinite condițiile privind utilizarea garanției globale, autoritatea vamală competentă poate:

- să revizuiască cuantumul de referință al garanției globale;
- să suspende/revoce autorizațiile relevante, și anume autorizațiile de utilizare a unei garanții globale și de utilizare a regimului feroviar pe suport de hârtie;
- să aplice o sancțiune administrativă pentru neîndeplinirea condițiilor de utilizare a garanției globale;
- să aplice o sancțiune administrativă pentru neîndeplinirea obligațiilor legate de regimul de tranzit;
- să stabilească o datorie vamală și proceduri de recuperare aferente, dacă este cazul.

Pentru mai multe informații privind autorizația pentru utilizarea unei garanții globale, a se vedea părțile III și VI.

VI.3.5.3.6.2 Garanția izolată

În majoritatea cazurilor, ar trebui utilizată o garanție globală. Totuși,

uneori este adecvat să se utilizeze garanții izolate. O garanție izolată poate fi adecvată în cazurile rare în care:

- o întreprindere feroviară autorizată acționează în principal ca participant în cadrul lanțului, dar trebuie să acționeze în mod excepțional în calitate de titular al regimului și, prin urmare, nu deține o garanție globală;
- cuantumul de referință al garanției globale este insuficient și trebuie să fie completat cu o garanție suplimentară.

În cazul constituirii unei garanții izolate în contextul acestui regim de tranzit feroviar simplificat:

- titularul regimului trebuie să prezinte biroului vamal de plecare o garanție adecvată și să indice tipul de garanție și, dacă este necesar, numărul GRN din scrisoarea de trăsură CIM;
- biroul vamal de plecare ar trebui să verifice dacă garanția izolată este adecvată, aceasta însemnând că trebuie să verifice dacă garanția (i) este valabilă, (ii) este suficientă pentru a acoperi orice datorie vamală potențială și (iii) acoperă itinerarul complet de pe teritoriul vamal al Uniunii și din țările de tranzit comun;
- biroul vamal de plecare poate să elibereze garanția izolată numai în momentul în care are asigurarea necesară că regimul de tranzit s-a încheiat în mod corect.

Chiar dacă mărfurile și scrisoarea de trăsură CIM nu trebuie să fie prezentate la biroul vamal de plecare în anumite situații (a se vedea nota din secțiunea VI.3.5.3.4.4), garanția izolată trebuie prezentată la biroul vamal de plecare.

VI.3.5.3.7 Scenarii

VI.3.5.3.7.1 Exemple

1. **Mărfuri neunionale trebuie transportate de la Rotterdam/NL la Viena/AT**
   Transportator contractual: DB Cargo Nederland
   Alți transportatori: DB Cargo AG, Rail Cargo Austria
   Datele societății DB Cargo Nederland sunt indicate în caseta 58a. Ceilalți transportatori sunt prezentați în caseta 57. Transportatorul contractual și ceilalți transportatori îndeplinesc cerințele regimului pe suport de hârtie. DB Cargo Nederland poate solicita regimul de tranzit feroviar pe suport de hârtie completând caseta 58b, și anume bifând căsuța „Da” și introducând codul său UIC, și anume 2184.

2. **Mărfuri neunionale trebuie transportate de la Rotterdam/NL la Viena/AT**
   Transportator contractual: DB Cargo Nederland
   Alți transportatori: Rail Express, Rail Cargo Austria
   Regimul pe suport de hârtie nu este aplicabil, deoarece Rail Express nu are dreptul de a utiliza simplificarea. Se aplică regimul standard de tranzit. Scrisoarea de trăsură CIM servește doar ca document de transport. Regimul pe suport de hârtie este aplicabil cu condiția ca societatea Rail Express să fie autorizată ca întreprindere feroviară intermediară.

3. **Mărfuri neunionale trebuie transportate de la Rotterdam/NL la Viena/AT**
   Transportator contractual: DB Cargo Nederland
   Alți transportatori: DB Cargo Nederland
   Regimul pe suport de hârtie nu este aplicabil deoarece în transport este implicată o singură întreprindere feroviară. Se aplică regimul standard de tranzit. Scrisoarea de trăsură CIM servește doar ca document de transport.

4. **Mărfuri neunionale trebuie transportate de la Rotterdam/NL la Banja Luka/BA**
   Transportator contractual: SBB Cargo
   Alți transportatori: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG, Rail Cargo Austria, SŽ – Tovorni Promet D.O.O., HŽ Cargo, ZFBH (BA)
   Datele societății SBB Cargo sunt indicate în caseta 58a. Transportatorul contractual și ceilalți transportatori din UE îndeplinesc cerințele regimului pe suport de hârtie. SBB Cargo

poate solicita regimul pe suport de hârtie completând caseta 58b din scrisoarea de trăsură CIM. Operațiunea de tranzit se încheie automat în conformitate cu articolul 36 alineatul (5) din ADT/articolul 101 din apendicele I la convenție atunci când mărfurile părăsesc teritoriul vamal al Uniunii.

5. **Mărfuri neunionale trebuie transportate de la Rotterdam/NL la Banja Luka/BA**
   Transportator contractual: ZFBH (BA)
   Alți transportatori: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG, Rail Cargo Austria, SŽ – Tovorni Promet D.O.O., HŽ Cargo, ZFBH (BA)
   Transportatorul contractual este stabilit în afara UE. Toate celelalte întreprinderi feroviare îndeplinesc cerințele regimului pe suport de hârtie și îl pot solicita completând caseta 58b din scrisoarea de trăsură CIM în conformitate cu articolul 31 alineatul (1) litera (a) din ADT/articolul 93 alineatul (1) litera (a) din apendicele I la convenție. Operațiunea de tranzit se încheie automat în conformitate cu articolul 36 alineatul (5) din ADT/articolul 101 din apendicele I la convenție atunci când mărfurile părăsesc teritoriul vamal al Uniunii.

6. **Mărfuri neunionale trebuie transportate de la Banja Luka/BA la Bratislava/SK**
   Transportator contractual: ZFBH (BA)
   Alți transportatori: HŽ Cargo, SŽ – Tovorni Promet D.O.O., Rail Cargo Austria, ZSSK CARGO
   Transportatorul contractual este stabilit în afara UE. Toate celelalte întreprinderi feroviare îndeplinesc cerințele regimului pe suport de hârtie. ZFBH poate solicita, în numele uneia dintre celelalte întreprinderi feroviare, cu acordul acesteia, utilizarea regimului pe suport de hârtie bifând căsuța „Da” din caseta 58b în conformitate cu articolul 31 alineatul (1) litera (b) din ADT și cu articolul 93 alineatul (1) litera (b) din apendicele I la convenție. Caseta 58a prezintă datele societății ZFBH, în timp ce codul UIC al celeilalte întreprinderi feroviare care și-a dat acordul trebuie să fie înscris în caseta 58b. În conformitate cu articolul 33 alineatul (5) din ADT și cu articolul 102 din apendicele I la convenție, procedura simplificată începe – și una dintre celelalte întreprinderi feroviare acționează în calitate de titular al regimului – atunci când trenul intră în UE.

7. **Mărfuri neunionale trebuie transportate de la Rotterdam/NL la Alessandria/IT.**

Transportator contractual: DB Cargo Nederland
Alți transportatori: DB Cargo AG, BLS Cargo, Mercitalia, DB Cargo Italia
Notă: sunt vizați cinci transportatori dintr-un lanț, care îndeplinesc cerințele regimului pe suport de hârtie în patru țări.
Datele societății DB Cargo Nederland sunt indicate în caseta 58a. Ceilalți transportatori sunt prezentați în caseta 57. Transportatorul contractual și ceilalți transportatori îndeplinesc cerințele regimului pe suport de hârtie din țările lor respective. DB Cargo Nederland poate solicita regimul de tranzit feroviar pe suport de hârtie completând caseta 58b, și anume bifând căsuța „Da" și introducând codul său UIC, și anume 2184.

8. **Mărfuri neunionale trebuie transportate de la Berna/CH la Rotterdam/NL**
Transportator contractual: DB Cargo Schweiz
Alți transportatori: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG
Datele societății DB Cargo Schweiz sunt indicate în caseta 58a. Ceilalți transportatori sunt prezentați în caseta 57. Transportatorul contractual și ceilalți transportatori îndeplinesc cerințele regimului pe suport de hârtie. Totuși, transportatorul contractual și titularul regimului sunt diferiți, iar DB Cargo AG este titularul regimului. Deoarece nu este titularul regimului, DB Cargo Schweiz poate solicita regimul de tranzit pe suport de hârtie în numele DB Cargo AG, cu acordul DB Cargo AG, completând caseta 58b, și anume bifând căsuța „Da" și introducând codul său UIC, și anume 2180.

9. **Mărfuri neunionale trebuie transportate de la Belgrad/XS (CS) la Rotterdam/NL**
Transportator contractual: Srbija Kargo AD
Alți transportatori: Rail Cargo Hungaria, Rail Cargo Austria, DB Cargo AG, DB Cargo Nederland NV
Srbija Kargo AD poate solicita în numele Rail Cargo Hungaria utilizarea regimului pe suport de hârtie bifând căsuța „Da" din caseta 58b. În caseta 58a sunt prezentate datele societății Srbija Kargo AD, în timp ce codul UIC al Rail Cargo Hungaria, și anume 2155, ar trebui să fie înscris în caseta 58b. În conformitate cu articolul 33 alineatul (5) din ADT și cu articolul 102 din apendicele I la convenție, regimul de tranzit pe suport de hârtie începe – și Rail Cargo Hungaria acționează în calitate de titular al regimului – atunci când trenul intră în UE.

VI.3.5.3.7.2 Situații speciale ale transportatorilor contractuali

Condiția ca mărfurile să fie preluate succesiv și transportate de întreprinderi feroviare autorizate diferite nu mai este îndeplinită în cazul în care are loc o fuziune completă a întreprinderilor feroviare din mai multe țări într-o singură întreprindere. Totuși, apartenența unor întreprinderi feroviare diferite la același holding financiar nu ar trebui, în principiu, să pună la îndoială această condiție, atâta vreme cât diferitele servicii de transport de marfă funcționează în continuare separat.

Această condiție nu este îndeplinită nici atunci când o singură întreprindere feroviară efectuează o operațiune de transport internațional într-un cadru liberalizat, de exemplu ca unic transportator dinspre țara de plecare către țara de destinație.

În plus, transportatorul contractual poate avea, de asemenea, caracteristici neconvenționale, conform normelor internaționale pentru transportul feroviar de marfă. Atunci când se iau decizii cu privire la utilizarea regimului de tranzit feroviar pe suport de hârtie, trebuie să se țină seama de aceste caracteristici diferite. Unele dintre aceste caracteristici neconvenționale posibile sunt discutate la punctele de mai jos.

- Transportatorul contractual este întreprinderea feroviară care reexpediază sau tranzitează ori o întreprindere feroviară din țara de destinație.
  În acest caz, transportatorul contractual poate acționa în calitate de titular al regimului în cadrul regimului pe suport de hârtie atunci când îndeplinește condițiile regimului respectiv.

- Transportatorul contractual nu este implicat fizic în transportul mărfurilor.
  În acest caz, transportatorul contractual poate acționa în calitate de titular al regimului în cadrul regimului pe suport de hârtie și poate fi reprezentat la biroul vamal de plecare de către primul transportator din lanț pe teritoriul UE sau al unei țări de tranzit comun.

- Transportatorul contractual îndeplinește cerințele regimului pe suport de hârtie, dar nu constituie o garanție.
  În acest caz, transportatorul contractual nu poate acționa în calitate de titular al regimului. O altă întreprindere feroviară autorizată poate solicita utilizarea regimului pe suport de hârtie

în calitate de reprezentant al transportatorului contractual.

- Transportatorul contractual nu este o întreprindere feroviară.
  În acest caz, transportatorul contractual nu poate acționa în calitate de titular al regimului pe suport de hârtie, deoarece articolul 25 alineatul (1) din ADT și articolul 93 din apendicele I la convenție prevăd că titularul regimului trebuie să fie o întreprindere feroviară.

- Transportatorul contractual nu îndeplinește cerințele regimului pe suport de hârtie.
  În acest caz, transportatorul contractual nu poate acționa în calitate de titular al regimului pe suport de hârtie. Titularul regimului este singura persoană care poate fi autorizată să utilizeze o simplificare. În general, titularul regimului trebuie să îndeplinească cerințele simplificării. Transportatorul contractual poate solicita însă utilizarea procedurii simplificate în calitate de reprezentant al altui transportator care îndeplinește cerințele și care poate acționa în calitate de titular al regimului.

VI.3.5.4 Alte regimuri de tranzit feroviar pe suport de hârtie (dispoziție tranzitorie)

Articolul 45 din ADT

Articolul 6 din convenție

Până la actualizarea NCTS în conformitate cu programul de lucru pentru CVU, statele membre și țările de tranzit comun au dreptul să aplice în continuare alte regimuri de tranzit unional pe suport de hârtie, cu condiția să fie respectate măsurile aplicabile mărfurilor plasate sub regimul de tranzit unional sau comun.

Măsurile – la nivel național, bilateral sau multilateral – pentru utilizarea unor astfel de regimuri de tranzit unional pe suport de hârtie trebuie să fi fost stabilite înainte de intrarea în vigoare a CVU.

De exemplu, acest lucru este valabil în cazul în care mărfurile circulă pe calea ferată în baza scrisorii de trăsură CIM/SMGS sau SMGS și trebuie să intre pe teritoriul vamal al Uniunii până la un anumit punct de pe teritoriul aceleiași țări de intrare.

VI.3.5.5 Coridorul T2

Articolul 119 alineatul (2) litera (c) din AD

Articolul 2 litera (a) din apendicele II la convenție

Deși utilizarea coridorului T2 nu este un regim de tranzit vamal, trebuie remarcată existența acestui tip de facilitare pentru mărfurile unionale transportate pe calea ferată. Chiar dacă nu este un regim de tranzit comun, coridorul T2 poate fi considerat o simplificare a tranzitului național în țările de tranzit comun. Totuși, din punct de vedere tehnic, pe teritoriul vamal al Uniunii și în conformitate cu convenția, se utilizează noțiunea de prezumție a statutului vamal de mărfuri unionale.

Prin utilizarea coridorului T2, mărfurile unionale transportate pe calea ferată pot circula, fără a face obiectul vreunui regim vamal pentru circulația lor, de la un punct la altul pe teritoriul vamal al Uniunii și pot traversa teritoriul unei țări de tranzit comun <u>fără a li se modifica statutul vamal</u>. Acest lucru necesită îndeplinirea următoarelor condiții:

1. transportul mărfurilor trebuie să fie acoperit de un document de transport unic emis într-un stat membru;

2. documentul de transport unic trebuie să cuprindă următoarea mențiune: „Coridor T2” și numărul autorizației întreprinderii

feroviare din Elveția;

3. tranzitul printr-o țară de tranzit comun trebuie să fie monitorizat cu ajutorul unui sistem electronic în respectiva țară de tranzit comun și

4. întreprinderea feroviară în cauză trebuie să fie autorizată de către țara de tranzit comun al cărei teritoriu este tranzitat să utilizeze procedura „Coridor T2”.

Țara de tranzit comun trebuie să informeze comitetul mixt sau grupul de lucru relevant instituit de comitetul respectiv cu privire la măsurile pentru sistemul electronic de monitorizare și cu privire la întreprinderile feroviare care sunt autorizate să utilizeze coridorul T2.

În prezent, acest sistem există doar în Elveția. Coridorul T2 din Elveția are statutul de regim de tranzit național. Lista întreprinderilor feroviare autorizate să utilizeze acest coridor T2 și informații cu privire la procedura care trebuie urmată pot fi găsite la următoarea adresă: http://www.ezv.admin.ch/zollanmeldung/05042/05049/index.html?lang=en.

VI.3.6 Mărfuri transportate pe cale aeriană – utilizarea manifestelor pe suport de hârtie pentru plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit comun/unional

Prezentul punct este structurat după cum urmează:

- introducere (punctul VI.3.6.1);
- utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană (punctul VI.3.6.2);
- cazuri speciale (punctul VI.3.6.4).

VI.3.6.1 Introducere

Articolele 108-111b din apendicele I la convenție

Pentru a utiliza regimul de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană, titularul regimului trebuie să depună o garanție.

Articolul 233 alineatul (4) literele (d) și (e)

Această simplificare poate fi utilizată numai până la data modernizării NCTS. După această dată, operatorii economici

din CVU

trebuie să utilizeze NCTS și pot înlocui această simplificare:

Articolele 46-48 din ADT

- cu regimul standard de tranzit (partea IV) sau
- utilizând o declarație vamală cu cerințe reduse în materie de date pentru plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit comun/unional.

Companiile aeriene care îndeplinesc condițiile prevăzute în secțiunea VI.2.1 pot utiliza regimul de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană.

Compania aeriană care aplică regimurile de tranzit pentru mărfuri transportate pe cale aeriană va deveni titularul regimului și poate desfășura formalități de tranzit folosind manifestul de marfă ca declarație de tranzit.

Aeroporturile Uniunii și/sau ale țărilor de tranzit comun sunt menționate în autorizație.

Din punct de vedere conceptual, ar trebui făcută distincția între manifestul de marfă utilizat ca declarație de tranzit și manifestul comercial sau manifestul de grupaj.

Rețineți că tranzitul pe cale aeriană poate, de asemenea, să se desfășoare oricând în baza unei declarații de tranzit standard depuse prin NCTS.

Aeroportul de plecare este aeroportul de încărcare; aeroportul de destinație este aeroportul de descărcare.

VI.3.6.2 Utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană

Articolele 108-110 din apendicele I la convenție

O companie aeriană este autorizată să utilizeze ca declarație de tranzit manifestul de marfă pe suport de hârtie.

Articolele 47 și 48 din ADT

Manifestul de marfă utilizat trebuie să corespundă, în esență, modelului din apendicele 3 la anexa 9 la Convenția privind aviația civilă internațională, încheiată la Chicago la 7 decembrie 1944.

Caracteristic pentru acest regim este faptul că mărfurile plasate sub regimuri de tranzit diferite trebuie să fie listate pe manifeste separate, care vor servi drept declarație de tranzit pentru fiecare regim în parte. Astfel, de exemplu, un zbor poate fi acoperit de trei manifeste:

1. manifestul de marfă comercial normal (care acoperă toate mărfurile de la bordul aeronavei);

2. un manifest de marfă cu rol de declarație de tranzit, care enumeră mărfurile plasate sub regimul de tranzit T1;

3. un manifest de marfă cu rol de declarație de tranzit, care enumeră mărfurile plasate sub regimul de tranzit T2 sau T2F.

VI.3.6.2.1 Autorizația de utilizare a regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană

Articolul 108 din apendicele I la convenție

Procedura de autorizare trebuie să se desfășoare în conformitate cu secțiunea VI.2.2.

Articolul 22 alineatul (1) din CVU

Cererea trebuie depusă la autoritățile vamale competente din locul unde este ținută sau este accesibilă contabilitatea principală în scopuri vamale a solicitantului și unde urmează să se desfășoare cel puțin o parte dintre activitățile care fac obiectul autorizației.

Articolul 26 din ADT

Pentru anularea, revocarea sau modificarea autorizației, a se vedea secțiunea VI.2.3.

Ori de câte ori dorește să schimbe unul sau mai multe aeroporturi, compania aeriană trebuie să solicite modificarea autorizației existente.

OPERATOR

În cererea sa, compania aeriană trebuie să furnizeze următoarele informații:

1. forma manifestului;
2. denumirile aeroporturilor de plecare incluse în regimul respectiv;
3. denumirile aeroporturilor de destinație incluse în regimul respectiv.

VAMĂ

Autorizația include:

- forma manifestului;
- denumirile aeroporturilor de plecare și de destinație incluse în regimul respectiv;
- condițiile de utilizare a regimului, inclusiv cerința de utilizare a unor manifeste de marfă separate pentru regimurile T1, T2 și T2F.

OPERATOR
Compania aeriană are obligația de a trimite o copie certificată a autorizației autorității vamale de pe fiecare aeroport desemnat. Autorizația trebuie prezentată ori de câte ori este cerută de către biroul vamal de plecare.

VI.3.6.2.2 Utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană

Articolul 109 din apendicele I la convenție

Articolul 47 din ADT

Manifestul de marfă trebuie să conțină următoarele informații:

- statutul vamal al mărfurilor (T1, T2 sau T2F, după caz);
- denumirea companiei aeriene care transportă mărfurile;
- numărul zborului;
- data zborului;
- denumirea aeroportului de plecare (încărcare) și a aeroportului de destinație (descărcare);
- data eliberării și semnătura.

Iar pentru fiecare trimitere înscrisă în manifest, trebuie să se includă următoarele patru informații:

1. numărul scrisorii de transport aerian;
2. numărul de colete;
3. descrierea mărfurilor după denumirea lor comercială uzuală, incluzând toate detaliile necesare identificării lor sau, după caz, mențiunea „Consolidare”, eventual abreviată (echivalentul grupajului). În astfel de cazuri, scrisorile de transport aerian ale trimiterilor înscrise în manifest trebuie să conțină denumirea comercială a mărfurilor, incluzând toate detaliile necesare identificării lor. Scrisorile de transport aerian trebuie anexate la manifest;
4. masa brută.

Atunci când compania aeriană nu este un expeditor agreat, autorităților vamale de pe aeroportul de plecare trebuie să le fie prezentate spre vizare cel puțin două exemplare ale manifestului (manifestelor).

VAMĂ pe aeroportul de plecare
Vizează manifestul (manifestele) cu numele și ștampila biroului vamal, data vizării și semnătura funcționarului vamal. Autoritățile vamale rețin un exemplar din fiecare manifest.

La aeroportul de destinație, compania aeriană, care nu are statutul de destinatar agreat, prezintă biroului vamal mărfurile și un exemplar al manifestului sau manifestelor utilizate ca declarație sau declarații de tranzit.

În scopul controlului, biroul vamal de destinație poate solicita prezentarea manifestelor de marfă (sau a scrisorilor de transport aerian) pentru toate mărfurile descărcate.

Notă pentru Uniune: mărfurile unionale care nu sunt supuse regimului de tranzit unional intern (T2, T2F) au drept de liberă circulație către destinația lor din Uniune, cu condiția să nu existe motive întemeiate de suspiciune sau îndoială cu privire la statutul mărfurilor la sosirea pe aeroportul de destinație.

VAMĂ pe aeroportul de destinație

Autoritățile vamale rețin din fiecare manifest prezentat.

Articolul 110 din apendicele I la convenție

Articolul 48 din ADT

Nu este necesar ca autoritățile vamale de pe aeroportul de destinație să returneze autorităților vamale de pe aeroportul de plecare exemplare ale manifestului. Descărcarea regimului de tranzit se realizează pe baza unei liste lunare întocmite de compania aeriană.

OPERATOR

Compania aeriană sau reprezentantul său de pe aeroportul de destinație trebuie să întocmească, la începutul fiecărei luni, o listă a manifestelor care au fost prezentate biroului vamal de pe aeroportul de destinație în cursul lunii precedente. Această listă trebuie să conțină următoarele informații:

- numărul de referință al fiecărui manifest;
- codul relevant T1, T2 sau T2F;
- denumirea (eventual abreviată) a companiei aeriene care a transportat mărfurile;
- numărul zborului;
- data zborului.

Notă: pentru fiecare aeroport de plecare trebuie întocmită o listă separată.

VAMĂ

Biroul vamal de destinație vizează un exemplar din lista manifestelor întocmită de compania aeriană. Biroul vamal trimite apoi această listă biroului vamal de plecare.

Cu acordul biroului vamal de destinație, compania aeriană poate fi autorizată să transmită biroului vamal de plecare lista lunară a manifestelor.

Biroul vamal de plecare trebuie să se asigure că a primit listele.

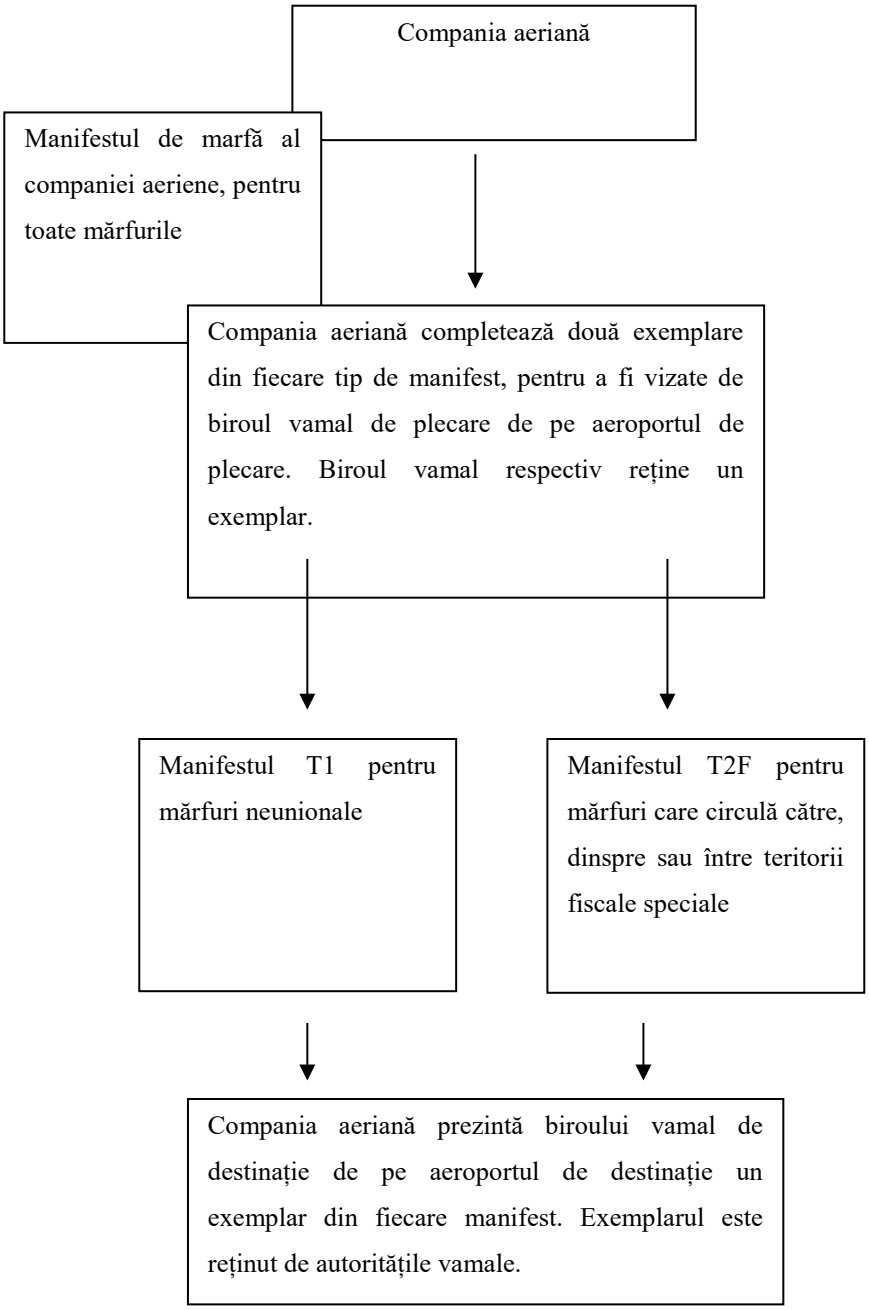
În cazul constatării unor nereguli în legătură cu informațiile din manifestele care figurează pe listă, biroul vamal de destinație trebuie să informeze biroul vamal de plecare și autoritatea care a eliberat autorizația, referindu-se în special la scrisorile de transport aerian aferente mărfurilor în cauză.

VI.3.6.2.3 Utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană

Scrisorile de transport aerian pentru mărfurile care circulă deja sub un regim de tranzit (document de tranzit unional/comun, carnet ATA, formularul NATO 302 etc.) sunt incluse în manifestul comercial de marfă, dar nu trebuie să apară pe manifestul care constituie declarația de tranzit. Scrisorile de transport aerian aferente acestor mărfuri trebuie să cuprindă referiri la regimul de tranzit utilizat (numărul documentului, data și biroul vamal de plecare).

Diagrama de mai jos ilustrează utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană.

Utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană



VI.3.6.3 Utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe baza unui manifest electronic pentru mărfuri transportate pe cale aeriană

Anexa a fost eliminată, întrucât nu mai este relevantă.

VI.3.6.4 Cazuri speciale (care utilizează regimul de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană)

Grupaj („Consolidări”)

Există două tipuri de grupaje aeriene:

1. grupaj efectuat de compania aeriană: în acest caz, statutul mărfurilor este indicat chiar de compania aeriană, pe fiecare rând al manifestului de marfă;

2. grupaj care face obiectul unui contract între expeditor și consolidator: acest contract este cunoscut sub denumirea de „scrisoare de transport aerian de casă” (*House Air Waybill*).

Transportul aerian al consolidării este efectuat, în totalitatea sa, în baza unui contract între consolidator și compania aeriană. Acest contract este cunoscut sub numele de „scrisoare de transport aerian principal” (*Master Air Waybill*). Consolidarea face, de asemenea, obiectul unui manifest de consolidare, care este un rezumat analitic al tuturor coletelor incluse în consolidare, cu referire la scrisoarea de transport aerian pentru fiecare trimitere. Prin urmare, este necesar să se facă distincția între manifestul de consolidare și manifestul de marfă al companiei aeriene, care are rol de declarație de tranzit.

Se poate întâmpla ca o companie aeriană să transporte o consolidare pe baza unei scrisori de transport aerian principal în conformitate cu regimul de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană. În acest caz, se admite că compania aeriană nu cunoaște conținutul scrisorilor de transport aerian de casă care au fost întocmite de consolidator. În astfel de cazuri, compania aeriană poate accepta să expedieze consolidări în ambele tipuri de regimuri de tranzit, cu condiția ca:

- consolidatorul să se angajeze să mențină statutul trimiterilor individuale la nivelul indicat în scrisorile de transport aerian de casă;
- manifestele de consolidare să conțină informațiile specificate în

apendicele 3 la anexa 9 la Convenția privind aviația civilă internațională;

- la plecare și la destinație, scrisorile de transport aerian de casă să fie disponibile pentru supraveghere vamală;
- pe manifestele de consolidare să fie marcat statutul corespunzător (a se vedea mai jos);
- cel mai înalt statut al manifestului de consolidare să fie notificat companiei aeriene (ordinea statutelor fiind: T1, T2, T2F, TD, C, X).

Codurile T1, T2, T2F, TD, C, sau X sunt utilizate pentru a se indica articolele relevante din manifestul de consolidare, după cum urmează:

Cod	Tranzit comun	Tranzit unional
T1	Mărfuri plasate sub regimul de tranzit extern T1	Mărfuri plasate sub regimul de tranzit extern T1
T2	Mărfuri plasate sub regimul de tranzit intern T2	Mărfuri plasate sub regimul de tranzit intern T2
T2F	Mărfuri plasate sub regimul de tranzit intern T2	Mărfuri plasate sub regimul de tranzit unional intern, care circulă dinspre teritoriile fiscale speciale către o altă parte a teritoriului vamal al Uniunii, care nu este un teritoriu fiscal special, astfel cum se menționează la articolul 188 alineatul (1) din AD. Acest cod poate fi utilizat pentru mărfuri unionale care circulă între un teritoriu fiscal special și o altă parte a teritoriului vamal al Uniunii, astfel cum se menționează la articolul 188 alineatul (2) din AD.
TD	Mărfuri plasate deja sub alt regim de tranzit*	Mărfuri care circulă deja sub un regim de tranzit unional sau care sunt transportate în

Cod	Tranzit comun	Tranzit unional
		cadrul regimului de perfecționare activă, de antrepozitare vamală sau de admitere temporară. În astfel de cazuri, și compania de transport maritim trebuie să înscrie codul „TD” pe conosamentul corespunzător sau pe alt document comercial adecvat. Compania de transport maritim trebuie, la rândul său, să introducă o referire la regimul utilizat, numărul și data declarației de tranzit sau ale documentului de transfer, precum și numele biroului emitent*.
C (echivalent cu T2L)	Mărfuri unionale neplasate sub un regim de tranzit	Mărfuri unionale neplasate sub un regim de tranzit, al căror statut poate fi demonstrat
X	Mărfuri unionale în cazul cărora s-a încheiat regimul de export și a fost confirmată ieșirea și care nu sunt plasate sub un regim de tranzit	Mărfuri unionale în cazul cărora s-a încheiat regimul de export și a fost confirmată ieșirea și care nu sunt plasate sub un regim de tranzit

* Dacă în consolidare sunt incluse mărfuri plasate deja sub un regim de tranzit (de exemplu, tranzit unional, carnet TIR, carnet ATA, formularul NATO 302 etc.), articolul respectiv trebuie să fie marcat cu codul „TD”; în plus, scrisoarea de transport aerian de casă trebuie să fie marcată cu codul „TD” și să conțină o referire la regimul real în cauză, plus numărul de referință, data și biroul de plecare din declarația de tranzit.

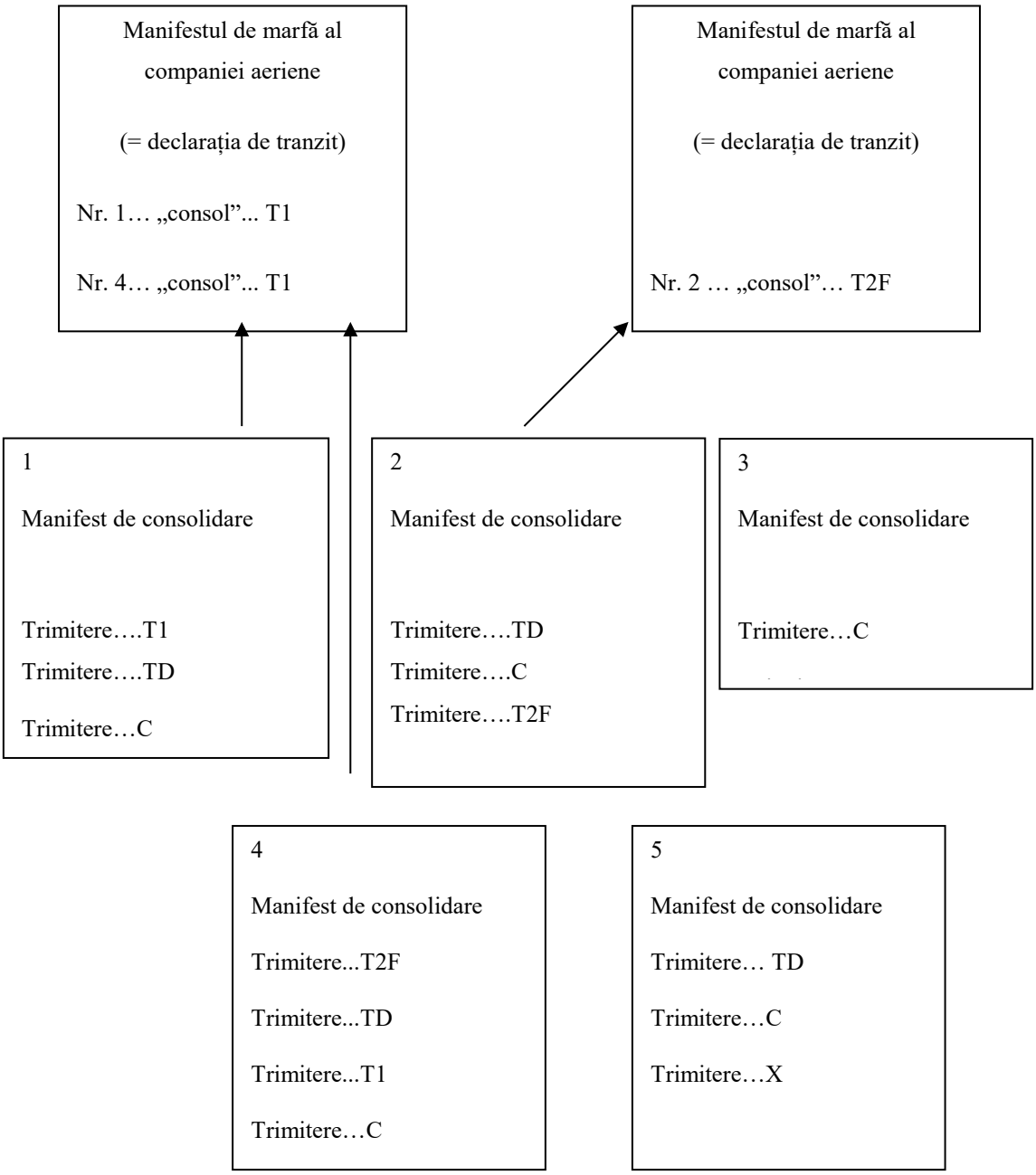
În cazul în care utilizează regimul de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană, compania aeriană trebuie să înscrie consolidarea în manifestul companiei aeriene sub codul „Consolidare” (sau o abreviere acceptată a acestuia), care corespunde celui mai înalt statut înregistrat în manifestul de consolidare (ordinea statutelor fiind: T1, T2, T2F).

<u>Exemplu</u>

Dacă include mărfuri cu codurile T1, T2 și T2F, manifestul de consolidare trebuie inclus în manifestul aerian T1.

Următoarele exemple ilustrează grupaje plasate în cadrul ambelor tipuri de regimuri de tranzit pentru mărfuri transportate pe cale aeriană.

Utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană



Notă: manifestele 3 și 5 nu se referă la regimuri de tranzit (nr. 3) sau la regimuri de tranzit pentru care titularul regimului este declarantul (nr. 5).

Toate manifestele de consolidare, scrisorile de transport aerian de casă și manifestele aeriene trebuie să fie puse la dispoziția autorităților competente de pe aeroportul de plecare, la cererea acestora.

Toate manifestele de consolidare, scrisorile de transport aerian de casă și manifestele aeriene trebuie prezentate autorităților competente de pe aeroportul de destinație, la cererea acestora. Autoritățile competente respective vor efectua controalele adecvate ale mărfurilor pe baza informațiilor conținute în manifestul de consolidare.

Cu excepția cazurilor marcate cu codurile „TD" și „X", compania aeriană acționează în calitate de titular al regimului pentru mărfurile plasate sub regim de tranzit și, prin urmare, este pe deplin responsabilă pentru circulația respectivă în cazul în care există nereguli. Relația dintre compania aeriană și consolidator face obiectul unei înțelegeri comerciale contractuale private.

În anexa VI.8.5 este reprodusă o diagramă a grupajului aerian.

VI.3.6.4.1 Transport cu transportatori expres

În cazul în care acționează ea însăși în calitate de companie aeriană, societatea de transport expres poate solicita autorizația de utilizare a regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană, astfel cum este descris în secțiunea VI.3.6.2.

Pentru transportul exclusiv de mărfuri unionale, societatea de transport expres nu este obligată nici să întocmească un manifest în scopuri vamale, nici să identifice statutul vamal al mărfurilor.

Totuși, pentru transportul de mărfuri care intră în domeniul de aplicare al regimului de tranzit, societatea de transport expres în cauză este supusă tipurilor de regimuri de tranzit aplicabile companiilor aeriene.

Dacă acționează în calitate de companie aeriană și este autorizată să utilizeze regimul de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană, societatea de transport expres trebuie să întocmească, după caz, manifeste separate pentru mărfuri, în funcție de statutul vamal al acestora.

În cazul în care două sau mai multe societăți de curierat

aerian/transport expres utilizează împreună o aeronavă în sistem charter, oricare dintre respectivele societăți poate acționa în calitate de companie aeriană.

Dacă societatea de transport expres nu acționează în calitate de companie aeriană și contractează serviciile unei alte companii aeriene pentru efectuarea transportului, există două scenarii posibile:

- dacă o scrisoare de transport aerian acoperă o trimitere unică, societatea de transport expres trebuie să indice statutul vamal al trimiterii pe scrisoarea de transport aerian;

- dacă o scrisoare de transport aerian acoperă mai multe trimiteri, normele aplicabile sunt cele care reglementează grupajul aerian, prevăzute în secțiunea VI.3.6.4.

În cazul în care trimiterile expres sunt transportate de un curier aerian la bord, normele sunt următoarele:

a) curierul trebuie să călătorească în calitate de pasager obișnuit;

b) coletele expres trebuie să fie listate pe un manifest al societății de curierat aerian/de transport expres;

c) compania aeriană trebuie să transporte coletele ca excedent de bagaj, de obicei în cala aeronavei;

d) excedentul de bagaj nu trebuie să apară în manifestul companiei aeriene și

e) astfel de trimiteri nu intră în domeniul de aplicare al articolului 210 din APA.

VI.3.7. Mărfuri transportate pe cale maritimă

Prezentul punct este structurat după cum urmează:

- introducere (secțiunea VI.3.7.1);
- utilizarea regimurilor de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă (secțiunea VI.3.7.2);
- cazuri speciale (secțiunea VI.3.7.4).

VI.3.7.1 Introducere

Articolul 24 alineatul (2) din ADT

Pentru a utiliza regimul de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă, titularul regimului trebuie să depună o garanție.

Această simplificare poate fi utilizată numai până la data modernizării NCTS. După această dată, operatorii economici trebuie să utilizeze NCTS și pot înlocui această simplificare:

- cu regimul standard de tranzit (partea IV) sau

- utilizând o declarație vamală cu cerințe reduse în materie de date pentru plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit unional.

Utilizarea regimului de tranzit unional, atunci când este cazul, este obligatorie pentru transportul de mărfuri neunionale pe cale maritimă pe o navă care efectuează un serviciu de transport maritim regulat (RSS) autorizat (a se vedea partea II pentru detalii suplimentare privind RSS).

Acest regim este disponibil pentru companiile de transport maritim care efectuează un RSS autorizat care îndeplinește condițiile prevăzute în secțiunea VI.3.7.2 (în plus față de condițiile generale din secțiunea VI.2.1). Regimul implică utilizarea unui manifest de marfă separat ca declarație de tranzit pentru fiecare categorie de mărfuri.

Din punct de vedere conceptual, ar trebui făcută distincția între manifestul de marfă utilizat ca declarație de tranzit și manifestul comercial sau manifestul de grupaj.

Compania de transport maritim (i) trebuie să devină titularul regimului pentru circulația în cauză, (ii) va avea obligația să respecte reglementările privind tranzitul și (iii) trebuie să utilizeze manifestul ca document de tranzit.

Portul de plecare este portul de încărcare, iar portul de destinație este portul de descărcare.

VI.3.7.2 Utilizarea regimurilor de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă

Atunci când utilizează regimurile de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă, o companie de

transport maritim este autorizată să utilizeze manifestul de marfă ca declarație de tranzit.

O particularitate a acestui regim este faptul că, dacă o operațiune de transport implică atât mărfuri plasate sub regimul de tranzit unional extern (T1), cât și mărfuri plasate sub regimul de tranzit unional intern (T2F), pentru fiecare categorie de mărfuri trebuie utilizat un manifest separat.

În plus, va exista manifestul comercial, care acoperă toate mărfurile aflate la bordul navei.

VI.3.7.2.1 Autorizația de utilizare a regimurilor de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă

Articolul 22 alineatul (1) din CVU

Procedura de autorizare trebuie să se desfășoare în conformitate cu secțiunea VI.2.2.

Articolul 25 din ADT

O companie de transport maritim care dorește să utilizeze regimurile de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă trebuie să solicite o autorizație din partea autorităților vamale competente din locul unde este ținută sau este accesibilă contabilitatea principală în scopuri vamale a solicitantului și unde urmează să se desfășoare cel puțin o parte dintre activitățile care fac obiectul autorizației.

Autoritățile vamale trebuie să elibereze o autorizație conformă cu modelul din anexa VI.8.8.

Pentru anularea, revocarea sau modificarea autorizației, a se vedea secțiunea VI.2.3.

Ori de câte ori dorește să schimbe unul sau mai multe porturi, compania de transport maritim trebuie să depună o cerere de modificare a autorizației existente.

OPERATOR

În cererea sa, compania de transport maritim trebuie să furnizeze următoarele informații:

1. forma manifestului;
2. denumirile porturilor de plecare incluse în regimul respectiv;
3. denumirile porturilor de destinație incluse în regimul respectiv.

VAMĂ

Conținutul autorizației (în conformitate cu anexa VI.8.6):

- forma manifestului;
- denumirile porturilor de plecare și de destinație incluse în regimul respectiv;
- condițiile de utilizare a regimului, inclusiv cerința de utilizare a unor manifeste separate pentru procedura T1 și regimul T2F.

OPERATOR

Compania de transport maritim are obligația de a trimite o copie certificată a autorizației autorității vamale din fiecare port indicat.

Autorizația prin care se acordă dreptul de utilizare a regimurilor de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă trebuie prezentată ori de câte ori este solicitată de biroul vamal de plecare.

VI.3.7.2.2 Utilizarea regimurilor de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă

Articolul 50 din ADT

Manifestul de marfă trebuie să conțină următoarele informații:

- statutul vamal al mărfurilor, T1 sau T2F, după caz;
- semnătura unui reprezentant autorizat al companiei de transport maritim și data;
- denumirea și adresa completă ale companiei de transport maritim;
- identitatea navei care transportă mărfurile;
- portul de plecare (încărcare);
- portul de destinație (descărcare)

și, pentru fiecare trimitere:

- referința conosamentului;
- numărul, tipul, marcajele și numerele de identificare ale coletelor;
- descrierea mărfurilor după denumirea lor comercială uzuală, incluzând toate detaliile necesare pentru identificarea acestora;
- masa brută, în kilograme;
- dacă este cazul, numerele de identificare ale containerelor.

În cazul în care compania de transport maritim nu este un expeditor agreat, cel puțin două exemplare ale manifestului care servește drept declarație de tranzit trebuie prezentate spre vizare autorităților vamale din portul de plecare (încărcare).

VAMĂ în portul de plecare

Autoritățile vamale vizează manifestul cu numele și ștampila biroului vamal, data vizei și semnătura funcționarului vamal.

Autoritățile vamale rețin un exemplar din fiecare manifest prezentat.

În portul de destinație (descărcare), dacă nu are statutul de destinatar agreat, compania de transport maritim trebuie să prezinte biroului vamal mărfurile și un exemplar al manifestului sau manifestelor utilizate ca declarație sau declarații de tranzit.

În scopul controlului, biroul vamal de destinație poate solicita prezentarea manifestului de marfă (sau a conosamentului) pentru toate mărfurile descărcate.

Mărfurile unionale care nu sunt supuse regimului de tranzit unional intern (T2F) au drept de liberă circulație către destinația lor din Uniune, cu condiția să nu existe motive întemeiate de suspiciune sau îndoială cu privire la statutul mărfurilor la sosirea în portul de destinație.

VAMĂ în portul de destinație

Autoritățile vamale rețin un exemplar din fiecare manifest prezentat.

Articolul 51 din ADT

Nu este necesar ca biroul vamal de destinație să returneze biroului vamal de plecare exemplare ale manifestului. Descărcarea operațiunii de tranzit se realizează pe baza unei liste lunare întocmite de compania de transport maritim.

OPERATOR

Compania de transport maritim sau reprezentantul său din portul de destinație trebuie să întocmească, la începutul fiecărei luni, o listă a manifestelor care au fost prezentate

biroului vamal de destinație în cursul lunii precedente. Această listă trebuie să conțină următoarele informații:

- numărul de referință al fiecărui manifest;
- codul relevant T1 sau T2F;
- denumirea (eventual abreviată) a companiei de transport maritim care a transportat mărfurile;
- data operațiunii de transport maritim.

Notă: pentru fiecare port de plecare trebuie întocmită o listă separată.

VAMĂ

Biroul vamal de destinație vizează un exemplar din lista manifestelor întocmită de compania de transport maritim și îl transmite biroului vamal de plecare.

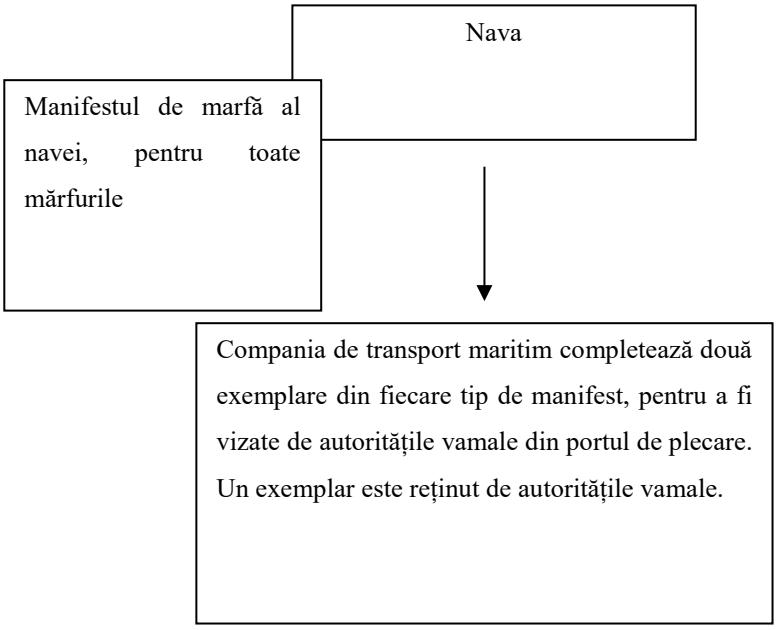
Autorizația poate, de asemenea, să permită companiilor de transport maritim să transmită ele însele lista către biroul vamal de plecare.

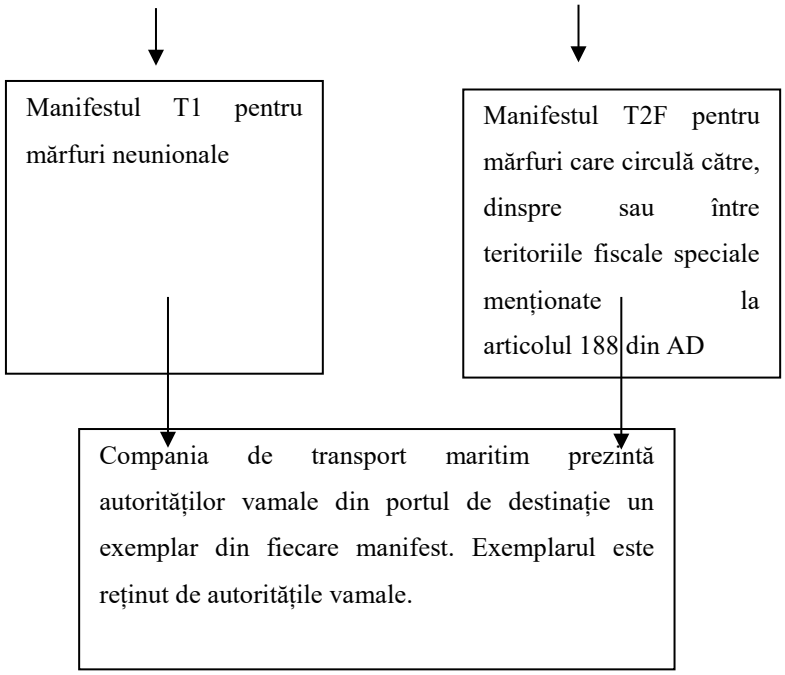
Biroul vamal de plecare trebuie să se asigure că a primit listele.

În cazul constatării unor nereguli în legătură cu informațiile din manifestele care figurează pe listă, biroul vamal de destinație trebuie să informeze biroul vamal de plecare și autoritatea care a eliberat autorizația, referindu-se în special la conosamentele aferente mărfurilor în cauză.

Diagrama de mai jos ilustrează utilizarea regimurilor de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă.

Utilizarea regimurilor de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă




Manifestul T1 pentru mărfuri neunionale
Manifestul T2F pentru mărfuri care circulă către, dinspre sau între teritoriile fiscale speciale menționate la articolul 188 din AD
Compania de transport maritim prezintă autorităților vamale din portul de destinație un exemplar din fiecare manifest. Exemplarul este reținut de autoritățile vamale.

VI.3.7.2.3 Exemple

Exemplul 1

Dunkerque/Rotterdam, pe o navă care efectuează un RSS autorizat

- Regimul standard de tranzit (NCTS): garanție obligatorie

Regimul de tranzit unional este obligatoriu pentru mărfurile neunionale. Se depune o declarație de tranzit T1 și se furnizează o garanție.

Pentru mărfurile unionale supuse accizelor se utilizează un document de însoțire specific (e-AD).

Notă: mărfurile unionale sunt în liberă circulație, prin urmare regimul de tranzit unional nu este necesar. Mărfurile sunt listate pe manifestul comercial de marfă.

- Utilizarea regimurilor de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă: garanție obligatorie

Regimul de tranzit unional este obligatoriu pentru mărfurile neunionale. Se întocmește un manifest (separat) care poartă codul „T1" și servește drept declarație de tranzit.

Pentru mărfurile unionale supuse accizelor se utilizează un document de însoțire specific (e-AD).

Notă: mărfurile unionale sunt în liberă circulație, prin urmare regimul de tranzit unional nu este necesar. Mărfurile sunt listate pe manifestul comercial de marfă.

Exemplul 2

Le Havre/Fort de France, pe o navă care efectuează RSS autorizat

- Regimul standard de tranzit (NCTS): garanție obligatorie

Tranzitul unional este obligatoriu pentru:

- mărfurile neunionale: se depune o declarație de tranzit T1 și se furnizează o garanție;
- mărfurile care circulă către, dinspre sau între teritoriile fiscale

speciale (menționate la articolul 188 din AD): se depune o declarație de tranzit T2F și se furnizează o garanție.

- Utilizarea regimurilor de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă: garanție obligatorie

Tranzitul unional este obligatoriu pentru:

- mărfurile neunionale: se întocmește un manifest (separat) care poartă codul „T1" și servește drept declarație de tranzit pentru mărfurile neunionale;
- anumite mărfuri unionale (inclusiv mărfurile supuse accizelor): se întocmește un manifest (separat) care poartă codul „T2F" și servește drept declarație de tranzit pentru mărfurile unionale.

VI.3.7.4 Cazuri speciale (care utilizează regimul de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă)

VI.3.7.4.1 Grupajul

Dacă mai multe trimiteri de mărfuri transportate pe cale maritimă sunt consolidate într-o trimitere în regim de grupaj, fiecare articol din cadrul trimiterii în regim de grupaj face obiectul unui contract între expeditor și consolidator. Acest contract este documentat prin emiterea (i) unei scrisori de trăsură (CN), (ii) a unui conosament al comisionarului de transport, cum ar fi conosamentul aprobat de Federația Internațională a Asociațiilor Expeditorilor de Marfă (FIATA) sau (iii) a unui alt document comercial convenit între expeditor și consolidator.

Transportul maritim al trimiterilor în regim de grupaj se efectuează în întregime în baza unui contract încheiat între consolidator și compania de transport maritim. Acest contract este documentat prin (i) un conosament al transportatorului, (ii) o scrisoare de transport maritim sau (iii) un alt document comercial convenit și acceptat de compania de transport maritim și de consolidator.

În plus, trimiterea în regim de grupaj face obiectul unui manifest de grupaj întocmit de consolidator, care este un rezumat analitic al tuturor coletelor incluse în trimiterea în regim de grupaj, cu referiri la fiecare scrisoare de trăsură, conosament sau alt document comercial, după caz. Prin urmare, este necesar să se facă distincția între manifestul de grupaj și manifestul de marfă al navei, care are

rol de declarație de tranzit.

Se poate întâmpla ca, în conformitate cu ambele tipuri de regim de tranzit pentru mărfuri transportate pe cale maritimă, o companie de transport maritim să transporte o trimitere în regim de grupaj în conformitate cu termenele și condițiile unui conosament al transportatorului, ale unei scrisori de transport maritim sau ale altui document comercial. În aceste cazuri se admite faptul că, dacă nu sunt implicate mărfuri periculoase care trebuie declarate separat, compania de transport maritim nu cunoaște neapărat conținutul grupajului.

O companie de transport maritim poate accepta trimiteri în regim de grupaj în cadrul ambelor tipuri de regim de tranzit pentru mărfuri transportate pe cale maritimă, cu condiția ca:

- consolidatorul să se angajeze să mențină statutul trimiterilor în evidențele sale comerciale;
- manifestul de grupaj să conțină informațiile specificate la articolul 53 din ADT;
- la plecare și la destinație, scrisorile de trăsură să fie disponibile pentru supraveghere vamală;
- pe manifestul de grupaj să fie marcat statutul corespunzător (a se vedea mai jos);
- cel mai înalt statut din manifestul de grupaj să fie notificat companiei de transport maritim (ordinea statutelor fiind: T1, T2F, TD, C, X).

Codurile T1, T2F, TD, C sau X sunt utilizate pentru a se indica articolele relevante din manifestul de grupaj, astfel cum se arată în tabelul de mai jos.

Cod	Tranzit unional
T1	Mărfuri plasate sub regimul de tranzit unional extern T1
T2F TF	Mărfuri plasate sub regimul de tranzit unional intern, care circulă dinspre teritoriile fiscale speciale către o altă parte a teritoriului vamal al Uniunii, care nu este un teritoriu fiscal special, astfel cum se menționează la articolul 188 alineatul (1) din AD. Acest cod poate fi utilizat pentru mărfuri unionale care circulă între un teritoriu fiscal special și o altă parte a teritoriului vamal al Uniunii, astfel cum se menționează la articolul 188 alineatul (2) din AD.

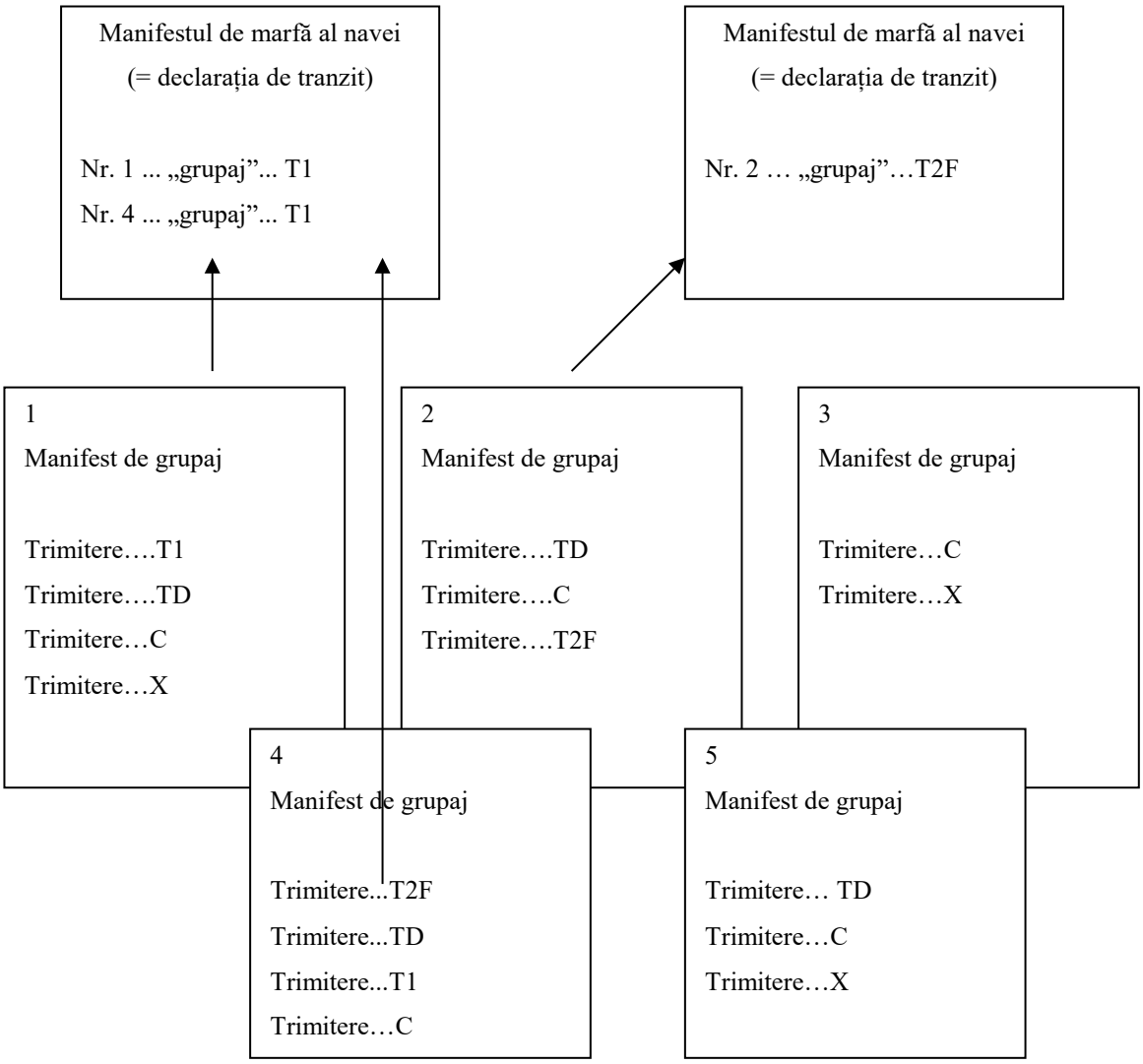
TD	Mărfuri care circulă deja sub un regim de tranzit unional sau care sunt transportate în cadrul regimului de perfecționare activă, de antrepozitare vamală sau de admitere temporară. În astfel de cazuri, și compania aeriană trebuie să înscrie codul „TD” pe scrisoarea de transport aerian corespunzătoare. Compania aeriană trebuie, la rândul său, să introducă (i) o referire la procedura utilizată, (ii) numărul și data declarației de tranzit sau ale documentului de transfer și (iii) numele biroului emitent*.
C (echivalent cu T2L)	Mărfuri unionale neplasate sub un regim de tranzit, al căror statut poate fi demonstrat
X	Mărfuri unionale în cazul cărora s-a încheiat regimul de export și a fost confirmată ieșirea și care nu sunt plasate sub un regim de tranzit

* Dacă în trimiterea în regim de grupaj sunt incluse mărfuri plasate deja într-un regim formal de tranzit (de exemplu, tranzit unional, carnet TIR, carnet ATA, formularul NATO 302 etc.), articolul respectiv trebuie să fie marcat cu codul „TD”. În plus, scrisorile de trăsură individuale sau alte acte comerciale doveditoare ale contractului de transport trebuie să fie marcate cu codul „TD” și să conțină o referire la regimurile reale implicate, precum și numărul de referință, data și numele biroului vamal de plecare din documentul de tranzit.

În cazul în care utilizează regimul de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă, compania de transport maritim trebuie să includă trimiterea în regim de grupaj, indicată prin cuvântul „grupaj”, pe manifestul de transport maritim corespunzător celui mai înalt statut (ordinea statutelor fiind: T1, T2F) înregistrat în manifestul de grupaj. De exemplu, în cazul în care cuprinde atât T1, cât și T2F, trimiterea în regim de grupaj trebuie declarată pe manifestul de transport maritim T1.

În cele ce urmează sunt prezentate exemple de grupaje din cadrul ambelor tipuri de regim de tranzit pentru mărfuri transportate pe cale maritimă.

Utilizarea regimurilor de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă



Notă: manifestele 3 și 5 nu se referă la regimuri de tranzit (nr. 3) sau la regimuri de tranzit pentru care titularul regimului este declarantul (nr. 5).

VI.3.7.4.2 Circulația mărfurilor pe mare la bordul unor nave care furnizează servicii, altele decât cele de transport maritim regulat

Articolele 49, 50 și 51 din ADT nu se aplică în cazul mărfurilor transportate la bordul unor nave care prestează un serviciu diferit de transport maritim regulat (RSS), dacă un transportator optează pentru utilizarea regimului de tranzit unional.

Următoarele exemple neexhaustive se aplică doar în cazul mărfurilor transportate cu nave care prestează alte servicii decât RSS în cadrul regimului de tranzit unional (sau în alt mod, după caz).

- **mărfuri neunionale**

- Circulația începe înainte de portul de expediere din UE și se încheie în portul de descărcare din UE.

Exemplu: Bruxelles-Le Havre (transport rutier de la Bruxelles la Anvers)

Procedura T1 este obligatorie pentru transportul rutier, dar opțională pentru transportul maritim.

Practica recomandată: regimul de tranzit unional ar trebui să fie utilizat numai pentru partea de circulație efectuată pe cale rutieră.

- Circulația începe în portul de expediere din UE și continuă în portul de descărcare din UE.

Exemplu: Le Havre-Bruxelles (transport rutier de la Anvers la Bruxelles)

Procedura T1 este obligatorie pentru transportul rutier, dar opțională pentru transportul maritim.

Practica recomandată: ar trebui întocmită o declarație T1 pentru întreaga circulație dintre Le Havre și Bruxelles.

- Circulația începe înainte de portul de expediere din UE și continuă dincolo de portul de descărcare din UE.

Exemplu: Madrid-Milano (transport maritim de la Barcelona la Genova)

Practica recomandată: ar trebui întocmită o declarație de tranzit pentru întreaga circulație (pe cale rutieră și pe cale maritimă) de la Madrid la Milano.

VI.3.8 Proceduri simplificate care se întemeiază pe articolul 6 din convenție

Țările de tranzit comun pot introduce proceduri simplificate între ele, cu condiția ca măsurile aplicabile mărfurilor să fie puse în aplicare. Acest lucru se poate realiza prin intermediul unor acorduri bilaterale sau multilaterale care trebuie să fie aplicabile anumitor tipuri de trafic de mărfuri sau anumitor întreprinderi.

Țările trebuie să comunice Comisiei Europene aceste proceduri simplificate utilizând formularul din anexa VI.8.8.

Procedura de autorizare trebuie să se desfășoare în conformitate cu secțiunea VI.2.2.

Pentru anularea, revocarea sau modificarea autorizației, a se vedea secțiunea VI.2.3.

VI.3.9 Mărfuri transportate pe cale aeriană – cu utilizarea unui document electronic de transport (ETD) ca declarație de tranzit pentru plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit comun/unional

Prezentul punct este structurat după cum urmează:

- introducere (secțiunea VI.3.9.1);
- informații generale (secțiunea VI.3.9.2);
- autorizația de utilizare a ETD-ului (secțiunea VI.3.9.3);
- norme procedurale pentru utilizarea ETD-ului (secțiunea VI.3.9.4).

VI.3.9.1 Introducere

Articolul 55 alineatul (1) litera (h) din apendicele I la convenție

O companie aeriană poate fi autorizată să utilizeze un document electronic de transport (ETD) ca declarație de tranzit pentru a acoperi mărfuri plasate sub regimul de tranzit comun/unional.

Articolul 233 alineatul (4) litera (e) din CVU

Articolele 319 și 320 din APA

Anexele B6a și A

Autorizația pentru utilizarea ETD-ului se acordă companiilor aeriene care îndeplinesc criteriile pentru această simplificare. Pentru acordarea acestei autorizații sunt importante următoarele două criterii: (i) ETD-ul trebuie să conțină datele necesare pentru o declarație de tranzit și (ii) datele respective trebuie puse la dispoziția autorităților vamale de la plecare și de la destinație pentru a se permite supravegherea vamală a

1a la apendicele IIIa la convenție

Anexa B la AD și anexa B la APA

mărfurilor și descărcarea regimului. Datele respective sunt cuprinse în anexele B6a și A1a la apendicele IIIa la convenție și în anexa B la AD și anexa B la APA.

VI.3.9.2 Informații generale

Articolul 89 alineatul (8) litera (d) din CVU

Nu se solicită nicio garanție pentru că se consideră că transportul aerian este sigur și că, exceptându-se accidentele, condițiile de transport vor fi îndeplinite de la aeroportul de plecare până la aeroportul de destinație.

Articolul 13 alineatul (1) litera (a) din apendicele I la convenție

Transportatorii expres sunt fie companiile aeriene (în cazul cărora se aplică normele generale pentru companiile aeriene), fie clienți ai respectivelor companii. Nu există cerințe specifice pentru transportatorii expres în ceea ce privește ETD-ul.

Titularul regimului este compania aeriană.

Autorizația precizează birourile vamale situate în aeroporturile de încărcare și descărcare din țările de tranzit unional și/sau comun în care se aplică autorizația.

Aeroportul de încărcare este aeroportul de plecare, iar aeroportul de descărcare este aeroportul de destinație.

Rețineți că tranzitul pe cale aeriană poate să se desfășoare și în baza unei declarații de tranzit standard depuse prin NCTS (partea IV[43]).

VI.3.9.3 Autorizația pentru utilizarea ETD-ului

Articolul 5 punctul 31 și articolul 22 din CVU

Articolul 31 9 din APA

Anexa A la AD

Articolul 59 și

Procedura de autorizare este descrisă în secțiunile VI.2.2-VI.2.5.

Cererea trebuie depusă la autoritățile vamale competente din locul unde este ținută sau este accesibilă contabilitatea principală în scopuri vamale a solicitantului și unde urmează să se desfășoare cel puțin o parte dintre activitățile care fac obiectul autorizației.

OPERATOR

[43] În Uniune, atunci când este cazul, pot fi utilizate și alte modalități de circulație a mărfurilor, definite la articolele 226 și 227 din CVU.

articolul 11 1 alineatul (a) din apendicele I la convenție

În cererea sa, compania aeriană trebuie să furnizeze în special următoarele informații: 1. denumirea solicitantului sau numărul EORI al solicitantului[44]; 2. numele și datele de contact (i) ale persoanei responsabile cu chestiunile vamale și cu cererea și (ii) ale persoanei responsabile din cadrul societății solicitante sau ale persoanei care exercită controlul asupra managementului acesteia; 3. locul în care este ținută sau este accesibilă contabilitatea principală în scopuri vamale; 4. tipul de contabilitate principală în scopuri vamale; 5. locul în care se păstrează evidențele; 6. tipul de evidențe; 7. biroul sau birourile vamale de plecare și de destinație; 8. numărul de zboruri între aeroporturi din țările de tranzit unional/comun; 9. informații privind modul în care datele vor fi puse la dispoziția autorităților vamale din portul de plecare și din portul de destinație (dacă mijloacele de disponibilitate diferă în funcție de un birou vamal sau de o țară, fiecare mijloc trebuie indicat în cerere). Informațiile de mai sus sunt obligatorii în Uniune (coloana 9f din anexa A la AD), dar pot fi solicitate și de țările de tranzit comun.

Criteriile sunt verificate de autoritățile vamale competente (secțiunea VI.2.2.). Între timp, este realizată procedura de consultare cu birourile vamale indicate în cerere ca birouri vamale de plecare și de destinație. Procedura de consultare începe imediat după acceptarea cererii și poate dura maximum 45 de zile.

Procedura de consultare face parte din sistemul de gestionare a deciziilor vamale (SGDV) aplicabil numai în statele membre. Dacă SGDV nu este disponibil sau dacă sunt implicate țări de tranzit comun, trebuie transmisă prin e-mail o scrisoare de consultare pe suport de hârtie, împreună cu o copie a cererii. Lista cu adresele de e-mail din fiecare țară și, respectiv, modelul scrisorii de consultare sunt incluse în anexa VI.8.9 și, respectiv, anexa VI.8.10.

În cursul procedurii de consultare, autoritatea solicitată ar trebui să verifice (i) dacă solicitantul îndeplinește condițiile pentru acordarea autorizației și, foarte important, (ii) dacă și cum pot fi puse la dispoziția birourilor vamale

[44] Numărul EORI este valabil numai în UE.

solicitate datele necesare pentru ETD-ul utilizat ca declarație de tranzit.

La primirea cererii de consultare, autoritatea solicitată trebuie să verifice în special (i) informațiile cu privire la solicitant din registrele proprii sau în cooperare cu alte agenții, (ii) sistemul de schimb de date, (iii) locul de inspecție a mărfurilor, (iv) nivelul controalelor efectuate de compania aeriană asupra operațiunilor sale și (v) cine este reprezentantul companiei aeriene, dacă este cazul.

În cazul în care există o obiecție, autoritățile solicitante trebuie să fie informate prin intermediul SGDV în termen de 45 zile de la primirea cererii. Dacă SGDV nu este disponibil sau dacă este implicată o țară de tranzit comun, autoritățile solicitante trebuie să fie informate prin e-mail cu aceeași scrisoare (anexa VI.8.10). În cazul în care autoritatea solicitată constată că solicitantul nu operează în mod regulat zboruri către aeroporturi din țara respectivă, autorizația nu poate include aeroporturi din acea țară. Însă, în cazul în care cererea se referă la mai multe aeroporturi, autorizația poate fi acordată dacă se elimină aeroporturile pentru care autoritatea solicitată consideră că nu sunt îndeplinite condițiile.

În cazul în care respinge o cerere de autorizație ca urmare a neîndeplinirii unei condiții și, în special, ca urmare a unor încălcări grave sau repetate ale legislației vamale și ale normelor fiscale, autoritatea solicitată trebuie să precizeze motivele respingerii și dispozițiile legale pe care se întemeiază. În acest caz, autoritățile din țara în care a fost depusă cererea trebuie să nu acorde autorizația și să aducă la cunoștința companiei aeriene motivele respingerii.

Dacă nu se primesc obiecții în termenul prevăzut, autoritatea solicitantă poate presupune că sunt îndeplinite criteriile pentru care a fost solicitată consultarea.

Dacă procesul de consultare este finalizat fără obiecții, autoritățile vamale competente trebuie să aprobe cererea și să acorde autorizația, care se aplică atât zborurilor tur, cât și celor retur.

Autorizația trebuie să se aplice numai operațiunilor de tranzit între birourile vamale de plecare și de destinație indicate în autorizație. Autorizația va fi valabilă numai în țările în care se află birourile respective.

De fiecare dată când se inițiază o operațiune de tranzit, trebuie introdusă în ETD trimiterea la autorizație. Furnizarea acestor informații este necesară, cu excepția cazului în care acestea pot fi obținute din alte date, de exemplu din numărul EORI al titularului autorizației sau din SGDV.

Pentru monitorizarea autorizației, a se vedea secțiunea VI.2.3.

Pentru anularea, revocarea sau modificarea autorizației, a se vedea secțiunea VI.2.4. Ori de câte ori dorește să adauge sau să elimine unul sau mai multe aeroporturi din autorizația sa existentă, compania aeriană trebuie să solicite modificarea autorizației.

Pentru suspendarea autorizației, a se vedea secțiunea VI.2.5.

În cazul anulării, revocării, modificării, suspendării sau încetării suspendării autorizației, autoritățile competente din țările indicate în autorizație trebuie să fie notificate imediat, utilizându-se lista autorităților din anexa VI.8.9.

Pentru că autorizația de utilizare a ETD-ului ca declarație de tranzit este valabilă în mai multe țări, monitorizarea autorizației sau reevaluarea acesteia poate necesita o procedură de consultare între autoritățile vamale din alte țări. Această consultare face parte din SGDV.

Dacă sistemul SGDV nu este disponibil sau dacă sunt implicate țări de tranzit comun, cererile de consultare sub forma modelului de scrisoare din anexa VI.8.10 trebuie transmise prin e-mail autorităților responsabile pentru procedura de consultare, astfel cum sunt specificate în anexa VI.8.9.

VAMĂ

Autorizația conține în special următoarele informații:
1. numărul și data;
2. numele titularului autorizației sau numărul EORI al acestuia;
3. biroul sau birourile vamale de plecare și de destinație;
4. mijloacele prin care datele sunt puse la dispoziția autorităților vamale din portul de plecare și din portul de destinație. În cazul în care mijloacele diferă în funcție de biroul vamal sau de țară, fiecare mijloc trebuie indicat în autorizație;
5. notificarea privind obligația companiei aeriene de a aduce la cunoștința birourilor vamale de plecare și de destinație orice neconcordanță constatată, în special cu privire la (i) tipul și cantitatea mărfurilor plasate sub regimul de tranzit și (ii) orice modificare care ar putea afecta autorizația;
6. mijloacele de comunicare între biroul sau birourile vamale de plecare și de destinație, pe de o parte, și compania aeriană, pe de altă parte.

Informațiile de mai sus sunt obligatorii în Uniune (coloana 9f din anexa A la AD), dar pot fi solicitate și de țările de tranzit comun.

Deși termenul pentru punerea datelor din ETD la dispoziția biroului

vamal de plecare înainte ca mărfurile să poată primi liberul de vamă pentru tranzit nu este obligatoriu, este util să se adauge informații cu privire la acest termen în autorizație.

<u>În Uniune</u>
Companiile aeriene internaționale care sunt stabilite în Uniune sau au un sediu permanent în Uniune pot fi autorizate să utilizeze această procedură dacă îndeplinesc condițiile necesare[45].

VI.3.9.4 Norme procedurale pentru utilizarea ETD-ului

VI.3.9.4.1 Datele necesare pentru ETD

Articolul 320 din APA

Anexa B la APA

Articolul 111 litera (b) din apendicele I la convenție

Anexele A1a și B6a la apendicele III la convenție

ETD-ul este un document întocmit de o companie aeriană la plecarea aeronavei. Acesta se bazează pe documente de transport precum scrisoarea de transport aerian, manifestele etc. și confirmă mărfurile efective care sunt încărcate în aeronavă. Astfel, în scopul tranzitului, ETD-ul servește drept declarație de tranzit, cu condiția să conțină datele prevăzute în anexele B6a și A1a la apendicele IIIa la convenție și în anexa B la AD și anexa B la APA.

Pentru a se permite autorităților vamale să identifice statutul mărfurilor, în ETD trebuie indicat unul dintre următoarele coduri la nivel de articol:

Cod	Tranzit comun	Tranzit unional
T1	Mărfuri plasate sub regimul de tranzit extern T1	Mărfuri plasate sub regimul de tranzit extern T1
T2	Mărfuri plasate sub regimul de tranzit intern T2	Mărfuri plasate sub regimul de tranzit intern T2
T2F	Mărfuri plasate sub regimul de tranzit intern T2	Mărfuri plasate sub regimul de tranzit unional intern, care circulă dinspre teritoriile fiscale speciale

[45] Articolul 5 punctele 31 și 32 din CVU.

		către o altă parte a teritoriului vamal al Uniunii, care nu este un teritoriu fiscal special, astfel cum se menționează la articolul 188 alineatul (1) din AD. Acest cod poate fi utilizat pentru mărfuri unionale care circulă între un teritoriu fiscal special și o altă parte a teritoriului vamal al Uniunii, astfel cum se menționează la articolul 188 alineatul (2) din AD.
C	Mărfuri unionale care nu sunt plasate sub un regim de tranzit (echivalent cu T2L)	Mărfuri unionale care nu sunt plasate sub un regim de tranzit (echivalent cu T2L)
TD	Mărfuri plasate deja sub un regim de tranzit[46]	Mărfuri care circulă deja sub un regim de tranzit unional sau care sunt transportate în cadrul regimului de perfecționare activă, de antrepozitare vamală sau de admitere temporară[47]
X	Mărfuri unionale în cazul cărora s-a încheiat regimul de export și a fost confirmată ieșirea și care nu sunt plasate sub un regim de tranzit	Mărfuri unionale în cazul cărora s-a încheiat regimul de export și a fost confirmată ieșirea și care nu sunt plasate sub un regim de tranzit

[46] În aceste cazuri, compania aeriană trebuie să înscrie, de asemenea, (i) codul „TD” în scrisoarea de transport aerian corespunzătoare sau în alt document comercial adecvat și (ii) un număr de referință al declarației de tranzit.

[47] În astfel de cazuri, compania aeriană trebuie să înscrie, de asemenea, (i) codul „TD” în scrisoarea de transport aerian corespunzătoare sau în alt document comercial adecvat, (ii) un număr de referință al declarației de tranzit sau al documentului de transfer și (iii) numele biroului emitent.

ETD-ul este considerat declarație de tranzit numai în cazul în care este indicat cel puțin unul dintre codurile T1, T2 sau T2F. Dacă niciunul dintre aceste coduri nu este indicat în ETD, indiferent de celelalte coduri menționate mai sus, respectivul ETD nu poate fi utilizat ca declarație de tranzit.

Exemple de utilizare a codurilor

Exemplul 1:
Mărfuri unionale care circulă pe cale aeriană între Franța și Germania.

Franța – Germania → în ETD trebuie înscris codul „C".

Exemplul 2:
Mărfuri unionale care sunt exportate din Irlanda într-o țară terță (China). În Irlanda, mărfurile sunt plasate sub regimul de export care se încheie, iar ieșirea este confirmată. Mărfurile circulă pe cale aeriană către Țările de Jos, unde sunt scoase din Uniune.

Irlanda – Țările de Jos – China → în ETD-ul dintre Irlanda și Țările de Jos trebuie înscris codul „X".

Exemplul 3:
Mărfuri neunionale care sosesc dintr-o țară terță (Canada) în Cehia și sunt transportate pe cale aeriană către Grecia.

Canada – Cehia – Grecia → în ETD-ulcare servește drept declarație de tranzit între Cehia și Grecia trebuie înscris codul „T1".

Exemplul 4:
Mărfuri unionale care sunt expediate pe cale aeriană din Spania către un teritoriu fiscal special (TFS) (Insulele Canare).

Opțiuni:
1. Spania – TFS (Insulele Canare) → în ETD, care servește drept declarație de tranzit, trebuie înscris codul „T2F"[48].
2. Spania – TFS (Insulele Canare) → în ETD trebuie înscris codul „C".

Exemplul 5:

[48] În conformitate cu articolul 188 alineatul (2) din AD.

Mărfuri unionale care circulă între două TFS-uri din același stat membru (Franța: Guadelupa și Mayotte).

Opțiuni:
1. Guadelupa – Mayotte → în ETD, care servește drept declarație de tranzit, trebuie înscris codul „T2F”[49].
2. Guadelupa – Mayotte → în ETD trebuie înscris codul „C”[50].

Exemplul 6:
Mărfuri unionale care circulă pe cale aeriană dinspre un TFS (Insulele Canare) către Spania și apoi către Portugalia pe cale rutieră.

Opțiuni:
1. TFS (Insulele Canare) – Spania – Portugalia → în ETD-ul dintre TFS-ul Insulele Canare și Spania trebuie înscris codul „C” sau „T2F”, iar în ETD-ul dintre Spania și Portugalia trebuie înscris regimul standard de tranzit (T2F-NCTS, inclusiv garanția)[51].
2. TFS (Insulele Canare) – Spania – Portugalia → în ETD-ul dintre Insulele Canare și Spania, care servește drept declarație de tranzit, trebuie înscris codul „T2F”, iar în ETD-ul dintre Spania și Portugalia trebuie înscris regimul standard de tranzit (T2F-NCTS, inclusiv garanția)[52].

Exemplul 7:
Mărfuri unionale care circulă pe cale aeriană dinspre un TFS (Insulele Canare) către Spania și apoi către Italia pe cale aeriană.

Opțiuni:
1. TFS (Insulele Canare) – Spania – Italia → în ETD-ul dintre TFS-ul Insulele Canare și Spania trebuie înscris codul „C”, iar în ETD-ul dintre Spania și Italia, care servește drept declarație de tranzit, trebuie înscris codul „T2F”[53].
2. TFS (Insulele Canare) – Spania – Italia → în ETD-ul dintre Insulele Canare și Spania, care servește drept declarație de tranzit, trebuie înscris codul „T2F”, iar în ETD-ul dintre Spania și Italia, care servește drept declarație de tranzit, trebuie înscris codul

[49] În conformitate cu articolul 188 alineatul (1) din AD.
[50] În conformitate cu articolul 188 alineatul (2) din AD.
[51] În conformitate cu articolul 188 alineatul (2) din AD.

[52] În conformitate cu articolul 188 alineatul (1) din AD.
[53] În conformitate cu articolul 188 alineatul (2) din AD.

„T2F”[54].

Exemplul 8:
Produse unionale accizabile[55] care sunt exportate din Uniune într-o țară de tranzit comun (Elveția). În Portugalia, mărfurile sunt plasate sub regimul de export, care se încheie, iar ieșirea este confirmată. Mărfurile sunt plasate sub regimul de tranzit extern și circulă pe cale aeriană către Austria, unde începe partea rutieră a călătoriei către o țară de tranzit comun.

Portugalia – Austria – Elveția → în ETD-ul dintre Portugalia și Austria, care servește drept declarație de tranzit, trebuie înscris codul „T1”. În plus, regimul standard de tranzit (T1-NCTS, inclusiv garanția) începe cu o destinație din Elveția.

Exemplul 9:
Produse unionale accizabile[56] care sunt exportate din Italia într-o țară terță (India). La Roma (Italia), mărfurile sunt plasate sub regimul de export, care se încheie, iar ieșirea este confirmată. Mărfurile circulă pe cale aeriană către Malpensa (Italia), unde sunt scoase din Uniune.

Roma – Malpensa – India → în ETD-ul dintre Roma și Malpensa trebuie înscris codul „X”.

Exemplul 10:
Produse unionale accizabile[57] circulă pe cale aeriană dinspre România către Belgia. Mărfurile rămân sub regimul suspensiv de accize în EMCS.

România – Belgia → în ETD trebuie înscris codul „C”.

Exemplul 11:
Mărfuri unionale care sunt exportate către o țară terță (Belarus). În

---

54 În conformitate cu articolul 188 alineatul (1) din AD.

55 În înțelesul articolului 1 alineatul (1) din Directiva 2008/118/CE a Consiliului din 16 decembrie 2008 privind regimul general al accizelor și de abrogare a Directivei 92/12/CEE (JO L 9, 14.1.2009, p. 12).

56 În înțelesul articolului 1 alineatul (1) din Directiva 2008/118/CE a Consiliului din 16 decembrie 2008 privind regimul general al accizelor și de abrogare a Directivei 92/12/CEE (JO L 9, 14.1.2009, p. 12).

57 În înțelesul articolului 1 alineatul (1) din Directiva 2008/118/CE a Consiliului din 16 decembrie 2008 privind regimul general al accizelor și de abrogare a Directivei 92/12/CEE (JO L 9, 14.1.2009, p. 12).

Danemarca, mărfurile sunt plasate sub regimul de export, care se încheie, ieșirea este confirmată și începe regimul TIR. Mărfurile circulă pe cale aeriană către Polonia. În Polonia, mărfurile își continuă drumul către Belarus pe cale rutieră, sub regimul TIR.

Danemarca – Polonia – Belarus → în ETD-ul dintre Danemarca și Polonia trebuie înscris codul „TD”. Urmează regimul TIR cu o destinație în Belarus.

Exemplul 12:
Mărfuri unionale care sunt exportate într-o țară terță (Rusia). În Spania, mărfurile sunt plasate sub regimul de export și circulă pe cale aeriană către Finlanda, unde sunt scoase din Uniune pe cale rutieră.

Spania – Finlanda – Rusia → în ETD-ul dintre Spania și Finlanda trebuie utilizat codul „C”, iar în continuare mărfurile circulă sub regimul de export către frontiera externă a Uniunii.

Exemplul 13:
Mărfurile unionale sunt exportate într-o țară de tranzit comun. În Ungaria, mărfurile sunt plasate sub regimul de export, care se încheie, iar ieșirea este confirmată. Apoi, mărfurile circulă pe cale aeriană către Serbia.

Opțiuni:
1) Ungaria – Serbia → în ETD trebuie utilizat codul „X”.
2) Ungaria – Serbia → în ETD, care servește drept declarație de tranzit, trebuie utilizat codul „T2”.

Exemplul 14:
Mărfuri neunionale care circulă între Suedia și o țară de tranzit comun (Norvegia).

Suedia – Norvegia → în ETD, care servește drept declarație de tranzit, trebuie utilizat codul „T1”.

Exemplul 15:
Mărfuri unionale care circulă între Italia și Franța și trec printr-o țară de tranzit comun (Elveția) în baza aceluiași ETD, fără reîncărcare.

Italia – Elveția – Franța → în ETD trebuie utilizat codul „C”[58].

Exemplul 16:
Mărfuri unionale care circulă între Lituania și Italia și trec printr-o țară de tranzit comun (Norvegia) în baza aceluiași manifest, cu reîncărcare în Norvegia[59].

Lituania – Norvegia – Italia → în ETD trebuie utilizat codul „C”.

Exemplul 17:
Mărfuri unionale care circulă pe cale aeriană între Slovenia și Grecia și trec printr-o țară de tranzit comun (Republica Macedonia de Nord), unde sunt transbordate pe un alt mijloc de transport (din avion în camion), sub supravegherea companiei aeriene.

Slovenia (pe cale aeriană) – Republica Macedonia de Nord (pe cale rutieră – din avion în camion) – Grecia
Opțiuni:
1. Slovenia – Republica Macedonia de Nord → în ETD trebuie utilizat codul „C”[60] și Republica Macedonia de Nord – Grecia → regimul standard de tranzit (T2-NCTS, inclusiv garanția).
2. Slovenia – Republica Macedonia de Nord → în ETD, care servește drept declarație de tranzit, trebuie utilizat codul „T2” și Republica Macedonia de Nord – Grecia → regimul standard de tranzit (T2-NCTS, inclusiv garanția).
3. Slovenia – Republica Macedonia de Nord → regimul standard de tranzit început în Slovenia (T2-NCTS, inclusiv garanția), în ETD trebuie utilizat codul „TD” și Republica Macedonia de Nord – Grecia → continuarea regimului standard de tranzit.

<u>Notă pentru Uniune</u>: pentru a facilita o circulație liberă și neîngrădită maximă a mărfurilor unionale, codul „C” din ETD va da mărfurilor dreptul la liberă circulație mai departe către destinația lor din Uniune, cu condiția ca (i) dovada statutului lor să fie păstrată în evidențele comerciale ale operatorilor de la aeroportul de plecare și (ii) să nu existe nicio suspiciune sau îndoială rezonabilă cu privire la

[58] Articolul 119 alineatul (3) litera (b) din AD și articolul 109 alineatul (1) litera (b) din apendicele I la convenție.

[59] Aceeași scrisoare de transport aerian însoțește mărfurile de la plecare până la destinația finală. Cu toate acestea, se emit două manifeste: primul la aeroportul de plecare și al doilea la aeroportul de reîncărcare.

[60] Codul „C” este echivalent codului „T2L” în conformitate cu articolul 111b din apendicele I la convenție.

statutul mărfurilor la sosirea pe aeroportul de destinație. Cu toate acestea, autoritățile vamale de la destinație au posibilitatea de a verifica statutul vamal declarat de mărfuri unionale, prin aplicarea de controale adecvate *ex post*, pe baza evaluării riscurilor, cu reveniri la autoritățile vamale de pe aeroportul de plecare, dacă este necesar.

Cu excepția cazului în care normele naționale prevăd o perioadă mai lungă, compania aeriană trebuie să păstreze o evidență a statutului tuturor mărfurilor în evidențele sale comerciale timp de trei ani, la care se adaugă perioada scursă de la începutul anului în curs. Aceste evidențe pot fi păstrate în format electronic.

VI.3.9.4.2 Procedura la biroul vamal de plecare

Articolul 6 alineatul (1), articolul 46 alineatul (1) și articolele 172-174 din CVU

Articolele 302 și 320 din APA

În conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din CVU, toate schimburile de informații, precum declarațiile, dintre autoritățile vamale și dintre operatorii economici și autoritățile vamale trebuie să se efectueze prin utilizarea tehnicilor de prelucrare electronică a datelor. Această regulă se aplică și pentru utilizarea ETD-ului ca declarație de tranzit.

Articolele 304-32, 39 și 111b, apendicele I la Convenție

Mărfurilor trebuie să li se acorde liberul de vamă pentru tranzit atunci când datele din ETD au fost puse la dispoziția biroului vamal de plecare înainte de decolarea aeronavei. Conform cerințelor legale, datele pot fi puse la dispoziția autorităților vamale doar în unul dintre următoarele două moduri.

1. Datele pot fi trimise către un sistem informatic vamal. Acesta este modul recomandat. Nu este obligatoriu să existe un sistem informatic vamal, dar ar fi benefic ca țările să aibă în vedere crearea unui astfel de sistem în viitor, dacă nu dispun deja de unul.
2. Autorităților vamale li se poate acorda acces, din localurile proprii, la sistemul companiei aeriene.

Ca soluție provizorie, lucrătorii vamali pot avea acces la datele din calculatorul operatorului de la biroul operatorului. Însă această metodă poate fi utilizată numai până la punerea în aplicare a uneia dintre cele două opțiuni de mai sus. În timpul utilizării acestei soluții provizorii, este posibil ca autoritățile vamale să nu aibă acces neîntrerupt și constant la date fără o sarcină și un volum de muncă suplimentare. Este însă de competența autorităților vamale să decidă

cât timp poate fi pusă în aplicare această soluție provizorie. Atunci când iau decizia, acestea trebuie să țină seama în special de modul de cooperare cu compania aeriană, de dimensiunea aeroportului și de volumul de mărfuri.

Punerea la dispoziție a datelor prin e-mailuri, atașând fișiere Excel sau PDF, nu este conformă cu cerințele legale.

Simplificarea pentru ETD se bazează în întregime pe modul în care este furnizată declarația de tranzit sub forma ETD-ului. În toate celelalte privințe, ETD-ul trebuie tratat ca orice altă declarație vamală. Trebuie respectat cadrul juridic detaliat privind declarațiile vamale indicat în convenție/CVU și în actele conexe, deoarece legislația nu a prevăzut norme speciale pentru un regim de tranzit ETD simplificat.

ETD-ul utilizat ca declarație de tranzit trebuie să fie pus la dispoziția biroului vamal de plecare pentru a permite autorităților vamale să efectueze evaluarea riscurilor sau verificarea mărfurilor, dacă este necesar, înainte ca mărfurile să poată primi liberul de vamă pentru tranzit.

Fiecare informație din declarația de tranzit ar trebui să fie supusă unei analize de risc efectuate cu ajutorul unor tehnici de prelucrare electronică a datelor pentru (i) identificarea și evaluarea potențialelor riscuri și (ii) luarea de contramăsuri adecvate. Prin urmare, este foarte util ca sistemul informatic vamal să poată (i) să faciliteze transmiterea electronică a datelor din ETD din sistemul operatorului și (ii) să efectueze ulterior o analiză de risc automată în ceea ce privește datele din ETD.

Cu toate acestea, deoarece implementarea sistemului vamal nu este obligatorie, este posibil ca o analiză de risc automatizată să nu fie fezabilă. Prin urmare, poate fi posibil să se compenseze lipsa automatizării cel puțin prin (i) efectuarea unui audit prealabil solid, (ii) monitorizarea strictă a autorizației și (iii) supravegherea regulată a operațiunilor de tranzit. Aceste măsuri nu exclud verificarea manuală a mărfurilor efectuată în mod aleatoriu, sau în caz de necesitate, înainte de acordarea liberului de vamă pentru tranzit.

Aceste tipuri de control nu pot fi înlocuite cu controale *ex post* (după plecarea mărfurilor), care pot fi efectuate numai în cazuri speciale sau în mod aleatoriu.

În ceea ce privește locul de încărcare (date opționale), poate fi folosit codul de țară urmat de codul IATA al aeroportului, format din trei litere.

Prin definiție, destinatarul este persoana căreia îi sunt trimise efectiv mărfurile. În scopul ETD-ului, acesta este persoana care primește mărfurile pe aeroportul de destinație.

O declarație va fi acceptată de autoritățile vamale dacă mărfurile la care se referă au fost prezentate. Acest lucru nu înseamnă că autoritățile vamale trebuie să verifice întotdeauna dacă mărfurile sunt prezente fizic pe aeroport, dar autoritățile vamale trebuie cel puțin să fie la curent cu faptul că mărfurile sunt depozitate într-un loc convenit cu operatorul.

Declarantului trebuie să i se permită, dacă solicită acest lucru printr-o cerere, să modifice una sau mai multe date din declarație.

Fiecare declarație trebuie să poarte propriul număr unic atribuit de compania aeriană (numărul LRN[61]). Acesta poate fi numărul zborului împreună cu data și oricare alte cifre suplimentare necesare pentru ca numărul să fie unic pentru operatorul în cauză.

Mărfurile transportate pe cale aeriană sunt scutite de sigilare în unul dintre următoarele cazuri: (i) dacă pe fiecare trimitere se aplică etichete pe care figurează numărul scrisorii de transport aerian de însoțire sau (ii) dacă trimiterea constituie o unitate de încărcare pe care este indicat numărul scrisorii de transport aerian de însoțire.

În ceea ce privește ETD-ul, nu există nicio măsură specifică prin care să se confirme că ETD-ul a fost acceptat de autoritățile vamale sau că mărfurilor li s-a acordat liberul de vamă pentru tranzit. Prin urmare, ora de plecare a aeronavei pe care se află mărfurile poate fi considerată (i) momentul acceptării ETD-ului ca declarație de tranzit și (ii) momentul acordării liberului de vamă pentru tranzit. În cazul respingerii unei declarații, biroul vamal de plecare trebuie să informeze imediat compania aeriană, precizând motivele respingerii (de exemplu, date insuficiente, erori).

În cazul în care un transport de mărfuri neunionale începe fără depunerea și acceptarea unei declarații de tranzit, datoria vamală ia naștere ca urmare a neconformității, în conformitate cu articolul 79 alineatul (1) din CVU[62].

Este important ca biroul vamal de plecare să aibă la dispoziție datele istorice (și anume, datele declarațiilor anterioare acceptate sau respinse) pentru a efectua controale *ex post* sau pentru a clarifica

[61] Numărul LRN din ETD nu este același cu numărul LRN alocat declarației de tranzit standard (NCTS).

[62] Doar în cadrul Uniunii.

problemele ridicate de biroul vamal de destinație.

VI.3.9.4.3 Procedura la biroul vamal de destinație

Articolul 6 alineatul (1) și articolul 46 alineatul (1) din CVU

Articolul 199 litera (b) din AD

Articolul 320 din APA

Datele din ETD utilizat ca declarație de tranzit trebuie să fie aceleași la biroul vamal de plecare și la biroul vamal de destinație. Biroul vamal de destinație nu verifică de fiecare dată compatibilitatea datelor. În schimb, acesta presupune că datele sunt aceleași, cu excepția cazului în care primește o notificare din partea companiei aeriene cu privire la neconcordanțe sau constată nereguli în timpul verificării.

Articolul 111b din apendicele I la convenție

Datele din ETD trebuie să fie puse la dispoziția biroului vamal de destinație. În ceea ce privește cerințele legale, datele pot fi puse la dispoziția autorităților vamale numai în unul dintre următoarele două moduri.

1. Datele pot fi trimise către un sistem informatic vamal. Acesta este modul recomandat. Nu este obligatoriu să existe un sistem informatic vamal, dar ar fi benefic ca țările să aibă în vedere crearea unui astfel de sistem în viitor, dacă nu dispun deja de unul.

2. Autorităților vamale li se poate acorda acces, din localurile proprii, la sistemul companiei aeriene.

Ca soluție provizorie, lucrătorii vamali pot avea acces la datele din calculatorul operatorului de la biroul operatorului. Însă această metodă poate fi utilizată numai până la punerea în aplicare a uneia dintre cele două opțiuni de mai sus. În timpul utilizării acestei soluții provizorii, este posibil ca autoritățile vamale să nu aibă acces neîntrerupt și constant la date fără o sarcină și un volum de muncă suplimentare. Este însă de competența autorităților vamale să decidă cât timp poate fi pusă în aplicare această soluție provizorie. Atunci când iau decizia, acestea trebuie să țină seama în special de modul de cooperare cu compania aeriană, de dimensiunea aeroportului și de volumul de mărfuri.

Punerea la dispoziție a datelor prin e-mailuri, atașând fișiere Excel sau PDF, nu este conformă cu cerințele legale.

Datele din declarația de tranzit trebuie să fie furnizate biroului vamal de destinație cel târziu în momentul sosirii mărfurilor la aeroport. Totuși, ar fi avantajos ca biroul vamal de destinație să dispună deja de aceste date atunci când mărfurilor li se acordă liberul de vamă

pentru tranzit pe aeroportul de plecare. Acest lucru i-ar permite biroului vamal să efectueze în prealabil o eventuală evaluare a riscurilor.

Declarația de tranzit este identificată prin numărul LRN.

Legislația nu prevede niciun termen pentru încheierea și descărcarea regimului de tranzit. De asemenea, legislația nu specifică acțiunile necesare pentru încheierea și descărcarea regimului de tranzit.

Prin urmare, se poate presupune că regimul de tranzit se încheie când compania aeriană notifică biroului vamal de destinație faptul că toate mărfurile cuprinse în ETD utilizat declarație de tranzit se află (i) în depozitare temporară sau (ii) în orice alt loc în care mărfurile pot fi depozitate sub supraveghere vamală. Într-o eventuală declarație de depozitare temporară sau în orice altă declarație relevantă trebuie indicat numărul LRN din ETD-ul utilizat ca declarație de tranzit.

Regimul de tranzit este considerat descărcat imediat după încheierea acestuia, cu excepția cazului în care autoritățile vamale din locul de destinație au primit informații sau au constatat că regimul nu a fost încheiat corect (de exemplu, printr-o notificare din partea companiei aeriene, prin verificarea mărfurilor sau prin primirea de informații de la biroul vamal de plecare). În aceste cazuri, va fi inițiată o investigație pentru a se clarifica problema.

Compania aeriană are responsabilitatea de a identifica și de a aduce orice încălcare, neconcordanță sau neregulă constatată pe aeroportul de destinație la cunoștința autorităților vamale, în special (i) ca urmare a controalelor pe care le-a efectuat sau (ii) pe baza raportului privind rezultatul (excedent sau deficit), referindu-se în special la ETD-ul pentru mărfurile în cauză.

Fiecare informație din declarația de tranzit la destinație ar trebui să fie supusă unei analize de risc efectuate cu ajutorul unor tehnici de prelucrare electronică a datelor pentru (i) identificarea și evaluarea potențialelor riscuri și (ii) luarea de contramăsuri adecvate. Prin urmare, este foarte util ca sistemul informatic vamal să poată (i) să faciliteze transmiterea electronică a datelor ETD din sistemul operatorului; și (ii) să efectueze ulterior o analiză de risc automată în ceea ce privește datele din ETD.

Cu toate acestea, deoarece implementarea sistemului vamal nu este obligatorie, este posibil ca o analiză de risc automatizată să nu fie întotdeauna fezabilă. Prin urmare, poate fi posibil să se compenseze

lipsa automatizării cel puțin prin (i) efectuarea unui audit prealabil solid, (ii) monitorizarea strictă a autorizației și (iii) supravegherea regulată a operațiunilor de tranzit. Aceste măsuri nu exclud verificarea manuală a mărfurilor efectuată în mod aleatoriu, sau în caz de necesitate, fie după sosirea lor, fie la plasarea lor în depozitare temporară.

Aceste tipuri de control nu pot fi înlocuite cu controale *ex post* (după eliberarea mărfurilor din tranzit), care pot fi efectuate numai în cazuri speciale sau în mod aleatoriu.

Consultarea cu biroul vamal de plecare ar trebui să aibă loc atunci când există o suspiciune rezonabilă cu privire la tipul sau cantitatea mărfurilor. Pentru verificarea datelor din ETD trebuie să se utilizeze documentul TC21A (anexa VII.8.6), care trebuie trimis prin e-mail autorităților menționate în anexa VI.8.9.

La completarea documentului TC21A, se recomandă utilizarea uneia dintre limbile cunoscute pe scară largă, dacă este posibil.

Autoritățile vamale de pe aeroportul de destinație trebuie să notifice în cel mai scurt timp posibil orice încălcare sau neregulă autorităților vamale de pe aeroportul de plecare, precum și autorității care a eliberat autorizația. În această notificare, autoritățile vamale de pe aeroportul de destinație trebuie să se refere în special la ETD-ul pentru mărfurile în cauză.

Biroul vamal de plecare și biroul vamal de destinație trebuie să coopereze și să facă schimb de informații și documente relevante referitoare la operațiunile de tranzit, acolo unde este cazul.

Este important ca biroul vamal de destinație să aibă la dispoziție datele istorice (și anume, datele operațiunilor anterioare încheiate și descărcate) pentru a efectua controale *ex post* sau pentru a clarifica problemele ridicate de biroul vamal de plecare.

VI.3.10 Mărfuri transportate pe cale maritimă – cu utilizarea unui ETD ca declarație de tranzit pentru plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit unional

Prezentul punct este structurat după cum urmează:

- Introducere (secțiunea VI.3.10.1);

- Informații generale (secțiunea VI.3.10.2);
- Autorizația pentru utilizarea ETD-ului (secțiunea VI.3.10.3);
- Normele procedurale pentru utilizarea ETD-ului (secțiunea VI.3.10.4).

VI.3.10.1 Introducere

Articolul 233 alineatul (4) litera (e) din CVU

Această simplificare se aplică numai regimului de tranzit unional.

Articolele 319 și 320 din APA

O companie de transport maritim poate fi autorizată să utilizeze un ETD ca declarație de tranzit pentru mărfuri plasate sub regimul de tranzit unional.

Autorizația pentru utilizarea ETD-ului este acordată companiilor de transport maritim care îndeplinesc criteriile pentru această simplificare. Pentru acordarea acestei autorizații sunt importante următoarele două criterii: (i) ETD-ul trebuie să conțină datele necesare pentru o declarație de tranzit și (ii) respectivele date trebuie puse la dispoziția autorităților vamale de la plecare și de la destinație pentru a se permite autorităților vamale să supravegheze mărfurile și să descarce regimul. Aceste date sunt cuprinse în anexa B la AD și anexa B la APA.

VI.3.10.2 Informații generale

Articolul 89 alineatul (8) litera (d) din CVU

Nu se solicită nicio garanție pentru că se consideră că transportul maritim este sigur și că, exceptându-se accidentele, condițiile de transport vor fi îndeplinite de la portul de plecare până la portul de destinație.

Titularul regimului este compania de transport maritim.

Autorizația precizează birourile vamale situate în porturile de încărcare și de descărcare unde se aplică autorizația.

Portul de încărcare este portul de plecare, iar portul de descărcare este portul de destinație.

Este obligatoriu să se utilizeze regimul de tranzit unional pentru transportul de mărfuri neunionale pe nave care efectuează un serviciu

de transport maritim regulat (RSS) (a se vedea partea II).

Rețineți că tranzitul pe cale maritimă poate să se desfășoare și în baza unei declarații de tranzit standard depuse prin NCTS (partea IV). Cu toate acestea, dacă este cazul, pot fi utilizate alte modalități de circulație a mărfurilor prevăzute la articolele 226 și 227 din CVU.

VI.3.10.3 Autorizația pentru utilizarea ETD-ului

Articolul 22 din CVU

Procedura de autorizare este descrisă în secțiunile VI.2.2.-VI.2.5.

Articolul 319 din APA

Anexa A la AD

Cererea trebuie depusă la autoritățile vamale competente din locul unde este ținută sau este accesibilă contabilitatea principală în scopuri vamale a solicitantului și unde urmează să se desfășoare cel puțin o parte dintre activitățile care fac obiectul autorizației.

OPERATOR

În cererea sa, compania de transport maritim trebuie să furnizeze, în special, următoarele informații:
1. numele solicitantului sau numărul EORI al solicitantului;
2. numele și datele de contact (i) ale persoanei responsabile cu chestiunile vamale și cu cererea și (ii) ale persoanei responsabile din cadrul societății solicitante sau ale persoanei care exercită controlul asupra managementului acesteia;
3. locul unde este ținută sau este accesibilă contabilitatea principală în scopuri vamale;
4. tipul de contabilitate principală în scopuri vamale;
5. locul unde se păstrează evidențele;
6. tipul de evidențe;
7. biroul sau birourile vamale de plecare și de destinație;
8. numărul de călătorii între porturile UE;
9. informații privind modul în care datele vor fi puse la dispoziția autorităților vamale în fiecare port de plecare și în fiecare port de destinație (dacă mijloacele de disponibilitate diferă în funcție de biroul vamal sau de țară, fiecare mijloc trebuie indicat în cerere).

Informațiile de mai sus sunt obligatorii în Uniune (coloana 9f din anexa A la AD).

Criteriile trebuie verificate de autoritățile vamale competente (secțiunea VI.2.2). Între timp, este realizată procedura de consultare cu birourile vamale indicate în cerere ca birouri vamale de plecare și de destinație. Procedura de consultare începe imediat după acceptarea cererii și poate dura maximum 45 de zile.

Procedura de consultare face parte din sistemul de gestionare a deciziilor vamale (SGDV) aplicabil în Uniune. Dacă SGDV nu este disponibil, trebuie trimisă prin e-mail o scrisoare de consultare pe suport de hârtie, împreună cu o copie a cererii. Lista cu adresele de e-mail din fiecare țară și, respectiv, modelul scrisorii de consultare sunt incluse în anexa VI.8.11 și, respectiv, anexa VI.8.10.

În cursul procedurii de consultare, autoritatea solicitată ar trebui să verifice:

(i) dacă solicitantul îndeplinește condițiile pentru acordarea autorizației și, cel mai important,

(ii) dacă și cum pot fi puse la dispoziția birourilor vamale solicitate datele necesare pentru ETD-ul utilizat ca declarație de tranzit.

La primirea cererii de consultare, autoritatea solicitată trebuie să verifice în special:

(i) informațiile cu privire la solicitant din registrele proprii sau în cooperare cu alte agenții;

(ii) sistemul de schimb de date;

(iii) locul de inspecție a mărfurilor;

(iv) nivelul controalelor efectuate de compania de transport maritim asupra operațiunilor sale și

(v) cine este reprezentantul companiei de transport maritim, dacă este cazul.

În cazul în care există o obiecție, autoritățile solicitante trebuie să fie informate prin intermediul SGDV în termen de 45 zile de la primirea cererii. Dacă SGDV nu este disponibil, autoritățile solicitante trebuie să fie informate prin e-mail în cadrul aceleiași scrisori (anexa VI.8.10). Dacă autoritatea solicitată constată că solicitantul nu operează în mod regulat călătorii către porturi din țara respectivă,

autorizația nu poate include porturi din țara respectivă. Dacă cererea se referă însă la mai multe porturi, autorizația poate fi acordată eliminându-se porturile pentru care autoritatea solicitată consideră că nu sunt îndeplinite condițiile.

Dacă respinge o cerere de autorizație ca urmare a neîndeplinirii unei condiții și, în special, ca urmare a unor încălcări grave sau repetate ale legislației vamale și ale normelor fiscale, autoritatea solicitată trebuie să precizeze motivele respingerii și dispozițiile legale pe care se întemeiază. În acest caz, autoritățile din țara în care a fost depusă cererea trebuie să nu acorde autorizația și să aducă la cunoștința companiei de transport maritim motivele respingerii.

Dacă nu se primesc obiecții în termenul prevăzut, autoritatea solicitantă poate presupune că sunt îndeplinite criteriile pentru care a fost solicitată consultarea.

Dacă procesul de consultare este finalizat fără obiecții, autoritățile vamale competente trebuie să aprobe cererea și să acorde autorizația, care se aplică atât călătoriilor tur, cât și celor retur.

Autorizația trebuie să se aplice numai operațiunilor de tranzit între birourile vamale de plecare și de destinație indicate în autorizație. Autorizația va fi valabilă numai în țările în care se află birourile respective.

De fiecare dată când se inițiază o operațiune de tranzit, trebuie introdusă în ETD trimiterea la autorizație. Aceste informații trebuie comunicate, cu excepția cazului în care pot fi obținute din alte date, de exemplu din numărul EORI al titularului autorizației sau din SGDV.

Pentru monitorizarea autorizației, a se vedea secțiunea VI.2.3.

Pentru anularea, revocarea sau modificarea autorizației, a se vedea secțiunea VI.2.4. Ori de câte ori dorește să adauge sau să elimine unul sau mai multe porturi din autorizația sa existentă, compania de transport maritim trebuie să depună o cerere de modificare a autorizației.

Pentru suspendarea autorizației, a se vedea secțiunea VI.2.5.

În cazul anulării, revocării, modificării, suspendării sau încetării suspendării autorizației, autoritățile competente din țările indicate în autorizație trebuie să fie notificate imediat.

Pentru că autorizația de utilizare a ETD-ului ca declarație de tranzit este valabilă în mai multe țări, monitorizarea autorizației sau reevaluarea acesteia poate necesita o procedură de consultare între autoritățile vamale din alte țări. Această consultare face parte din SGDV.

Dacă SGDV nu este disponibil, cererile de consultare sub forma modelului de scrisoare din anexa VI.8.10. trebuie transmise prin e-mail autorităților responsabile pentru procedura de consultare, astfel cum sunt specificate în anexa VI.8.11.

VAMĂ

Autorizația conține în special următoarele informații:

1. numărul și data;
2. numele titularului autorizației sau numărul EORI al acestuia;
3. biroul sau birourile vamale de plecare și de destinație;
4. mijloacele prin care datele sunt puse la dispoziția autorităților vamale în fiecare port de plecare și în fiecare port de destinație. În cazul în care mijloacele diferă în funcție de biroul vamal sau de țară, fiecare metodă trebuie indicată în autorizație;
5. notificarea privind obligația companiei de transport maritim de a aduce la cunoștința birourilor vamale de plecare și de destinație orice neconcordanță constatată, în special cu privire la (i) tipul și cantitatea mărfurilor plasate sub regimul de tranzit și (ii) orice modificare care ar putea afecta autorizația;
6. mijloacele de comunicare între biroul sau birourile vamale de plecare și de destinație, pe de o parte, și compania de transport maritim, pe de altă parte.

Informațiile de mai sus sunt obligatorii în Uniune (coloana 9f din anexa A la AD).

Deși termenul pentru punerea datelor din ETD la dispoziția biroului vamal de plecare înainte ca mărfurile să poată primi liberul de vamă pentru tranzit nu este obligatoriu, este util să se adauge informații cu privire la acest termen în autorizație.

Companiile internaționale de transport maritim care sunt stabilite în Uniune – sau care au un sediu permanent în Uniune – pot fi autorizate să utilizeze această procedură, cu condiția să îndeplinească

condițiile necesare[63].

VI.3.10.4 Norme procedurale pentru utilizarea ETD-ului

VI.3.10.4.1 Datele necesare pentru ETD

Articolul 320 din APA

Anexa B la APA

ETD-ul (de exemplu, un manifest electronic al mărfurilor sau alt document) este un document întocmit de compania de transport maritim la plecarea navei. Acesta confirmă mărfurile efective care sunt încărcate pe navă. Astfel, în scopul tranzitului, ETD-ul servește drept declarație de tranzit, cu condiția să conțină datele prevăzute în anexa B la AD și anexa B la APA.

Pentru a se permite autorităților vamale să identifice statutul mărfurilor, în ETD trebuie indicat unul dintre următoarele coduri la nivel de articol:

Cod	Tranzit unional
T1	Mărfuri plasate sub regimul de tranzit extern T1
T2F	Mărfuri plasate sub regimul de tranzit unional intern, care circulă dinspre teritoriile fiscale speciale către o altă parte a teritoriului vamal al Uniunii, care nu este un teritoriu fiscal special, astfel cum se menționează la articolul 188 alineatul (1) din AD. Acest cod poate fi utilizat pentru mărfuri unionale care circulă între un teritoriu fiscal special și o altă parte a teritoriului vamal al Uniunii, astfel cum se menționează la articolul 188 alineatul (2) din AD.
C	Mărfuri unionale neplasate sub un regim de tranzit
TD	Mărfuri care circulă deja sub un regim de tranzit unional sau care sunt transportate în cadrul

[63] Articolul 5 punctele 31 și 32 din CVU.

	regimului de perfecționare activă, de antrepozitare vamală sau de admitere temporară[64]
X	Mărfuri unionale pentru care s-a încheiat regimul de export și a fost confirmată ieșirea și care nu sunt plasate sub un regim de tranzit

ETD-ul este considerat declarație de tranzit numai în cazul în care este înscris cel puțin unul dintre codurile „T1” și „T2F”. Dacă niciunul dintre aceste coduri nu este indicat în ETD, indiferent de celelalte coduri menționate mai sus, respectivul ETD nu poate fi utilizat ca declarație de tranzit.

Exemple de utilizare a codurilor

Exemplul 1:
Mărfuri unionale care circulă prin RSS între Franța și Germania.

Franța – Germania → în ETD trebuie înscris codul „C”.

Exemplul 2:
Mărfuri unionale care sunt exportate din Irlanda într-o țară terță (China). În Irlanda, mărfurile sunt plasate sub regimul de export care se încheie, iar ieșirea este confirmată. Mărfurile circulă prin RSS către Țările de Jos, unde sunt scoase din Uniune.

Irlanda – Țările de Jos – China → în ETD-ul dintre Irlanda și Țările de Jos trebuie înscris codul „X”.

Exemplul 3:
Mărfuri neunionale care sosesc dintr-o țară terță (Canada) către Portugalia și circulă prin RSS către Spania.

Canada – Portugalia – Spania → în ETD-ul dintre Portugalia și Spania trebuie înscris codul „T1”.

Exemplul 4:
Mărfuri unionale care sunt expediate prin RSS din Spania către un

[64] În aceste cazuri, compania de transport maritim trebuie să înscrie, de asemenea, (i) codul „TD” în conosamentul corespunzător sau în alt document comercial adecvat, (ii) un număr de referință al declarației de tranzit sau al documentului de transfer și (iii) numele biroului emitent.

teritoriu fiscal special (TFS) (Insulele Canare).

Opțiuni:
1. Spania – Insulele Canare → în ETD, care servește drept declarație de tranzit, trebuie înscris codul „T2F”[65].
2. Spania – Insulele Canare → în ETD trebuie înscris codul „C”.

Exemplul 5:
Mărfuri unionale care circulă prin RSS între două TFS-uri din același stat membru (Franța: Guadelupa și Mayotte).

Opțiuni:
1. Guadelupa – Mayotte → în ETD, care servește drept declarație de tranzit, trebuie înscris codul „T2F”[66].
2. Guadelupa – Mayotte → în ETD trebuie înscris codul „C”[67].

Exemplul 6:
Produse unionale accizabile[68] care sunt exportate din Croația într-o țară terță (Japonia). În Croația, mărfurile sunt plasate sub regimul de export, care se încheie, iar ieșirea este confirmată. Mărfurile circulă prin RSS către Grecia, unde sunt scoase din Uniune.

Croația – Grecia – Japonia → în ETD-ul dintre Croația și Grecia trebuie înscris codul „X”.

Exemplul 7:
Produse unionale accizabile[69] care sunt exportate din Italia într-o țară terță (India). La Trieste (Italia), mărfurile sunt plasate sub regimul de export, care se încheie, iar ieșirea este confirmată. Mărfurile circulă prin RSS către Genova (Italia), unde sunt scoase din Uniune.

Trieste – Genova – India → în ETD-ul dintre Trieste și Genova trebuie înscris codul „X”.

---

[65] În conformitate cu articolul 188 alineatul (2) din AD.
[66] În conformitate cu articolul 188 alineatul (1) din AD.

[67] În conformitate cu articolul 188 alineatul (2) din AD.
[68] În înțelesul articolului 1 alineatul (1) din Directiva 2008/118/CE a Consiliului din 16 decembrie 2008 privind regimul general al accizelor și de abrogare a Directivei 92/12/CEE (JO L 9, 14.1.2009, p. 12).
[69] În înțelesul articolului 1 alineatul (1) din Directiva 2008/118/CE a Consiliului din 16 decembrie 2008 privind regimul general al accizelor și de abrogare a Directivei 92/12/CEE (JO L 9, 14.1.2009, p. 12).

Exemplul 8:
Produse unionale accizabile[70] care circulă din România către Bulgaria prin RSS. Mărfurile rămân sub regimul suspensiv de accize în EMCS.

România – Bulgaria → în ETD trebuie înscris codul „C".

Exemplul 9:
Mărfuri unionale care sunt exportate către o țară terță (Belarus). În Danemarca, mărfurile sunt plasate sub regimul de export, care se încheie, ieșirea este confirmată și începe regimul TIR. Mărfurile circulă prin RSS către Polonia. În Polonia, mărfurile își continuă drumul către o țară terță pe cale rutieră sub regimul TIR.

Danemarca – Polonia – Belarus → în ETD-ul dintre Danemarca și Polonia trebuie înscris codul „TD". Urmează regimul TIR cu destinația Belarus.

Exemplul 10:
Mărfuri unionale care sunt exportate într-o țară terță (Rusia). În Țările de Jos, mărfurile sunt plasate sub regimul de export și circulă prin RSS către Finlanda, unde sunt scoase din Uniune pe cale rutieră.

Țările de Jos – Finlanda – Rusia→ în ETD-ul dintre Țările de Jos și Finlanda trebuie înscris codul „C", iar mărfurile circulă sub regimul de export către frontiera externă a Uniunii.

Exemplul 11:
Mărfuri unionale care circulă dinspre un TFS (Insulele Canare) către Spania prin RSS și apoi către Portugalia pe cale rutieră.

Opțiuni:
1. TFS (Insulele Canare) – Spania – Portugalia → codul „C" sau „T2F" trebuie introdus în ETD-ul dintre Insulele Canare și Spania, iar regimul standard de tranzit (T2F-NCTS, inclusiv garanția) trebuie introdus în ETD-ul dintre Spania și Portugalia[71].

[70] În înțelesul articolului 1 alineatul (1) din Directiva 2008/118/CE a Consiliului din 16 decembrie 2008 privind regimul general al accizelor și de abrogare a Directivei 92/12/CEE (JO L 9, 14.1.2009, p. 12).
[71] În conformitate cu articolul 188 alineatul (2) din AD.

2. TFS (Insulele Canare) – Spania – Portugalia → codul „T2F” trebuie introdus în ETD care servește drept declarație de tranzit între Insulele Canare și Spania, iar regimul standard de tranzit (T2F-NCTS, inclusiv garanția) trebuie introdus în ETD-ul dintre Spania și Portugalia[72].

Exemplul 12:
Mărfuri unionale care circulă dinspre un TFS (Insulele Canare) către Spania prin RSS și apoi către Italia prin RSS.

Opțiuni:
1. TFS (Insulele Canare) – Spania – Italia → în ETD-ul dintre Insulele Canare și Spania trebuie înscris codul „C”, iar în ETD-ul dintre Spania și Italia, care servește drept declarație de tranzit, trebuie înscris codul „T2F”[73].
2. TFS (Insulele Canare) – Spania – Italia → în ETD-ul dintre Insulele Canare și Spania, care servește drept declarație de tranzit, trebuie înscris codul „T2F”, iar în ETD-ul dintre Spania și Italia, care servește drept declarație de tranzit, trebuie înscris codul „T2F”[74].

Exemplul 13:
Mărfuri unionale care circulă dinspre un TFS (Insulele Canare) către Spania prin RSS.

Opțiuni:
1. TFS (Insulele Canare) – Spania → în ETD trebuie înscris codul „C”.
2. TFS (Insulele Canare) – Spania → în ETD, care servește drept declarație de tranzit, trebuie înscris codul „T2F”[75].

Pentru a facilita o circulație liberă și neîngrădită maximă a mărfurilor unionale, codul „C” din ETD va da mărfurilor dreptul la liberă circulație mai departe către destinația lor din Uniune, cu condiția ca (i) dovada statutului lor să fie păstrată în evidențele comerciale ale operatorilor din portul de plecare și (ii) să nu existe nicio suspiciune sau îndoială rezonabilă cu privire la statutul mărfurilor la sosirea în portul de destinație. Cu toate acestea, autoritățile vamale de la

[72] În conformitate cu articolul 188 alineatul (1) din AD.
[73] În conformitate cu articolul 188 alineatul (2) din AD.
[74] În conformitate cu articolul 188 alineatul (1) din AD.
[75] În conformitate cu articolul 188 alineatul (2) din AD.

destinație au posibilitatea de a verifica statutul vamal declarat de mărfuri unionale, prin aplicarea de controale adecvate *ex post*, pe baza evaluării riscurilor, cu reveniri la autoritățile vamale din portul de plecare, dacă este necesar.

Cu excepția cazului în care normele naționale prevăd o perioadă mai lungă, compania de transport maritim trebuie să păstreze o evidență a statutului tuturor mărfurilor în evidențele sale comerciale timp de trei ani, la care se adaugă perioada scursă de la începutul anului în curs. Aceste evidențe pot fi păstrate în format electronic.

VI.3.10.4.2 Procedura la biroul vamal de plecare

Articolul 6 alineatul (1), articolul 46 alineatul (1) și articolele 172-174 din CVU

Articolul 320 din APA

În conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din CVU, toate schimburile de informații, precum declarațiile, dintre autoritățile vamale și dintre operatorii economici și autoritățile vamale trebuie să se efectueze prin utilizarea tehnicilor de prelucrare electronică a datelor. Această regulă se aplică și pentru utilizarea ETD-ului ca declarație de tranzit.

Mărfurilor li se acordă liberul de vamă pentru tranzit atunci când datele din ETD au fost puse la dispoziția biroului vamal de plecare înainte de plecarea navei. Conform cerințelor legale, datele pot fi puse la dispoziția autorităților vamale doar în unul dintre următoarele două moduri.

1. Datele pot fi trimise către un sistem informatic vamal. Acesta este modul recomandat. Nu este obligatoriu să existe un sistem informatic vamal, dar ar fi benefic ca țările să aibă în vedere crearea unui astfel de sistem în viitor, dacă nu dispun deja de unul.

2. Autorităților vamale li se poate acorda acces, din localurile proprii, la sistemul companiei de transport maritim.

Ca soluție provizorie, lucrătorii vamali pot avea acces la datele din calculatorul operatorului de la biroul operatorului. Însă această metodă poate fi utilizată numai până la punerea în aplicare a uneia dintre cele două opțiuni de mai sus. În timpul utilizării acestei soluții provizorii, este posibil ca autoritățile vamale să nu aibă acces neîntrerupt și constant la date fără o sarcină și un volum de muncă suplimentare. Este însă de competența autorităților vamale să decidă

cât timp poate fi pusă în aplicare această soluție provizorie. Atunci când iau decizia, acestea trebuie să țină seama în special de modul de cooperare cu compania de transport maritim, de dimensiunea portului și de volumul de mărfuri.

Punerea la dispoziție a datelor prin e-mailuri, atașând fișiere Excel sau PDF, nu este conformă cu cerințele legale.

Simplificarea pentru ETD se bazează în întregime pe modul în care este furnizată declarația de tranzit sub forma unui ETD. În toate celelalte privințe, ETD-ul trebuie tratat ca orice altă declarație vamală. Trebuie respectat cadrul juridic detaliat privind declarațiile vamale indicat în CVU și în actele conexe, deoarece legislația nu a prevăzut norme speciale pentru un regim de tranzit ETD simplificat.

ETD-ul utilizat ca declarație de tranzit trebuie să fie pus la dispoziția biroului vamal de plecare pentru a permite autorităților vamale să efectueze evaluarea riscurilor sau verificarea mărfurilor, dacă este necesar, înainte ca mărfurile să poată primi liberul de vamă pentru tranzit.

Fiecare informație din declarația de tranzit ar trebui să fie supusă unei analize de risc efectuate cu ajutorul unor tehnici de prelucrare electronică a datelor pentru:

(i) identificarea și evaluarea potențialelor riscuri și

(ii) luarea contramăsurilor adecvate.

Prin urmare, este foarte util ca sistemul informatic vamal să poată:

(i) să faciliteze transmiterea electronică a datelor ETD din sistemul operatorului și

(ii) să efectueze ulterior o analiză de risc automată în ceea ce privește datele din ETD.

Cu toate acestea, deoarece implementarea sistemului vamal nu este obligatorie, este posibil ca o analiză de risc automatizată să nu fie fezabilă. Prin urmare, poate fi posibil să se compenseze lipsa automatizării cel puțin prin:

(i) efectuarea unui audit prealabil solid;

(ii) monitorizarea strictă a autorizației și

(iii) supravegherea regulată a operațiunilor de tranzit. Aceste măsuri

nu exclud verificarea manuală a mărfurilor efectuată în mod aleatoriu sau în caz de necesitate înainte de acordarea liberului de vamă pentru tranzit.

Aceste tipuri de control nu pot fi înlocuite cu controale *ex post* (după plecarea mărfurilor), care pot fi efectuate numai în cazuri speciale sau în mod aleatoriu.

Prin definiție, destinatarul este persoana căreia îi sunt trimise efectiv mărfurile. În scopul utilizării ETD-ului, acesta este destinatarul de la portul de destinație.

O declarație va fi acceptată de autoritățile vamale dacă mărfurile la care se referă au fost prezentate. Acest lucru nu înseamnă că autoritățile vamale trebuie să verifice întotdeauna dacă mărfurile sunt prezente fizic în port, dar autoritățile vamale trebuie cel puțin să fie la curent cu faptul că mărfurile sunt depozitate într-un loc convenit cu operatorul.

Declarantului trebuie să i se permită, dacă solicită acest lucru printr-o cerere, să modifice una sau mai multe date din declarație.

Fiecare declarație poartă propriul număr unic atribuit de compania de transport maritim (numărul LRN[76]). Acesta poate fi numărul călătoriei împreună cu data și oricare alte cifre suplimentare necesare pentru ca numărul să fie unic pentru operatorul în cauză.

În conformitate cu articolul 299 din APA, se aplică sigilii la plecare, fie pe spațiul în care se află mărfurile (în cazul în care mijlocul de transport sau containerul a fost recunoscut de biroul vamal de plecare ca fiind adecvat pentru sigilare), fie pe fiecare ambalaj individual. Cu toate acestea, biroul vamal de plecare poate decide să nu sigileze mărfurile în cazul în care descrierea lor este suficient de precisă pentru a permite identificarea lor cu ușurință.

În ceea ce privește ETD-ul, nu există nicio măsură specifică prin care să se confirme că ETD-ul a fost acceptat de autoritățile vamale sau că mărfurilor li s-a acordat liberul de vamă pentru tranzit. Prin urmare, momentul în care nava pleacă cu mărfurile poate fi considerat ca fiind:

[76] Numărul LRN din ETD nu este același cu numărul LRN alocat declarației de tranzit standard (NCTS).

(i) momentul acceptării ETD-ului ca declarație de tranzit și

(ii) momentul acordării liberului de vamă pentru tranzit. În cazul respingerii unei declarații, biroul vamal de plecare trebuie să informeze imediat compania de transport maritim, precizând motivele respingerii (de exemplu, date insuficiente, erori).

În cazul în care un transport de mărfuri neunionale începe fără depunerea și acceptarea unei declarații de tranzit, ia naștere o datorie vamală prin nerespectare, în conformitate cu articolul 79 alineatul (1) din CVU.

Este important ca biroul vamal de plecare să aibă la dispoziție datele istorice (și anume, datele declarațiilor anterioare acceptate sau respinse) pentru a efectua controale *ex post* sau pentru a clarifica problemele ridicate de biroul vamal de destinație.

VI.3.10.4.3 Procedura la biroul vamal de destinație

Articolul 6 alineatul (1) și articolul 46 alineatul (1) din CVU

Articolul 199 litera (b) din AD

Articolul 320 din APA

Datele din ETD utilizat ca declarație de tranzit trebuie să fie aceleași la biroul vamal de plecare și la biroul vamal de destinație. Biroul vamal de destinație nu verifică de fiecare dată compatibilitatea datelor. În schimb, acesta presupune că datele sunt aceleași, cu excepția cazului în care primește o notificare din partea companiei de transport maritim cu privire la neconcordanțe sau constată nereguli în timpul verificării.

Datele din ETD trebuie să fie puse la dispoziția biroului vamal de destinație. În ceea ce privește cerințele legale, datele pot fi puse la dispoziția autorităților vamale numai în unul dintre următoarele două moduri.

1. Datele pot fi trimise către un sistem informatic vamal. Acesta este modul recomandat. Nu este obligatoriu să existe un sistem informatic vamal, dar ar fi benefic ca țările să aibă în vedere crearea unui astfel de sistem în viitor, dacă nu dispun deja de unul.

2. Autorităților vamale li se poate acorda acces, din localurile proprii, la sistemul companiei de transport maritim.

Ca soluție provizorie, lucrătorii vamali pot avea acces la datele din calculatorul operatorului de la biroul operatorului. Însă această metodă poate fi utilizată numai până la punerea în aplicare a uneia

dintre cele două opțiuni de mai sus. În timpul utilizării acestei soluții provizorii, este posibil ca autoritățile vamale să nu aibă acces neîntrerupt și constant la date fără o sarcină și un volum de muncă suplimentare. Este însă de competența autorităților vamale să decidă cât timp poate fi pusă în aplicare această soluție provizorie. Atunci când iau decizia, acestea trebuie să țină seama în special de modul de cooperare cu compania de transport maritim, de dimensiunea portului și de volumul de mărfuri.

Punerea la dispoziție a datelor prin e-mailuri, atașând fișiere Excel sau PDF, nu este conformă cu cerințele legale.

Datele declarației de tranzit trebuie să fie furnizate biroului vamal de destinație cel târziu în momentul sosirii mărfurilor în port. Totuși, ar fi util ca biroul vamal de destinație să dispună deja de aceste date atunci când mărfurilor li se acordă liberul de vamă pentru tranzit în portul de plecare. Acest lucru i-ar permite biroului vamal să efectueze o eventuală evaluare a riscurilor în prealabil.

Declarația de tranzit este identificată prin numărul LRN.

Legislația nu prevede niciun termen pentru încheierea și descărcarea regimului de tranzit. De asemenea, legislația nu specifică acțiunile necesare pentru încheierea și descărcarea regimului de tranzit.

Prin urmare, se poate presupune că regimul de tranzit s-a încheiat atunci când compania de transport maritim notifică biroului vamal de destinație faptul că toate mărfurile cuprinse în ETD-ul utilizat ca declarație de tranzit se află:

(i) în depozitare temporară sau

(ii) în orice alt loc în care mărfurile pot fi depozitate sub supraveghere vamală.

Într-o eventuală declarație de depozitare temporară sau în orice altă declarație relevantă trebuie indicat numărul LRN din ETD-ul utilizat ca declarație de tranzit.

Regimul de tranzit este considerat descărcat imediat după încheierea acestuia, cu excepția cazului în care autoritățile vamale de destinație au primit informații sau au constatat că regimul nu a fost încheiat corect (de exemplu, printr-o notificare din partea companiei de transport maritim, prin verificarea mărfurilor sau prin primirea de informații de la biroul vamal de plecare). În aceste cazuri, va fi

inițiată o investigație pentru a se clarifica problema.

Compania de transport maritim are responsabilitatea de a identifica și de a aduce la cunoștința autorităților vamale orice încălcare, neconcordanță sau neregulă constatată în portul de destinație, în special:

(i) ca urmare a controalelor pe care le-a efectuat sau

(ii) pe baza raportului privind rezultatul (excedent sau deficit), referindu-se în special la ETD-ul pentru mărfurile în cauză.

Fiecare informație din declarația de tranzit la destinație ar trebui să fie supusă unei analize de risc efectuate cu ajutorul unor tehnici de prelucrare electronică a datelor pentru:

(i) identificarea și evaluarea potențialelor riscuri și

(ii) luarea contramăsurilor adecvate.

Prin urmare, este foarte util ca sistemul informatic vamal să poată:

(i) să faciliteze transmiterea electronică a datelor ETD din sistemul operatorului și

(ii) să efectueze ulterior o analiză de risc automată în ceea ce privește datele din ETD.

Cu toate acestea, deoarece implementarea sistemului vamal nu este obligatorie, este posibil ca o analiză de risc automatizată să nu fie întotdeauna fezabilă. Prin urmare, poate fi posibil să se compenseze lipsa automatizării cel puțin prin:

(i) efectuarea unui audit prealabil solid;

(ii) monitorizarea strictă a autorizației și

(iii) supravegherea regulată a operațiunilor de tranzit.

Aceste măsuri nu exclud verificarea manuală a mărfurilor efectuată în mod aleatoriu sau în caz de necesitate, fie după sosirea lor, fie la plasarea lor în depozitare temporară.

Aceste tipuri de control nu pot fi înlocuite cu controale *ex post* (după eliberarea mărfurilor din tranzit), care pot fi efectuate numai în cazuri speciale sau în mod aleatoriu.

Consultarea cu biroul vamal de plecare ar trebui să aibă loc atunci când există o suspiciune rezonabilă cu privire la tipul sau cantitatea mărfurilor. Pentru verificarea datelor din ETD trebuie să se utilizeze documentul TC21A (anexa VII.8.6), care trebuie trimis prin e-mail autorităților menționate în anexa VI.8.9.

La completarea documentului TC21A, se recomandă utilizarea uneia dintre limbile cunoscute pe scară largă, dacă este posibil.

Autoritățile vamale din portul de destinație trebuie să notifice în cel mai scurt timp posibil orice încălcare sau neregulă autorităților vamale din portul de plecare, precum și autorității care a eliberat autorizația. În această notificare, autoritățile vamale din portul de destinație trebuie să se refere în special la ETD-ul pentru mărfurile în cauză.

Biroul vamal de plecare și biroul vamal de destinație trebuie să coopereze și să facă schimb de informații și documente relevante referitoare la operațiunile de tranzit, acolo unde este cazul.

Este important ca biroul vamal de destinație să aibă la dispoziție datele istorice (și anume, datele operațiunilor anterioare încheiate și descărcate) pentru a efectua controale *ex post* sau pentru a clarifica problemele ridicate de biroul vamal de plecare.

VI.4. Situații specifice (*pro memoria*)

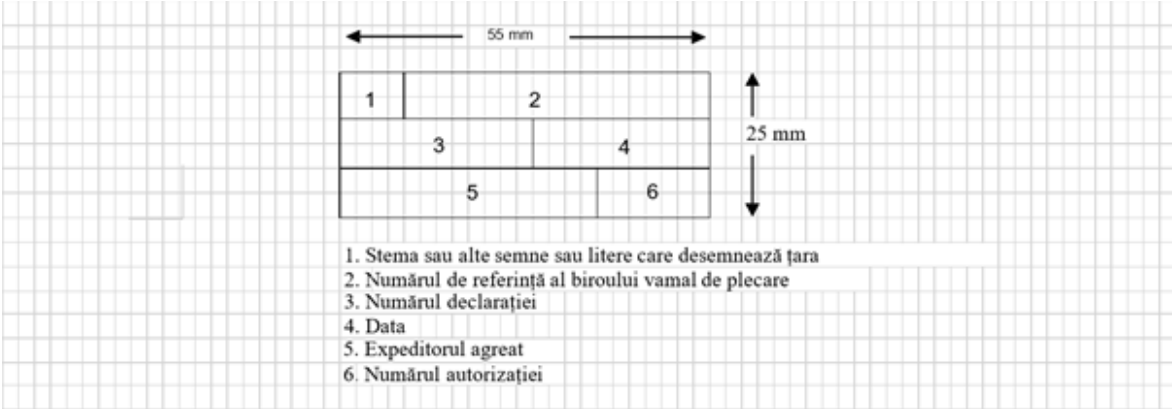
VI.5 Excepții (*pro memoria*)

VI.6. Instrucțiuni naționale specifice (rezervat)

VI.7 Secțiune rezervată autorităților vamale

VI.8 Anexe

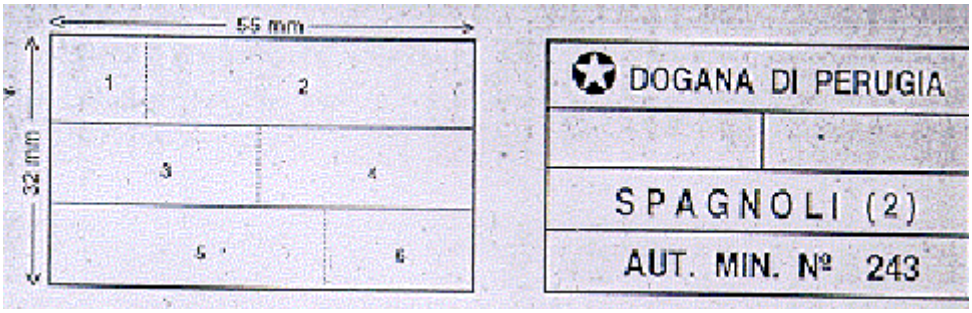
VI.8.1 Model de ștampilă specială utilizată de un expeditor agreat



VI.8.2 Derogări – ștampilă specială (IT)

Expeditorii agreați trebuie să utilizeze ștampila specială aprobată de autoritățile vamale în conformitate cu (i) punctul 22.1 din anexa II la apendicele I la convenție și (ii) punctul 22.1 din anexa 72-04 la IA. Modelul acestei ștampile figurează în anexa B9 apendicele III la Convenție și în capitolul II din anexa 72-04 IA).

Expeditorii agreați din Italia pot utiliza ștampilele speciale ale căror specimene sunt ilustrate mai jos:



[Exemplu]

VI.8.3 Lista aeroporturilor și a birourilor vamale de control

Anexa a fost eliminată, întrucât nu mai este relevantă.

VI.8.4 Model de autorizație pentru utilizarea regimului de tranzit comun/unional pe baza unui manifest electronic pentru mărfuri transportate pe cale aeriană

Anexa a fost eliminată, întrucât nu mai este relevantă.

VI.8.5 Diagrama grupajului aerian

Anexa a fost eliminată, întrucât nu mai este relevantă.

VI.8.6 Model de autorizație pentru utilizarea regimurilor de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă

Următoarele dispoziții se referă la autorizarea companiilor de transport maritim să utilizeze regimul de tranzit unional simplificat pe cale maritimă.

Utilizarea regimurilor de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă

Model de autorizație în temeiul articolului 26 din ADT

Obiectul autorizației

1. Compania de transport maritim ….....

   ….....…

   ….....

   este autorizată, sub rezerva revocării în orice moment, să aplice regimul de tranzit unional simplificat pentru mărfuri transportate pe cale maritimă în conformitate cu articolul 26 din ADT, denumit în continuare „regim de tranzit pe cale maritimă simplificat (pe suport de hârtie)".

Domeniul de aplicare

2. Regimul de tranzit pe cale maritimă simplificat (pe suport de hârtie) se aplică transportului tuturor mărfurilor transportate de compania de transport maritim pe mare între porturile statelor membre ale Uniunii enumerate în anexa la prezenta.

Documentația necesară pentru trimiteri

3. Dacă regimul de tranzit unional este obligatoriu, manifestul (al cărui model este anexat) este tratat ca fiind echivalent cu o declarație de tranzit pentru regimul de tranzit unional, cu condiția să conțină detaliile enumerate la articolul 50 din ADT.

Procedura în portul de încărcare (biroul vamal de plecare)

4. Manifestele trebuie prezentate în dublu exemplar și trebuie notate cu codul corespunzător (T1, T2F) cu caractere aldine, pe prima pagină. Compania de transport maritim trebuie să dateze și să semneze apoi manifestele, pentru a le identifica drept declarații de tranzit pentru regimul de tranzit unional. Manifestele respective vor fi apoi considerate echivalente cu o declarație de tranzit pentru regimul de tranzit unional.

   În cazul în care operațiunea de transport vizează atât mărfuri care trebuie să circule sub regimul de tranzit unional extern (T1), cât și mărfuri care trebuie să circule sub regimul de tranzit unional intern (T2F), mărfurile respective trebuie listate pe manifeste separate.

   Atunci când sunt transportate trimiteri în regim de grupaj, ele trebuie să fie indicate prin mențiunea „Grupaj" și incluse în manifestul de tranzit unional corespunzător celui mai

înalt statut înregistrat în manifestul de grupaj (de exemplu, grupajul care conține atât mărfuri unionale, cât și mărfuri cu statutul T1, T2F sau TD trebuie să fie declarat pe manifestul T1).

Cu excepția cazului în care compania de transport maritim este un expeditor agreat în înțelesul articolului 233 alineatul (4) litera (a) din CVU, manifestul trebuie prezentat autorităților competente spre autentificare înainte de plecarea navei.

În conformitate cu articolul 297 din APA, termenul pentru prezentarea mărfurilor la biroul vamal de destinație va fi [...].

Compania de transport maritim care transportă trimiterile indicate în manifest trebuie să fie titularul regimului pentru aceste operațiuni de transport.

Procedura în portul de descărcare (biroul vamal de destinație)

5. Mărfurile și manifestele lor aferente trebuie să fie prezentate autorităților competente din portul de destinație, în vederea efectuării controlului vamal. În plus, autoritățile competente pot cere să inspecteze toate conosamentele referitoare la mărfurile descărcate de navă în portul respectiv.

O dată pe lună, autoritățile vamale din fiecare port de destinație trebuie să autentifice și să transmită apoi autorităților vamale din fiecare port de plecare o listă întocmită de companiile de transport maritim sau de reprezentanții acestora. Această listă trebuie să conțină manifestele care le-au fost prezentate în cursul lunii precedente.

Lista trebuie să includă, de asemenea, (i) numărul de referință al manifestului, (ii) simbolul care identifică manifestul ca declarație de tranzit, (iii) denumirea companiei de transport maritim care a transportat mărfurile, (iv) denumirea navei și (v) data operațiunii de transport maritim.

Lista respectivă trebuie întocmită în dublu exemplar, în conformitate cu următorul format:

LISTA REGIMURILOR DE TRANZIT PENTRU LUNA			
Port de plecare:		Port de destinație:	
Numărul de referință a manifestului utilizat ca declarație de tranzit	Data manifestului utilizat ca document de tranzit	Denumirea navei	În scopuri vamale

Ultima pagină din listă trebuie să conțină mențiunea:

„(Denumirea companiei maritime) certifică prin prezenta că lista conține toate manifestele aferente mărfurilor transportate pe mare de la (denumirea portului de plecare) la (denumirea portului de destinație).”

Ambele exemplare ale fiecărei liste trebuie să fie semnate de reprezentantul companiei de transport maritim și transmise biroului vamal de destinație, cel târziu în a cincisprezecea zi a lunii următoare celei în care au avut loc procedurile de tranzit.

Nereguli/neconcordanțe

6. Autoritățile vamale din portul de destinație trebuie să notifice autorităților competente din portul de plecare, precum și autorității care a eliberat autorizația, orice neregulă sau neconcordanță, referindu-se în special la conosamentele mărfurilor în cauză.

Responsabilitățile companiei de transport maritim

7. Compania de transport maritim trebuie:

- să păstreze evidențe adecvate care să permită autorităților vamale să verifice operațiunile la plecare și la destinație;
- să pună la dispoziția autorităților vamale toate evidențele relevante și
- să se angajeze să colaboreze la soluționarea tuturor neconcordanțelor și neregulilor.

Dispoziții finale

8. Prezenta autorizație nu va aduce atingere formalităților de plecare și de sosire care trebuie efectuate de compania de transport maritim în țările de plecare și de destinație.

Autorizația intră în vigoare la data de .....

Pentru autoritatea competentă

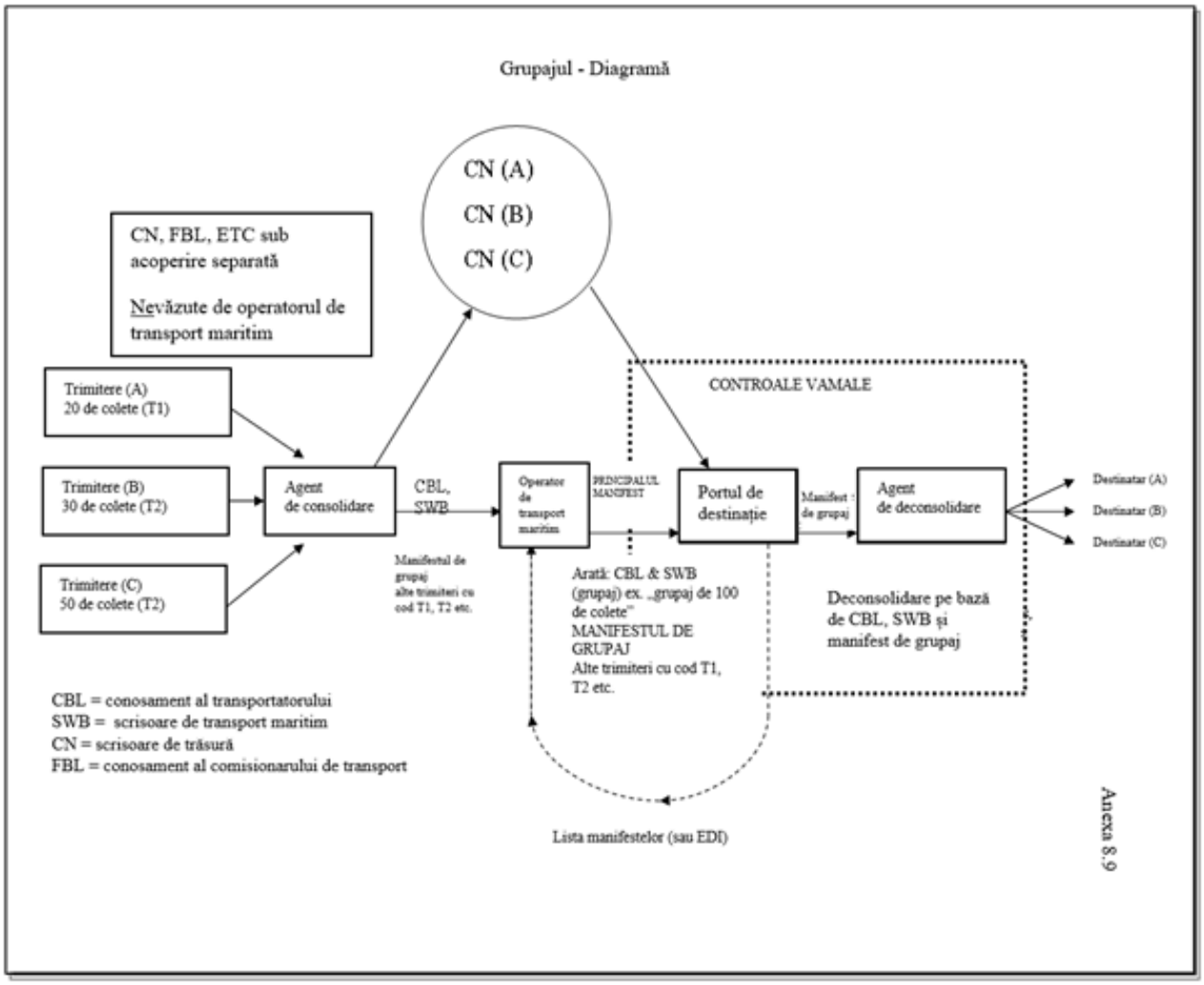
Data

Semnătura

ANEXĂ

PORTURI DE PLECARE	ADRESA BIROULUI VAMAL COMPETENT
PORTURI DE DESTINAȚIE	ADRESA BIROULUI VAMAL COMPETENT

VI.8.7 Diagrama grupajului maritim



VI.8.8 Comunicarea procedurilor simplificate

TRANZIT COMUN – TRANZIT UNIONAL TAXUD/0925/2000 – RO

– FIȘĂ DE COMUNICARE – Articolul 6 din Convenția privind regimul de tranzit comun	**PROCEDURI SIMPLIFICATE**
CĂTRE COMISIA EUROPEANĂ DIRECȚIA GENERALĂ Impozitare și Uniune Vamală Unitatea „Legislație vamală” B-1049 BRUXELLES – BELGIA	Temei juridic: Convenția privind regimul de tranzit comun ☐ Articolul 6 (bilateral/multilateral) ☐ ☐
DE LA Țara care autorizează procedura simplificată:	Sfera de aplicare a procedurii: Simplificare individuală ☐ Numele titularului/Numărul de referință al autorizației: *Document anexat*: copia autorizației
Alte țări vizate: *(în caz de acord bilateral/multilateral)*	Simplificare generală ☐ Denumirea procedurii/Trimiterea la textul juridic: *Document anexat*: copia textului (*)
Scurtă descriere a simplificărilor:	

Persoana de contact: Numărul de referință al transmiterii comunicării *(TT/AAAA/NNN) (țară/an/număr)* nr. .../…/…	Data și semnătura: Ștampila:

(*) În cazul în care nu se solicită transmiterea fiecărei autorizații în parte

VI.8.9 Lista autorităților responsabile cu procedura de consultare, în cazul în care ETD-ul este utilizat ca declarație de tranzit pentru mărfuri care circulă pe cale aeriană

Pentru cea mai recentă versiune a acestei liste, faceți clic pe următorul link:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_ro

VI.8.10 Model de scrisoare de consultare pentru ETD

TC26 TRANZIT UNIONAL/COMUN FORMULAR DE CONSULTARE	
1. Autoritatea solicitantă Denumire: Adresă: Telefon: E-mail: sau Codul biroului vamal (COL) □□□□□□	**2. Autoritatea solicitată** Denumire: Adresă: Telefon: E-mail: sau Codul biroului vamal (COL) □□□□□□
□3. Solicitantul/Titularul autorizației* Denumire: Adresă: Telefon: E-mail: Nr. AEO (dacă există)	
□4. Numărul cererii/autorizației* **…….**	
5. Pentru autoritatea solicitantă Locul: Data: Semnătura: Ștampila:	**6. Pentru autoritatea solicitată** Locul: Data: Semnătura: Ștampila:
I. CONSULTARE ÎN CURSUL PROCESULUI DE AUTORIZARE**	
Lista (aero)porturilor și a codurilor birourilor vamale (COL) **(se completează de către autoritatea solicitantă)**	
1. Ca (aero)port de plecare (a) …… COL □□□□□□ (b) ……... COL □□□□□□ (c) ……... COL □□□□□□ (d) ……. COL □□□□□□	**2. Ca (aero)port de destinație** (a) …….... COL □□□□□□ (b) …… COL □□□□□□ (c) …… COL □□□□□□ (d) …… COL □□□□□□
3. În cazul în care una sau mai multe condiții nu sunt îndeplinite, vă rugăm să precizați motivele și (aero)portul sau (aero)porturile relevante (se completează de către autoritatea solicitată) □ Titularul autorizației nu poate garanta punerea la dispoziția autorităților vamale a datelor din ETD. (Aero)port sau (aero)porturi:	

- ☐ Titularul autorizației nu operează un număr semnificativ de zboruri/călătorii între (aero)porturi din țări de tranzit comun/unional.
  (Aero)port sau (aero)porturi:
- ☐ Titularul autorizației a comis o încălcare gravă sau încălcări repetate ale legislației vamale sau ale normelor fiscale și are un cazier conținând infracțiuni grave legate de activitatea sa economică.
  (Aero)port sau (aero)porturi:
- ☐ Titularul autorizației nu face dovada unui nivel ridicat de control al operațiunilor sale și al fluxului mărfurilor, prin intermediul unui sistem de gestionare a registrelor comerciale și, după caz, de transport, care să permită efectuarea adecvată a controalelor vamale.
  (Aero)port sau (aero)porturi:
- ☐ Titularul autorizației nu face dovada unor standarde practice de competență sau a unor calificări profesionale în legătură directă cu activitatea desfășurată.
  (Aero)port sau (aero)porturi:

Observații …….....
……...…….

II. CONSULTARE ÎN CURSUL MONITORIZĂRII ȘI REEVALUĂRII AUTORIZAȚIEI***

1. Vă rugăm să verificați următoarele (se completează de către autoritatea solicitată)

(a) Se asigură operatorul că datele din ETD rămân la dispoziția autorităților vamale?

☐ DA
☐ NU

Comentarii .....
……...

(b) Operează operatorul un număr semnificativ de zboruri/călătorii între (aero)porturi din Uniune/țări de tranzit comun?

☐ DA
☐ NU

Comentarii .....
……

(c) A comis operatorul vreo încălcare gravă sau încălcări repetate ale legislației vamale sau ale normelor fiscale și are acesta un cazier conținând infracțiuni grave legate de activitatea sa economică?

☐ DA
☐ NU

Comentarii .....
……

(d) Face operatorul dovada unui nivel ridicat de control al operațiunilor sale și al fluxului mărfurilor, prin intermediul unui sistem de gestionare a registrelor comerciale și, după caz, de transport, care permite efectuarea adecvată a controalelor vamale?

☐ DA
☐ NU

Comentarii .....
……

(e) Face operatorul dovada unor standarde practice de competență sau a unor calificări profesionale în legătură directă cu activitatea desfășurată?

☐ DA
☐ NU

Comentarii .....
……...
Alte observații.....
……

* se elimină, după caz.
** se anexează la prezentul formular o copie a cererii depuse de operator pentru utilizarea ETD-ului ca declarație de tranzit

*** se anexează la prezentul formular o copie a autorizației acordate pentru utiliza ETD-ului ca declarație de tranzit.

VI.8.11 Lista autorităților responsabile cu procedura de consultare, în cazul în care ETD-ul este utilizat ca declarație de tranzit pentru mărfuri care circulă pe cale maritimă

Pentru ultima versiune a acestei liste, faceți clic pe următorul link:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_ro

VI.8.12 Tabel de corespondență CIM – CIM/SMGS

Formularele sunt disponibile la adresa: https://cit-rail.org/en/freight-traffic/forms/

Casetă	CIM	CIM/SMGS
Documente atașate – anexe	9	9
Descrierea mărfurilor	21	20
Cod NHM	24	23
Scrisoare de trăsură CIM	30	37
Alți transportatori	57	65
Transportator contractual	58a	66a
Regim de tranzit simplificat pentru calea ferată și cod pentru principalul obligat*	58b	66b
Numărul trimiterii	62	69
Vizele autorităților vamale	99	26

* titularul regimului

VI.8.13 Declarații ale întreprinderilor feroviare

Extras din documentul de lucru TAXUD/A2/TRA/02/2019

Declarație

a întreprinderilor feroviare pentru transportul mărfurilor în cadrul regimului de tranzit pe suport de hârtie pentru transportul feroviar cu scrisoare de trăsură CIM, scrisoare de trăsură CIM pentru transportul combinat și scrisoare de trăsură CIM/SMGS

Subsemnata întreprindere feroviară

- Declară că, atunci când va acționa în calitate de „titular al regimului" în înțelesul articolului 31 din Regulamentul delegat (UE) 2016/341 al Comisiei (dispoziții delegate tranzitorii la Codul vamal al Uniunii) și al articolului 93 din apendicele 1 la Convenția privind regimul de tranzit comun, va constitui o garanție pentru întregul itinerar de pe teritoriul vamal al Uniunii și din țările de tranzit comun. În calitate de „titular al regimului", aceasta va utiliza o scrisoare de trăsură CIM, o scrisoare de trăsură CIM pentru transportul combinat sau o scrisoare de trăsură CIM/SMGS atunci când participă ca transportator contractual sau când acceptă să devină titular al regimului.
- Este de acord că neregulile descoperite în cursul aplicării regimului simplificat pe calea ferată trebuie soluționate între autoritatea vamală competentă și întreprinderea feroviară responsabilă, și anume autoritatea vamală și întreprinderea feroviară din statul în care se consideră că s-au produs neregulile. Întreprinderea feroviară responsabilă este de acord să fie obligată la plata eventualelor datorii vamale și să fie prima căreia i se cere plata acestora. Răspunderea în solidar a întreprinderilor feroviare care iau parte la transport și răspunderea titularului regimului în ceea ce privește eventualele datorii vamale nu sunt afectate de această declarație.
- Acesta se angajează să informeze administrația vamală din țara sa cu privire la transportul feroviar de mărfuri, pe care intenționează să-l efectueze fie singură, fie în cadrul unei grupări internaționale, trecând printr-o frontieră externă a teritoriului în care se aplică Convenția privind regimul de tranzit comun din 20 mai 1987 sau printr-o frontieră între părțile contractante.

  Aceste informații vor fi furnizate pe cât posibil cu o lună înainte de începerea transportului pe orice nouă rută de transport. Informațiile vor cuprinde (i) data la care va începe noul transport, (ii) țările implicate în serviciu, (iii) detalii privind gările de plecare, de trecere a frontierei și de destinație și, dacă este posibil, (iv) orarul. Aceste informații nu sunt necesare pentru transporturile care sunt acoperite de un regim standard de tranzit intern sau extern în conformitate cu articolul 226 alineatul (3) litera (a) sau cu articolul 227 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 (Codul vamal al Uniunii) și cu articolul 2 alineatele (2) și (3) din Convenția privind regimul de tranzit comun atunci când se utilizează sistemul electronic instituit în temeiul articolului 16 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 și al articolului 4 din apendicele 1 la Convenția privind regimul de tranzit comun, și anume NCTS.

Societatea: Locul și data:

Adresa: Semnătura

Statul:

PARTEA VII – DESCĂRCAREA REGIMULUI DE TRANZIT ȘI PROCEDURA DE CERCETARE

Partea VII descrie descărcarea regimului de tranzit și procedura de cercetare.

Punctul VII.1 conține noțiunile de teorie generală și legislația privind descărcarea regimului de tranzit și procedura de cercetare.

Punctul VII.2 se referă la descărcarea regimului de tranzit și la cererea de verificare a statutului.

Punctul VII.3 se referă la procedura de cercetare.

Punctul VII.4 se referă la planul de asigurare a continuității activității.

Punctul VII.5 se referă la procedurile de verificare postvămuire.

Punctul VII.6 este rezervat instrucțiunilor naționale specifice.

Punctul VII.7 este rezervat utilizării de către administrația vamală.

Punctul VII.8 conține anexele.

Se utilizează următorii termeni:

- **„regim de tranzit”:** regim vamal în cadrul căruia mărfurile sunt transportate de la un punct la altul, sub supraveghere vamală, în conformitate cu legislația UE și Convenția privind regimul de tranzit comun;
- **„operațiune de tranzit”:** circulație a mărfurilor transportate sub regimul de tranzit între un birou vamal de plecare și un birou vamal de destinație;
- **„plan de asigurare a continuității activității”:** situații de indisponibilitate temporară, în momentul inițierii operațiunii de tranzit, a noului sistem computerizat de tranzit (NCTS), a sistemului informatic utilizat de titularii regimului sau a conexiunii electronice dintre sistemul informatic utilizat de titularii regimului și NCTS;
- **„proceduri simplificate”:** proceduri de tranzit simplificate, specifice anumitor moduri de transport.

VII.1. Introducere, legislație și noțiuni de teorie generală

VII.1.1 Introducere

Prezentul punct descrie contextul juridic și o prezintă imagine de ansamblu asupra legislației.

VII.1.2 Legislație și noțiuni de teorie generală

VII.1.2.1 Surse juridice

Sursele juridice pentru verificarea încheierii regimului și pentru procedura de cercetare sunt următoarele:

- articolele 48 și 49 din apendicele I la convenție;
- articolul 215 alineatul (2) din CVU;
- articolul 310 din APA.

VII.1.2.2 Noțiuni de teorie generală

Temeiul juridic în ceea ce privește competența pentru procedura de cercetare se bazează pe principiul conform căruia responsabilitatea și sarcina esențială în ceea ce privește inițierea și monitorizarea procedurii de cercetare îi revin

autorității competente din țara de plecare.

VII.1.2.2.1 Încheierea și descărcarea operațiunii de tranzit

Articolul 48 din apendicele I la convenție

Sursele juridice fac distincție între încheierea și descărcarea regimului de tranzit unional și comun.

Articolul 215 alineatul (2) din CVU

Încheierea regimului de tranzit înseamnă că mărfurile și documentele au fost prezentate biroului vamal de destinație sau unui destinatar agreat.

Descărcarea regimului de tranzit înseamnă că operațiunea de tranzit s-a încheiat în mod corect, pe baza unei comparații între datele disponibile la biroul vamal de destinație și cele disponibile la biroul vamal de plecare.

Această distincție și aceste definiții juridice sunt valabile oricare ar fi operațiunea de tranzit (standard sau simplificată) sau sistemul utilizat (regim standard de tranzit sau plan de asigurarea continuității activității).

Descărcarea regimului are loc doar dacă există dovezi conform cărora acesta s-a încheiat în mod corect.
Absența unor astfel de dovezi (forma, natura și metodele de evaluare pot varia în funcție de regim) obligă autoritățile competente să ia măsurile necesare fie pentru a confirma, prin metode alternative dacă este posibil, încheierea corectă a regimului, fie, în caz contrar, pentru a determina, în conformitate cu dispozițiile privind datoria și recuperarea:

- dacă a luat sau nu naștere o datorie (vamală);
- persoana sau persoanele responsabile de datoria (vamală), dacă este cazul;
- locul real sau presupus în care a luat naștere datoria (vamală) și, în consecință,
- autoritatea competentă să acționeze în vederea recuperării datoriei (vamale), dacă este cazul,

și, de asemenea, de a impune sancțiuni, după caz.

VII.1.2.2.2 Procedura de cercetare pentru verificarea încheierii regimului

Articolul 49 alineatul (2) din apendicele I la convenție

În cazul regimului standard de tranzit, înainte de inițierea unei proceduri de cercetare trebuie emisă o cerere de verificare a statutului (a se vedea punctul VII.2.5).

Articolul 310 alineatul (2) din

Dacă este necesară inițierea unei proceduri de cercetare, autoritatea competentă din țara de plecare va decide să

APA

începă procedura de cercetare trimițând fie:

- mesajul „Cerere de informații privind un transport care nu a sosit” (IE140) către titularul regimului, fie
- mesajul „Cerere de cercetare” (IE142) către biroul vamal de destinație declarat.

Atunci când caseta 8 a unei declarații de tranzit conține informații suficiente pentru identificarea și specificarea destinatarului, autoritatea competentă din țara de plecare poate iniția procedura de cercetare în mod direct cu biroul vamal de destinație declarat.

Datele disponibile în declarație trebuie să ofere autorității competente de la biroul vamal de destinație declarat detaliile necesare pentru a contacta persoana responsabilă de la destinație (destinatarul).

Statele membre și alte părți contractante trebuie să își informeze titularii regimului cu privire la avantajele completării corecte a casetei 8 a unei declarații de tranzit cu datele și adresa valabile și complete ale destinatarului. Astfel, titularul regimului poate preveni primirea unui mesaj inutil (IE140).

Titularul regimului va fi contactat doar în cazul în care biroului vamal de plecare nu i-au fost prezentate dovezi ale încheierii regimului după trimiterea mesajelor „Cerere de verificare a statutului” (IE904) și „Confirmarea statutului” (IE905) (pentru detalii suplimentare, a se vedea punctul VII.2.5), precum și a mesajului „Cerere de cercetare” (IE142) la biroul vamal de destinație declarat (pentru detalii suplimentare, a se vedea punctul VII.3.4.4).
Notă: în funcție de interpretarea noțiunii de „informații suficiente”, decizia privind modul/locul inițierii procedurii de cercetare rămâne la latitudinea autorității competente din țara de plecare.

OPERATOR

Pentru a se evita solicitările inutile de informații din partea autorităților vamale competente, caseta 8 din declarația de tranzit trebuie completată corect cu datele și adresa valabile și complete ale destinatarului.

VII.1.2.2.3 Schimbul de informații

Pentru schimbul de informații suplimentare sau pentru adresarea de întrebări în legătură cu o anumită operațiune, pe parcursul întregii proceduri de cercetare și de recuperare pot fi transmise mesajele „Informații privind cercetarea și

recuperarea” (IE144) și „Cerere de informații privind cercetarea și recuperarea” (IE145).

Acest schimb de informații poate fi inițiat atât de biroul vamal de plecare, cât și de biroul vamal de destinație; nu este nevoie de un răspuns (mesaje necuplate) pentru continuarea procedurii.

Mesajul IE144 este utilizat de biroul vamal de plecare; mesajul IE145 este utilizat de biroul vamal de destinație.

Dacă este necesară includerea unor documente suplimentare pe hârtie, acestea pot fi expediate prin alte metode (fax, e-mail, poștă etc.) direct persoanei de contact indicate în mesaje, cu menționarea clară a numărului de referință principal (MRN) al operațiunii de tranzit de care aparțin. Aceste documente pe hârtie trebuie trimise prin intermediul formularului TC20A „Transmitere de informații/Documente aferente circulației procesate în NCTS”. A se vedea anexa VII. 8.4 pentru un exemplu de formular TC20A.

VII.2 Descărcarea regimului de tranzit și cererea de verificare a statutului

VII.2.1 Introducere

Prezentul punct conține informații privind descărcarea regimului de tranzit și cererea de verificare a statutului.

Punctul VII.2.2 se referă la condițiile în care se efectuează descărcarea.

Punctul VII.2.3 se referă la efectele descărcării.

Punctul VII.2.4 se referă la forma descărcării.

VII.2.2 Condiții de descărcare

Articolul 48 alineatul (2) din apendicele I la convenție

Descărcarea regimului de tranzit are loc cu condiția ca acesta să se fi încheiat corect conform procedurii descrise în partea IV capitolul 4.

Articolul 215

Autoritatea competentă pentru descărcarea regimului este țara de plecare.

alineatul (2) din CVU

Descărcarea se poate efectua în mai multe moduri, în funcție de tipul de regim utilizat[77].

În general, descărcarea presupune compararea datelor privind regimul de tranzit, astfel cum au fost stabilite la plecare și astfel cum au fost înregistrate și certificate la destinație.

VII.2.3 Efectele descărcării

Descărcarea regimului de tranzit, indiferent dacă este implicită sau formală, nu afectează drepturile și obligațiile autorității competente de a urmări titularul regimului și/sau garantul dacă se constată, la o dată ulterioară (în conformitate cu perioada stabilită prin lege pentru recuperare sau pentru impunerea de sancțiuni), că regimul nu s-a încheiat și, prin urmare, nu ar fi trebuit descărcat sau dacă sunt depistate ulterior nereguli privind anumite operațiuni de tranzit.

VII.2.4 Forma descărcării

Fiecare stat membru/parte contractantă informează titularul regimului în legătură cu descărcarea prin mesajul „Notificare de clasare" (IE045). Rețineți că acest mesaj are un caracter informativ și nu are valoare juridică.

Dacă nu există nicio notificare în sens contrar, garantul poate considera operațiunea ca fiind descărcată.

Dacă nu există dovezi privind încheierea regimului de tranzit (sau dacă există îndoieli în această privință) și, prin urmare, biroul vamal de plecare nu poate să descarce regimul, autoritatea competentă trebuie să contacteze titularul regimului, garantul și alte autorități competente (a se vedea secțiunile VII.1.2.2.1 și VII.3.2).

În scopul garantării unei aplicări uniforme, oricare ar fi modul de transport folosit, este necesar să se respecte, în măsură posibilului, metode similare în ceea ce privește procedurile simplificate specifice anumitor moduri de transport.

77 Comparația poate fi efectuată la nivel de mesaje electronice („Aviz anticipat de sosire" față de „Rezultatele controlului" în NCTS) sau la nivel de documente (manifeste de transport aerian sau maritim față de lista lunară a biroului vamal de destinație pentru tranzitul aerian și maritim pe suport de hârtie).

VII.2.5 Cererea de verificare a statutului și confirmarea statutului

Începerea unei proceduri de cercetare ar trebui să fie precedată de trimiterea unei cereri de verificare a statutului. Astfel se poate evita emiterea de cereri de cercetare inutile privind operațiuni de tranzit care de fapt s-au încheiat la biroul vamal de destinație, dar ale căror confirmări de încheiere s-au pierdut în NCTS din cauza unor probleme tehnice.

Mesajul „Cerere de verificare a statutului" (IE904) ar trebui să fie transmis:

- biroului vamal de destinație, după expirarea termenului de prezentare a mărfurilor la biroul vamal de destinație, dacă nu a fost primit mesajul „Aviz de sosire" (IE006);
- biroului vamal de destinație, după șase zile de la primirea mesajului „Aviz de sosire" (IE006), atunci când nu s-a primit mesajul „Rezultatele controlului" (IE018).

Sistemul din țara de destinație verifică în mod automat dacă statutul de la destinație corespunde celui din țara de plecare și răspunde prin trimiterea mesajului „Confirmarea statutului" (IE905).

Birourile naționale de asistență și alte servicii competente, atât din țara de destinație, cât și din cea de plecare, sunt cele care au responsabilitatea de a comunica imediat informațiile lipsă, prin orice mijloc posibil (de exemplu, prin retransmiterea mesajelor lipsă IE006 și IE018), pentru a permite monitorizarea adecvată a operațiunii de tranzit la biroul vamal de plecare.

Orice problemă tehnică ar trebui investigată și soluționată cât mai curând posibil.

În cazurile rare și excepționale ale unor probleme tehnice care împiedică trimiterea sau retrimiterea mesajelor lipsă (IE006 și IE018), autoritățile competente din țara de destinație pot trimite alte dovezi considerate satisfăcătoare de către autoritățile din țara de plecare în vederea descărcării regimului [de exemplu, documentul de însoțire a tranzitului (TAD) vizat de biroul vamal de destinație, împreună cu formularul TC20A].

Biroul vamal de plecare nu trebuie să descarce regimul dacă nu primește dovezi privind încheierea acestuia (pentru detalii suplimentare, a se vedea secțiunea VII.3.3).

<u>Notă: informațiile transmise exclusiv prin e-mail de către biroul de</u>

asistență al țării de destinație nu ar trebui acceptate ca dovadă a încheierii operațiunii (dacă nu sunt însoțite de informații suplimentare).

VII.3 Procedura de cercetare

VII.3.1 Introducere

Prezentul punct conține informații privind procedura de cercetare.

Punctul VII.3.2 se referă la procedura de cercetare inițiată cu titularul regimului.

Punctul VII.3.3 se referă la proba alternativă.

Punctul VII.3.4 se referă la procedura de cercetare cu biroul vamal de destinație.

Articolele 49 și 51 din apendicele I la convenție

Procedura de cercetare vizează în principal obținerea de dovezi ale încheierii regimului de tranzit, în vederea descărcării acestuia.

Articolele 310 și 312 din APA

În lipsa unor astfel de dovezi sau când dovada prezentată se dovedește ulterior că a fost falsificată sau că nu este valabilă, autoritățile competente din țara de plecare trebuie:

- să stabilească condițiile în care ia naștere datoria (vamală);
- să identifice debitorul sau debitorii și
- să identifice autoritățile competente responsabile cu recuperarea datoriei (vamale).

Procedura de cercetare presupune cooperarea administrativă între autoritățile competente și în cadrul său sunt luate în considerare toate informațiile furnizate de titularul regimului.

Pentru ca procedura de cercetare să funcționeze în mod corespunzător, este nevoie de:

- completarea în întregime a mesajului „Cerere de cercetare” (IE142) conform normelor și condițiilor tehnice;
- gestionarea corectă a mesajului „Aviz anticipat de tranzit” (IE050) de către biroul sau birourile vamale de tranzit;
- gestionarea corectă a mesajului „Notificare de trecere a frontierei” (IE118) de către biroul sau birourile vamale de tranzit;
- gestionarea corectă a mesajului „Aviz de sosire” (IE006) de către biroul vamal de destinație;
- un răspuns rapid (la timp și fără întârziere) și clar al autorităților sesizate;
- liste actualizate ale autorităților și birourilor competente pentru procedura de cercetare.

Pentru a evita inițierea unei proceduri de cercetare, biroul vamal de plecare trebuie să solicite imediat mesajul IE018 de la biroul vamal de destinație, în cazul în care nu a primit mesajul IE018 în decurs de șase zile de la primirea mesajului IE006.
Biroul vamal de destinație trebuie să transmită imediat mesajul lipsă IE018.

Dacă nu a primit încă mesajele IE006 și IE018 sau alte informații care permit descărcarea regimului de tranzit sau recuperarea datoriei (vamale) sau dacă are cunoștință de faptul că mesajele respective au fost transmise în mod eronat, biroul vamal de plecare trebuie să solicite informațiile relevante titularului regimului sau biroului vamal de destinație.

Dacă lipsesc mesajele IE006 sau IE018, autoritatea vamală competentă pentru cercetare la plecare at trebui să inițieze procedura de cercetare în decurs de șapte zile de la expirarea termenelor de transmitere a mesajelor respective (termenul este de cel mult șase zile de la data prezentării mărfurilor la destinație). Aceasta înseamnă că procedura de cercetare ar trebui să fie inițiată în a 13-a zi de la prezentarea declarată a mărfurilor la destinație.
Dacă însă, înainte de termenul respectiv, primește informații conform cărora operațiunea de tranzit nu a fost încheiată în mod corect sau suspectează o astfel de situație, autoritatea vamală competentă pentru cercetare la plecare ar trebui să inițieze procedura de cercetare mai devreme.

VII.3.2 Inițierea cercetării cu titularul regimului

Prezentul punct conține informații despre condițiile în care autoritatea competentă poate solicita informații de la titularul regimului în cazul în care nu există dovezi privind încheierea operațiunii de tranzit.

VII.3.2.1 Scopul solicitării de informații

Articolul 49 alineatele (2), (4), (5) și (6) din apendicele I la

Solicitarea de informații are ca scop să îi permită titularului regimului să furnizeze dovada că regimul s-a încheiat.

convenție

Articolul 310 alineatele (2), (3), (4), (5) și (6) din APA

VII.3.2.2 Procedura generală privind solicitarea de informații adresată titularului regimului

Titularul regimului trebuie să fie informat atunci când:

Articolul 49 alineatele(2), (3), (4) (5) și (6) din apendicele I la convenție

Articolul 310 alineatele (2), (3), (4), (5) și (6) din APA

- termenul pentru prezentarea mărfurilor la biroul vamal de destinație a expirat (mesajul IE006 nu a fost primit din țara de destinație)
  <u>și</u>
- mesajele IE904 și IE905 au fost emise, iar statutul transportului a fost același/echivalent în ambele birouri vamale <u>și</u>
- informațiile din caseta 8 a declarației de tranzit sunt considerate insuficiente pentru inițierea unei proceduri de cercetare cu biroul vamal de destinație declarat
  <u>sau</u>
- dacă în termen de maximum 28 zile de la expedierea mesajului „Cerere de cercetare" (IE142) nu se primește niciun răspuns sau se primește un răspuns negativ în mesajul „Răspuns la cererea de cercetare" (IE143), utilizându-se codul 1 sau 2 (a se vedea secțiunea VII.3.4.4), de la biroul vamal de destinație solicitat. A se vedea și secțiunea VII.3.4.5.

Articolul 49 alineatul (5) din apendiceleI la convenție

Articolul 310 alineatul (5) din APA

Autoritățile competente de la plecare transmit mesajul „Cerere de informații privind un transport care nu a sosit" (IE140) către titularul regimului, care răspunde cu mesajul „Informații despre transportul care nu a sosit" (IE141) în decurs de 28 de zile.

Articolul 49 alineatul (6) din apendicele I la convenție

Articolul 310 alineatul (6) din APA

Dacă informațiile furnizate de titularul regimului sunt considerate insuficiente pentru descărcarea regimului, dar suficiente pentru continuarea procedurii de cercetare, autoritatea competentă din țara de plecare ar trebui să trimită mesajul IE142 biroului vamal de destinație sau să continue procedura de cercetare cu biroul vamal de destinație căruia i-a fost trimis deja mesajul IE142 prin transmiterea mesajului „Informații privind cercetarea și

recuperarea" (IE144) pentru a informa biroul vamal de destinație despre faptul că sunt disponibile informații suplimentare.

Articolul 114 din apendicele I la convenție

Articolul 77 litera (b) din AD

Notă: dacă titularul regimului:

- nu furnizează niciun fel de informații în termenul de 28 de zile
  sau
- informațiile furnizate justifică o recuperare
  sau
- informațiile furnizate sunt considerate insuficiente pentru inițierea procedurii de cercetare cu biroul vamal de destinație,

procedura de recuperare va fi inițiată la o lună de la expirarea termenului de 28 de zile (a se vedea secțiunea VII.3.4.5 pentru cazul în care procedura de cercetare a fost inițiată cu biroul de destinație).

OPERATOR
În funcție de metoda folosită de autoritățile vamale competente din țara de plecare, titularul regimului are obligația să transmită informații în termen de 28 de zile prin mesajul E141.
Notă: informațiile furnizate pot fi considerate insuficiente pentru descărcarea regimului, dar suficiente pentru continuarea procedurii de cercetare.

VII.3.2.3 Procedura solicitării de informații în cazul procedurilor simplificate specifice anumitor moduri de transport

Titularul regimului trebuie să fie informat:

Articolul 108 din apendicele I la convenție

Articolele 46, 48, 49 și 51 din ADT

- dacă, în cadrul utilizării regimului de tranzit comun/unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale aeriană și al utilizării regimului de tranzit unional pe suport de hârtie pentru mărfuri transportate pe cale maritimă:
  - lista lunară a manifestelor nu a fost transmisă autorității competente din aeroportul sau portul de plecare în termen de două luni de la finele lunii în cursul căreia manifestele au fost prezentate la biroul vamal de plecare sau
  - lista lunară nu cuprinde toate manifestele corespunzătoare (întrucât regimul nu poate fi considerat ca fiind încheiat pentru manifestele neincluse pe listă);
- dacă, în cadrul utilizării unui document electronic de transport (ETD) ca declarație de tranzit pentru regimul de tranzit comun/unional pentru mărfuri transportate pe cale aeriană și

al utilizării unui document electronic de transport (ETD) ca declarație de tranzit pentru regimul de tranzit unional pentru mărfuri transportate pe cale maritimă:

- un audit al manifestelor și/sau al evidențelor păstrate de compania aeriană sau de compania de transport maritim sau
- o notificare a unei încălcări sau nereguli, primită din partea autorităților din aeroportul sau portul de destinație, arată că ETD-ul nu este disponibil sau nu a fost prezentat la destinație.

În acest scop, se poate folosi scrisoarea al cărei model este prezentat în anexa VII.8.2.

Modelul, a cărui utilizare nu este obligatorie, conține informațiile minime care trebuie introduse.

În cazul în care titularul regimului comunică prin mijloace electronice cu autoritățile competente, scrisoarea și răspunsul aferent pot fi înlocuite de mesaje electronice echivalente.

Totuși, atunci când neîncheierea regimului a fost identificată și notificată chiar de titularul regimului (compania aeriană, compania de transport maritim, întreprinderea feroviară sau compania de transport rutier), conform obligațiilor care îi revin în temeiul procedurii simplificate specifice modului de transport în cauză, solicitarea de informații nu este necesară.

Atunci când titularul regimului comunică prin mijloace electronice cu autoritățile competente, această notificare poate fi înlocuită de un mesaj electronic echivalent.

VII.3.3 Proba alternativă a încheierii regimului

Articolul 51 din apendicele I la convenție

Articolul 312 din APA

Dacă nu există dovezi privind încheierea regimului, titularului regimului i se va cere să prezinte o probă (de exemplu, un document cu valoare de probă alternativă) în termenul de 28 de zile.

În legislație sunt prevăzute patru categorii de documente care pot fi acceptate de autoritățile competente din țara de plecare ca probe alternative conform cărora regimul de tranzit s-a încheiat în mod corect sau poate fi considerat încheiat. Niciun alt document nu poate fi acceptat ca probă alternativă.

a) un document certificat de autoritățile vamale ale statului membru

sau ale unei țări de tranzit comun de destinație, care identifică mărfurile și stabilește că acestea au fost prezentate la biroul vamal de destinație sau la un destinatar agreat;

b) un document sau o evidență vamală, certificat(ă) de autoritatea vamală a țării, care stabilește că mărfurile au părăsit fizic teritoriul vamal al unei părți contractante;

c) un document eliberat într-o țară terță unde mărfurile sunt plasate sub un regim vamal;

d) un document eliberat într-o țară terță, ștampilat sau certificat în alt mod de autoritatea vamală din respectiva țară, care stabilește faptul că mărfurile sunt considerate a se afla în liberă circulație în țara terță respectivă.

Astfel de probe alternative sunt acceptabile doar dacă sunt certificate de o autoritate vamală și sunt considerate satisfăcătoare de către autoritățile competente din țara de plecare, și anume dacă le permit efectiv acestora să se asigure că probele alternative se referă la mărfurile în cauză și că nu există nicio îndoială privind autenticitatea documentului și certificarea sa.

În orice situație, sarcina probei îi revine titularului regimului.

VII.3.3.1 Proba alternativă a prezentării mărfurilor la un birou vamal de destinație sau la un destinatar agreat

Articolul 51 din apendicele I la convenție

Articolul 312 din APA

Această probă alternativă poate să fie orice document certificat de autoritățile vamale ale statului membru sau ale unei țări de tranzit comun de destinație, în care se menționează numărul de referință principal (MRN) și care identifică mărfurile în cauză și stabilește dacă acestea au fost prezentate la biroul vamal de destinație sau la un destinatar agreat.

Mai precis, proba alternativă poate lua forma unuia dintre următoarele documente certificate de autoritățile vamale:

- o copie a documentului de însoțire a tranzitului (TAD) (cu MRN) sau
- o copie a declarației vamale care atestă plasarea mărfurilor sub un alt regim vamal ca urmare a prezentării lor la biroul vamal de destinație sau la un destinatar desemnat sau
- un document certificat din partea biroului vamal de destinație, bazat pe documentele (de exemplu, TAD) și/sau pe datele

disponibile la respectivul birou sau obținute de la destinatarul agreat sau

- un exemplar al documentului comercial sau de transport sau un extras din evidențele operatorului economic implicat în operațiunea de tranzit, care arată că mărfurile în cauză au fost prezentate la respectivul birou sau la un destinatar agreat (de exemplu, rapoarte de descărcare sau de inspecție, certificate de debarcare, conosamente, scrisori de transport aerian, dovezi de plată, facturi și ordine de transport).

Autoritatea competentă a țării de plecare poate avea în vedere acceptarea unei probe alternative pentru încheierea regimului doar dacă nu i s-au furnizat dovezi oficiale în termenul specificat.

Dovezile oficiale primite după expirarea termenului, de exemplu în cazul unui plan de asigurare a continuității activității, prevalează asupra probei alternative.

Articolul 45 alineatul (4) din anexa I la convenție

Articolul 308 alineatul (2) din APA

Biroul vamal de destinație va viza TAD-ul folosit ca probă alternativă în momentul prezentării mărfurilor.

OPERATOR

Titularul regimului poate prezenta următoarele documente ca probă alternativă a prezentării mărfurilor la biroul vamal de destinație:

- un exemplar al TAD-ului (cu MRN) sau
- o copie a declarației care atestă plasarea mărfurilor sub un alt regim vamal sau
- un document din partea biroului vamal de destinație, bazat pe documentul de tranzit și/sau pe datele disponibile la respectivul birou sau obținute de la destinatarul agreat sau
- un exemplar al documentului comercial sau de transport sau un extras din evidențe care arată că mărfurile în cauză au fost prezentate la respectivul birou sau la un destinatar agreat.

Notă: proba alternativă trebuie să fie certificată de autoritățile vamale, să identifice mărfurile în cauză, să ateste că mărfurile au fost prezentate și să includă numărul de referință al declarației de tranzit.

Dacă proba alternativă este considerată „satisfăcătoare” de către autoritățile competente din țara de plecare, și anume dacă le permite acestora să se asigure că ea se referă la mărfurile în cauză și că nu există nicio îndoială privind autenticitatea documentului și certificarea sa de către autoritățile competente, autoritățile competente din țara de plecare vor descărca regimul de tranzit.

În orice caz, proba alternativă trebuie să facă obiectul unei verificări postvămuire efectuate cu ajutorul formularului TC21 „Cerere de verificare”[78] (a se vedea partea VII secțiunea 5), dacă autoritatea competentă are îndoieli cu privire la autenticitatea acesteia sau la identitatea mărfurilor la care se referă. În acest caz, proba alternativă nu poate fi acceptată înainte ca autoritatea de control să confirme că datele în cauză sunt autentice și exacte.

VII.3.3.2 Proba alternativă a plasării mărfurilor în cauză sub un regim vamal într-o țară terță

Articolul 51 alineatul (1) din apendicele I la convenție

Articolul 312 alineatul (1) din APA

O probă alternativă poate fi furnizată prin unul dintre următoarele tipuri de documente, fiecare dintre acestea permițând autorităților competente din țara de plecare să stabilească faptul că se referă la mărfurile în cauză și că, prin urmare, mărfurile respective au părăsit efectiv teritoriul părților contractante/Uniunii:

(i) un document vamal original eliberat într-o țară terță în care mărfurile sunt plasate sub un regim vamal.

   În cazul în care documentul vamal original este furnizat sub forma unui document vamal electronic, autoritățile vamale din țara de plecare îl pot accepta ca probă alternativă cu condiția ca, dacă există îndoieli, autoritățile respective:

   a) să aibă posibilitatea de a accesa documentul vamal electronic direct în sistemul vamal al țării terțe în cauză (a se vedea exemplele) sau

   b) să aibă posibilitatea de a contacta autoritatea vamală respectivă din țara terță în cauză prin intermediul unei corespondențe oficiale, care confirmă autenticitatea documentului vamal electronic sau oferă acces la documentul vamal electronic;

78 Modelul este prezentat în anexa VII. 8.5.

(ii) orice alt document care atestă că mărfurile se află în liberă circulație în țara terță în cauză; ștampilat, semnat sau certificat în alt mod (electronic sau printr-un alt mijloc de certificare utilizat de țările terțe) de către autoritățile sale vamale, astfel încât acesta să poată fi acceptat de către autoritățile vamale ale țării de plecare.

OPERATOR

Titularul regimului este cel care are responsabilitatea de a furniza documentele de mai sus în cazul în care este necesară o probă alternativă a faptului că mărfurile au fost plasate sub un regim vamal într-o țară terță.

Notă: aceste probe alternative pot fi înlocuite cu copii care au fost certificate ca fiind conforme cu originalul de către organismul care a certificat documentele originale, de către autoritățile din țările terțe în cauză sau de către autoritățile unuia dintre statele membre sau ale uneia dintre țările de tranzit comun.

Dacă proba alternativă este considerată satisfăcătoare de către autoritățile competente din țara de plecare, și anume dacă le permite acestora să se asigure că ea se referă la mărfurile în cauză și că nu există nicio îndoială privind autenticitatea documentului și certificarea sa de către autoritățile competente, autoritățile competente din țara de plecare vor descărca operațiunea de tranzit.

Exemplul 1 – Probă alternativă acceptabilă

Un document din Peru, în cazul în care exemplarul tipărit al declarației electronice de import nu este autentificat de o autoritate. Conținutul declarației de import poate fi verificat totuși online în sistemul vamal din Peru, disponibil la adresa:

- http://www.sunat.gob.pe/aduanas/informli/ildua.htm.

Exemplul 2 – Probă alternativă inacceptabilă

Un exemplar tipărit al declarației electronice de import dintr-o țară terță care nu este autentificat de o autoritate. Nu există nicio posibilitate de a verifica declarația direct în sistemul vamal al acestei țări terțe și nu se primește un răspuns suficient la nicio cerere de autentificare trimisă la datele de contact (cum ar fi adresa de e-mail sau numerele de telefon) deja cunoscute de administrația vamală sau indicate pe exemplarul declarației electronice de import din țara terță.

VII.3.4 Cercetarea cu biroul vamal de destinație

Prezenta parte descrie o cerere de cercetare adresată biroului vamal de destinație și este structurată după cum se arată mai jos:

Punctul 1 se referă la autoritatea competentă și la termenul de trimitere a cererii de cercetare.

Punctul VII.3.4.2 se referă la trimiterea cererii de cercetare.

Punctul VII.3.4.3 se referă la anularea cererii de cercetare.

Punctul VII.3.4.4 se referă la răspunsul țării de destinație la cererea de cercetare.

Punctul VII.3.4.5 se referă la solicitarea transmisă titularului regimului după inițierea procedurii de cercetare cu biroul vamal de destinație.

Punctul VII.3.4.6 se referă la consecințele rezultatelor procedurii de cercetare.

VII.3.4.1 Autoritatea competentă și termenul de trimitere a cererii de cercetare

Mesajul „Cerere de cercetare" (IE142) ar trebui transmis de către autoritățile competente din țara de plecare:

Articolul 49 alineatele (2), (3) și (6) din apendicele I la convenție

Articolul 310 alineatele (2), (5) și (6) din APA

- dacă mesajul IE006 nu a fost primit în termenul stabilit pentru prezentarea mărfurilor la destinație, iar conținutul casetei 8 din declarația de tranzit este considerat suficient sau
- dacă mesajul IE018 nu a fost primit în termen de șase zile de la primirea mesajului IE006 sau
- imediat ce autoritățile competente sunt informate sau suspectează că regimul de tranzit nu s-a încheiat sau
- imediat ce autoritatea competentă descoperă *ex post* că dovada care i-a fost prezentată este falsificată și că regimul nu a fost încheiat. Nu vor fi inițiate însă investigații decât dacă acestea ar fi utile pentru confirmarea sau invalidarea probelor precedente prezentate și/sau pentru stabilirea datoriei, a debitorului și a autorității competente pentru recuperarea datoriei (vamale) sau
- dacă informațiile primite din partea titularului regimului sunt considerate insuficiente pentru descărcarea regimului, dar suficiente pentru continuarea procedurii de cercetare.

VII.3.4.2 Trimiterea mesajului „Cerere de cercetare” (IE142)

Articolul 49 alineatul (2) din apendicele I la convenție

Autoritatea competentă din țara de plecare trebuie să trimită mesajul „Cerere de cercetare” (IE142) autorității competente din țara de destinație. Mesajul trebuie trimis:

Articolul 310 alineatul (2) din APA

- biroului vamal de destinație declarat, în cazul în care conținutul casetei 8 din declarația de tranzit este considerat suficient sau
- biroului vamal de destinație efectiv care a trimis mesajul IE006 sau
- biroului vamal de destinație, în cazul în care informațiile furnizate de titularul regimului sunt considerate suficiente pentru continuarea procedurii de cercetare (a se vedea secțiunile VII.3.2.2 și VII.3.4.4.4).

Pentru facilitarea activității lucrătorilor vamali, ar trebui indicată persoana de contact de la biroul de plecare.

Biroul vamal de destinație răspunde cu mesajul „Răspuns la cererea de cercetare” (IE143).

VII.3.4.2.1 Utilizarea mesajelor de schimb de informații

În plus față de procedura de cercetare, schimbul de informații poate avea loc prin intermediul mesajelor IE144 și IE145 între momentul inițierii procedurii de cercetare (data transmiterii mesajului IE140 sau IE142) și momentul colectării datoriei (vamale) (data transmiterii mesajului IE152). Aceste mesaje de schimb de informații nu vor determina închiderea unei proceduri de cercetare deschise cu biroul vamal de destinație (mesajul IE142) sau cu titularul regimului (mesajul IE140).

Dacă însă informațiile prezentate de autoritatea competentă din țara de plecare în mesajul IE142 sunt insuficiente pentru a permite autorității competente din țara de destinație să desfășoare căutările necesare, aceasta din urmă poate solicita informații suplimentare din partea celei dintâi trimițând mesajul „Cerere de informații privind cercetarea și recuperarea” (IE145) și utilizând codurile corespunzătoare informațiilor solicitate.

Autoritatea competentă din țara de plecare trebuie să încerce să furnizeze autorității competente solicitante din țara de destinație informațiile suplimentare solicitate utilizând mesajul „Informații privind cercetarea și recuperarea” (IE144) și codurile

corespunzătoare informațiilor.

Documentele pe suport de hârtie solicitate ar trebui expediate direct persoanei de contact menționate în mesaj. Expedierea se poate face prin mijloace alternative (poștă, e-mail, fax etc.), dacă este posibil, dar ar trebuie să fie identificată în mod clar prin menționarea MRN-ului.

VII.3.4.3 Anularea mesajului „Cerere de cercetare" (IE142)

Dacă, din orice motiv, autoritatea competentă din țara de plecare decide să anuleze mesajul IE142, ar trebui transmis biroului vamal de destinație solicitat mesajul „Notificare de anulare a cercetării" (IE059), pentru că acesta să pună capăt investigațiilor.

VII.3.4.4 Răspunsul țării de destinație

VII.3.4.4.1 Efectuarea de căutări în evidențe

Autoritatea competentă din țara de destinație va efectua mai întâi căutări în propriile evidențe sau, dacă este necesar, în evidențele destinatarului agreat. În urma acestor căutări se poate descoperi uneori că regimul de tranzit s-a încheiat în mod corespunzător, reieșind că lipseau doar IE006 și IE018 (mesajele corespunzătoare).

Dacă în urma căutărilor efectuate în propriile evidențe sau în cele aparținând destinatarului agreat nu constată nimic, autoritatea competentă din țara de destinație ar trebui să contacteze:

- destinatarul, care ar fi putut să primească mărfurile și documentele în mod direct, fără a le prezenta la biroul vamal de destinație declarat sau la un alt birou vamal de destinație sau
- o altă persoană responsabilă care poate furniza informații suplimentare.

VII.3.4.4.2 Rezultatul căutărilor efectuate în evidențe

După parcurgerea etapelor descrise la punctul 3.4.4.1 de mai sus, sunt posibile următoarele cazuri ipotetice:

Articolul 47 din apendicele I la

- <u>Mărfurile în cauză au fost de fapt prezentate la timp la biroul vamal de destinație sau la destinatarul agreat, dar</u>

convenție

Articolele 307 și 309 din APA

- dovada încheierii regimului (mesajul IE006 și/sau IE018) nu a fost returnată în termenul prevăzut. În acest caz, autoritatea competentă din țara de destinație ar trebui să transmită imediat mesajele lipsă către autoritatea competentă solicitantă din țara de plecare sau
- dovada încheierii regimului [mesajul „Notificare de sosire" (IE007) și/sau mesajul „Observații privind descărcarea (IE044)] nu a fost transmisă biroului vamal de destinație de către destinatarul agreat, deși acesta avea obligația de a o face. În acest caz, după ce solicită mai întâi destinatarului agreat să furnizeze informațiile lipsă necesare, autoritatea competentă din țara de destinație ar trebui să transmită imediat mesajele lipsă IE006 și/sau IE018 către autoritatea competentă solicitantă din țara de plecare. Autoritatea competentă din țara de destinație trebuie să adopte măsurile necesare pentru obținerea autorizării destinatarului agreat.

Notă: transmiterea mesajelor IE006 și/sau IE018 este permisă doar atunci când operațiunea de tranzit s-a încheiat corect în termenul prevăzut și nu a fost scoasă de sub supravegherea vamală. Regimul trebuie să fie încheiat în mod corespunzător, în termenul prevăzut (de exemplu, la biroul vamal de destinație lipsea doar înregistrarea regimului de tranzit), sau trebuie să existe acceptarea prezentării cu întârziere în conformitate cu dispozițiile legale.

- Mărfurile acoperite de regimul de tranzit nu au fost prezentate la biroul vamal de destinație, însă au fost prezentate la biroul vamal de tranzit:
  Când efectuează căutări în evidențele sale, autoritatea competentă din țara de destinație nu găsește dovezi ale prezentării la biroul vamal de destinație a mărfurilor care fac obiectul tranzitului, dar găsește mesajul IE118 emis de țara proprie.

  În acest caz, autoritatea competentă din țara de destinație trebuie să trimită:
  - mesajul „Răspuns la cererea de cercetare" (IE143) cu codul de răspuns „4" – „Cerere de recuperare la destinație", prin care își asumă responsabilitatea pentru acțiunea de recuperare.

- Mărfurile au fost livrate unui destinatar care nu este destinatar agreat:

Dacă stabilește că mărfurile au fost livrate direct unui destinatar neagreat care nu a contactat biroul de destinație, deși avea obligația de a o face, autoritatea competentă din țara de destinație ar trebui să transmită mesajul „Răspuns la cererea de cercetare" (IE143) cu codul de răspuns „4" – „Cerere de recuperare la destinație", prin care să ceară să i se transfere responsabilitatea pentru recuperare.

- Biroul vamal de destinație nu a încheiat operațiunea de tranzit în NCTS, dar mărfurile au fost exportate către o țară terță:
  Dacă stabilește că mărfurile au fost exportate către o țară terță, autoritatea competentă din țara de destinație:

  - transmite autorității competente din țara de plecare mesajele IE006 și IE018 după ce a dovedit prezentarea efectivă sau
  - transmite orice fel de alte documente sau date prevăzute de formularul TC20A care dovedesc că mărfurile au fost exportate către o țară terță, în cazul în care nu există nici probe alternative, nici mesaje care să confirme sosirea sau prezentarea mărfurilor la destinație, pentru a permite autorităților competente din țara de plecare să stabilească faptul că documentele se referă într-adevăr la mărfurile în cauză și că, prin urmare, respectivele mărfuri au părăsit efectiv teritoriul părții contractante/Uniunii.

VII.3.4.4.3 Termenul de răspuns în cazul începerii procedurii de cercetare cu biroul vamal de destinație

Articolul 49 alineatul (4) din apendicele I la convenție

Articolul 310 alineatele (4) și (6) din APA

Autoritatea competentă din țara de destinație trebuie să răspundă fără întârziere și, în orice caz, în termen de 28 de zile de la primirea fie a solicitării de informații suplimentare [prin mesajul „Cerere de informații privind cercetarea și recuperarea" (IE145)], fie a răspunsului prin mesajul „Răspuns la cererea de cercetare" (IE143) (a se vedea secțiunea VII.3.4.4.5 pentru codurile de răspuns).

În cazul în care procedura de cercetare a fost inițiată de către titularul regimului, care a oferit suficiente informații pentru continuarea acesteia, autoritatea competentă din țara de destinație trebuie, fără întârziere și, în orice caz, în termen de 40 de zile de la primirea cererii de cercetare, fie să solicite informații suplimentare (prin mesajul IE145), fie să ofere un răspuns (mesajul IE143). A se vedea secțiunea VII.3.4.4.5 pentru codurile de răspuns.

VII.3.4.4.4 Coduri de răspuns la cererea de cercetare

Autoritatea competentă din țara de destinație ar trebui să utilizeze în mesajul IE143 unul dintre următoarele coduri de răspuns:

Codul „1” – transport necunoscut la destinație

- Mărfurile nu au fost prezentate la biroul vamal de destinație declarat. Autoritatea competentă din țara de plecare trebuie să încerce, dacă este posibil, să identifice biroul vamal real de destinație sau să adreseze cererea titularului regimului.

Codul „2” – presupusă dublare

- Mărfurile au fost prezentate la biroul de destinație declarat, iar autoritățile respective presupun că au fost trimise două mesaje „Datele declarației” (IE015) pentru aceleași mărfuri.

Codul „3” – exemplar de retur, returnat la (data)

- Mărfurile au fost prezentate la biroul de destinație declarat, dar respectivul birou nu a putut încheia regimul folosind mesajele IE006 și IE018, ci a returnat o probă alternativă (de exemplu, un exemplar al TAD-ului), care nu a fost încă primită la biroul vamal din țara de plecare.

Codul „4” – cerere de recuperare la destinație

- Deși nu au fost prezentate la biroul vamal de destinație, mărfurile au fost descoperite ulterior în aceeași țară (de exemplu, în afara regimului vamal oficial). Prin urmare, biroul de destinație competent dorește să preia responsabilitatea pentru recuperare și transmite mesajul „Cerere de recuperare” (IE150) biroului de plecare competent, astfel încât să poată recupera mărfurile după ce acestea sunt livrate destinatarului sau după ce au trecut frontiera (mesajul IE118).

VII.3.4.5 Cerere adresată titularului regimului după inițierea cercetării cu biroul vamal de destinație

Articolul 49 alineatul (5) din apendicele I la convenție

Articolul 310

Dacă procedura de cercetare a început cu transmiterea mesajului IE142 către biroul vamal de destinație, iar Răspunsul la cererea de cercetare (mesajul IE143) nu a oferit niciun răspuns ori a oferit un răspuns negativ, autoritatea competentă din țara de plecare trebuie să solicite informațiile necesare descărcării regimului de la titularul

alineatul (5) din APA

regimului (pentru detalii suplimentare, a se vedea secțiunea VII.3.2).

Dacă, în această etapă a procedurii de cercetare, titularul regimului:

– nu furnizează nicio informație în termen de 28 de zile sau

– furnizează informații care sunt considerate insuficiente pentru continuarea procedurii de cercetare,

Articolul 114 alineatul (2) din apendicele I la convenție

Articolul 87 din CVU

Articolul 77 din AD

autoritatea competentă din țara de plecare trebuie să stabilească măsurile suplimentare care ar trebui luate pentru descărcarea regimului în termen de șapte luni de la expirarea termenului pentru prezentarea mărfurilor la destinație (a se vedea nota din secțiunea VII.3.2.2. pentru exceptări de la acest termen).

VII.3.4.6 Consecințele rezultatelor procedurii de cercetare

Pe baza răspunsurilor primite, inclusiv a eventualelor informații furnizate de titularul regimului, autoritatea competentă din țara de plecare trebuie să decidă dacă regimul s-a încheiat sau nu și dacă acesta poate fi descărcat sau ce măsuri trebuie luate în continuare.

Articolul 49 alineatul (7) și articolul 117 alineatul (5) din apendicele I la convenție

Când operațiunea de tranzit poate fi descărcată în mod corespunzător în cadrul unei proceduri de cercetare, autoritatea competentă din țara de plecare trebuie să informeze imediat titularul regimului și garantul, dacă aceștia au fost implicați în acest proces.

Articolul 310 alineatul (7) din APA

Poate fi necesar ca autoritatea competentă să informeze și alte autorități competente implicate în procedura de cercetare, în special biroului vamal de garanție.

În cazul în care autoritatea competentă din țara de plecare nu poate descărca regimul de tranzit, dar:

- s-a transmis mesajul IE006;
- s-a transmis mesajul IE118 sau
- s-a furnizat de către titularul regimului dovada prezentării mărfurilor sau a livrării acestora către un alt stat membru sau către o altă parte contractantă,

autoritatea competentă din țara de plecare transferă fără întârziere,

prin intermediul mesajului „Cerere de recuperare” (IE150), responsabilitatea către țara considerată competentă pentru procedura de recuperare.

Dacă s-a transmis mesajul IE006, autoritatea solicitată trebuie să transmită mesajul IE018. Dacă există un mesaj IE118 sau o dovadă furnizată de titularul regimului privind prezentarea mărfurilor în sau livrarea acestora către un alt stat membru sau către o altă parte contractantă, biroul vamal de plecare trebuie să accepte competența pentru recuperare și să returneze mesajul „Notificare de acceptare a recuperării” (IE151) cu mențiunea „Da” (codul de acceptare „1”).

Dacă autoritatea solicitată nu răspunde fie prin trimiterea mesajelor lipsă (în pofida obligației legale de a face acest lucru), fie prin preluarea responsabilității pentru recuperare în termenul de 28 de zile (în pofida existenței dovezii menționate mai sus), ar trebui informați ofițerii de legătură pentru tranzit de la nivel local (a se vedea Cartea de adrese ale birourilor de tranzit de pe site-ul Europa) din țara solicitată, cu transmiterea dovezii necesare, în vederea luării măsurilor necesare, deoarece competența ar trebui să fie preluată de autoritatea solicitată. Dacă nu se obține efectul necesar, ar trebui să fie informat biroul național de asistență și coordonatorul național de tranzit din țara de plecare, pentru ca aceștia să poată întreprinde măsuri.

Articolul 114 alineatul (2) din apendicele I la convenție

Articolul 87 din CVU

Articolul 77 din AD

Autoritatea competentă din țara de plecare trebuie să își finalizeze constatările în termen de cel mult șapte luni de la expirarea termenului pentru prezentarea mărfurilor la destinație. Dacă este necesar, respectiva autoritate competentă ar trebui să inițieze procedura de recuperare din proprie inițiativă (a se vedea partea VIII pentru detalii suplimentare).

Rezultatele procedurii de cercetare pot fi influențate ca urmare a oricăror informații suplimentare primite de către autoritatea competentă sau a oricăror observații ale acesteia în legătură cu mărfurile în cauză.

Acest lucru este valabil în special dacă a fost descoperită o neregulă sau o fraudă (sustragere, înlocuire etc.) în timpul operațiunii de tranzit și/sau dacă mărfurile în cauză au fost descoperite, în întregime sau parțial, în afara supravegherii vamale și, de asemenea, dacă au fost identificate persoanele responsabile pentru

fraudă sau pentru nereguli.

Prin urmare, toate informațiile relevante trebuie aduse imediat la cunoștința autorității competente din țara de plecare.

VII.4 Planul de asigurare a continuității activității

Prezentul punct se aplică doar în cazurile în care operațiunea de tranzit a fost inițiată prin utilizarea planului de asigurare a continuității activității.

Prezentul punct este structurat după cum urmează:

Punctul VII.4.1 conține o introducere.

Punctul VII.4.2 se referă la autoritatea competentă și la termenul pentru lansarea procedurii de cercetare.

Punctul VII.4.3 se referă la avizul de cercetare.

Punctul VII.4.4 se referă la răspunsul țării de destinație la avizul de cercetare.

Punctul VII.4.5 se referă la consecințele rezultatelor procedurii de cercetare.

VII.4.1 Avizul de cercetare în caz de recurgere la planul de asigurare a continuității activității sau la procedura simplificată specifică anumitor moduri de transport

Prezentul punct are la bază unul dintre următoarele documente utilizate ca declarație de tranzit în cazul planului de asigurare a continuității activității:

- un document administrativ unic (DAU) sau
- un DAU imprimat pe hârtie simplă de sistemul informatic al operatorului economic, astfel cum se prevede în anexa B6 apendicele III la convenție/apendicele B1-B4 la anexa 9 la ADT sau
- documentul de însoțire a tranzitului (TAD), completat, dacă este necesar, de „lista de articole”. În acest caz, TAD-ul nu va conține un număr de referință principal (MRN).

VII.4.1.1 Introducere

Punctul 17 din anexa II la

În cazul lipsei unei dovezi a încheierii regimului de tranzit sau imediat ce autoritățile competente sunt informate sau suspectează că

apendicele I la convenție

Punctul 17 din anexa 72-04 la APA

regimul de tranzit nu s-a încheiat:

- titularul regimului este contactat și rugat să furnizeze, utilizând modelul de scrisoare din anexa VII.8.2, dovada că regimul s-a încheiat după expirarea termenului de prezentare a mărfurilor la biroul vamal de destinație și

- procedura de cercetare adresată biroului vamal de destinație declarat va începe după <u>două luni</u> de la expirarea termenului pentru prezentarea mărfurilor la biroul vamal de destinație.

Principalele scopuri ale procedurii de cercetare sunt:

- <u>obținerea de dovezi ale încheierii regimului de tranzit</u>, în vederea descărcării acestuia, sau

- <u>în absența unor astfel de dovezi sau dacă se constată ulterior că dovezile prezentate sunt falsificate sau nevalabile</u>, stabilirea condițiilor în care a luat naștere datoria (vamală), identificarea debitorului sau debitorilor și a autorităților responsabile pentru recuperarea datoriei (vamale).

Această procedură se bazează pe principiul cooperării administrative între autoritățile competente și ia în considerare toate informațiile furnizate de titularul regimului (a se vedea secțiunea VII.3).

Lista autorităților competente pentru procedura de cercetare este prezentată în anexa VII. 8.1.

Buna sa funcționare presupune:

- completarea integrală a avizelor de cercetare;
- înregistrarea completă și corectă a sosirilor de către birourile vamale de destinație;
- trimiterea de către biroul vamal de destinație, fără întârziere și în cel mult opt zile calendaristice, a exemplarului de retur (exemplarul 5 al DAU-ului sau al doilea exemplar al TAD-ului);
- gestionarea corectă a avizului sau avizelor de tranzit (TC10) de către biroul sau birourile vamale de tranzit;
- furnizarea de răspunsuri rapide și clare de către autoritățile cărora li se trimit cereri;
- existența unei liste actualizate a autorităților și birourilor competente.

VII.4.1.2 Inițierea cercetării cu titularul regimului

În cazul în care exemplarul 5 al DAU-ului sau al doilea exemplar al TAD-ului nu a fost restituit în termen de <u>două luni</u> de la expirarea termenului pentru prezentarea mărfurilor la biroul vamal de destinație, autoritățile competente din țara de plecare trebuie să informeze titularul regimului și să îi solicite acestuia furnizarea unei dovezi a încheierii regimului.

Titularul regimului va avea la dispoziție o perioadă maximă de 28 de zile pentru a furniza informațiile necesare în vederea descărcării regimului.

VII.4.1.3 Autoritatea competentă și termenul pentru transmiterea avizului de cercetare

Avizul de cercetare este transmis imediat de către autoritățile competente din țara de plecare:

- dacă, în termen de două luni de la expirarea termenului pentru prezentarea mărfurilor la biroul vamal de destinație, nu a fost primită din partea titularului regimului nicio dovadă a încheierii regimului;
- imediat ce autoritățile competente sunt informate sau suspectează într-o fază incipientă (chiar înainte de expirarea perioadelor menționate mai sus) că regimul nu a fost încheiat pentru toate mărfurile în cauză sau pentru o parte din acestea sau dacă dovada prezentată conține neconcordanțe sau pare a fi fost falsificată. Dacă există suspiciuni, autoritatea competentă din țara de plecare va decide, în funcție de circumstanțe, dacă procedura de cercetare ar trebui precedată sau însoțită de o procedură de verificare postvămuire, în scopul verificării valabilității dovezii;
- imediat ce autoritatea competentă descoperă *ex post* (după expirarea perioadelor menționate mai sus) că dovada care i-a fost prezentată era falsificată și că regimul nu s-a încheiat. Nu vor fi inițiate însă investigații decât dacă acestea ar fi utile pentru confirmarea sau invalidarea probelor precedente prezentate și/sau pentru stabilirea datoriei (vamale), a debitorului și a autorității competente pentru recuperarea datoriei.

Avizul de cercetare nu poate fi transmis dacă, înainte de expirarea termenului de două luni pentru inițierea cercetării, titularul regimului a fost în măsură să prezinte o probă „alternativă” satisfăcătoare privind încheierea regimului (a se vedea secțiunea VII.3.2.1 pentru

informații suplimentare).

VII.4.1.4 Avizul de cercetare TC20

Autoritatea competentă din țara de plecare va continua procedura de cercetare trimițând autorității competente din țara de destinație un aviz de cercetare pe un formular conform cu modelul TC20, prezentat în anexa VII.8.3.

Acesta poate fi expediat prin scrisoare recomandată (cu furnizarea unei recipise care confirmă primirea).

În orice caz, autoritatea competentă din țara de plecare trebuie să păstreze o dovadă a expedierii formularului TC20.

Formularul TC20 ar trebui să conțină toate informațiile disponibile, inclusiv detaliile suplimentare comunicate de titularul regimului, în special cu privire la o eventuală schimbare a destinatarului mărfurilor. Formularul TC20 ar trebui să fie însoțit de o copie a documentului sau documentelor folosite pentru plasarea mărfurilor sub regimul vamal (exemplarul 1 al DAU-ului, primul exemplar al TAD-ului, listele de încărcătură, manifestul aerian sau maritim etc.).

Formularul TC20 ar trebui să fie transmis doar atunci când răspunsul titularului regimului la cererea de informații nu a fost suficient pentru descărcarea regimului de tranzit.

VII.4.1.5 Răspunsul țării de destinație la avizul de cercetare

Autoritatea competentă din țara de destinație care primește avizul de cercetare trebuie să răspundă cât mai repede posibil și în mod corespunzător, în conformitate cu informațiile pe care le deține sau pe care urmează să le obțină.

Aceasta va efectua mai întâi căutări în propriile evidențe (înregistrarea exemplarelor 4 și 5 ale DAU-ului, al doilea exemplar al TAD-ului sau manifestele arhivate etc.) sau în evidențele destinatarului agreat. În urma acestor căutări se poate descoperi uneori că dovada originală a încheierii regimului nu fusese încă returnată sau că fusese greșit îndosariată.

Dacă în urma acestor căutări nu se descoperă nimic, autoritatea competentă din țara de destinație trebuie să contacteze fie destinatarul (astfel cum figurează în declarația de tranzit), fie

persoana, indicată eventual în formularul TC20 de către autoritatea competentă din țara de plecare, despre care se crede că a primit mărfurile și documentele în mod direct, fără prezentarea acestora la biroul de destinație.

Dacă însă informațiile furnizate de autoritatea competentă din țara de plecare în formularul TC20 sau în documentele anexate sunt insuficiente pentru a permite autorității competente din țara de destinație să desfășoare cercetările necesare, aceasta din urmă trebuie să solicite informații suplimentare prin completarea casetei II din formularul TC20 și returnarea acestuia către autoritatea competentă din țara de plecare. Autoritatea competentă din țara de plecare trebuie să completeze apoi caseta III, să anexeze informațiile suplimentare solicitate (pe hârtie) și să returneze formularul TC20 autorității competente solicitante din țara de destinație.

În urma etapelor procedurale ale cercetării descrise mai sus, sunt posibile următoarele cazuri ipotetice:

1. <u>Mărfurile în cauză au fost prezentate efectiv biroului vamal de destinație sau destinatarului autorizat, dar</u>
   - dovada încheierii regimului (de exemplu, returnarea exemplarului 5 al DAU-ului, a celui de-al doilea exemplar din TAD-ului sau a listei lunare în cadrul regimului de tranzit aerian/maritim pe suport de hârtie) nu a fost returnată în termenul prevăzut.
     În acest caz, autoritatea competentă din țara de destinație trebuie să returneze dovada imediat autorității competente din țara de plecare care a transmis formularul TC20, după ce completează în mod corespunzător caseta IV a acestuia;

   - destinatarul agreat nu și-a îndeplinit obligația de a returna biroului vamal de destinație dovada încheierii regimului.
     În acest caz, după ce dovada a fost găsită, autoritatea competentă din țara de destinație trebuie să verifice dacă destinatarul agreat a furnizat informațiile necesare privind data sosirii mărfurilor și starea sigiliilor, să înregistreze și să vizeze dovada, apoi să o returneze imediat, împreună cu formularul TC20 completat corespunzător, autorității competente din țara de plecare. Autoritatea competentă din țara de destinație trebuie să ia măsurile necesare în ceea ce privește destinatarul agreat;

   - dovada privind încheierea regimului a fost transmisă, dar nu a fost primită de către autoritatea competentă din țara de

plecare.

În acest caz, autoritatea competentă din țara de destinație trebuie să returneze dovada, împreună cu formularul TC20, a cărui casetă IV a fost completată în mod corespunzător, autorității competente din țara de plecare. Această dovadă poate consta fie în documentul primit din partea autorității competente din țara de plecare (exemplarul 1 al DAU-ului, primul exemplar al TAD-ului, manifestul de plecare etc.), fie într-o copie a documentului aflat în posesia autorității competente din țara de destinație (exemplarul 4 al DAU-ului, al doilea exemplar al TAD-ului, manifestul de la destinație sau copia reținută a listei lunare etc.). Această autoritate va adnota pe copie data sosirii mărfurilor și rezultatele oricăror controale efectuate, certificând apoi copia.

2. Mărfurile nu au fost prezentate la biroul vamal de destinație sau nu au fost livrate la un destinatar agreat:
   - biroul vamal de destinație a fost schimbat: în acest caz, biroul vamal real de destinație este cel care trebuie să returneze autorității competente din țara de plecare dovada încheierii regimului:
     - dacă autoritatea competentă din țara biroului vamal de destinație declarat a reușit să identifice biroul vamal real de destinație, cea dintâi trebuie să transmită celui din urmă formularul TC20, a cărui casetă IV este completată cu datele biroului vamal real de destinație, și să informeze autoritatea competentă din țara de plecare transmițând acesteia o copie a formularului TC20;
     - dacă autoritatea competentă din țara biroului de destinație declarat nu a reușit să identifice biroul vamal real de destinație, biroul vamal de destinație declarat transmite ultimului birou vamal de tranzit prevăzut formularul TC20 adnotat, a cărui casetă IV a fost completată. În absența unui birou vamal de tranzit, formularul TC20 trebuie returnat însă direct autorității competente din țara de plecare;
   - biroul vamal de destinație nu a fost schimbat (sau nu s-a constatat că ar fi fost schimbat):
     - în acest caz, dacă autoritatea competentă din țara de destinație stabilește că mărfurile au fost livrate direct unui destinatar neagreat, indicat în formularul TC20, sau oricărei alte persoane, autoritatea competentă din țara de destinație trebuie să returneze formularul TC20 și copia declarației de tranzit autorității competente din țara de plecare. Autoritatea

competentă din țara de destinație trebuie să menționeze, dacă este necesar într-un document anexat, toate informațiile relevante privind:

- identitatea destinatarului și a altor persoane care ar putea fi implicate;
- data și condițiile livrării directe a mărfurilor, natura și cantitatea lor și
- regimul vamal sub care au fost plasate mărfurile, dacă este cazul;

– dacă autoritatea competentă din țara de destinație nu găsește mărfurile în cauză, formularul TC20 adnotat trebuie transmis ultimului birou vamal de tranzit prevăzut, astfel cum este indicat în declarația de tranzit. În absența unui birou vamal de tranzit, formularul TC20 trebuie returnat direct autorității competente din țara de plecare (aceeași autoritate ca cea menționată la punctul 2 al doilea marcator).

Dacă autoritatea competentă din țara de destinație transmite formularul TC20 ultimului birou vamal de tranzit prevăzut, ea trebuie să trimită o copie și autorității competente din țara de plecare, pentru a furniza informații privind stadiul în care se află procedura de cercetare.

VII.4.1.6 Răspunsul biroului vamal de tranzit la avizul de cercetare

Ultimul birou vamal de tranzit prevăzut care primește formularul TC20 trebuie să înceapă imediat să caute avizul de tranzit TC10 corespunzător trimiterii respective.

În urma acestei căutări sunt posibile următoarele cazuri ipotetice:

1. <u>Trimiterea a fost prezentată efectiv la ultimul birou vamal de tranzit prevăzut și s-a constatat existența unui aviz de tranzit.</u>
   În acest caz, biroul vamal de tranzit trebuie să anexeze o copie a avizului de tranzit la formularul TC20, pe care trebuie să îl returneze direct autorității competente din țara de plecare.

2. <u>Nu s-a găsit niciun aviz de tranzit (și nici vreo altă dovadă a tranzitului) la ultimul birou vamal de tranzit prevăzut.</u>
   În acest caz, ultimul birou vamal de tranzit prevăzut trebuie să adauge aceste informații la formularul TC20, pe care trebuie să îl returneze precedentului birou vamal de tranzit prevăzut, astfel cum este indicat în declarația de tranzit, sau, în lipsa altor birouri vamale de tranzit prevăzute, autorității competente din

țara de plecare.

Fiecare birou vamal de tranzit sesizat ulterior prin avizul de cercetare trebuie să procedeze într-un mod similar și să se asigure că formularul TC20, vizat în mod corespunzător, este transmis fără întârziere fie precedentului birou vamal de tranzit prevăzut, astfel cum este indicat în declarația de tranzit, fie, în lipsa altor birouri vamale de tranzit prevăzute, direct autorității competente din țara de plecare, care va trage concluziile necesare pe baza informațiilor primite.

Când transmite formularul TC20 la precedentul birou vamal de tranzit prevăzut, biroul vamal de tranzit trebuie să trimită o copie și autorității competente din țara de plecare, pentru a furniza informații privind stadiul în care se află procedura de cercetare. În cazul în care primește avizul de tranzit de la biroul vamal real de tranzit după ce a trimis deja avizul de cercetare la precedentul birou vamal de tranzit prevăzut (a se vedea situația descrisă la punctul 1 de mai sus), biroul vamal de tranzit prevăzut trebuie să informeze și autoritatea competentă a țării de plecare.

VII.4.1.7 Consecințele procedurii de cercetare

Pe baza răspunsurilor primite în cursul procedurii de cercetare, inclusiv a eventualelor informații comunicate de către titularul regimului, autoritatea competentă din țara de plecare va stabili dacă regimul s-a încheiat sau nu și dacă poate fi descărcat.

În conformitate cu dispozițiile privind datoria (vamală) și recuperarea, autoritatea competentă din țara de plecare va stabili:

- dacă a luat sau nu naștere o datorie (vamală);
- persoana sau persoanele responsabile de datoria (vamală), dacă este cazul;
- locul real sau presupus în care a luat naștere datoria (vamală) și, ca urmare, autoritatea competentă să acționeze în vederea recuperării datoriei (vamale), dacă este cazul.

Articolul 114 alineatul (2) din apendicele I la convenție

Autoritatea competentă din țara de plecare trebuie să își stabilească concluziile în termen de șapte luni de la expirarea termenului pentru prezentarea mărfurilor la destinație.

Articolul 87 din CVU

Acest lucru este valabil și în cazurile în care autoritatea nu a primit niciun răspuns în cursul procedurii de cercetare.

Articolul 77 din AD

Rezultatele procedurii de cercetare pot fi influențate ca urmare a oricăror informații suplimentare primite de către autoritatea competentă sau a oricăror observații ale acesteia în ceea ce privește mărfurile. Acest lucru este valabil în special dacă a fost descoperită o neregulă sau o fraudă (sustragere, înlocuire etc.) în timpul operațiunii de tranzit și/sau dacă mărfurile în cauză au fost descoperite, în întregime sau parțial, în afara supravegherii vamale și, de asemenea, dacă au fost identificate persoanele responsabile pentru fraudă sau pentru nereguli. Prin urmare, toate informațiile relevante trebuie aduse fără întârziere la cunoștința autorității competente din țara de plecare și, dacă este necesar, trebuie folosit formularul TC24 pentru a se solicita transferul competenței în ceea ce privește recuperarea. Un model al formularului TC24 este prevăzut în anexa VIII.8.2.

Articolul 49 alineatul (7) și articolul 117 alineatul (5) din apendicele I la convenție

Articolul 310 alineatul (7) din APA

Dacă însă operațiunea de tranzit poate fi descărcată ca în cadrul unei proceduri de cercetare, autoritatea competentă din țara de plecare trebuie să informeze imediat titularul regimului și garantul, care ar fi putut să fie implicați în procedura de cercetare. Poate fi necesar ca autoritatea competentă să informeze și alte autorități competente implicate la momentul respectiv în procedura de cercetare, în special biroului vamal de garanție.

Alte exemple de situații care pot apărea în cursul procedurii de cercetare sunt prezentate în anexa VII.8.5.

VII.5 Procedura de verificare postvămuire

Prezentul punct cuprinde următoarele informații:

Punctul VII.5.1 stabilește obiectivele și metodele de verificare.

Punctul VII.5.2 se referă la documentele care trebuie verificate.

Punctul VII.5.3 se referă la consecințele rezultatelor.

VII.5.1 Obiectivele și metodele verificării postvămuire

Articolul 52 din apendicele I la convenție

Articolul 292 din APA

Autoritatea vamală competentă poate efectua, după acordarea liberului de vamă, controale ale informațiilor furnizate și ale oricăror documente, formulare, autorizații sau date legate de operațiunea de tranzit comun/unional, în scopul de a verifica autenticitatea și corectitudinea înscrierilor, a informațiilor care au

făcut obiectul unui schimb și a ștampilelor.

Verificarea postvămuire ar trebui efectuată pe baza unei analize de risc sau în mod aleatoriu. Cu toate acestea, în cazul unor îndoieli sau al unor suspiciuni de infracțiuni sau nereguli, o astfel de verificare trebuie efectuată automat.

O autoritate vamală competentă care primește o cerere de control ulterior acordării liberului de vamă trebuie să răspundă fără întârziere.

Dacă autoritatea vamală de plecare competentă solicită autorității vamale competente să efectueze, ulterior acordării liberului de vamă, un control al informațiilor legate de operațiunea de tranzit comun/unional, se va considera că nu au fost îndeplinite condițiile prevăzute pentru încheierea regimului de tranzit până când nu se confirmă autenticitatea și corectitudinea datelor.

VII.5.2 Documente care fac obiectul verificării

VII.5.2.1. Declarațiile de tranzit (planul de asigurare a continuității activității)

În scopul detectării și prevenirii fraudelor, declarația și vizele trebuie verificate de către autoritatea competentă din țara de plecare, de tranzit și de destinație ori de câte ori există erori aparente sau îndoieli privind valabilitatea lor.

Această verificare trebuie efectuată utilizându-se formularul TC21, al cărui model este prevăzut în anexa VII.8.5. Autoritățile competente destinatare trebuie să returneze formularul TC21 autorităților competente solicitante în termen de două luni de la data înscrisă pe formular. Formularul trebuie să conțină motivul verificării. Fiecare birou vamal de plecare trebuie, de asemenea, să efectueze o verificare aleatorie a declarațiilor de tranzit returnate, solicitând verificarea a cel puțin două din fiecare o mie de documente.

VII.5.2.2 Documentul electronic de transport utilizat ca declarație de tranzit

Atunci când mărfurile sunt transportate în baza unui document electronic de transport (ETD) ca declarație de tranzit pentru utilizarea regimului de tranzit comun/unional pentru mărfuri transportate pe cale aeriană sau în baza unui document electronic de transport (ETD) ca declarație de tranzit pentru utilizarea

regimului de tranzit unional pentru mărfuri transportate pe cale maritimă, autoritățile competente din aeroportul sau portul de destinație efectuează un control vamal retroactiv. Acest control se realizează prin verificări în cadrul unui audit de sistem pe baza nivelului de risc perceput. Dacă este necesar, autoritățile competente din aeroportul sau portul de destinație pot transmite date din ETD autorităților competente din aeroportul sau portul de plecare, spre verificare.

Această verificare trebuie efectuată utilizându-se formularul TC21(A), al cărui model este prevăzut în anexa VII.8.6. Fiecare formular trebuie să conțină date extrase din ETD referitoare la o singură aeronavă sau navă și la un singur operator agreat.

Părțile 1, 2 și 3 ale formularului TC21(A) trebuie completate de către autoritățile competente din aeroportul sau portul de destinație. Dacă este necesar, formularul trebuie însoțit de extrase din ETD-ul aeronavei sau al navei referitoare la trimiterile selectate pentru verificare.

Formularele utilizate pentru verificare pot fi trimise către autoritățile competente din aeroportul sau portul de plecare prin intermediul birourilor centrale pentru operațiuni de tranzit comun/unional ale țărilor respective.

Autoritățile competente din aeroportul sau portul de plecare trebuie să verifice datele din ETD introduse în formularul TC21(A) prin comparație cu evidențele comerciale ale operatorului agreat. Rezultatele verificării trebuie menționate în părțile 4 și 5 ale formularului. Eventualele neconcordanțe trebuie menționate în partea 4.

VII.5.2.3 Proba alternativă

În caz de îndoieli sau suspiciuni, autoritatea competentă din țara de plecare trebuie să solicite verificarea probei alternative prezentate. De asemenea, autoritatea respectivă trebuie să solicite verificarea a cel puțin 10 din fiecare o mie de documente.

VII.5.2.4 Documentele T2L

Se recomandă transmiterea unei cereri de verificare a documentului T2L în cazul în care un astfel de document a fost eliberat retroactiv exclusiv în scopul remedierii efectului unei

declarații de tranzit T1.

Transmiterea acestei cereri ar trebui să se facă în mod automat atunci când documentul T2L este prezentat după efectuarea unei serii de operațiuni de tranzit acoperite de declarații de tranzit eliberate în țări diferite.

În plus, două din fiecare o mie de documente T2L prezentate la un birou dat trebuie să facă obiectul unei verificări aleatorii.

VII.5.2.5 Documente comerciale echivalente cu un document T2L

Se recomandă efectuarea unei verificări în cazurile în care se suspectează că pot avea loc utilizări abuzive sau nereguli ca urmare a folosirii unui document comercial în locul unui document T2L.

Pot fi suspectate utilizări abuzive sau nereguli atunci când este evident faptul că persoana în cauză fracționează trimiterile pentru a nu depăși plafonul de 15 000 EUR.

În plus, două din fiecare o mie de documente T2L prezentate la un birou trebuie să facă obiectul unei verificări aleatorii prin sondaj.

VII.5.3. Consecințele verificării

Autoritatea competentă care solicită verificarea trebuie să adopte măsurile adecvate pe baza informațiilor primite.

Cu toate acestea, dacă este vorba despre o datorie (vamală) născută în cursul unei operațiuni de tranzit, autoritatea competentă din țara de plecare este cea care are responsabilitatea de a iniția cercetări, dacă este necesar, și de a stabili faptele esențiale privind datoria (vamală), debitorul și autoritatea competentă pentru recuperare, în conformitate cu dispozițiile privind datoria și recuperarea (a se vedea partea VIII).

VII.6 Excepții (*pro memoria*)

VII.7 Instrucțiuni naționale specifice (rezervat)

VII.8 Anexe

VII.8.1 Lista autorităților competente

Pentru ultima versiune a acestei liste, faceți clic pe următorul link:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_ro

VII.8.2 Model de scrisoare de informare către titularul regimului

[Denumirea autorității competente din
țara de plecare]

[Data și locul]
[Numele și adresa
titularului regimului]

Subiect: Tranzit comun/unional
Lipsa probei încheierii regimului de tranzit

Stimate domn/Stimată doamnă,
Sunteți titularul regimului pentru următoarea declarație (următoarele declarații) de tranzit comun/unional:

[referințe și date din declarația sau declarațiile de tranzit]
de la biroul vamal de plecare *[denumirea biroului vamal de plecare]*

În conformitate cu articolul 49 alineatele (2) și (5) și anexa II la apendicele I la Convenția din 20 mai 1987 privind un regim de tranzit comun/articolul 310 alineatele (2) și (5) și anexa 72-04 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447 al Comisiei din 24 noiembrie 2015 de stabilire a unor norme pentru punerea în aplicare a anumitor dispoziții din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a Codului vamal al Uniunii, vă informăm că nu am primit proba încheierii regimului de tranzit pentru declarația vamală susmenționată (declarațiile vamale susmenționate).

Vă invităm să transmiteți datele și documentele care dovedesc că regimul s-a încheiat. Vă solicităm să menționați, de asemenea, orice schimbare a biroului vamal de destinație și/sau a birourilor vamale de tranzit. Vă rugăm să trimiteți informațiile solicitate în termen de 28 de zile de la data prezentei scrisori.

- [În cazul în care nu furnizați informații sau dacă informațiile furnizate nu sunt suficiente pentru a ne permite să desfășurăm cercetări cu biroul de destinație, datoria vamală va lua naștere după o lună de la expirarea termenului de 28 de zile.]
- [Trebuie să inițiem procedura de cercetare la două luni de la expirarea termenului pentru prezentarea mărfurilor la biroul de destinație.]
- Această procedură este conformă cu articolul 114 alineatul (2) și anexa II la apendicele I la Convenția din 20 mai 1987 privind un regim de tranzit comun/articolul 77 din Regulamentul delegat al Comisiei (UE) 2015/2446 din 28 iulie 2015 de completare a Regulamentului (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilir a Codului vamal al Uniunii și anexa 72-04 la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447 al Comisiei din 24 noiembrie 2015 de stabilire a unor norme pentru punerea în aplicare a anumitor

dispoziții din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a Codului vamal al Uniunii.

Pot fi aduse ca dovezi următoarele:

– un document certificat de către autoritățile vamale ale statului membru sau ale unei țări de tranzit comun de destinație, care identifică mărfurile și dovedește că acestea au fost prezentate la biroul vamal de destinație sau la destinatarul agreat;
– un document sau o evidență vamală, certificat(ă) de autoritatea vamală a unei țări, care stabilește că mărfurile au părăsit fizic teritoriul vamal al părții contractante;
- un document vamal eliberat într-o țară terță în care mărfurile sunt plasate sub un regim vamal;
– un document eliberat într-o țară terță, ștampilat sau certificat în alt mod de autoritățile vamale din acea țară, care atestă faptul că mărfurile sunt considerate a se afla în liberă circulație în țara respectivă.

Orice probe furnizate de dumneavoastră trebuie să respecte dispozițiile articolului 51 din anexa I la Convenția din 20 mai 1987 privind un regim de tranzit comun/ale articolului 312 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447 al Comisiei din 24 noiembrie 2015 de stabilire a unor norme pentru punerea în aplicare a anumitor dispoziții din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a Codului vamal al Uniunii.

În conformitate cu articolele 112 și 113 din apendicele I la Convenția din 20 mai 1987 privind un regim de tranzit comun/articolul 79 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii, dacă nu se poate stabili că regimul s-a încheiat pentru declarația (declarațiile) în cauză, veți fi obligat(ă) la plata datoriei pentru mărfurile care fac obiectul declarației (declarațiilor) respective (taxe de import sau export și alte impozite).

Dacă vă aflați în imposibilitatea de a dovedi că regimul de tranzit în cauză s-a încheiat, vă rugăm să ne puneți la dispoziție orice informații disponibile, împreună cu documentele justificative aferente cu privire în special la locul (țara) în care considerați că au avut loc evenimentele care au dat naștere datoriei, în conformitate cu articolul 114 din apendicele I la Convenția din 20 mai 1987 privind un regim de tranzit comun/articolul 87 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii.

Cu deosebită considerație,

VII.8.3 Model de aviz de cercetare TC20 și note explicative

TC20 – AVIZ DE CERCETARE

I. SE COMPLETEAZĂ DE CĂTRE AUTORITATEA COMPETENTĂ LA PLECARE

A. Declarația de tranzit nr.

Exemplarul (...) anexat.

B. Biroul vamal de destinație (denumirea și țara)

C. Autoritatea competentă la plecare (denumirea și adresa)

D. Birouri vamale de tranzit prevăzute (denumirea și țara)

1.
2.
3.
4.

E. Identitatea mijlocului de transport:

F. Destinatar (denumirea și adresa completă)

G. Conform informațiilor furnizate de titularul regimului, trimiterea a fost:

☐ 1. prezentată la biroul dumneavoastră la data de |__|__|__| (Z L A)

☐ 2. livrată destinatarului la data de |__|__|__| (Z L A)

☐ 3. livrată la ..... la data de |__|__|__| (Z L A)
(numele/denumirea și adresa persoanei/firmei)

H. Pentru documentul eliberat de biroul dumneavoastră la data de |__|__|__| (Z L A) mi s-a prezentat o recipisă.

I. I. Titularul regimului nu este în măsură să ofere niciun fel de informații privind localizarea trimiterii.

Locul și data: Semnătura: Ștampila:

II. SE COMPLETEAZĂ DE CĂTRE AUTORITATEA COMPETENTĂ DIN ȚARA DE DESTINAȚIE: CERERE

Pentru efectuarea unor cercetări suplimentare, biroului vamal de plecare i se solicită să transmită sau să comunice:

☐ 1. o descriere exactă a mărfurilor

☐ 2. o copie a facturii

☐ 3. o copie a manifestului, a conosamentului sau a scrisorii de transport aerian

☐ 4. numele persoanei responsabile cu efectuarea formalităților la biroul vamal de destinație

☐ 5. următoarele documente sau informații (vă rugăm să specificați):

Locul și data: Semnătura: Ștampila:

III. SE COMPLETEAZĂ DE CĂTRE BIROUL VAMAL DE PLECARE: RĂSPUNSUL LA CERERE

☐☐ 1.	Se anexează informațiile, copiile sau documentele	
☐☐ 2.	Informațiile, copiile sau documentele menționate în	1 2 3 4 5 ☐☐☐☐☐ ☐ ☐ din cererea dvs. nu sunt disponibile.

Locul și data: Semnătura: Ștampila:

IV. SE COMPLETEAZĂ DE CĂTRE AUTORITATEA COMPETENTĂ DIN ȚARA DE DESTINAȚIE:

☐☐ 1. Dovada încheierii regimului a fost returnată la data de |__|__|__| o copie vizată a
Z L A

☐ (a) documentului primit ☐☐ (b) documentului returnat
este anexată, pentru confirmare.

☐☐ 2. La prezentul aviz de cercetare este anexată dovada vizată a încheierii regimului.

☐☐ 3. Taxe colectate.

☐☐ 4. Se desfășoară cercetări, iar dovada încheierii regimului va fi returnată în cel mai scurt timp posibil.

☐☐ 5. Trimiterea a fost prezentată aici fără documentul corespunzător.

☐☐ 6. Documentele au fost prezentate aici fără trimitere.

☐☐ 7. Trimiterea și documentele corespunzătoare nu au fost prezentate aici și
☐☐ (a) nu pot fi obținute niciun fel de informații despre acestea.
☐☐ (b) TC20 se transmite biroului vamal real de destinație ..... (denumirea și țara)
☐☐ (c) TC20 se transmite ultimului birou vamal de tranzit prevăzut, conform mențiunii din caseta I rubrica D.

Locul și data: Semnătura: Ștampila:

V. SE COMPLETEAZĂ DE CĂTRE ULTIMUL BIROU VAMAL DE TRANZIT PREVĂZUT

☐☐ 1. Aici a fost înregistrat un aviz de tranzit la data de |__|__|__|
Z L A

☐☐ 2. Mi-a fost transmis un aviz de tranzit de către biroul vamal real de tranzit ..... (denumirea),
unde a fost înregistrat la data de |__|__|__|
Z L A

☐☐ 3. Aici nu a fost înregistrat niciun aviz de tranzit. TC20 se transmite precedentului biroul vamal de tranzit prevăzut.

Locul și data: Semnătura: Ștampila:

VI. SE COMPLETEAZĂ DE CĂTRE PRECEDENTUL BIROU VAMAL DE TRANZIT PREVĂZUT

☐ 1. Aici a fost înregistrat un aviz de tranzit la data de |__|__|__|
Z L A

☐ 2. Mi-a fost transmis un aviz de tranzit de către biroul vamal real de tranzit ..... (denumirea),
unde a fost înregistrat la data de |__|__|__|
Z L A

☐ 3. Aici nu a fost înregistrat niciun aviz de tranzit. TC20 se transmite precedentului biroul vamal de tranzit prevăzut.

Locul și data: Semnătura: Ștampila:

VII. SE COMPLETEAZĂ DE CĂTRE PRECEDENTUL BIROU VAMAL DE TRANZIT PREVĂZUT

☐ 1.	Aici a fost înregistrat un aviz de tranzit la data de |__|__|__| Z L A
☐ 2.	Mi-a fost transmis un aviz de tranzit de către biroul vamal real de tranzit ..... (denumirea), unde a fost înregistrat la data de |__|__|__| Z L A
☐ 3.	Aici nu a fost înregistrat niciun aviz de tranzit. TC20 se transmite precedentului biroul vamal de tranzit prevăzut.

Locul și data: Semnătura: Ștampila:

VIII. SE COMPLETEAZĂ DE CĂTRE PRECEDENTUL BIROU VAMAL DE TRANZIT PREVĂZUT	
☐ 1.	Aici a fost înregistrat un aviz de tranzit la data de |__|__|__| Z L A
☐ 2.	Mi-a fost transmis un aviz de tranzit de către biroul vamal real de tranzit ..... (denumirea), unde a fost înregistrat la data de |__|__|__| Z L A
☐ 3.	Aici nu a fost înregistrat niciun aviz de tranzit. TC20 se transmite precedentului biroul vamal de tranzit prevăzut.

Locul și data: Semnătura: Ștampila:

TC20 – Aviz de cercetare – Note explicative

1. Informațiile și răspunsurile se indică prin marcarea cu o cruce a casetei prevăzute în acest scop.
2. Avizul de cercetare este utilizat pentru orice regim de tranzit, simplificat sau nu, pentru care trebuie furnizate autorității competente din țara de plecare dovezi cu privire la încheierea regimului.
3. În caseta I rubrica A, autoritatea competentă solicitantă indică referința declarației de tranzit (DAU, TAD sau documentul de transport utilizat ca declarație) pentru care nu dispune de dovada încheierii regimului. Se va anexa o copie a declarației.
4. În caseta I rubrica E se identifică mijlocul de transport, dacă în declarație au fost solicitate informații cu privire la acesta sau, în caz contrar, dacă este cunoscut de către autoritatea competentă (în special prin intermediul titularului regimului).
5. În caseta I rubrica F, în funcție de informațiile deținute, autoritatea competentă solicitantă indică destinatarul sau destinatarii, agreați sau nu, care au fost declarați la completarea declarației sau, în alte cazuri, destinatarul sau destinatarii presupuși care ar fi putut să primească mărfurile pe baza informațiilor aflate la dispoziție autorității.
6. În caseta I poziția G-3 trebuie indicați destinatarii efectivi, astfel cum au fost identificați de către titularul regimului.
7. În caseta II rubrica 3, autoritatea competentă solicitată cere transmiterea documentelor de transport dacă acestea nu au rol de declarație de tranzit (în caz contrar, acestea sunt indicate în caseta I rubrica A).
8. În caseta IV, autoritatea competentă solicitată informează autoritatea competentă din țara de plecare în privința rezultatului cercetărilor a căror responsabilitate nu revine acestui birou.

9. În caseta IV rubrica 1, autoritatea competentă solicitată bifează căsuța (a) dacă returnează o copie vizată și ștampilată a exemplarului 1 al DAU-ului sau a primului exemplar al TAD-ului, astfel cum a fost primită de la autoritatea competentă solicitantă. În alte cazuri (copie a exemplarului 4 al DAU-ului, a celui de-al doilea exemplar al TAD-ului sau a unui alt document – de exemplu, lista lunară a regimului de tranzit pe suport de hârtie pe cale aeriană/maritimă – care confirmă încheierea regimului), se bifează căsuța (b).

Dacă autoritatea solicitată urmează să transmită TC20, aceasta bifează căsuța corespunzătoare de la rubrica 7 și introduce detaliile, dacă este necesar. Aceasta informează autoritatea competentă din țara de plecare prin intermediul unei copii a avizului de cercetare.

În cazul în care nu găsește un aviz de tranzit, fiecare birou vamal de tranzit urmează aceeași procedură.

10. Pentru fiecare declarație de tranzit se folosește un formular TC20 separat.

VII.8.4 Modul de transmitere a informațiilor TC20A

TC20A

TRANZIT COMUN/UNIONAL

TRANSMITERE DE INFORMAȚII/DOCUMENTE PRIVIND OPERAȚIUNEA NCTS

1. DECLARAȚIE

MRN: ……..

Procedură de cercetare (referință):

Procedură de recuperare (referință):

2. AUTORITATEA COMPETENTĂ LA PLECARE	**3. AUTORITATEA COMPETENTĂ LA DESTINAȚIE**
Denumirea și adresa: Date de contact Nume: Tel.: Fax: E-mail:	Denumirea și adresa: Date de contact Nume: Tel.: Fax: E-mail:

4. DOCUMENTE ANEXATE

□□ 1.

□□ 2.

□□ 3. ……

...……...

5. ANEXĂ (ANEXE): …… (număr total)

6. AUTORITATEA COMPETENTĂ

□□ **LA PLECARE** □□ **LA DESTINAȚIE**

Locul și data: Semnătura Ștampila

VII.8.5. Model de cerere de verificare postvămuire TC21

TC21 – CERERE DE VERIFICARE

I. AUTORITATEA SOLICITANTĂ
(denumirea și adresa completă)

II. AUTORITATEA COMPETENTĂ SOLICITATĂ
(denumirea și adresa completă)

III. CERERE DE VERIFICARE ☐ prin sondaj ☐ din motivele indicate la pozițiile C și D
Vă rugăm să verificați

A. Autenticitatea ștampilei și a semnăturii

☐☐ 1. În caseta „Controlat la biroul de destinație" (caseta I) din exemplarul de retur DAU sau TAD …..….. anexat

☐☐ 2. În caseta F și/sau G din exemplarul de retur DAU sau TAD …....… anexat

☐☐ 3. În caseta „Birou de plecare" (caseta C) din exemplarul 4 al DAU-ului sau din al doilea exemplar al TAD-ului …....… anexat

☐☐ 4. În caseta „Controlat la biroul de plecare" (caseta D) din exemplarul 4 al DAU-ului sau din al doilea exemplar al TAD-ului …....… anexat

☐☐ 5. În caseta „Colete și descrierea mărfurilor" (caseta 31) din exemplarul 4 al DAU-ului sau din al doilea exemplar al TAD-ului …....… anexat

☐☐ 6. Pe factura nr. ..... din ..... /document de transport nr. ..... din ..... (anexat)

B. Exactitatea mențiunilor din

☐ 1. În caseta (casetele) ..... (1)

☐☐ 2. Documentul comercial nr. ..... din ..... (anexat)

C. ☐Autenticitatea și exactitatea probei alternative anexate.

D. Se solicită verificarea deoarece:

☐☐ 1. lipsește ștampila

☐☐ 2. lipsește semnătura

☐☐ 3. ștampila nu este lizibilă

☐☐ 4. caseta nu este completată în totalitate

☐☐ 5. au fost făcute corecturi fără a fi suprascrieri

☐☐ 6. formularul conține ștersături și/sau însoțite de semnătură și autentificate

☐☐ 7. ștampila nu este recunoscută

☐☐ 8 lipsesc informațiile privind utilizarea sau lipsește destinația

☐☐ 9. alte motive (se specifică)

Locul ..... Data .....
Semnătura ..... (Ștampila)

(1) Se indică numărul casetelor care corespund verificărilor solicitate __.

IV. REZULTATUL VERIFICĂRII

☐☐ A. Ștampila și semnătura sunt autentice

☐☐ B. Formularul nu a fost prezentat autorităților competente și

☐ 1. ștampila pare să fie contrafăcută sau falsificată

☐ 2. ștampila pare să fie aplicată în mod neregulamentar

☐ 3. semnătura nu aparține funcționarului responsabil al autorităților competente

☐☐ C. Mențiunile sunt corecte

☐☐ D. Mențiunile nu sunt corecte; se modifică după cum urmează:

☐☐ E. Observații:

☐ 1. ștampila a fost aplicată lizibil

☐☐ 2. semnătura fost introdusă

☐ 3. caseta a fost completată

☐ 4. corecturile sunt însoțite de semnătură și autentificate

☐ 5. ștersăturile și/sau suprascrierile s-au datorat:

☐☐ 6. ștampila este autentică și poate fi acceptată

☐ 7. a fost introdusă data

☐ 8. proba alternativă este conformă cu cerințele și poate fi acceptată

☐ 9. alte motive (se specifică)

Locul ..... Data .....

Semnătura ....(Ştampila)__

Note:
1. Pentru fiecare formular care urmează să fie verificat trebuie depusă o cerere separată.
2. Informațiile și răspunsul se indică prin marcarea cu o cruce a casetelor corespunzătoare.
3. Autoritatea competentă solicitată trebuie să se asigure că cererile primite sunt tratate cu prioritate.

VII.8.6. Model de cerere de verificare postvămuire TC21A

TC21(A) – CERERE DE VERIFICARE

1. Autoritatea competentă solicitantă (denumirea și adresa completă)	2. Autoritatea competentă solicitată (denumirea și adresa completă)
3. SE SOLICITĂ VERIFICAREA STATUTULUI URMĂTOARELOR TRIMITERI, PENTRU CARE SUNT PREZENTATE MAI JOS/ANEXATE* EXTRASE DIN DOCUMENTUL DE TRANSPORT AL AERONAVEI/NAVEI*:	
Denumirea și adresa titularului autorizației	Aeronava/nava* și data plecării
	Aeroportul/portul* de plecare:

Articol	**Document electronic de transport aerian/maritim utilizat ca declarație de tranzit Numărul**	**Numerele containerelor (sau mărcile și numerele)**	**Încărcătură Descriere**	**Număr de colete**	**Masa (kg) sau volumul**	**Statut declarat (T1, T2, TF, TD, C, F, X)**
(1)						
(2)						
(3)						
(4)						
(5)						

4. REZULTATUL VERIFICĂRII

Rezultatul verificării tuturor trimiterilor este satisfăcător, **cu excepția** următoarelor articole:

(documente justificative anexate)

5. AUTORITATEA CARE A EFECTUAT VERIFICAREA:

Denumirea: .....Semnătura: .....

Data: ..... Ștampila: .....

* se elimină, după caz.

Prezenta cerere ar trebui utilizată pentru o singură companie, aeronavă sau navă.

După completare, cererea se returnează biroului indicat la punctul 1.

VII.8.7 Exemple de situații posibile în cadrul procedurii de cercetare

Dacă operațiunea de tranzit nu a fost încă descărcată la sfârșitul procedurii de cercetare, autoritatea competentă din țara de plecare poate folosi următoarele exemple de situații ca orientări în ceea ce privește identificarea autorității competente pentru recuperarea datoriei:

a) Operațiune de tranzit care nu implică un birou vamal de tranzit (operațiune strict internă care implică o parte contractantă la convenție).

O astfel de situație poate implica doar o operațiune de tranzit unional în cadrul UE sau o operațiune de tranzit limitată la teritoriul uneia dintre celelalte părți contractante (operațiune care nu presupune tranzit comun).

Exemplu:

[Danemarca – Germania – Franța – Spania]

Autoritatea competentă din țara de destinație (și anume autoritatea de pe teritoriul aceleiași părți contractante sau țări) nu poate furniza nicio dovadă a prezentării la destinație.

Trimiterea a „dispărut" undeva pe teritoriul părții contractante/țării în cauză.

b) Operațiune de tranzit care implică birouri vamale de tranzit la ieșirea de pe teritoriul aceleiași părți contractante și apoi la intrarea pe teritoriul aceleiași părți contractante (prin una sau mai multe țări terțe, altele decât țările de tranzit comun).

În practică, doar UE ar putea fi într-o astfel de situație.

Exemplu:

[Polonia – *Ucraina* – România]

Autoritatea competentă din țara de destinație nu poate furniza nicio dovadă a prezentării la destinație și

I. Mesajul IE118 a fost transmis de biroul vamal de la intrarea (reintroducerea) pe teritoriul părții contractante în cauză (România):

trimiterea a fost reintrodusă pe teritoriul părții contractante în cauză și apoi a „dispărut".

II. Mesajul IE118 a fost transmis de biroul vamal la ieșirea de pe teritoriul părții contractante în cauză (Polonia) și nu a fost transmis de biroul vamal la intrarea (reintroducerea) pe teritoriul aceleiași părți contractante (România):

trimiterea a „dispărut” între cele două birouri vamale de tranzit, pe teritoriul țării terțe (Ucraina).

III. Nu s-au transmis mesaje IE118 nici la ieșirea de pe teritoriul părții contractante în cauză (Polonia), nici la intrarea (reintroducerea) pe teritoriul aceleiași părți contractante (România):

trimiterea nu a părăsit teritoriul părții contractante în cauză și a „dispărut” între biroul vamal de plecare și primul birou vamal de tranzit de la ieșire.

c) Operațiune de tranzit care implică doar birouri vamale de tranzit (la intrare) aflate la frontierele dintre părțile contractante.

Exemplu:

[Polonia – Cehia – Germania – Elveția – Franța]

I. Mesajul IE118 nu a fost transmis de ultimul birou vamal de tranzit (la intrarea în Franța), dar a fost transmis de precedentul biroul vamal de tranzit (la intrarea în Elveția):

trimiterea a sosit în Elveția, dar a „dispărut” între biroul vamal de tranzit de la intrarea în Elveția și biroul vamal de tranzit de la intrarea în Franța.

II. Mesajele IE118 nu au fost transmise deloc.

trimiterea nu a părăsit teritoriul părții contractante de plecare și a „dispărut”.

d) Operațiune de tranzit care implică birouri vamale de tranzit aflate la frontierele dintre părțile contractante și țări terțe.

Exemplu:

[Grecia, Bulgaria, România – *Ucraina* – Slovacia – Polonia]

Această situație corespunde cazului descris la litera b). Prin urmare, situația și soluția sunt similare, cu modificările necesare (*mutatis mutandis*).

PARTEA VIII – DATORIA ȘI RECUPERAREA

VIII.1 Domeniul de aplicare al dispozițiilor

Titlul IV din apendicele I la convenție

Prezentul capitol se referă la domeniul de aplicare al dispozițiilor privind datoria și recuperarea în cadrul regimului de tranzit comun și unional.

Articolele 79, 84 și 87 din CVU

Articolul 77 din AD, articolul 85 alineatul (1) din AD, articolul 165 din APA și articolul 311 din APA

Scopul părții VIII este să prezinte o versiune armonizată a situațiilor care dau naștere unei datorii în cadrul operațiunilor de tranzit strict comun sau strict unional, să identifice debitorii și să determine fără echivoc țările responsabile pentru recuperarea datoriei de la debitori și garanți. Aceste dispoziții se opresc însă aici. Ele lasă fiecărei părți contractante la convenție responsabilitatea de a acționa în vederea recuperării propriu-zise, în conformitate cu legislația națională în domeniu, cu excepția termenelor pentru declanșarea procedurii de recuperare. În sensul UE, normele armonizate privind datoria vamală sunt prevăzute în CVU.

VIII.1.1 Definiții

Datoria

Articolul 3 alineatul (1) din apendicele I la convenție

În sensul Convenției privind tranzitul comun, „datorie” înseamnă obligația unei persoane de a plăti cuantumul taxelor la import sau la export și al altor taxe aferente mărfurilor plasate sub regimul de tranzit comun.

Datoria vamală

Articolul 5 punctul 18 din CVU

În sensul UE, „datoria vamală” este definită ca „obligația unei persoane de a plăti cuantumul taxelor la import sau la export”, acestea fiind prevăzute la articolul 56 din CVU. Întrucât normele de tranzit unional au ca efect și suspendarea „altor taxe” (alte impuneri), CVU extinde domeniul de aplicare al anumitor dispoziții ale CVU pentru a include „alte taxe” în sensul garanțiilor, datoriei vamale și recuperării [de exemplu, articolul 89 alineatul (2) din CVU].

În sensul prezentului document, termenul „datorie” acoperă ambele definiții de mai sus.

Recuperarea

Prin termenul generic de „recuperare”, care este utilizat aici în contextul tranzitului comun și unional, trebuie să se înțeleagă ansamblul de acțiuni pe care le presupune încasarea oricăror sume datorate.

VIII.1.2 Distincția dintre dispozițiile financiare și dispozițiile penale

Articolul 112 din apendicele I la convenție

Articolul 79 din CVU

În legătură cu o operațiune de tranzit, „datoria” suspendată în perioada în care mărfurile s-au aflat sub regimul de tranzit trebuie să fie recuperată dacă regimul de tranzit nu a fost descărcat corespunzător în urma stabilirii faptului că a luat naștere o „datorie” prin sustragere ilegală sau prin nerespectarea unei condiții care reglementează plasarea mărfurilor sub regimul respectiv sau utilizarea regimului.

Situațiile care dau naștere unei datorii se aseamănă adesea cu „infracțiuni” sau „nereguli”, care nu se soldează cu perceperea unui cuantum datorat în mod obiectiv, ci cu impunerea unei sancțiuni administrative și/sau penale. Partea VIII din manualul de tranzit se referă numai la situațiile în care se naște o datorie obiectivă; ea nu acoperă aspectul penal, care rămâne responsabilitatea fiecărui stat membru sau a fiecărei țări de tranzit comun.

VIII.2 Nașterea/absența unei datorii, nerespectările și identificarea debitorilor și a garanților

Prezentul capitol abordează:

- situațiile care dau sau nu naștere unei datorii;
- nerespectările regimului;
- alte cazuri de nerespectare a regimului și
- identificarea debitorilor și a garanților.

VIII.2.1 Nașterea/absența datoriei

VIII.2.1.1 Momentul nașterii unei datorii

VIII.2.1.1.1 Sustragerea ilegală mărfurilor de la regim

Articolul 112 alineatul (1) litera (a) din apendicele I la convenție

Articolul 79 alineatul (1) litera (a) și alineatul (2) litera (a) din CVU

Datoria trebuie să ia naștere din nerespectarea obligației privind „sustragerea mărfurilor de sub supravegherea vamală” sau, în înțelesul convenției, „de la regimul de tranzit comun”. În caz de sustragere fără respectarea obligațiilor, datoria ia naștere în momentul sustragerii mărfurilor de la regim.

Articolul 112

Cu excepția cazului în care mărfurile sunt furate în mod evident din

alineatul (3) litera (a) și articolul 114 din apendicele I la convenție

Articolul 79 din CVU

mijloacele de transport, momentul exact al sustragerii este adesea la fel de dificil de stabilit ca și locul sustragerii, cele două elemente fiind desigur legate. Cu toate acestea, momentul sustragerii are o importanță relativă, întrucât mărfurile rămân sub regim pe o durată relativ scurtă și, de aceea, factorii care intră în calculul cuantumului datoriei nu ar trebui să sufere modificări fundamentale în perioada respectivă. Atunci când este imposibil să se identifice cu exactitate locul și data, locul ar trebui să fie țara responsabilă pentru ultimul birou vamal de tranzit care notifică trecerea frontierei biroului vamal de plecare sau, în absența acestuia, țara responsabilă pentru biroul vamal de plecare. Data trebuie să fie prima zi lucrătoare după expirarea termenului pentru prezentarea mărfurilor la biroul vamal de destinație.

Introducerea mesajului „Notificare de trecere a frontierei" (IE118) la ultimul birou vamal de tranzit facilitează sarcina de a se stabili cel puțin țara în care a avut loc sustragerea ilegală.

VIII.2.1.1.2 Nerespectarea condițiilor

Articolul 112 alineatul (1) din apendicele I la convenție
Articolul 79 alineatul (1) din CVU

O datorie ia naștere prin nerespectarea unei condiții care reglementează plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit sau utilizarea respectivului regim.

VIII.2.2 Nerespectări ale regimului

VIII.2.2.1 Situații de sustragere ilegală

În principiu, noțiunea de „sustragere ilegală" s-ar putea aplica tuturor situațiilor în care autoritățile vamale nu mai sunt în măsură să asigure respectarea normelor vamale și, dacă este cazul, a altor dispoziții aplicabile mărfurilor (a se vedea punctul VIII.2.1.1.1).

Situațiile care duc la o sustragere ilegală a mărfurilor de la regimul de tranzit/de sub supravegherea vamală sunt în special:

1. neprezentarea mărfurilor la biroul vamal de destinație sau la un destinatar agreat, inclusiv situațiile în care:

- toate mărfurile sau o parte a acestora au fost furate sau au dispărut („mărfuri lipsă[79]”) în timpul transportului;
- dovada prezentării mărfurilor la biroul vamal de destinație a fost falsificată;
- transportatorul prezintă mărfurile direct unui destinatar care nu este destinatar agreat;
- mărfurile declarate au fost înlocuite total sau parțial cu alte mărfuri;

2. înlocuirea operațiunii de tranzit/statutului vamal al mărfurilor (de exemplu, înlocuirea declarației de tranzit comun/unional „T1” cu o declarație de tranzit comun/unional „T2” sau cu o dovadă a statutului vamal de mărfuri unionale „T2L” sau „T2LF” – sau un document echivalent, cum ar fi un document de transport aerian sau maritim pe care figurează simbolul „C” sau „T2F”).

VIII.2.2.2 Situații care nu constituie sustrageri ilegale

Anumite situații nu constituie sustrageri ilegale. Un exemplu este situația în care un sigiliu este rupt în timp ce transportul este prezentat în mod corespunzător la biroul vamal de destinație. Un alt exemplu, de data aceasta referitor la regimul de tranzit unional, este situația în care se consideră că o eroare în ceea ce privește statutul vamal de mărfuri neunionale înscrise într-un document electronic de transport utilizat ca declarație de tranzit pentru utilizarea regimului de tranzit unional pentru mărfuri transportate pe cale aeriană (atunci când se utilizează codul „C” în locul codului „T1”), nu constituie sustragere ilegală în măsura în care compania aeriană regularizează statutul vamal al mărfurilor procedând la vămuire în momentul sosirii la destinație.

Cu toate acestea, faptul că mărfurile nu au fost sustrase ilegale nu înseamnă neapărat că nu s-a produs nicio încălcare a altor obligații referitoare la regimul de tranzit sau că nu a luat naștere nicio datorie (a se vedea secțiunea VIII.2.3).

79 În Uniune, la articolul 124 din CVU și la articolul 103 din AD se consideră că datoria se stinge în cazul furtului de mărfuri neunionale plasate în regim de tranzit, cu condiția ca aceste mărfuri să fie recuperate într-un termen scurt și repuse, în starea în care se găseau la momentul furtului, în situația lor vamală inițială.

VIII.2.2.3 Situația în care nu sunt îndeplinite una sau mai multe condiții care reglementează plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit

Articolul 112 alineatul (1) din apendicele I la convenție

Articolul 79 alineatul (1) din CVU

Această situație poate interveni în cursul sau anterior plasării mărfurilor sub regimul de tranzit, atunci când faptele care ar fi împiedicat acordarea permisiunii ies la iveală doar după acordarea liberului de vamă pentru tranzit. Posibile exemple ale acestui tip de nerespectare sunt mărfurile plasate sub regim:

- fără o garanție valabilă pentru regimul de tranzit (deoarece aceasta a fost revocată sau anulată sau deoarece termenul său de valabilitate a expirat) sau cu o garanție care nu este valabilă pe teritoriul respectiv (deoarece operațiunea a tranzitat teritoriul unui stat membru/al unei părți contractante neacoperite de garanție) sau în caz de depășire a cuantumului de referință pentru garanția globală sau dispensa de garanție;
- de către un expeditor agreat, dar în cazul cărora, contrar normelor sau cerințelor autorizației:
  - ✓ încărcătura nu a fost sigilată;
  - ✓ nu a fost stabilit niciun termen pentru prezentarea trimiterii la destinație;
- de către titularul unei autorizații de utilizare a unei simplificări, care a fost eliberată pe baza unor informații inexacte sau incomplete;
- după anularea, revocarea sau suspendarea autorizației pentru utilizarea unei simplificări;
- în cazul cărora se constată ulterior că una dintre condițiile stabilite pentru utilizarea unei simplificări nu a fost respectată (de exemplu: nu s-a comunicat schimbarea proprietarului pe parcursul procesului de autorizare).

VIII.2.2.4 Datorie care a luat naștere în legătură cu regimul de tranzit

Dispozițiile aplicabile regimului de tranzit comun sau unional nu acoperă evenimentele care antrenează o datorie și recuperarea acesteia în afara regimului de tranzit, chiar dacă ele par „să aibă o legătură” cu o operațiune de tranzit. Acest tip de datorie ia naștere, de exemplu:

- în urma depunerii unei declarații vamale în temeiul căreia datoria trebuie plătită când mărfurile sunt importate sau după ce regimul de tranzit s-a încheiat (de exemplu, punerea în liberă circulație) sau
- ca urmare a introducerii ilegale în țară (de exemplu, prin

contrabandă) a unor mărfuri supuse unor taxe la import

(a) fără o declarație de tranzit („nedeclarare”) sau

(b) în baza unei declarații de tranzit pentru mărfuri care depășesc cantitatea declarată și care nu au fost plasate sub regimul de tranzit.

În mod normal, situația descrisă la litera (b) nu are niciun efect asupra descărcării regimului de tranzit în cauză.

Cu toate acestea, în cazul în care apare una dintre aceste situații „legate de tranzit” care a dat naștere unei datorii, autoritatea care a constatat situația ar trebui să notifice autorității competente din țara de plecare orice măsură adoptată. Scopul este de a permite autorității competente din țara de plecare să identifice posibilele nereguli cu privire la mărfurile care urmau să fie plasate sub regimul de tranzit.

VIII.2.3 Stingerea unei datorii

Articolul 112 alineatul (2) din apendicele I la convenție

Articolul 124 alineatul (1) literele (g) și (h) din CVU

Articolul 103 litera (c) din AD

Stingerea unei datorii are loc în cazul în care:

- sustragerea mărfurilor de la regimul de tranzit sau nerespectarea condițiilor care reglementează plasarea mărfurilor sub regimul de tranzit sau utilizarea regimului de tranzit rezultă din distrugerea totală sau din pierderea iremediabilă a acestora (și anume în cazul în care mărfurile au devenit inutilizabile), ca rezultat al naturii mărfurilor (de exemplu, evaporarea naturală), al unor circumstanțe imprevizibile sau al unui caz de forță majoră sau ca o consecință a unor instrucțiuni ale autorității vamale;
- nerespectarea care a dus la apariția datoriei respective nu are niciun efect semnificativ asupra funcționării corecte a regimului de tranzit și nu a constituit o tentativă de înșelăciune. Această dispoziție lasă la latitudinea fiecărei părți contractante identificarea situațiilor în care acest lucru se poate aplica și, prin urmare, limitarea domeniului lor de aplicare.

  Înșelăciunea se referă fie la comiterea unui act care este de natură să declanșeze o acțiune în fața unei instanțe penale, fie la tentativa de comitere a unui astfel de act;
- toate formalitățile necesare pentru reglementarea situației mărfurilor sunt îndeplinite ulterior.

Modalitatea de realizare a acestei „reglementări” depinde de obligația sau de condiția în cauză. Articolul 103 litera (c) din AD specifică faptul că unul dintre cazurile în care are loc nerespectarea respectivă este acela în care supravegherea vamală a fost restabilită ulterior pentru mărfuri care nu fac parte dintr-

un regim de tranzit, dar care erau anterior în depozitare temporară sau erau plasate sub un regim special împreună cu mărfuri plasate oficial sub respectivul regim de tranzit[80].

VIII.2.4 Identificarea debitorilor și a garanților

VIII.2.4.1 Cine sunt debitorii

Articolul 113 din apendicele I la convenție

Articolul 79 alineatele (3) și (4) din CVU

În temeiul articolului 113 alineatul (2) din apendicele I la convenție [articolului 79 alineatele (3) și (4) din CVU]:

- În cazul neîndeplinirii uneia dintre obligațiile cu privire la scoaterea mărfurilor de sub supravegherea vamală, debitorul este persoana care trebuie să îndeplinească obligațiile în cauză.

  Acesta trebuie să fie titularul regimului în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) din apendicele I la convenție (articolul 233 din CVU). Persoana respectivă răspunde necondiționat și integral pentru datorie. În identificarea titularului regimului ca debitor nu intervine niciun element intențional. Cu toate acestea, debitorul poate fi, în mod solidar, și transportatorul sau destinatarul mărfurilor [articolul 8 alineatul (2) din apendicele I la convenție, articolul 233 alineatul (3) din CVU)]. În orice caz, identificarea debitorului se va face în funcție de obligația specifică care nu a fost îndeplinită, precum și de textul dispoziției care a creat obligația.

  Mai mult decât atât, orice persoană care a participat la sustragere (complice) sau care a obținut sau tăinuit mărfurile în cauză (destinatar sau tăinuitor) devine debitor numai în cazul în care a fost sau ar fi trebuit, în mod rezonabil, să fie conștientă că mărfurile au fost scoase de sub supravegherea vamală. În acest caz, elementul intențional determină dacă persoanele în cauză pot fi considerate debitori.
- În cazul neîndeplinirii condițiilor care reglementează plasarea mărfurilor sub regimul respectiv, debitorul este persoana care trebuie să îndeplinească condițiile care reglementează plasarea în cauză.

În aceste cazuri, debitorul va fi titularul regimului, care este persoana care are obligația să îndeplinească condițiile privind plasarea mărfurilor sub un regim de tranzit, inclusiv printr-o procedură simplificată. Dacă însă plasarea mărfurilor sub regimul

[80] Doar regimul de tranzit unional.

respectiv a implicat necesitatea respectării condițiilor de către o parte terță, partea respectivă va fi, de asemenea, considerată debitor, împreună cu titularul regimului.

VIII.2.4.2 Acțiuni împotriva debitorilor

Articolul 116 alineatul (1) din apendicele I la convenție

Articolul 101 din CVU

Autoritățile competente trebuie să demareze procedura de recuperare de îndată ce sunt în măsură să calculeze cuantumul datoriei și să identifice debitorul (sau debitorii).

VIII.2.4.3 Debitori diferiți și răspunderea lor solidară

Articolul 113 alineatul (4) din apendicele I la convenție

Articolul 84 din CVU

Atunci când s-a stabilit că pentru de aceeași datorie răspund mai mulți debitori, se consideră că aceștia răspund în solidar pentru achitarea cuantumului datoriei. Aceasta înseamnă că autoritatea responsabilă pentru recuperare se poate adresa oricăruia dintre debitori în vederea achitării cuantumului respectiv și că plata totală sau parțială a cuantumului de către unul dintre debitori stinge datoria sau partea achitată pentru toți ceilalți debitori. În ceea ce privește detaliile, se aplică normele părții contractante în cauză[81].

Articolul 108 alineatul (3) din CVU

Articolul 91 din AD

<u>Statele membre</u>

Autoritățile vamale vor suspenda obligația de plată a taxelor în cazurile în care cel puțin un alt debitor a fost identificat și a fost informat cu privire la cuantumul datoriei. Această suspendare este limitată la un an și este condiționată de prezentarea de către un garant a unei garanții valabile care acoperă întregul cuantum al taxelor în cauză (blocarea cuantumului de referință pentru operațiunea de tranzit respectivă nu este considerată o astfel de garanție). Dacă persoana a devenit debitor în temeiul articolului 79 alineatul (3) litera (a) din CVU, această suspendare nu se aplică în cazul în care respectiva persoană este considerată debitor conform articolului 79 alineatul (3) litera (b) sau (c) din CVU sau în care

81 Pentru UE, articolul 108 alineatul (3) litera (c) din CVU și articolul 91 din AD definesc cazurile și condițiile în care obligația debitorului de a plăti taxe trebuie suspendată deoarece datoria vamală a luat naștere în temeiul articolului 79 din CVU și există mai mulți debitori. Rămâne la latitudinea celorlalte părți contractante să decidă dacă adoptă dispoziții similare cu privire la datoria care ia naștere pe teritoriul lor.

acestei persoane i se poate imputa fapta de înșelăciune sau de neglijență evidentă.

VIII.2.4.4 Notificarea debitorului

Articolul 116 alineatele (2) și (3) din apendicele I la convenție

Articolele 102 și 108-112 din CVU

Cuantumul datoriei este comunicat debitorului, care trebuie să îl plătească utilizând metodele părții contractante în cauză, în termenul obligatoriu.

În general, această notificare este transmisă atunci când totul este pregătit pentru declanșarea procedurii de recuperare[82].

VIII.2.4.5. Acțiuni împotriva garantului

VIII.2.4.5.1 Răspunderea și eliberarea garantului

Articolul 117 alineatul (1) din apendicele I la convenție

Articolul 98 alineatul (1) din CVU

Răspunderea solidară a unui garant pentru orice datorie a clientului său, a titularului regimului, poate fi angajată atât timp cât există în continuare posibilitatea ca respectiva datorie să devină exigibilă, în măsura în care:

- titularul regimului este de fapt debitorul unei datorii născute în cursul unei operațiuni de tranzit acoperite de o garanție furnizată de garant;
- datoria nu a fost stinsă încă, de exemplu prin plata acesteia, sau poate încă să ia naștere;
- cuantumul datoriei nu depășește cuantumul maxim garantat de garant[83];
- garantul nu a fost eliberat de obligațiile sale întrucât autoritatea competentă nu a transmis notificarea în termenul prevăzut.

Articolul 117 alineatul (3) din apendicele I la convenție

Articolul 98 din

Prin urmare, garantul nu poate fi eliberat de obligațiile sale atât timp cât continuă să fie posibil să se recurgă la angajamentul său, astfel cum se descrie mai sus.

82 Pentru UE, datoria vamală. Acest lucru se întâmplă „de îndată ce autoritățile vamale sunt în măsură să determine valoarea taxelor la import sau la export de plătit și să ia o decizie cu privire la aceasta” [articolul 102 alineatul (3) din Cod].”

83 Garantul răspunde în solidar pentru achitarea sumelor până la limita cuantumului maxim, care poate reprezenta 100 %/50 %/30 % din cuantumul de referință. Pentru informații suplimentare, a se vedea partea III – Garanții.

CVU

Articolul 85 alineatul (3) din AD

VIII.2.4.5.2 Limitarea răspunderii de către garant

Punctul 2 din actul de garanție Anexa C4 Apendicele II la Convenție

Anexa 32-03 la AD

În cazul unei garanții globale, garantul își poate limita răspunderea, în eventualitatea unor cereri de plată succesive, la cuantumul maxim pe care l-a precizat. Cu toate acestea, limita se aplică numai operațiunilor de tranzit începute în termen de 30 de zile de la primirea unei cereri de plată anterioare. Scopul este ca riscurile financiare ale garantului să fie menținute în limite acceptabile. Consecința este însă că acoperirea garanției poate fi insuficientă pentru operațiunile începute în luna următoare cererii de plată.

Exemplu:

> Actul de garanție stabilește un cuantum maxim de 50 000 EUR. La 15 ianuarie, garantului i se solicită să efectueze o primă plată în valoare de 40 000 EUR, pe care o achită.
>
> Garantul își poate limita răspunderea la soldul de 10 000 EUR pentru orice operațiune de tranzit începută înainte de 14 februarie. Nu are importanță dacă această operațiune a început înainte sau după data de 15 ianuarie. În mod similar, data primirii cererii de plată nu este relevantă.

Articolul 2 din apendicele I la convenție

Articolul 151 din APA

Articolul 82 din AD

Totuși, garantul are din nou obligația de a plăti cuantumul solicitat, până la limita de 50 000 EUR, dacă primește o a doua cerere de plată, care se referă la o operațiune de tranzit începută la 14 februarie sau la o dată ulterioară. Cu toate acestea, garantul își poate anula angajamentul de garanție în orice moment, iar anularea intră în vigoare în a 16-a zi de la data notificării biroului vamal de garanție.

VIII.2.4.5.3 Notificarea garantului

În cazul în care operațiunea nu a fost descărcată, garantul trebuie să fie notificat cu privire la aceasta după cum urmează:

Articolul 117 alineatul (2) din apendicele I la

- de autoritățile competente din țara de plecare, prin mesajul „Notificarea garantului” (IE023) sau printr-o scrisoare echivalentă, în termen de nouă luni de la data la care mărfurile ar fi trebuit prezentate

convenție

Articolul 85 alineatul (1) din AD

Articolul 117 alineatul (3) din apendicele I la convenție

Articolul 85 alineatul (2) din AD

la biroul vamal de destinație, și apoi

- de autoritățile competente responsabile pentru recuperare, în termen de trei ani de la data acceptării declarației de tranzit, comunicându-i-se faptul că are sau ar putea încă să aibă obligația de a plăti oricare din cuantumurile garantate în cadrul operațiunii de tranzit comun/unional în cauză.

Prima notificare[84] trebuie să precizeze numărul declarației de tranzit și data acceptării acesteia, denumirea biroului vamal de plecare, titularul regimului și textul notificării. În cazul în care se utilizează o scrisoare echivalentă în locul mesajului IE023, se recomandă aceeași structură.

A doua notificare trebuie să precizeze numărul declarației de tranzit și data acceptării acesteia, denumirea biroului vamal de plecare, numele titularului regimului și cuantumul în cauză.

Articolul 10 alineatul (1) din apendicele I la convenție

În scopul facilitării acțiunilor împotriva garantului, este necesar ca acesta să fie stabilit pe teritoriul părții contractante în care este constituită garanția pentru o anumită operațiune de tranzit comun și să indice o adresă de comunicare sau să desemneze un reprezentant pe teritoriul fiecăreia dintre părțile contractante implicate în operațiunea respectivă.

Articolul 82 alineatul (1) din AD

Dacă Uniunea este una dintre părțile contractante, garantul trebuie să indice o adresă de comunicare sau să desemneze un reprezentant în fiecare stat membru. Întrucât autoritatea competentă care este responsabilă pentru recuperare nu este întotdeauna cea a țării în care a fost constituită garanția, autoritatea responsabilă cu recuperarea nu dispune neapărat de informațiile (numele și adresa) referitoare la garant sau la reprezentantul acestuia din țara în cauză.

În astfel de cazuri trebuie să se utilizeze mesajul „Cerere de informații privind garanțiile” (IE034), iar răspunsul trebuie acordat prin mesajul „Răspuns la cererea de informații privind garanțiile” (IE037)[85].

În cazul în care biroul vamal de plecare a transmis mesajul „Cerere de recuperare” (IE150), acesta poate include informațiile referitoare la garant și adresa sa de comunicare din țara autorității responsabile

84 Aceste informații sunt incluse în mesajul „Notificarea garantului” (IE023).

85 Sau, în cadrul planului de asigurare a continuității activității, în astfel de cazuri se utilizează scrisoarea de cerere de adresă TC30 (a se vedea modelul prezentat în anexa 8.3).

cu recuperarea.

Articolul 117 alineatul (4) din apendicele I la convenție

Articolul 85 alineatul (3) din AD

Notă:

garantul este scutit de obligații în cazul în care niciuna dintre notificări nu i-a parvenit înainte de expirarea termenului.

VAMĂ

În cazul în care garantul nu răspunde prin intermediul „adresei de comunicare" precizate, autoritatea competentă responsabilă pentru recuperare ar trebui să contacteze direct biroul vamal de garanție.

VIII.2.4.6 Calcularea cuantumului datoriei

Acest calcul depinde de:

- taxele vamale și de altă natură care alcătuiesc datoria – care, la rândul său, depinde de operațiunea de tranzit implicată – și
- celelalte evenimente impozabile care trebuie luate în considerare.

Taxele vamale și/sau de altă natură diferă în funcție de regimul de tranzit utilizat și de condițiile care duc la nașterea datoriei (locul în care a luat naștere datoria). Următoarele situații (cu excepția tratamentelor preferențiale la import) reprezintă cazuri tipice:

Tranzit comun

Situația 1

Operațiune de tranzit comun care implică mărfuri aflate în liberă circulație pe teritoriul unei părți contractante[86]

Exemplul 1A:

Procedura T2 combinată cu livrarea intraunională [Uniune – Elveția – Uniune][87] [articolul 2 alineatul (3) din convenție]

86 Mărfurile sunt considerate a fi în liberă circulație pe teritoriul unei părți contractante care inițiază o operațiune de tranzit comun, iar atunci când ajung pe teritoriul unei alte părți contractante sunt tratate ca mărfuri T2 (și anume, mărfuri unionale care fac obiectul unei proceduri de tranzit comun T2).

- dacă evenimentele care dau naștere unei datorii survin pe teritoriul Uniunii: nu se datorează taxe vamale (pentru că este vorba despre mărfuri unionale), alte taxe putând fi datorate conform normelor privind impozitele naționale aplicabile mărfurilor;
- dacă datoria ia naștere în Elveția: datoria este recuperabilă în Elveția (taxe vamale și de altă natură).

Exemplul 1B:

Procedura T2 combinată cu exportul [Uniune – Norvegia]

- dacă evenimentele care dau naștere unei datorii survin pe teritoriul Uniunii: nu se datorează taxe vamale (pentru că este vorba despre mărfuri unionale – statutul mărfurilor nu se modifică), alte taxe putând fi datorate conform normelor privind impozitele naționale aplicabile mărfurilor. Regimul de export precedent și măsurile aferente acestuia trebuie invalidate;
- dacă datoria ia naștere în Norvegia: datoria este recuperabilă în Norvegia (taxe vamale și de altă natură).

Articolul 148 alineatul (5) din AD

Articolul 340 din APA

Exemplul 1C:

Procedura T1 combinată cu exportul de mărfuri supus unor măsuri la export[88] [Uniune – Elveția] [articolul 2 alineatul (2) din convenție]

- dacă evenimentele care dau naștere unei datorii survin pe teritoriul Uniunii: nu se datorează taxe vamale (pentru că este vorba despre mărfuri unionale), alte taxe putând fi datorate conform normelor privind impozitele naționale aplicabile mărfurilor. Regimul de export precedent și măsurile aferente acestuia trebuie invalidate;
- dacă datoria ia naștere în Elveția: datoria este recuperabilă în Elveția (taxe vamale și de altă natură).

Situația 2:

Operațiune de tranzit comun care implică mărfuri din țări terțe sau din alte părți contractante[89]

87 Aceasta este, de asemenea, un regim de tranzit unional intern T2 de tipul celui menționat la articolul 227 alineatul (2) litera (a) din CVU și la articolul 293 din APA.

88 Această situație face referire la articolul 226 alineatul (2) din CVU și la articolul 189 din AD care vizează mărfurile supuse unor măsuri la export.

- taxele vamale și de altă natură sunt datorate în țara în care a luat naștere datoria.

Tranzit unional și/sau comun

Articolul 226 alineatul (1) din CVU

Situația 1:

Operațiune de tranzit unional extern T1 care implică mărfuri neunionale

- taxele vamale (datoria vamală) și de altă natură trebuie achitate în statul membru în care a luat naștere sau se consideră că a luat naștere datoria.

Articolul 227 din CVU

Situația 2:

Operațiune de tranzit unional intern T2

Este vorba despre o operațiune de tranzit unional intern T2 între două puncte de pe teritoriul Uniunii, printr-o țară terță, alta decât o țară de tranzit comun. Acest tip de operațiune menține statutul unional al mărfurilor, fără a suspenda eventualele taxe vamale sau de altă natură pentru Uniune sau statele sale membre.

- nu se datorează taxe vamale pe teritoriul Uniunii, alte taxe putând fi însă datorate conform normelor privind impozitele naționale aplicabile mărfurilor.

Articolul 227 din CVU

Situația 3:

Operațiune de tranzit unional intern T2F

Articolul 1 punctul 35 din AD

- nu trebuie achitate taxe vamale (datorie vamală), însă sunt datorate alte taxe în statul membru în care a luat naștere datoria.

Elementele de impozitare care trebuie luate în considerare sunt cele aferente mărfurilor înscrise în declarația de tranzit. Acestea trebuie percepute la cotele aflate în vigoare la momentul nașterii datoriei în țara în care aceasta ia naștere. Elementele se calculează pe baza datelor care figurează în declarație și a oricăror alte informații furnizate, de exemplu de autoritățile implicate, de către titularul regimului sau în orice document obținut ulterior.

89 Pentru Uniune: „mărfuri neunionale” care circulă sub regimul de tranzit comun T1 [articolul 226 alineatul (1) din CVU].

VIII.3 Recuperarea datoriei

Prezentul capitol se referă la:

- identificarea autorității responsabile pentru recuperare;
- procedura de recuperare și
- identificarea ulterioară a locului în care a luat naștere datoria.

VIII.3.1 Analiză generală

Temeiul juridic care reglementează competența pentru procedura de recuperare se bazează pe principiul conform căruia autoritatea competentă din țara de plecare este responsabilă și deține un rol-cheie în declanșarea procedurii de recuperare, în identificarea țării competente pentru aceste sarcini sau, dacă este cazul, în acceptarea unei cereri de transfer al competenței.

VIII.3.2 Identificarea autorității responsabile pentru recuperare

VIII.3.2.1 Autoritatea responsabilă pentru recuperare

Articolul 114 alineatul (3) din apendicele I la convenție

Articolul 101 alineatul (1) din CVU

Identificarea autorității responsabile pentru recuperare este fundamentală pentru buna gestionare a regimului și pentru consecințele financiare ale acestei gestionări. Autoritatea responsabilă este cea a țării în care a luat naștere sau în care se consideră că a luat naștere datoria.

Această autoritate este responsabilă pentru recuperarea atât a datoriei vamale, cât și a taxelor de altă natură. Cu toate acestea, dacă locul nașterii datoriei este presupus (autoritatea competentă din țara de plecare este responsabilă în mod implicit), autoritatea respectivă este doar prima din șir, responsabilitatea putând fi transferată unei alte autorități în cazul în care locul nașterii efective a datoriei este ulterior identificat în mod corect. Într-un astfel de caz, măsurile ulterioare depind de părțile implicate: mai multe părți contractante sau doar state membre ale UE (a se vedea secțiunea VIII.3.3).

VIII.3.2.2. Locul unde ia naștere datoria

Nu există nicio normă specifică privind modul de stabilire a locului în care ia naștere datoria. Prin urmare, se poate utiliza orice metodă (registre vamale, documente prezentate de titularul regimului etc.), cu

condiția să fie satisfăcătoare pentru autoritatea țării respective.

VIII.3.2.2.1 Locul producerii faptelor care dau naștere datoriei

Articolul 114 alineatul (1) litera (a) din apendicele I la convenție

În principiu, acesta depinde de stabilirea locului producerii efective a faptelor care dau naștere datoriei.

Articolul 87 alineatul (1) al doilea paragraf din CVU

Prin urmare, în funcție de faptele care au dat naștere datoriei, locul nașterii acesteia va fi locul sustragerii ilegale de la regim, locul neîndeplinirii unei obligații sau locul nerespectării unei condiții pentru plasarea mărfurilor sub regimul respectiv.

Articolul 114 alineatul (1) litera (b) din apendicele I la convenție

Cu toate acestea, identificarea locului nu este întotdeauna posibilă. Prin urmare, legislația permite ca locul în care a luat naștere datoria să fie presupus atunci când nu poate fi stabilit. Acesta se poate presupune a fi:

Articolul 87 alineatul (1) al treilea paragraf

Articolul 114 alineatul (2) din apendicele I la convenție

Articolul 87 alineatul (1) al treilea paragraf din CVU

- locul în care autoritățile competente constată că mărfurile se aflau într-o situație care a dat naștere datoriei sau
- în ultimă instanță, un loc aflat fie în țara responsabilă pentru ultimul birou vamal de intrare la care se constată că s-a introdus mesajul „Notificare de trecere a frontierei” (IE118) la un birou vamal de tranzit, fie, în lipsa acestuia, în țara biroului vamal de plecare.

VIII.3.2.2.2 Locul în care autoritățile competente constată că mărfurile se aflau într-o situație care dă naștere datoriei

Articolul 114 alineatul (1) litera (b) din apendicele I la convenție

Articolul 87 alineatul (1) al treilea paragraf din

Această constatare implică faptul că autoritățile vamale trebuie să cunoască locul în care se află mărfurile. Simpla constatare a existenței unei datorii, fără a se cunoaște locul unde se găsesc mărfurile, nu este suficientă pentru a se atribui responsabilitatea recuperării. Se evită astfel posibilitatea ca mai multe autorități să constate că o anumită datorie s-a născut în jurisdicția proprie.

VIII.3.2.2.3 Locul stabilit implicit

Articolul 114 alineatul (2) din apendicele I la convenție

Articolul 87 alineatul (2) din CVU

Articolul 77 din AD

Regula privind stabilirea locului în care a luat naștere o datorie de către autoritatea competentă se aplică:

- în termen de șapte luni de la data-limită pentru sosirea mărfurilor la biroul vamal de destinație sau
- în termen de o lună de la data expirării termenului de 28 de zile acordat titularului regimului pentru furnizarea de informații (după inițierea procedurii de cercetare), în cazul în care titularul regimului a furnizat informații insuficiente sau nu a furnizat niciun fel de informații la solicitarea autorității competente din țara de plecare;

dacă locul în care a luat naștere datoria nu a putut fi determinat nici prin stabilirea locului în care s-au produs efectiv faptele, nici prin constatarea de către autorități a faptului că mărfurile se aflau într-o situație care a dat naștere datoriei.

Aplicarea acestei reguli depinde în mod direct de rezultatele (sau de absența rezultatelor) procedurii de cercetare. În ultimă instanță însă – dar ținându-se cont de observațiile de mai sus privind stabilirea locului efectiv sau a situației mărfurilor – această metodă se va aplica în majoritatea cazurilor.

În cazul în care niciun alt loc nu este identificat la încheierea celor șapte luni, se consideră că datoria s-a născut după cum se detaliază mai jos:

<u>în cazul tranzitului comun</u>:

- fie în țara responsabilă pentru ultimul birou vamal de tranzit la care s-a introdus un mesaj „Notificare de trecere a frontierei” (IE118) (sau, în cazul planului de asigurare a continuității activității, avizul de tranzit TC10);
- fie, în lipsa acestuia, în țara responsabilă pentru biroul vamal de plecare.

Exemplu:

– *Operațiune de tranzit comun (cu trecere printr-o țară de tranzit comun)*

[Uniune (Germania) – Elveția – Uniune (Franța)]

Situația I:

dacă ultimul mesaj „Notificare de trecere a frontierei” (IE118) (sau avizul de tranzit TC10, în cazul planului de asigurare a continuității activității) s-a introdus la un birou vamal de tranzit la intrarea în Elveția, Elveția devine locul unde se consideră că a luat naștere datoria.

Situația II:

dacă ultimul mesaj „Notificare de trecere a frontierei” (IE118) (sau, în cazul planului de asigurare a continuității activității, avizul de tranzit TC10) s-a introdus la un birou vamal de tranzit la intrarea în Uniune în Franța, Franța devine locul unde se consideră că a luat naștere datoria.

Situația III:

dacă nu se găsește niciun mesaj „Notificare de trecere a frontierei” (IE118) (sau, în cazul planului de asigurare a continuității activității, niciun aviz de tranzit TC10), Germania se consideră a fi locul unde a luat naștere datoria, deoarece este țara de plecare.

<u>în cazul tranzitului unional:</u>

- fie în locul în care mărfurile au fost plasate sub regimul respectiv (statul membru de plecare);
- fie în locul în care mărfurile au intrat pe teritoriul vamal al Uniunii sub acest regim care a fost suspendat pe teritoriul țării terțe.

Exemple:
– *Operațiune de tranzit unional fără trecere printr-o țară terță sau o țară de tranzit comun*
[Danemarca – Germania – Franța – Spania]

Nu este implicat niciun birou de tranzit. În calitate de țară de plecare, Danemarca se va considera a fi locul în care a luat naștere datoria.

– *Operațiune de tranzit unional cu trecere printr-una sau mai multe țări terțe, altele decât țările de tranzit comun, implicând birouri vamale de tranzit la părăsirea și la intrarea pe teritoriul Uniunii*

[Uniune (România) – Ucraina – (Uniune)[90] Polonia]

Situația I:

Dacă mesajul „Notificare de trecere a frontierei” (IE118) (sau, în cazul planului de asigurare a continuității activității, avizul de tranzit TC10) s-a depus la un birou vamal de tranzit pe unde mărfurile respective au intrat în Polonia în cadrul regimului de tranzit, Polonia se consideră a fi locul unde a luat naștere datoria.

Situația II:

Dacă nu se găsește niciun mesaj „Notificare de trecere a frontierei” (IE118) (sau, în cazul planului de asigurare a continuității activității, niciun aviz de tranzit TC10), România (țara de plecare) se consideră a fi locul unde a luat naștere datoria.

Articolul 5 din convenție

NB: dacă mesajul „Notificare de trecere a frontierei” (IE118) (sau, în cazul planului de asigurare a continuității activității, avizul de tranzit TC10) s-a introdus la un birou vamal de tranzit la ieșirea din Uniune (Grecia), însă nu și la intrarea în Turcia, se consideră că nu a luat naștere nicio datorie, sustragerea ilegală mărfurilor neavând loc în cadrul regimului de tranzit unional, ci într-o țară terță pe teritoriul căreia regimul (și supravegherea vamală de către autoritățile competente ale țărilor implicate) se suspendă. Această situație se poate produce după încheierea procedurii de cercetare (pentru mai multe detalii privind procedura de cercetare, a se vedea partea VII).

VIII.3.3 Procedura de recuperare

Articolul 114 din apendicele I la convenție

Autoritatea competentă din țara de plecare trebuie să își formuleze constatările în termenele prevăzute (a se vedea secțiunea VIII.3.2.2.3).

Articolul 87 din CVU

Articolul 77 din AD

Articolul 105 din CVU

Statele membre:

Datoria vamală trebuie înregistrată în evidența contabilă în termen de 14 zile de la expirarea termenului de șapte luni pentru sosirea mărfurilor la destinație.

90 Acesta este de asemenea un regim de tranzit comun extern de tipul celui menționat la articolul 5 din convenție.

VIII.3.3.1 Mesaje de schimb de informații

Pentru a face schimb de informații suplimentare sau pentru a pune întrebări cu privire la un anumit transport, mesajul „Informații privind cercetarea și recuperarea” (IE144) și mesajul „Cerere de informații privind cercetarea și recuperarea” (IE145) pot fi trimise în orice moment pe parcursul procedurii de cercetare și recuperare.

Acest schimb de informații poate fi inițiat atât de biroul vamal de plecare, cât și de biroul vamal de destinație; nu este nevoie de un răspuns (mesaje necuplate) pentru continuarea procedurii.

Biroul vamal de plecare utilizează mesajul IE144; biroul vamal de destinație utilizează mesajul IE145.

În cazul în care este necesară includerea unor documente suplimentare pe suport de hârtie, acestea pot fi expediate prin alte metode (fax, e-mail, poștă etc.) direct persoanei de contact indicate în mesaje, cu menționarea clară a MRN-ului transportului căruia îi aparțin și, în cazul expedierii pe suport de hârtie, în baza formularului TC20A (model prezentat în anexa VII.8.4).

VIII.3.3.2 Schimbul de informații și cooperarea în vederea recuperării

Articolul 13a din convenție

Apendicele IV la convenție

Directiva 2010/24/UE a Consiliului

Cu excepția cazului în care se poate stabili imediat și fără echivoc locul efectiv în care s-a produs evenimentul care a dus la nașterea unei datorii (sustragere ilegală sau nerespectarea unei condiții), stabilirea autorității competente se face pe baza unor prezumții.

Articolul 118 primul paragraf din apendicele I la convenție

Articolul 165 alineatul (2) din APA

Articolul 118 al doilea paragraf din apendicele I la convenție

Articolul 165 din

Țările trebuie să își acorde asistență reciprocă, nu doar în etapa de recuperare propriu-zisă, ci și anterior, în momentul stabilirii autorității responsabile pentru recuperare. Aceasta înseamnă aplicarea cu eficacitate atât a normelor pentru informarea titularului regimului cu privire la nefinalizarea regimului său, cât și normelor care reglementează procedura de cercetare (a se vedea partea VII).

În plus, această asistență reciprocă trebuie menținută după stabilirea autorității responsabile pentru recuperare. Autoritatea respectivă trebuie să informeze biroul vamal de plecare și biroul vamal de garanție în legătură cu măsurile luate în vederea recuperării datoriei, prin intermediul mesajului „Notificare de expediere a recuperării” (IE152). Pentru îndeplinirea acestei cerințe, autoritatea trebuie să

APA

comunice toate acțiunile semnificative din punct de vedere juridic pe care le-a întreprins în ceea ce privește recuperarea (acțiuni de urmărire, de executare, de plată).

Lista autorităților responsabile pentru recuperare din fiecare țară este afișată pe pagina principală Europa „Transit-COL" (http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/col/col_home.jsp?Lang=ro) pentru transporturile inițiate în NCTS și în anexa VIII.8.1 pentru transporturile inițiate în cadrul planului de asigurare a continuității activității.

Aceste schimburi de informații sunt și mai importante atunci când autoritatea identificată drept responsabilă pentru recuperare nu este autoritatea țării de plecare care este responsabilă pentru inițierea și monitorizarea procedurii de cercetare. În cazul în care sunt implicate autorități diferite, este important ca autoritatea care a inițiat procedura de cercetare să poată fi sigură că rezultatele obținute sunt într-adevăr luate în considerare la stabilirea autorității responsabile pentru recuperare. Prin această abordare se evită inițierea mai multor proceduri de recuperare pentru aceeași datorie și eventualele întârzieri legate de notificarea debitorului și a garantului – și, prin urmare, risipa de resurse. Această abordare se aplică și în cazul în care autoritatea unei țări de destinație sau a unei țări de tranzit consideră – chiar înainte sau independent de primirea unui aviz de cercetare – că dispune de informații (probe referitoare la evenimente care dau naștere unei datorii sau mărfuri descoperite într-o situație care dă naștere unei datorii) care ar demonstra că țara respectivă este responsabilă pentru recuperare.

VIII.3.3.3 Cerere de recuperare formulată de autoritatea competentă din țara de plecare

În scopul stabilirii fără echivoc a autorității responsabile pentru recuperare, autoritatea competentă din țara de plecare trebuie să inițieze procedura de cercetare, cu excepția cazului în care se poate demonstra că nicio altă țară nu a fost implicată în operațiunea de tranzit.

Articolul 50 alineatul (1) din apendicele I la convenție

Articolul 311 alineatul (1) din

Atunci când autoritatea competentă din țara de plecare obține, prin orice mijloc, probe cu privire la locul în care a luat naștere datoria vamală, înainte de expirarea termenului prevăzut pentru declanșarea procedurii de recuperare la plecare, iar acest loc pare să se afle într-un alt stat membru sau pe teritoriul unei alte părți contractante, mesajul „Cerere de recuperare" (IE150) trebuie transmis imediat acestei

APA

Articolul 114 din apendicele I la convenție

Articolul 77 din AD

autorități în vederea unei eventuale transferări a competenței pentru recuperare (a se vedea și secțiunea VIII.3.2.2.3). Ulterior, autoritățile competente din țara de destinație pot aproba sau respinge cererea (a se vedea secțiunea VIII.3.3.5).

VIII.3.3.4 Cerere de recuperare formulată de o altă autoritate competentă

Orice autoritate a unei țări implicate într-o operațiune de tranzit care constată o situație care, în cadrul regimului, duce fără echivoc la nașterea unei datorii în țara sa de origine (de exemplu, sustragerea ilegală a mărfurilor în timpul transportului, nerespectarea unei condiții) trebuie să solicite autorității competente a țării de plecare să transfere competența pentru demararea procedurii de recuperare.

Simpla constatare a „dispariției" unor mărfuri pe parcursul transportului sau la destinație, neînsoțită de nicio informație cu privire la locul sustragerii ilegale sau la locul în care ar putea fi găsite mărfurile, nu este suficientă pentru a se stabili că autoritatea responsabilă pentru recuperare este autoritatea țării care a făcut constatarea. În acest caz, autoritatea competentă a țării care a făcut constatarea trebuie să contacteze autoritatea competentă din țara de plecare, trimițând:

- fie mesajul „Răspuns la cererea de cercetare" (IE143) cu codul de răspuns „4" (Cerere de recuperare la destinație), dacă și-a notificat responsabilitatea în cadrul unei proceduri de cercetare, fie
- mesajul „Cerere de recuperare" (IE150), prin care solicită transferul competenței, dacă a descoperit mărfuri într-o situație care dă naștere unei datorii în propria țară. Mesajul IE150 poate fi transmis de la orice birou care se consideră competent pentru recuperare în orice moment pe parcursul regimului (după acordarea liberului de vamă pentru tranzit și până în momentul în care transportului îi este atribuit statutul „În procedură de recuperare").

Planul de asigurare a continuității activității

În cadrul planului de asigurare a continuității activității, orice autoritate a unei țări implicate care constată o situație care dă naștere unei datorii în propria țară trebuie să informeze autoritatea din țara de plecare prin transmiterea unui mesaj „Aviz de informare" (TC24) care respectă modelul prezentat în anexa VIII.8.2, conform căruia dorește să preia responsabilitatea pentru recuperare. Această informație trebuie să ajungă la autoritatea competentă a țării de plecare înainte de

expirarea termenului. Autoritatea respectivă trebuie să confirme fără întârziere primirea comunicării și să precizeze dacă autoritatea solicitantă este responsabilă pentru recuperare prin returnarea mesajului TC24 completat.

VIII.3.3.5 Acceptarea recuperării de către autoritatea solicitată

Articolul 115 din apendicele I la convenție

Articolul 87 alineatul (4) din CVU

Articolul 311 din APA

Autoritatea competentă solicitată să recupereze datoria sau să transfere competența de recuperare a datoriei trebuie să răspundă la cerere prin trimiterea mesajului „Notificare de acceptare a recuperării" (IE151), indicând „Da" sau „Nu" pentru transferul competenței (dacă nu există niciun mesaj IE118 sau dacă s-a introdus IE006). Dacă răspunsul este „Nu", competența continuă să îi revină țării de plecare. Dacă răspunsul este „Da", competența este transferată țării care acceptă cererea, iar țara respectivă ar trebui să inițieze procedura de recuperare. Țara de plecare ar trebui să informeze titularul regimului în consecință.
Mesajul „Notificare de acceptare a recuperării" (IE151) trebuie transmis în termen de 28 de zile.

În cazul în care datoria vamală este mai mică de 10 000 EUR, chiar dacă biroul vamal competent pentru recuperare nu este biroul vamal de plecare (ci biroul vamal de destinație sau biroul vamal de tranzit), biroul vamal respectiv ar trebui mai întâi să trimită mesajul IE150 biroului vamal de plecare, care răspunde întotdeauna cu mesajul IE151, indicând „Da". Biroul vamal competent pentru recuperare introduce apoi trimiterea la articolul 87 alineatul (4) din CVU[91] în mesajul IE150. Competența nu poate fi schimbată de biroul vamal de plecare, dar acesta trebuie să fie informat pentru a supraveghea în mod corespunzător întreaga procedură de recuperare.

Notă:
<u>operațiuni de tranzit comun (de exemplu: Italia – Elveția – Germania):</u>
Dacă se constată că un mesaj „Notificare de trecere a frontierei" (IE118) a fost introdus la un birou de tranzit în momentul intrării pe teritoriul unei alte părți contractante (în Elveția, fără ca mesajul IE118 să fi fost introdus la intrarea în Germania), autoritatea în cauză ar trebui să aprobe cererea de recuperare și să transmită mesajul „Notificarea de acceptare a recuperării" (IE151), indicând „Da" în ceea ce privește transferul competenței, fără întârziere (în termen de

[91] Doar regimul de tranzit unional.

cel mult 28 de zile). Țara care acceptă responsabilitatea va începe apoi procedura de recuperare.

Operațiuni de tranzit unional între două puncte de pe teritoriul vamal al Uniunii, printr-o țară terță [de exemplu: Uniune (Polonia) – Ucraina – Uniune (România)]

Dacă se constată că un mesaj „Notificare de trecere a frontierei" (IE118) a fost introdus la un birou vamal de tranzit dintr-un alt stat membru (România), iar autoritatea competentă din țara de plecare a concluzionat că statul membru respectiv este responsabil pentru recuperare, autoritatea care primește mesajul „Cerere de recuperare" (IE150) trebuie să aprobe cererea de recuperare și să transmită mesajul „Notificare de acceptare a recuperării" (IE151), indicând „Da" în ceea ce privește transferul competenței, fără întârziere (în termen de cel mult 28 de zile). Statul membru care acceptă responsabilitatea va începe apoi procedura de recuperare.

Operațiuni de tranzit unional între două puncte de pe teritoriul vamal al Uniunii
(de exemplu: Lituania – Franța)

Dacă autoritatea vamală din țara de destinație a stabilit că a luat naștere o datorie vamală, dar că aceasta este mai mică de 10 000 EUR, autoritatea în cauză trimite mesajul „Cerere de recuperare" (IE150), cu o trimitere la articolul 87 alineatul (4) din cod, autorității vamale de la plecare, solicitând transferul competenței. Autoritatea care primește mesajul trebuie să accepte cererea respectivă și să transmită mesajul „Notificare de acceptare a recuperării (IE151), indicând „Da" în ceea ce privește transferul competenței, fără întârziere (în termen de cel mult 28 de zile). Statul membru care acceptă responsabilitatea va începe apoi procedura de recuperare.

VAMĂ

Niciun răspuns la cererea de recuperare

Dacă autoritatea competentă solicitată de la destinație nu reacționează nici prin transmiterea mesajului „Răspuns la cererea de recuperare" (IE143), nici prin preluarea responsabilității recuperării, și anume prin transmiterea mesajului „Notificare de acceptare a recuperării" (IE151) în termenul stabilit (cel mult 28 de zile), ofițerii de legătură locali pentru tranzit (a se vedea Cartea de adrese a rețelei de tranzit de pe site-ul Europa) din țara solicitată ar trebui sprijiniți cu dovezile necesare în vederea luării de măsuri, dat fiind că autoritatea solicitată ar trebui să preia competența. Dacă nu se obține efectul necesar, în vederea luării de măsuri ar trebui informat biroul național de asistență și coordonatorul național de tranzit din țara de plecare. În orice caz, autoritatea

competentă din țara de plecare trebuie să se asigure de acceptarea competenței înainte de a-și revoca măsurile de recuperare.
Aceeași procedură se aplică în cazul în care autoritatea competentă pentru recuperare se află într-o țară de tranzit [adică în cazul în care mesajul „Notificare de trecere a frontierei" (IE118) a fost trimis biroului vamal de plecare, dar mărfurile nu au fost livrate la locul de destinație].
Trebuie reținut faptul că răspunsul la aceste mesaje este o obligație juridică.

VIII.3.3.6 Comunicarea inițierii procedurii de recuperare

Atunci când competența de recuperare a fost stabilită prin schimbul de mesaje „Cerere de recuperare" (IE150) și „Notificare de acceptare a recuperării" (IE151), autoritatea din țara de plecare trebuie să transmită mesajul „Comunicarea recuperării" (IE063) către toate birourile care au primit un mesaj IE001, IE003, IE050 sau IE115 în legătură cu transportul respectiv, prin care sunt informate să nu mai aștepte un transport cu respectivul MRN. Prin această comunicare, birourile în cauză sunt informate că transportul nu va sosi, aflându-se „În procedură de recuperare", și că utilizarea mesajelor „Notificare de sosire" (IE006), „Rezultatele controlului" (IE018), „Cerere de recuperare (IE150) și „Notificare de acceptare a recuperării" (IE151) este blocată. Mesajele de informare IE144 și IE145 (a se vedea secțiunea VIII.3.3.1) pot să fie transmise în continuare până la finalizarea recuperării.

Trebuie transmisă o notificare:

- titularului regimului, prin trimiterea mesajului „Notificare de recuperare" (IE035) sau a unei scrisori echivalente,

și

- garantului, prin trimiterea mesajului „Notificarea garantului" (IE023) sau a unei scrisori echivalente (pentru informații suplimentare, a se vedea secțiunea VIII.2.4.5.3).

Mesajul „Notificare de recuperare" (IE035) trimis titularului regimului precizează numărul declarației de tranzit și data acceptării acesteia, denumirea biroului vamal de plecare, numele titularului regimului și cuantumul și moneda solicitate.

Pe de altă parte, autoritatea competentă din țara de plecare, în urma constatărilor sale sau ca reacție la mesajele „Răspuns la cererea de cercetare" (IE143) cu codul „4" sau „Cerere de recuperare" (IE150) primite sau la informațiile suficiente, trebuie fie să transfere

responsabilitatea unui alt stat membru sau unei alte părți contractante, fie să accepte ea însăși responsabilitatea.

La finalul procedurii (când toate taxele vamale și de altă natură sunt colectate), autoritatea responsabilă pentru recuperare (în cazul în care nu este țara de plecare) trebuie să informeze autoritatea competentă din țara de plecare cu privire la recuperarea datoriei, prin trimiterea mesajului „Notificare de expediere a recuperării" (IE152). Autoritatea competentă din țara de plecare transmite mai departe sau trimite mesajul IE152 tuturor birourilor implicate în transport (cu excepția celui care a transmis mesajul).

VIII.3.4 Identificarea ulterioară a locului în care a luat naștere datoria

Articolul 114 alineatul (1) din apendicele I la convenție

Articolul 87 din CVU

Rezultatul procesului de stabilire implicită a autorității competente se poate dovedi a fi provizoriu, ceea ce nu invalidează eventualele măsuri luate deja în vederea recuperării datoriei în cauză.

VIII.3.4.1 Probe noi, apărute după inițierea procedurii de recuperare

Uneori locul producerii poate să nu fie identificat decât după un anumit timp, când se dovedește că o altă autoritate ar fi trebuit să fie responsabilă pentru recuperare.

Articolul 115 din apendicele I la convenție

Articolul 311 și articolul 167 alineatul (1) din APA

Pentru a se furniza autorității stabilite inițial drept responsabilă pentru recuperare probe referitoare la locul în care datoria a luat naștere de fapt, poate fi utilizat orice mijloc.

Dacă se furnizează astfel de probe și mesajele „Cerere de recuperare" (IE150) și „Notificare de acceptare a recuperării" (IE151) au fost deja transmise în vederea transferării competenței pentru recuperare, autoritatea competentă inițială rămâne competentă în cadrul NCTS (anularea mesajului IE151 nu este posibilă) și raportează corespunzător cazul în NCTS pentru posibile întrebări/dovezi ulterioare. În acest scop pot fi utilizate mesajele „Informații privind cercetarea și recuperarea" (IE144) și „Cerere de informații privind cercetarea și recuperarea" (IE145).

Autoritatea stabilită inițial pentru recuperare trebuie să transmită imediat autorității care este presupusă a fi responsabilă pentru recuperare toate documentele relevante, inclusiv o copie a faptelor dovedite, prin trimiterea unui aviz de recuperare TC25 respectând modelul prezentat în anexa VIII.8.2. Noua autoritate trebuie să confirme primirea comunicării și să indice, în termen de trei luni de la trimiterea avizului TC25, dacă acceptă responsabilitatea pentru recuperare, prin returnarea avizului TC25 completat către autoritatea stabilită inițial pentru recuperare. Dacă nu primește un astfel de răspuns în termenul de trei luni, autoritatea stabilită inițial drept responsabilă trebuie să își continue eforturile de recuperare.

După colectarea datoriei, noul birou aduce la cunoștința autorității competente inițiale finalizarea procedurii de recuperare, pentru a-i permite să trimită mesajul „Notificare de expediere a recuperării" (IE152) biroului vamal de plecare, care îl va transmite mai departe tuturor celorlalte birouri implicate, în vederea închiderii transportului respectiv în toate sistemele.

VIII.3.4.2 Autoritate competentă nouă și noi măsuri de recuperare

Articolul 115 din apendicele I la convenție

Dacă acceptă transferul responsabilității, noua autoritate trebuie să inițieze propriile măsuri de recuperare a datoriei.

Articolul 311 și articolul 167 alineatele (1) și (3) din APA

Dacă este competentă, noua autoritate trebuie să informeze imediat autoritatea competentă inițială (chiar și după expirarea perioadei de trei luni menționate mai sus), care își va suspenda apoi măsurile de recuperare, dacă nu s-a ajuns încă la plata cuantumurilor în cauză. În acest scop pot fi utilizate mesajele „Informații privind cercetarea și recuperarea" (IE144) și „Cerere de informații privind cercetarea și recuperarea" (IE145).

Dacă autoritatea competentă inițială și noua autoritate aparțin unor state membre diferite ale UE, noua acțiune de recuperare se va referi doar la taxe de altă natură (deoarece sunt implicate două teritorii fiscale diferite), neexistând nicio datorie vamală de recuperat, întrucât ambele state membre fac parte din același teritoriu vamal.

Pe de altă parte, dacă autoritățile și locurile aparțin teritoriilor a două părți contractante diferite, trebuie recuperate atât taxele vamale

(deoarece sunt implicate teritorii vamale diferite), cât și taxele de altă natură (deoarece sunt implicate teritorii fiscale diferite).

VIII.3.4.3. Consecințe pentru recuperarea inițială

Articolul 118 din apendicele I la convenție

Articolul 165 din APA

Odată ce noua autoritate responsabilă pentru recuperare a finalizat procedura de recuperare și a transmis mesajul „Notificare de expediere a recuperării" (IE152), autoritatea inițială competentă pentru recuperare:

- fie anulează măsura de recuperare pe care a demarat-o, dar nu a finalizat-o (și pe care a suspendat-o ulterior), fie
- rambursează cuantumurile deja recuperate de la debitor (sau garant).

Notă:

în cazul în care locurile și autoritățile aparțin aceleiași părți contractante, se rambursează doar taxele de altă natură care au fost colectate, nu și taxele vamale.

VIII.3.4.4. Consecințe pentru recuperare

VIII.3.4.4.1 Notificarea biroului vamal de plecare și a biroului vamal de garanție cu privire la recuperare sau descărcare

Articolul 118 din apendicele I la convenție

Articolul 165 din APA

Autoritatea responsabilă pentru recuperare trebuie să informeze biroul vamal de plecare cu privire la colectarea taxelor vamale și de altă natură prin mesajul „Notificare de expediere a recuperării" (IE152), pentru a permite biroului vamal de plecare să trimită mesajul „Notificare de expediere a recuperării" (IE152) tuturor birourilor implicate în transportul respectiv. Transmiterea mesajului IE152 de către biroul vamal de plecare descarcă transportul în sistem.

De asemenea, biroul vamal de plecare informează biroul vamal de garanție prin mesajul „Cuantumul de referință al creditului" (IE209), precum și titularul regimului, dacă acest lucru nu s-a făcut deja, prin mesajele „Notificare de recuperare" (IE035) și „Notificare de clasare" (IE045).

VIII.3.4.4.2 Notificarea garantului cu privire la recuperare sau descărcare

Articolul 117 alineatul (4) din apendiceleI la

Dacă un garant a fost informat că regimul nu a fost descărcat pentru un transport al unuia dintre clienții săi, autoritatea competentă responsabilă pentru recuperare trebuie apoi să îl informeze dacă

convenție *Articolul 85 din AD*	datoria este recuperată ulterior (de la debitor) sau dacă regimul este descărcat ulterior, prin utilizarea mesajului „Notificare de clasare” (IE045) sau a unei scrisori echivalente.

VIII.4. Situații specifice (*pro memoria*)

VIII.5 Excepții (*pro memoria*)

VIII.6. Instrucțiuni naționale specifice (rezervat)

VIII.7 Secțiune rezervată autorităților vamale

VIII.8 Anexe

VIII.8.1 Lista autorităților responsabile pentru recuperare în cadrul planului de asigurare a continuității activității

Pentru ultima versiune a acestei liste, faceți clic pe următorul link:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_ro

VIII.8.2 Avizul de informare TC24 și avizul de recuperare TC25

TC24
TRANZIT UNIONAL/COMUN

AVIZ DE INFORMARE

STABILIREA AUTORITĂȚII RESPONSABILE PENTRU RECUPERARE
în conformitate cu articolele 311 și 167 din APA/articolul 115 din apendicele I la convenție

1. Autoritatea solicitantă	**2. Autoritatea solicitată**
Denumirea și adresa completă: Nr. de referință: Fax: E-mail:	Denumirea și adresa completă:

3. Declarația de tranzit

Nr.:
Biroul de plecare:
Data:

Procedura de cercetare a fost inițiată: ☐ Da
Data:
Referință:
☐ Nu

4a. Cerere

☐ Autoritatea solicitantă din țara de plecare notifică prin prezenta că autoritatea solicitată va fi responsabilă pentru recuperarea datoriei legate de operațiunea de tranzit menționată mai sus. Acest lucru se bazează pe următoarele elemente:
……
……
S-au anexat următoarele documente:
……
……
Informații referitoare la garant:
……
……

4b. Cerere

☐ Autoritatea solicitantă din altă țară decât țara de plecare notifică prin prezenta că va fi responsabilă pentru recuperarea datoriei legate de operațiunea de tranzit menționată mai sus. Acest lucru se bazează pe următoarele elemente:

……
……

S-au anexat următoarele documente:

……
……

5. Pentru autoritatea solicitantă

Locul:
Data:

Semnătura: **Ștampila**

6a. Recipisa și răspunsul la cererea din caseta 4a (a se returna autorității solicitante)

☐ Autoritatea solicitată a unei țări diferite de țara de plecare confirmă primirea comunicării și:

☐ confirmă că este responsabilă pentru recuperarea datoriei legate de operațiunea de tranzit menționată mai sus;

☐ notifică faptul că nu este responsabilă pentru recuperarea datoriei legate de operațiunea de tranzit menționată mai sus. Acest lucru se bazează pe următoarele elemente:

……
…….....

6b. Recipisa și răspunsul la cererea din caseta 4b (a se returna autorității solicitante)

☐ Autoritatea solicitată a țării de plecare confirmă primirea comunicării și:

☐ notifică faptul că autoritatea solicitantă este responsabilă pentru recuperarea datoriei legate de operațiunea de tranzit menționată mai sus;

☐ notifică faptul că autoritățile solicitante nu sunt responsabile pentru recuperarea datoriei legate de operațiunea de tranzit menționată mai sus. Acest lucru se bazează pe următoarele elemente:

……
…….....

Informații referitoare la garant:

7. Pentru autoritatea solicitată

Locul:
Data:

Semnătura: **Ștampila**

TC25
TRANZIT UNIONAL/COMUN

AVIZ DE RECUPERARE

STABILIREA AUTORITĂȚII RESPONSABILE PENTRU RECUPERARE
în conformitate cu articolele 311 și 167 din APA/articolul 115 din apendicele I la convenție

1. Autoritatea solicitantă	**2. Autoritatea solicitată**
Denumirea și adresa completă: Nr. de referință: Fax: E-mail:	Denumirea și adresa completă:

3. Declarația de tranzit

Nr.:
Biroul de plecare:
Data:

Procedura de cercetare a fost inițiată: ☐ Da
Data:
Referință:
☐ Nu

4. Cerere

Autoritatea solicitantă informează prin prezenta că autoritatea solicitată va fi responsabilă pentru recuperarea datoriei legate de operațiunea de tranzit menționată mai sus. Acest lucru se bazează pe următoarele elemente:
……
…….
S-au anexat următoarele documente:
……
……...

5. Informații referitoare la garant

6. Pentru autoritatea solicitantă

Locul:
Data:
Semnătura: **Ștampila**

7. Recipisa (a se returna autorității solicitante) Autoritatea solicitată confirmă primirea comunicării și notifică faptul că: ☐ este responsabilă pentru recuperarea datoriei legate de operațiunea de tranzit menționată mai sus; ☐ nu este responsabilă pentru recuperarea datoriei legate de operațiunea de tranzit menționată mai sus. Acest lucru se bazează pe următoarele elemente: …… …….
8. Pentru autoritatea solicitată Locul: Data: Semnătura: **Ștampila**

VIII.8.3. Cererea de adresă (adrese) TC30

<table>
<tr><td colspan="2">TC30
Garanție pentru tranzit comun/unional: cerere de adresă (adrese)</td></tr>
<tr><td>1. Autoritatea solicitantă
Denumirea și adresa completă:</td><td>2. Autoritatea solicitată
Denumirea și adresa completă:</td></tr>
<tr><td colspan="2">3. ☐ Certificat de garanție globală nr.
☐ Titlu de garanție izolată nr.

Numele și adresa titularului regimului

…….
……
……...</td></tr>
<tr><td colspan="2">4. Vă rugăm să completați punctele următoare și să ne returnați formularul.

a) Numele și adresa garantului:
.....……..…
……..……..
b) Numele și adresa corespondentului garantului în
...……
……
(țara biroului care solicită informațiile)
…….....
c) Referințele (dacă există) care trebuie citate în scrisoarea către corespondentul garantului:
.....
.....……</td></tr>
<tr><td>5. Pentru autoritatea solicitantă

Locul:
Data:

Semnătura

Ștampila</td><td>6. Pentru autoritatea solicitată

Locul:
Data:

Semnătura

Ștampila</td></tr>
</table>

PARTEA IX – REGIMUL TIR (APLICABIL PE TERITORIUL UNIUNII)

Partea IX se referă la circulația mărfurilor în baza unui carnet TIR.

Punctul IX.2 se referă la autorizațiile asociației garante și ale titularilor de carnete TIR.

Punctul IX.3 descrie sistemul de garanție TIR în contextul modului de aplicare a acestuia în cadrul Uniunii.

Punctul IX.4 descrie formalitățile care trebuie efectuate la biroul vamal de plecare sau de intrare și neregulile.

Punctul IX.5 descrie formalitățile care trebuie efectuate la biroul vamal de destinație sau de ieșire, incidentele, neregulile și descărcarea operațiunii TIR.

Punctul IX.6 descrie procedurile de cercetare și de recuperare.

Punctul IX.7 descrie statutul de destinatar agreat.

Punctul IX.8 conține anexele la partea IX.

IX.1 TIR (*Transport Internationaux Routiers*)

Prezentul punct oferă informații cu privire la:
- context și legislație (punctul IX.1.1);
- principiile sistemului TIR (punctul IX.1.2).

IX.1.1 Context și legislație

Articolul 226 alineatul (3) litera (b) și articolul 227 alineatul (2) litera (b) din CVU

Principalul act legislativ care reglementează regimul TIR este Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR (Convenția TIR din 1975), elaborată sub auspiciile Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU). Convenția TIR a fost aprobată în numele Uniunii Europene prin Regulamentul (CEE) nr. 2112/78 al Consiliului din 25 iulie 1978 și a intrat în vigoare în Uniune la 20 iunie 1983. S-a publicat o versiune consolidată a Convenției TIR ca anexă la Decizia 2009/477/CE a Consiliului din 28 mai 2009. Convenția este actualizată periodic, iar Comisia publică amendamentele în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, indicând data intrării în vigoare a acestora.

Normele interne ale Uniunii privind circulația mărfurilor pe teritoriul Uniunii sub acoperirea regimului TIR sunt descrise în CVU și în actele de punere în aplicare ale acestuia (articolele 163, 164, 167, 168 și 274-282) și actul delegat (articolele 184, 186 și 187).

De la 17 iulie 2020, Convenția TIR are 76 de părți contractante, inclusiv Uniunea Europeană și cele 27 de state membre ale acesteia. Cu toate acestea, o operațiune TIR este posibilă numai în țările în care există o asociație garantă autorizată (63 de țări, la 23 ianuarie 2020).

În temeiul legislației Uniunii, regimul TIR poate fi utilizat în interiorul Uniunii numai pentru o operațiune de tranzit care începe sau se sfârșește în afara teritoriului vamal al Uniunii sau care este efectuată între două puncte de pe teritoriul vamal al Uniunii cu trecere prin teritoriul unei țări terțe.

IX.1.2 Principiile sistemului TIR

Regimul TIR este construit pe cinci piloni principali:

- circulația mărfurilor în vehicule agreate purtând plăci TIR sau în containere agreate purtând un sigiliu vamal;

- în transportul TIR, taxele vamale și de altă natură aferente mărfurilor sunt suspendate și garantate printr-un lanț de garanții valabile la nivel internațional. Asociația garantă națională a fiecărei părți contractante garantează plata cuantumului asigurat al datoriei vamale și al taxelor de altă natură, care pot deveni exigibile în cazul în care în țara respectivă apare o neregulă în cursul operațiunii TIR. Fiecare parte contractantă stabilește propria limită de garantare, însă cuantumul maxim recomandat care poate fi pretins de la fiecare asociație națională în cazul unei nereguli este de 100 000 EUR (pentru Uniune: 100 000 EUR sau echivalentul acestei sume în moneda națională);

- carnetul TIR este o declarație vamală pentru transportul de mărfuri. El reprezintă dovada existenței garanției. Carnetele TIR sunt distribuite asociațiilor garante naționale de către organizația internațională autorizată de Comitetul de gestiune TIR [în prezent, Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU)]. Carnetul TIR este valabil pentru un singur transport TIR. El începe să fie utilizat în țara de plecare și permite efectuarea

controlului vamal pe teritoriul părților contractante de plecare, de tranzit și de destinație;

- măsurile de control vamal luate în țara de plecare sunt acceptate de către țările de tranzit și de destinație. În consecință, mărfurile transportate sub regimul TIR în vehicule sau containere sigilate nu vor fi, în general, examinate la birourile vamale din țările de tranzit;

- ca modalitate de control al accesului la regimul TIR, asociațiile naționale care doresc să elibereze carnete TIR și persoanele care doresc să utilizeze carnete TIR trebuie să respecte condițiile și cerințele minimale și trebuie să fie autorizate de autoritățile competente (de obicei, autoritățile vamale) din țările în care sunt stabilite.

IX.2 Autorizări

Prezentul punct oferă informații cu privire la:

- autorizarea asociațiilor garante (punctul IX.2.1);

- autorizarea titularilor de carnete TIR (punctul IX.2.2).

IX.2.1. Autorizarea asociațiilor garante

Articolul 228 din CVU

Articolul 6 alineatul (1) și partea I din anexa 9 la Convenția TIR

În sensul Convenției TIR, Uniunea Europeană este considerată un teritoriu unic. Una dintre condițiile prealabile ale sistemului TIR este ca fiecare țară sau teritoriu care utilizează sistemul să fie acoperit(ă) de sistemul internațional de garanții. În consecință, asociațiile garante naționale trebuie să fie autorizate în conformitate cu Convenția TIR.

Convenția TIR stabilește condițiile și cerințele minimale care trebuie îndeplinite înainte ca o asociație garantă să poată fi autorizată să elibereze carnete TIR.

IX.2.1.1 Procesul de autorizare

Partea I punctul 1 din anexa 9 la Convenția TIR

Autorizarea presupune două elemente distincte: criteriile de bază pentru autorizare și întocmirea unui acord scris sau a oricărui alt instrument juridic între asociația garantă și autoritățile vamale.

IX.2.1.2 Criteriile de autorizare

Partea I punctul 1 literele (a)-(d) din anexa 9 la Convenția TIR

Criteriile de autorizare se referă la o serie de aspecte tehnice și factuale, cum ar fi dovada experienței și a cunoașterii, dovada bonității financiare și dovada unui istoric bun în materie de respectare a normelor. În general, aceste criterii sunt foarte similare celor utilizate în cadrul regimurilor de tranzit unional/comun în ceea ce privește autorizația de folosire a unei garanții globale (a se vedea partea III pentru detalii privind garanțiile).

IX.2.1.3 Acordul scris

Partea I punctul 1 litera (e) din anexa 9 la Convenția TIR

Acordul scris sau instrumentul juridic de alt tip include un angajament constând într-o serie de obligații care trebuie îndeplinite de către asociația garantă.

Pentru a asigura un nivel ridicat de armonizare, anexa IX.8.7 stabilește un model de acord scris, care conține condiții și cerințe minimale care pot fi aplicate între autoritățile vamale ale Uniunii și asociațiile garante naționale ale acestora.

IX.2.1.4. Monitorizarea autorizației

În scopul unei bune guvernanțe, este necesară monitorizarea autorizației pentru a se verifica dacă asociația garantă se menține eligibilă pentru autorizare și oferă asigurări că, ținându-se seama de eventualele modificări ale circumstanțelor notificate de asociația garantă, condițiile și cerințele autorizației rămân adecvate și necesare.

IX.2.2. Autorizarea titularilor de carnete TIR

Accesul controlat la utilizarea sistemului TIR reprezintă unul dintre pilonii sistemului TIR.

Articolul 1 litera (o) din Convenția TIR

Articolul 184 din AD

Articolele 273 și 276 din APA

Prin „titular” (titularul carnetului TIR) se înțelege persoana căreia i se acordă autorizația de operare sub regimul TIR și în numele căreia este prezentat carnetul TIR. Titularul carnetului TIR este responsabil pentru prezentarea vehiculului și a mărfurilor, împreună cu carnetul TIR, la birourile vamale de plecare, de trecere și de destinație. Pe teritoriul vamal al Uniunii, titularul unui carnet TIR are, de asemenea, responsabilitatea înregistrării datelor din carnetul TIR pentru operațiunea TIR la biroul sau birourile vamale de

plecare sau de intrare.

Articolul 6 alineatul (4) din Convenția TIR și partea II din anexa 9 la aceasta

Conceptul juridic de „titular” (titularul carnetului TIR) din Convenția TIR stabilește condițiile și cerințele minimale care trebuie îndeplinite înainte ca titularul carnetului TIR să poată fi autorizat să utilizeze sistemul TIR.

IX.2.2.1 Procesul de autorizare

Partea II punctul 3 din anexa 9 la Convenția TIR

În practică, sarcina de a evalua dacă sunt îndeplinite sau nu criteriile prevăzute în Convenția TIR este partajată de asociația garantă autorizată și de autoritățile competente din țara în care este înregistrat solicitantul. Convenția TIR nu atribuie sarcini specifice nici asociației garante, nici autorităților competente, ci permite ca procedura de urmat să fie stabilită conform legislației, normelor și practicilor naționale.

IX.2.2.2. Partajarea procesului de autorizare

La nivelul Uniunii, nici Codul vamal al Uniunii, nici actele de punere în aplicare a acestuia și nici actele sale delegate nu conțin dispoziții în acest sens și, prin urmare, procedura de autorizare care trebuie aplicată este decisă la nivel național.

Ca o condiție minimă, asociația garantă analizează toate cererile de autorizare în primă instanță. În urma verificărilor efectuate de către asociația garantă, cererea ar trebui, dacă este sprijinită de asociația garantă, să fie înaintată autorităților competente. Dacă acestea din urmă consideră satisfăcătoare verificările efectuate de autoritățile vamale și verificările efectuate de asociația garantă, autoritățile vamale pot acorda solicitantului autorizația.

Consultarea dintre autoritatea vamală competentă și asociația garantă se face prin intermediul ITDB.

IX.2.2.2.1 Verificările efectuate de autoritățile vamale

Fără a aduce atingere verificărilor care pot fi efectuate de asociația garantă, autorității competente îi revine sarcina de a examina îndeplinirea criteriului rămas – „lipsa unor abateri si încălcări grave sau repetate ale legislației vamale ori fiscale”.

Deși calificativul „grav” s-ar aplica în mod aproape sigur încălcărilor dreptului penal, nu trebuie exclusă posibilitatea de a

considera că și comiterea de nereguli administrative și civile constituie un act „grav” în conformitate cu practicile naționale.

Partea II punctul 1 litera (d) din anexa 9 la Convenția TIR

În mod similar, termenul „repetat” ar trebui interpretat nu doar ca număr de infracțiuni comise, ci și în raport cu un interval de timp. Se propune ca trei sau mai multe încălcări comise în decursul unei perioade de cinci ani să fie considerate „repetate”.

IX.2.2.2.2. Monitorizarea autorizației

Notele explicative 9.II.4 și 9.II.5 din Convenția TIR

Având în vedere rolul central al titularului unui carnet TIR în cadrul sistemului TIR, în special rolul de declarant al acestuia, este important ca lista titularilor autorizați de carnete TIR, care este păstrată în baza internațională de date TIR (ITDB), să fie actualizată permanent. Autoritățile competente trebuie să comunice în timp util Comitetului executiv TIR (TIRExB) informații actualizate cu privire la statutul titularilor de carnete TIR cărora le-au acordat autorizații. Autoritățile vamale competente trebuie să introducă direct în ITDB informații cu privire la autorizațiile și retragerile autorizațiilor de utilizare a carnetelor TIR.

Partea II punctele 4 și 5 din anexa 9 la Convenția TIR

Acest lucru înseamnă că autorizațiile trebuie să facă obiectul unei monitorizări continue pentru a se verifica dacă titularul unui carnet TIR rămâne eligibil pentru autorizare și pentru a se asigura că cerințele și condițiile aferente autorizației rămân adecvate și necesare.

De asemenea, se recomandă revocarea autorizațiilor inactive în toate cazurile în care se constată că titularului unui carnet TIR nu i s-a eliberat niciun carnet TIR în decursul unei anumite perioade de timp (de exemplu, un an). Autoritățile competente trebuie să înregistreze încetarea activității în ITDB, fără întârziere.

Autorizația ar trebui să fie monitorizată împreună cu asociația garantă. Dacă monitorizarea indică o neîndeplinire a autorizației, autoritățile competente ar trebui să ia în considerare retragerea autorizației.

Asociațiile garante colaborează, de asemenea, cu autoritățile vamale competente și solicită modificări (actualizarea informațiilor despre titularii autorizați de carnete TIR) prin intermediul ITDB. Aceste cereri trebuie să fie validate de autoritățile vamale competente.

IX.2.2.3. Retragerea autorizației

Partea II punctul 6 din anexa 9 la Convenția TIR

Asociația garantă poate refuza titularului carnetului TIR permisiunea de a utiliza garanția TIR. Există, de asemenea, alte două modalități prin care unui titular de carnet TIR autorizat i se poate refuza accesul la sistemul TIR:

- titularul poate fi exclus din sistemul TIR în conformitate cu articolul 38 din Convenția TIR sau
- titularului îi poate fi revocată autorizația de a utiliza carnetele TIR, în conformitate cu articolul 6 alineatul (4) din Convenția TIR.

De asemenea, autorizația poate fi retrasă de către autoritatea competentă ca răspuns la o cerere formulată de titularul carnetului TIR.

Articolul 229 din CVU

O decizie luată de autoritatea vamală a unui stat membru se aplică pe întregul teritoriu vamal al Uniunii pentru toate operațiunile TIR pe care titularul unui carnet TIR le prezintă unui birou vamal spre acceptare.

IX.2.2.3.1 Utilizarea articolului 38 în locul articolului 6 alineatul (4)

Observații la articolul 38 din Convenția TIR și la partea II din anexa 9 la aceasta

Articolul 6 alineatul (4) prevede o sancțiune alternativă care este preferabilă din mai multe puncte de vedere articolului 38. În aparență, orice circumstanță care este urmată de o excludere în temeiul articolului 38 ar avea ca rezultat și revocarea autorizației în temeiul articolului 6 alineatul (4) și al părții II din anexa 9.

Articolul 38 din Convenția TIR

Pentru titularii de carnete TIR stabiliți în Uniune, revocarea autorizației în temeiul articolului 6 alineatul (4) și al părții II din anexa 9 trebuie aplicată cu condiția ca revocarea unui operator național să fie definitivă. Pentru titularii de carnete TIR excluși temporar sau autorizați de un alt stat membru sau de alte părți contractante din afara Uniunii, se poate aplica doar articolul 38.

IX.2.2.3.2 Aplicarea articolului 38 din Convenția TIR

Articolul 38 se referă la excludere, care poate fi temporară sau cu titlu definitiv. Convenția TIR nu definește acești termeni. Excluderea temporară ar trebui să însemne că autorizația a fost suspendată pentru o anumită perioadă de timp. Acest lucru poate crea dificultăți logistice pentru părțile contractante, care vor trebui

să monitorizeze cu foarte mare atenție perioada suspendării.

O decizie de excludere a unui operator din sistemul TIR este o chestiune foarte serioasă și trebuie să fie întotdeauna pe deplin justificată. Dacă o încălcare sau o neregulă este considerată a fi suficient de gravă pentru a antrena excluderea, aceasta trebuie să fie, de preferat, definitivă. În același mod însă, este posibil ca unui operator care a fost exclus definitiv să i se poată acorda din nou autorizația în viitor, în cazul în care circumstanțele se modifică.

Cu toate acestea, anumite circumstanțe pot determina excluderea temporară atunci când, de exemplu, neregula care justifică decizia poate fi remediată într-o perioadă scurtă de timp (și anume certificate de aprobare întârziate, probleme tehnice la compartimentele rezervate încărcăturii).

IX.2.2.3.3 Aplicarea articolului 6 alineatul (4) din Convenția TIR

Partea II din anexa 9 la Convenția TIR și nota explicativă 9.II.4

Oricărui titular de carnet TIR care nu mai este eligibil pentru autorizare (deoarece, de exemplu, nu mai îndeplinește criteriile de bază pentru autorizare) sau care nu mai poate fi autorizat (deoarece, de exemplu, a comis încălcări grave sau repetate) trebuie să i se revoce autorizația.

Pe lângă notificarea titularului de carnet TIR, va fi necesar ca statul membru care revocă autorizația să înregistreze informația direct în ITDB, fără întârziere.

IX.2.2.3.4 Notificarea Comisiei Europene și a statelor membre

Articolul 229 din CVU

Excluderile efectuate în temeiul articolului 38 din Convenția TIR trebuie înregistrate fără întârziere în ITDB de autoritățile vamale competente. Această înregistrare este considerată o notificare transmisă Comisiei Europene și celorlalte state membre, astfel cum se prevede la articolul 229 alineatul (2) din CVU.

Exactitatea acestor date nu poate fi controlată de Comisia Europeană, iar statele membre trebuie să cântărească cu atenție orice refuz de a acorda unui operator accesul la sistemul TIR. Dacă există îndoieli, trebuie contactat punctul focal TIR pentru statul membru care a notificat excluderea, pentru a se confirma informațiile.

IX.2.2.4 Notificarea deciziilor de restabilire a accesului la sistemul TIR

Pot exista situații în care un stat membru trebuie să își revoce decizia de a exclude un titular de carnet TIR sau în care decide să repună în vigoare autorizația. În consecință, este la fel de important pentru toate statele membre să fie informate cu privire la astfel de decizii. În acest sens, procedurile de notificare la care se face referire la punctul IX.2.2.3 de mai sus trebuie să se aplice și acestor decizii.

IX.3 Garanții

Prezentul punct oferă informații cu privire la:

- introducere (punctul IX.3.1);
- cuantumul garanției (punctul IX.3.2);
- sfera de acoperire a garanției (punctul IX.3.3);
- răspunderea asociațiilor garante din Uniune (punctul IX.3.4).

IX.3.1 Introducere

Articolul 3 litera (b), articolul 6 alineatul (1), articolul 8 alineatul (3), articolul 8 alineatul (4) și articolul 11 din Convenția TIR

Sistemul de garanție internațională este unul dintre pilonii sistemului de tranzit vamal TIR. Garanția are ca scop asigurarea garantării în orice moment a taxelor vamale și de altă natură expuse riscurilor în timpul operațiunilor de transport TIR.

IX.3.2 Cuantumul garanției

IX.3.2.1. Cuantumul maxim al garanției

Articolul 8 alineatul (3) și nota explicativă 0.8.3 din Convenția TIR

Limita monetară a garanției pentru un carnet TIR trebuie stabilită de fiecare parte contractantă.

Articolul 163 din APA

S-a convenit la nivelul Uniunii ca acest cuantum să fie exprimat în euro. În consecință, Uniunea a adoptat cuantumul maxim de

100 000 EUR.

IX.3.2.2. Norme privind rata de schimb

Următoarele norme se aplică statelor membre care nu au adoptat euro ca monedă unică:

Articolul 53 alineatul (2) din CVU

Articolul 48 alineatele (2) și (3) din APA

(a) În sensul acordului/angajamentului, cuantumul maxim plătibil per carnet TIR reprezintă echivalentul, la valoarea de schimb în moneda națională, al sumei de 100 000 EUR. Ratele de schimb care trebuie utilizate pentru această conversie se stabilesc de către Banca Centrală Europeană o dată pe an, în prima zi lucrătoare a lunii octombrie, și se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Rata respectivă se aplică de la data de 1 ianuarie a anului următor.

Articolul 53 alineatul (1) litera (b) din CVU

Articolul 48 alineatul (1) din APA

(b) În cazul în care se solicită plata garanției, rata de schimb care trebuie utilizată este rata în vigoare în ziua acceptării carnetului TIR la biroul vamal de plecare sau de intrare. Aceste rate sunt fixate lunar și sunt publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

IX.3.3. Sfera de acoperire a garanției

Articolul 2 din Convenția TIR

Convenția TIR nu face nicio distincție în ceea ce privește mărfurile care pot fi transportate sub acoperirea unui carnet TIR. Cu toate acestea, lanțul internațional de garanții nu oferă acoperire pentru produsele din alcool și tutun enumerate mai jos. Această restricție se aplică indiferent de cantitățile mărfurilor în cauză. Astfel, cuantumul maxim al garanției menționate la punctul IX.3.2.1 de mai sus se aplică transportului tuturor mărfurilor, cu excepția următoarelor produse din alcool și tutun:

Codul SA	**Descrierea produsului**
2207.10	Alcool etilic nedenaturat cu titru alcoolic volumic de minimum 80 %
2208	La fel ca mai sus, dar cu titru alcoolic volumic de sub 80 %
2402.10	Țigări de foi (inclusiv cele cu capete tăiate) și trabucuri, care conțin tutun

2402.20	Țigarete care conțin tutun
2403.11 și 2403.19	Tutun pentru fumat, cu sau fără înlocuitori

IX.3.4 Răspunderea asociațiilor garante din Uniune

Articolul 228 din CVU

Uniunea este considerată, în sensul regimului TIR, un teritoriu unic. Cu toate acestea, fiecare stat membru are cel puțin o asociație garantă națională autorizată.

Articolul 164 din APA

Articolul 11 alineatul (1) din Convenția TIR

O notificare valabilă de nedescărcare transmisă de autoritatea vamală relevantă asociației sale garante în conformitate cu Convenția TIR are același efect juridic ca în cazul în care notificarea ar fi fost transmisă unei alte asociații garante de către propria sa autoritate vamală.

IX.4 Formalități la biroul de plecare sau de intrare

Prezentul punct oferă informații cu privire la:

- introducere (punctul IX.4.1);
- acceptarea datelor din carnetul TIR (punctul IX.4.2.);
- securitatea vehiculului/containerului (punctul IX.4.3);
- formalități la biroul vamal de plecare sau de intrare (punctul IX.4.4);
- încărcări intermediare (punctul IX.4.5);
- neconcordanțe (punctul IX.4.6).

IX.4.1 Introducere

Articolul 1 litera (k) din Convenția TIR

Secțiunea 1.2 din Manualul TIR

Biroul vamal de plecare îndeplinește două funcții distincte și esențiale. Aceste funcții reprezintă trei dintre cei cinci piloni ai sistemului TIR. Prima funcție este acceptarea carnetului TIR, asigurarea securității fizice a vehiculului rutier/containerului și efectuarea controalelor vamale.

Articolul 228 din

Cealaltă funcție, la fel de importantă, vizează descărcarea (a se vedea punctul IX.5.2.) operațiunii TIR și, dacă este necesar,

CVU

recuperarea taxelor vamale și de altă natură care sunt datorate (a se vedea punctul 6.4.). Întrucât, în sensul normelor care reglementează utilizarea carnetului TIR, Uniunea este considerată un teritoriu unic, rolul și responsabilitatea biroului vamal de plecare din Uniune sunt deosebit de importante.

Articolul 273 alineatul (1) din APA

Sistemul electronic de tranzit al Uniunii care trebuie folosit pentru schimbul de mesaje pentru TIR este noul sistem computerizat de tranzit (NCTS), care este deja folosit pentru tranzitul unional.

Articolul 276 din APA

În cadrul teritoriului vamal al Uniunii, încheierea/descărcarea operațiunii TIR între birourile vamale de plecare sau de intrare și birourile vamale de destinație sau de ieșire este accelerată prin înlocuirea returnării părții corespunzătoare a voletului nr. 2 cu trimiterea următoarelor mesaje: „Notificare de sosire” (IE006) și „Rezultatele controlului” (IE018).

Notă:

NCTS este utilizat numai pentru operațiuni TIR din cadrul Uniunii (nu și în țările de tranzit comun). Pentru un transport TIR care intră în Uniune dintr-o țară terță și care s-a desfășurat parțial într-o țară din afara Uniunii înainte de a intra din nou în Uniune, titularul carnetului TIR (sau reprezentantul acestuia) are responsabilitatea de a înregistra datele din carnetul TIR pentru inițierea unei operațiuni TIR la fiecare birou vamal de intrare în Uniune.

Un exemplu în acest sens este prezentat în anexa IX.8.9.

IX.4.2 Acceptarea datelor din carnetul TIR

Articolul 273 din APA

Pentru schimbul de date din carnetele TIR referitoare la operațiuni TIR și **pentru îndeplinirea formalităților vamale aferente regimurilor de tranzit unional** se utilizează NCTS.

Schimbul de date din carnetele TIR se realizează prin intermediul mesajelor electronice la trei niveluri:

- între titularul carnetului TIR și autoritatea vamală (domeniul extern);
- între birourile vamale din una dintre țări (domeniul național) și
- între administrațiile vamale naționale și între acestea și Comisia Europeană (domeniul comun).

În general, un titular de carnet TIR poate avea următoarele posibilități de a înregistra date electronice din carnetul TIR, în funcție de statul membru în cauză:

- prin introducerea directă a datelor de către operator (*Direct Trader Input*) (inclusiv introducerea prin intermediul unui site vamal);
- prin schimb electronic de date (EDI);
- prin introducerea datelor la biroul vamal (la un terminal pus la dispoziția operatorilor);
- printr-o interfață dezvoltată de organizația internațională (de exemplu, aplicația EPD a IRU).

Utilizarea carnetului TIR fără schimbul de date din carnetul TIR pentru operațiunea TIR în cazul unei defecțiuni temporare la sistemul electronic este descrisă în anexa IX.8.4 (procedura de rezervă).

Articolul 274 din APA

Deși este obligatoriu ca titularul carnetului TIR să înregistreze datele din carnetul TIR la biroul vamal de plecare sau de intrare prin intermediul NCTS, pentru a evita consecințele juridice rezultate din eventuale neconcordanțe între mesajul electronic și datele din carnetul TIR, autoritățile vamale unionale au obligația să continue să completeze carnetul TIR în conformitate cu Convenția TIR.

Anexa 1 la Convenția TIR

În cazul în care se constată o neconcordanță între datele electronice din NCTS și carnetul TIR, informațiile din carnetul TIR sunt decisive, iar datele electronice trebuie corectate de către titularul carnetului TIR, astfel încât să corespundă informațiilor din carnetul TIR.

Punctul 4 din anexa 10 la Convenția TIR

Fiecare carnet TIR are un număr unic de referință. Un carnet poate avea 4, 6, 14 sau 20 de volete. Se folosește o pereche de volete pentru fiecare parte contractantă; numărul de volete indică numărul de părți contractante care pot fi tranzitate, inclusiv părțile contractante de plecare și de destinație.

Este important să se asigure că sunt acceptate numai carnete TIR valabile. Lista carnetelor TIR înregistrate ca nevalabile de către organizația internațională poate fi descărcată din baza de date electronică a acesteia.

IRU este responsabilă pentru tipărirea și distribuirea carnetelor TIR

și a introdus anumite măsuri de securitate pentru a asigura recunoașterea unui carnet TIR fals sau contrafăcut. Printre aceste caracteristici se numără:

- „logoul” în relief al unui camion pe prima copertă;
- utilizarea cernelii termocromice pentru tipărire;

un cod de bare care corespunde numărului alfanumeric al carnetului TIR.

Articolul 12 din Convenția TIR

Cu toate acestea, chiar și un carnet TIR autentic poate fi nevalabil dacă, de exemplu, nu a fost semnat și ștampilat de către asociația emitentă sau dacă termenul de valabilitate care apare în caseta 1 de pe coperta carnetului TIR a expirat.

La fel ca în cazul tuturor controalelor vamale, gradul și intensitatea verificărilor care trebuie efectuate înainte de acceptarea carnetului TIR vor fi stabilite pe baza unei analize de risc. Aceste verificări vor include asigurarea disponibilității garanției pentru mărfurile încărcate (a se vedea punctul IX.3.3).

IX.4.3 Securitatea vehiculului/containerului

Anexa 2 la Convenția TIR

Având în vedere recunoașterea reciprocă a controalelor vamale, este esențial ca biroul vamal de plecare să se asigure că vehiculul sau containerul este agreat pentru transportul de mărfuri sub acoperirea unui carnet TIR. În majoritatea cazurilor și în conformitate cu analiza de risc, această asigurare se va limita la examinarea certificatului de agreare al vehiculului. Totuși, trebuie reținut că aceste certificate pot fi falsificate sau contrafăcute cu ușurință. Lipsa sau nevalabilitatea unui certificat de agreare înseamnă că nu poate fi inițiată o operațiune TIR.

IX.4.3.1 Recomandări privind utilizarea unui sistem de coduri pentru notificarea defectelor în certificatul de agreare

Anexele 2, 3 și 4 la Convenția TIR

La 11 iunie 2015, Comitetul de gestiune pentru Convenția TIR a decis să recomande ca, atunci când înregistrează observații privind defecte la rubrica nr. 10 din certificatul de agreare, autoritățile vamale să adauge la defectele înscrise de mână un sistem de coduri care indică locul și tipul oricărui defect. Sistemul uniform de coduri prevăzut în această recomandare se utilizează de către toate autoritățile vamale din Uniune. Cu toate acestea, absența unui cod la rubrica nr. 10 a certificatului de

agreare nu trebuie să împiedice acceptarea unui certificat de agreare, atât timp cât sunt îndeplinite dispozițiile din anexa 3 la Convenția TIR.

IX.4.4 Formalități la biroul vamal de plecare sau de intrare

Articolul 276 din APA

Pe lângă prezentarea carnetului TIR, a tuturor documentelor necesare care trebuie să însoțească acest carnet, a vehiculului și a mărfurilor, titularul carnetului TIR sau reprezentantul acestuia are responsabilitatea înregistrării datelor din carnetul TIR în NCTS la biroul vamal de plecare sau de intrare, cu mesajul „Datele declarației" (IE015), respectând normele și utilizând codurile specificate pentru declarațiile electronice de tranzit.

Apendicele C2 la ADT

Elementele de date din carnetul TIR care corespund atributelor de date din NCTS sunt prevăzute în anexa IX.8.2.

Anexa B la AD

Anexa B la APA

Birourile vamale de destinație sau de ieșire din Uniune la care trebuie prezentate mărfurile în vederea finalizării operațiunii TIR sunt prevăzute în baza de date a birourilor vamale din UE. Adresa site-ului web este:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/col/col_search_home.jsp?Lang=ro.

NCTS validează automat declarația. Validarea poate include o verificare a identității titularului TIR prin intermediul ITDB. Dacă este incorectă, incompletă sau incompatibilă, declarația este respinsă cu mesajul „Declarație respinsă" (IE016).

Atunci când declarația este acceptată de autoritățile vamale, sistemul va genera un număr de referință principal (MRN), care este alocat operațiunii TIR și comunicat, cu mesajul „MRN alocat" (IE028), titularului carnetului TIR sau reprezentantului acestuia.

Declarația are apoi statutul „Acceptat". Biroul vamal de plecare sau de intrare stabilește un termen în care mărfurile să fie prezentate la biroul vamal de destinație sau de ieșire (a se vedea 4.4.6) și decide în legătură cu controlarea mărfurilor/vehiculului, inclusiv a sigiliilor vehiculului.

Biroul vamal de plecare sau de intrare poate verifica valabilitatea numărului de identificare al unui titular de carnet TIR printr-una dintre următoarele metode:

Articolul 276 din

- automat, în timpul acceptării declarației, prin conectarea

APA

sistemului său național de tranzit la ITDB;

- manual, înainte de acordarea liberului de vamă pentru o operațiune TIR, prin intermediul ITDB;
- manual, prin intermediul ITDB în cazul procedurii de rezervă, conform descrierii din anexa IX.8.4.

Pentru modificarea, anularea și verificarea declarației electronice, a se vedea partea IV capitolul 2 din Manualul de tranzit.

IX.4.4.1 Utilizarea corespunzătoare a carnetului TIR

Utilizarea carnetului TIR ar trebui să urmeze exemplul carnetului TIR completat corespunzător. A se vedea anexa 8.3 pentru instrucțiuni pas cu pas privind completarea carnetului TIR și folosirea voletelor la diferitele birouri vamale (de plecare, de trecere și de destinație).

Biroul vamal de plecare ar trebui să acorde o atenție sporită și completării corespunzătoare a copertei carnetului TIR.

IX.4.4.2 Recomandare privind utilizarea codului SA

Rezoluții și recomandări din Manualul TIR

La 31 ianuarie 2008, Comitetul de gestiune pentru Convenția TIR din 1975 a decis să recomande ca titularii carnetelor TIR să indice codul SA format din șase cifre, în plus față de descrierea mărfurilor, în caseta 10 a manifestului mărfurilor de pe voletul galben (care nu este utilizat de autoritățile vamale) al carnetului TIR.

Birourile vamale de plecare din Uniune vor accepta includerea codului SA și pe voletele din carnetul TIR care se utilizează de către birourile vamale, precum și ca parte a datelor electronice din carnetul TIR.

Trebuie menționat că titularul carnetului TIR nu este obligat să introducă acest cod SA.

În cazul în care codul SA este introdus, autoritățile vamale de la biroul vamal de plecare sau de intrare trebuie să verifice dacă acest cod SA coincide cu cel prezentat în alte documente vamale, comerciale sau de transport.

IX.4.4.3 Dovada statutului vamal de mărfuri unionale

Articolele 119

Atunci când un carnet TIR, ca document unic de transport emis într-un stat membru, acoperă mărfuri unionale aduse din alt stat

și 127 din AD

Articolul 207 din APA

membru prin teritoriul unei țări terțe, titularul carnetului TIR poate introduce codul „T2L” (sau „T2LF” pentru mărfurile unionale expediate către, dinspre sau între teritorii fiscale speciale) împreună cu semnătura sa (caseta 10) pe toate voletele relevante ale manifestului mărfurilor din carnetul TIR pentru a dovedi statutul vamal de mărfuri unionale.

În cazul în care carnetul TIR acoperă și mărfuri neunionale, se introduc codul „T2L” sau „T2LF"” și semnătura, în așa manieră încât să înțeleagă clar că se referă numai la mărfurile unionale.

Codul „T2L” sau „T2LF” de pe toate voletele relevante ale carnetului TIR se autentifică de către biroul vamal de plecare cu ștampila și semnătura funcționarului competent.

IX.4.4.4. Prezentarea unei garanții

În vederea acordării liberului de vamă pentru o operațiune TIR, este necesară o garanție. Pentru operațiunile TIR, garanția se prezintă sub forma unui carnet TIR valabil. În NCTS se folosesc garanția de tip B și numărul carnetului TIR. Punctul IX.3 oferă informații suplimentare cu privire la garanții.

IX.4.4.5 Sigilarea vehiculelor/containerelor

Articolul 19 din Convenția TIR

Anexa 2 la Convenția TIR

De asemenea, trebuie acordată atenție sigilării vehiculelor/containerelor. Este esențial să se verifice numărul de sigilii vamale care trebuie aplicate și amplasarea exactă a acestora prin examinarea certificatului de agreare (punctul 5) și a fotografiilor (sau schițelor) atașate ale acestuia. Dacă o consideră necesar, biroul vamal de plecare poate aplica mai multe sigilii, pentru a preveni orice deschidere neautorizată a compartimentului rezervat încărcăturii.

Sigiliile vamale aplicate de biroul vamal de plecare trebuie aplicate în mod corect, iar sigiliile deja aplicate ar trebui verificate cu atenție de către biroul vamal de intrare, în vederea detectării oricăror intervenții ilegale. În sistemul TIR nu se acceptă utilizarea sigiliilor exportatorului sau a transportatorului în locul sigiliilor vamale.

IX.4.4.6 Termenul

Articolele 276 și 278 din APA

Biroul vamal de plecare fixează un termen până la care mărfurile trebuie prezentate la biroul vamal de destinație sau de ieșire.

Termenul prevăzut de biroul respectiv este obligatoriu pentru autoritățile vamale ale statelor membre pe teritoriul cărora intră mărfurile în cursul operațiunii TIR. Statele membre respective nu pot modifica termenul prevăzut.

Dacă mărfurile sunt prezentate la biroul vamal de destinație sau de ieșire după expirarea termenului stabilit de biroul vamal de plecare sau de intrare, se consideră că titularul carnetului TIR a respectat termenul dacă respectivul titular sau transportatorul dovedește, într-un mod considerat satisfăcător de biroul vamal de destinație sau de ieșire, că întârzierea nu i se datorează.

Atunci când stabilește termenul, biroul vamal de plecare sau de intrare ține seama de următoarele elemente:

- mijlocul de transport care va fi utilizat;
- itinerarul;
- toate actele legislative din domeniul transporturilor sau din alte domenii care pot afecta stabilirea unui termen (de exemplu: actele legislative din domeniul social sau din domeniul mediului care afectează modul de transport, reglementările în materie de transporturi cu privire la programul de lucru și perioadele de odihnă obligatorii pentru conducătorii auto);
- orice informație comunicată de către titularul carnetului TIR, acolo unde este cazul.

IX.4.4.7 Itinerarul pentru circulația mărfurilor în cadrul unei operațiuni TIR

Articolul 275 din APA

În cazul în care o consideră necesar (de exemplu, pentru transportul de mărfuri care prezintă un risc crescut), biroul vamal de plecare sau de intrare prevede un itinerar de transport ținând cont de toate informațiile relevante comunicate de titularul carnetului TIR.

Nu este fezabil să se prevadă itinerarul exact care trebuie urmat. Trebuie să se înscrie însă, în caseta 22 a carnetului TIR și în NCTS, cel puțin statele membre care urmează a fi tranzitate.

În general, se așteaptă ca mărfurile care sunt transportate în cadrul unei operațiuni TIR, în special în cazul animalelor vii sau al mărfurilor perisabile, să fie transportate la destinație pe ruta cea mai

justificată din punct de vedere economic.

IX.4.4.8. Acordarea liberului de vamă pentru o operațiune TIR

Articolul 276 din APA

Operațiunii TIR i se va acorda liberul de vamă după acceptarea datelor din carnetul TIR și efectuarea controalelor necesare. Biroul vamal de plecare sau de intrare notifică titularului carnetului TIR acordarea liberului de vamă pentru mărfurile corespunzătoare operațiunii TIR.

Biroul vamal de plecare înregistrează MRN-ul operațiunii TIR în cotorul nr. 1 al carnetului TIR, în caseta 2 (sub număr) și îl returnează titularului carnetului TIR sau reprezentantului acestuia.

Articolul 184 din AD

Nu este obligatoriu ca documentul de însoțire a tranzitului (TAD) sau documentul de însoțire tranzit/securitate (TSAD) să însoțească mărfurile cu carnetul TIR dacă MRN-ul de pe carnetul TIR este lizibil sau dacă MRN-ul urmează să fie transmis autorităților vamale prin alte mijloace (de exemplu, sub forma unui cod de bare sau prin afișare pe un dispozitiv electronic sau mobil).

Totuși, titularul carnetului TIR poate solicita biroului vamal de plecare sau de intrare să îi furnizeze TAD-ul sau TSAD-ul în forma stabilită de biroul vamal respectiv (ca exemplar tipărit sau pe cale electronică).

Voletul nr. 1 din carnetul TIR vizat cu MRN se detașează și se reține de către biroul vamal de plecare sau de intrare.

Articolul 276 din APA

La acordarea liberului de vamă pentru mărfuri, NCTS transferă în mod automat mesajul „Aviz anticipat de sosire” (IE001) către biroul vamal de destinație sau de ieșire. Poate fi transmis și mesajul extern „Liber de vamă pentru tranzit” (IE029) către titularul carnetului TIR sau către reprezentantul acestuia.

IX.4.5 Încărcări intermediare

Articolul 18 din Convenția TIR

Un transport TIR poate implica cel mult patru[92] birouri vamale de plecare și de destinație.

În cazul în care se încarcă mărfuri suplimentare la un birou vamal

[92] Ar putea fi cel mult opt în cazul în care amendamentele notificării depozitarului C.N.99.2021.TREATIES-XI.A.16 intră în vigoare în martie 2022.

intermediar de trecere, biroul respectiv trebuie să acționeze atât ca birou vamal de destinație, cât și ca birou vamal de plecare în ceea ce privește utilizarea carnetului TIR și a datelor din carnetul TIR.

Trebuie urmate procedurile descrise mai sus la punctul 4.4. Mai precis, se va închide în NCTS operațiunea anterioară și se vor trimite mesajele IE06 și IE018 (a se vedea punctul IX.5.3).

După încărcarea mărfurilor suplimentare, titularul carnetului TIR are responsabilitatea de a introduce în NCTS o nouă declarație cu date din carnetul TIR, incluzând toate detaliile trimiterilor anterioare [cum ar fi referința documentului anterior (MRN)]. Un exemplu în acest sens este prezentat în anexa IX.8.9.

IX.4.5.1 Suspendarea temporară a transportului TIR

Articolul 26 din Convenția TIR

Comentariile la articolele 2 și 26 din Convenția TIR

Articolul 26 alineatul (2) din Convenția TIR

Suspendarea, chiar și temporară, a unui transport TIR înseamnă că pentru partea suspendată a călătoriei nu există o garanție TIR. Un transport TIR este suspendat dacă are loc într-o țară care nu este parte contractantă la Convenția TIR. Atunci când un transport TIR presupune o etapă care nu se desfășoară pe șosea (de exemplu, o traversare maritimă care implică un regim de tranzit mai simplu sau nu implică niciun regim de tranzit), titularul carnetului TIR poate cere autorităților vamale să suspende transportul TIR pe respectiva porțiune a călătoriei și să îl reia la finalul porțiunii care nu se desfășoară pe șosea.

Articolul 26 alineatul (3) din Convenția TIR

În astfel de cazuri, se efectuează controalele și formalitățile birourilor vamale de ieșire și, respectiv, de intrare. A se vedea punctele IX.4.4 și IX.5.3.

Comentariile la articolele 2 și 26 din Convenția TIR

Cu toate acestea, pe teritoriul unei singure părți contractante, regimul TIR poate fi aplicat pe o porțiune a traseului care nu se desfășoară pe șosea (de exemplu, pe calea ferată) în cazul în care autoritățile vamale sunt în măsură să asigure controalele și formalitățile pentru inițierea și finalizarea corespunzătoare a procedurii la birourile vamale de intrare și de ieșire (și de destinație, dacă este cazul).

IX.4.6 Neconcordanțe

IX.4.6.1 Gestionarea neconcordanțelor

În esență, trebuie avute în vedere trei tipuri de neconcordanțe sau

nereguli privind mărfurile:

- mărfuri lipsă;
- mărfuri în plus;
- mărfuri descrise necorespunzător.

Modul de gestionare a acestor neconcordanțe depinde de biroul vamal care detectează neregula, și anume biroul vamal de plecare sau biroul vamal de intrare, și de eventuala existență și a unei declarații de export.

IX.4.6.2 Neconcordanțe constatate de biroul vamal de plecare

Articolul 40 din Convenția TIR

O neregulă detectată de biroul vamal de plecare înainte de acceptarea carnetului TIR și a datelor din carnetul TIR depuse trebuie tratată ca o neregulă legată de regimul vamal anterior, de exemplu antrepozitarea vamală, depozitarea temporară sau acordarea liberului de vamă pentru mărfuri în vederea exportului. Este probabil ca astfel de situații să apară atunci când neconcordanțele se referă la aspecte precum descrierea și cantitatea mărfurilor, și anume atunci când informațiile aferente regimului vamal anterior au fost pur si simplu transpuse în carnetul TIR și datele acestuia.

Pot exista însă situații în care neregula este frauduloasă și are ca scop utilizarea abuzivă sau necorespunzătoare a regimului TIR și a regimului de tranzit, de exemplu atunci când mărfuri care prezintă un risc sporit sunt descrise ca alte mărfuri. În astfel de cazuri, este indicat să se aplice sancțiuni părților responsabile, în conformitate cu prevederile naționale.

IX.4.6.3 Neconcordanțe constatate de biroul vamal de intrare

Articolul 23 din Convenția TIR

Articolul 24 din Convenția TIR

Autoritățile vamale de la biroul vamal de intrare examinează mărfurile în timpul transportului sigilat TIR doar în cazuri speciale. În cazul unei examinări, noile sigilii aplicate și, dacă este necesar, rezultatele controalelor sunt înregistrate de autoritățile vamale respective pe voletele rămase ale carnetului TIR și pe cotoarele corespunzătoare, precum și în NCTS.

Articolul 8 alineatul (5) din

O neregulă constatată de biroul vamal de intrare va trebui tratată în funcție de caz. Dacă mărfurile nedeclarate în cauză sunt depistate în

Convenția TIR

Articolul 8 alineatul (7) din Convenția TIR

Articolul 79 din CVU

compartimentul sigilat rezervat încărcăturii din vehiculul rutier, principala persoană direct răspunzătoare este titularul carnetului TIR, acesta fiind debitorul datoriei vamale. Din punct de vedere fiscal, cuantumul garantat este acoperit de garanția din carnetul TIR, iar obligația de plată îi revine asociației garante.

Dacă, din orice motiv, nu poate fi permisă continuarea operațiunii TIR, de exemplu deoarece importul mărfurilor este fie interzis, fie restricționat, mărfurile vor trebui reținute la frontieră.

Articolul 8 alineatul (5) din Convenția TIR

Dacă, pe de altă parte, operațiunea TIR poate continua, atunci detaliile mărfurilor depistate ar trebui să fie menționate pe voletele rămase din carnetul TIR (a se vedea caseta marcată drept „Pentru utilizare oficială"). Adnotarea din caseta marcată drept „Pentru utilizare oficială" ar trebui să conțină textul „Mărfuri în plus: articolul 8 alineatul (5) din Convenția TIR", urmat de descrierea și cantitatea mărfurilor depistate.

În NCTS, datele trebuie corectate în consecință de către titularul carnetului TIR înainte de acceptarea acestora la biroul vamal de intrare.

În cazul descoperirii unor mărfuri în plus care nu se află în compartimentul sigilat rezervat încărcăturii, mărfurile respective trebuie tratate ca mărfuri de contrabandă introduse ilegal în Uniune și trebuie luate măsuri corespunzătoare. În aceste situații, asociația garantă nu este considerată răspunzătoare pentru niciun fel de taxe vamale și de altă natură care ar putea lua naștere, chiar dacă șoferul sau titularul carnetului TIR pot fi considerați debitori.

IX.5 Formalități la biroul vamal de destinație sau de ieșire

Prezentul punct oferă informații cu privire la:

- introducere (punctul IX.5.1);
- descărcarea operațiunii TIR la plecare (punctul IX.5.2);
- formalități la biroul de destinație sau de ieșire (punctul IX.5.3);
- schimbarea biroului de destinație sau de ieșire (punctul IX.5.4);

- incidente în cursul transportului și utilizarea raportului certificat (punctul IX.5.5);
- nereguli (punctul IX.5.6);
- sistemul de control pentru carnetele TIR (punctul IX.5.7);
- descărcări intermediare (punctul IX.5.8);
- utilizarea carnetului TIR pentru mărfuri returnate (punctul IX.5.9).

IX.5.1 Introducere

Biroul vamal de destinație sau de ieșire are responsabilitatea esențială de a asigura încheierea cu promptitudine a operațiunii TIR.

IX.5.2 Descărcarea operațiunii TIR de către birourile vamale de plecare sau de intrare

Descărcarea operațiunii TIR este o acțiune extrem de importantă a autorităților competente la plecare sau la intrare, deoarece astfel se încheie în mod efectiv răspunderea asociației garante.

Articolul 10 alineatul (2) din Convenția TIR

Articolul 215 alineatul (2) din CVU

Operațiunea TIR poate fi descărcată numai dacă a fost încheiată corect.

Articolul 1 litera (e) din Convenția TIR

Acțiunea de descărcare a operațiunii TIR este implicită, în sensul că biroul vamal de plecare sau de intrare nu ia nicio decizie sau măsură formală. Nu se trimite nicio notificare formală asociației garante pentru a se confirma descărcarea. Titularul carnetului TIR și asociația garantă pot considera operațiunea TIR descărcată în absența unei notificări contrare.

IX.5.3 Formalități la biroul vamal de destinație sau de ieșire

Articolele 278 și 279 din APA

La prezentarea mărfurilor, a vehiculului, a carnetului TIR și a MRN-ului operațiunii TIR în termenul stabilit de biroul vamal de plecare sau de intrare, biroul vamal de destinație sau de ieșire va verifica sigiliile aplicate și va utiliza MRN-ul pentru recuperarea

datelor din NCTS și înregistrarea lor.

Mesajul „Aviz de sosire” (IE006) se transmite biroului vamal de plecare sau de intrare pentru a face cunoscută sosirea trimiterii.

Articolul 277 din APA

La finalizarea tuturor controalelor necesare, care se bazează pe informațiile conținute în mesajul „Aviz anticipat de sosire” (IE001), biroul vamal de destinație sau de ieșire trimite mesajul „Rezultatele controlului” (IE018), folosind codurile adecvate, biroului vamal de plecare sau de intrare. Acest mesaj trebuie să conțină și informațiile introduse în timpul transportului în raportul certificat și cotorul nr. 1 al carnetului TIR. Aceste informații pot face referire, de exemplu, la transbordare, la aplicarea unor sigilii noi, la incidente sau accidente (punctul IX.5.5).

Biroul vamal de destinație detașează și reține ambele părți ale voletului nr. 2 al carnetului TIR și adnotează cotorul carnetului TIR, restituind carnetul TIR titularului.

Articolul 274 din APA

Atunci când mărfurilor li se acordă liberul de vamă pentru o operațiune TIR în NCTS la biroul vamal de plecare sau de intrare, iar sistemul de la biroul vamal de destinație sau de ieșire nu este disponibil la sosirea mărfurilor, biroul vamal de destinație sau de ieșire trebuie să efectueze controalele necesare și să încheie procedura pe baza voletului nr. 2 din carnetul TIR.

Înregistrările în NCTS se efectuează de către biroul vamal de destinație sau de ieșire *ex post* atunci când sistemul este din nou disponibil, pentru a se permite biroului vamal de plecare sau de intrare să descarce operațiunea în NCTS.

Articolul 274 din APA

Atunci când mărfurilor li s-a acordat liber de vamă pentru operațiunea TIR la biroul vamal de plecare sau de intrare fără schimbul de date din carnetul TIR pentru operațiunea TIR, în cazul unei defecțiuni temporare doar pe baza carnetului TIR, biroul vamal de destinație sau de ieșire încheie procedura pe baza voletului nr. 2 din carnetul TIR și returnează partea corespunzătoare a acestuia biroului vamal de plecare sau de intrare.

Articolul 279 alineatul (4) din APA

Biroul vamal de destinație trebuie să vizeze carnetul TIR, prin completarea cotorului nr. 2 și reținerea voletului nr. 2. După aplicarea vizei, biroul vamal de destinație trebuie să returneze carnetul TIR titularului. În cazul în care titularul carnetului TIR nu este prezent, carnetul TIR trebuie returnat persoanei care l-a prezentat și care se consideră că acționează în numele titularului

carnetului TIR.

IX.5.4 Schimbarea biroului vamal de destinație sau de ieșire

Articolul 1 litera (l) din Convenția TIR

Articolul 278 alineatul (3) din APA

Convenția TIR permite titularului carnetului TIR să prezinte mărfurile și carnetul TIR și să încheie operațiunea TIR la alt birou vamal de destinație sau de ieșire decât cel declarat. Biroul respectiv devine în acest caz biroul vamal de destinație sau de ieșire.

Deoarece NCTS va indica faptul că biroul vamal de destinație sau de ieșire efectiv nu a primit un mesaj „Aviz anticipat de sosire" (IE001) pentru MRN-ul prezentat, biroul vamal respectiv trimite un mesaj „Cerere de aviz anticipat de sosire" (IE002).

Biroul vamal de plecare sau de intrare răspunde cu un mesaj „Răspuns la avizul anticipat de sosire" (IE003), care comunică datele din mesajul „Aviz anticipat de sosire" (IE001). Biroul vamal de destinație sau de ieșire poate atunci să transmită mesajul „Aviz de sosire" (IE006) și să continue cu alte acțiuni (a se vedea IX.5.3).

După primirea mesajului „Aviz de sosire" (IE006), biroul vamal de plecare sau de intrare trebuie să informeze biroul vamal declarat de destinație sau de ieșire, prin mesajul „Aviz de sosire transmis mai departe" (IE024), că mărfurile au ajuns la un alt birou vamal de destinație sau de ieșire.

Dacă nu găsește operațiunea cu ajutorul MRN-ului, biroul vamal de plecare sau de intrare va include în mesajul „Răspuns la avizul anticipat de sosire" (IE003) motivele (având codurile de la 1 la 4) pentru care mesajul „Aviz anticipat de sosire" (IE001) nu poate fi trimis.

Motivele posibile ale respingerii sunt următoarele:

Codul 1 – operațiunea TIR a fost deja prezentată la un alt birou vamal de destinație sau de ieșire;

Codul 2 – operațiunea TIR a fost anulată de biroul vamal de plecare sau de ieșire;

Codul 3 – MRN-ul este necunoscut (fie din motive tehnice, fie din cauza unor nereguli) sau

Codul 4 – alte motive.

(Pentru explicarea codurilor, a se vedea partea I.4.4.5).

Biroul vamal de destinație sau de ieșire examinează motivul respingerii și, dacă motivul respingerii permite, încheie operațiunea TIR și detașează și reține ambele părți ale voletului nr. 2 din carnetul TIR. De asemenea, biroul respectiv trebuie să adnoteze cotorul nr. 2 al carnetului TIR, returnând partea corespunzătoare a voletului nr. 2 biroului vamal de plecare sau de intrare și returnând carnetul TIR titularului.

IX.5.5 Incidente în cursul transportului mărfurilor și utilizarea raportului certificat

Articolul 25 din Convenția TIR

Dacă sigiliile biroului vamal sunt rupte sau dacă sunt distruse sau deteriorate mărfuri în cazul unui accident produs pe traseu, transportatorul contactează imediat autoritățile vamale sau, dacă acest lucru nu este posibil, orice alte autorități competente din țara în care se află trimiterea.

Articolul 277 din APA

Dacă transportatorul a fost obligat să devieze de la itinerarul impus de biroul vamal de plecare sau de intrare din cauza unor împrejurări pe care nu le poate controla sau dacă incidentul sau accidentul în înțelesul articolului 25 din Convenția TIR s-a produs pe teritoriul vamal al Uniunii, transportatorul prezintă mărfurile, vehiculul, carnetul TIR și MRN-ul la cea mai apropiată autoritate vamală a statului membru pe teritoriul căruia se află mijlocul de transport.

Autoritățile în cauză întocmesc în cel mai scurt timp posibil raportul certificat cuprins în carnetul TIR.

În cazul unui accident care impune transferul încărcăturii într-un alt vehicul, acest transfer poate fi efectuat numai în prezența autorității în cauză. Autoritatea respectivă întocmește un raport certificat.

Nota explicativă la articolul 29 din Convenția TIR

În afara cazului în care în carnetul TIR este înscrisă mențiunea „Mărfuri grele sau voluminoase”, vehiculul sau containerul înlocuitor trebuie să fie, de asemenea, agreat pentru transportul de mărfuri sub sigilii vamale.

În plus, respectivul vehicul sau container trebuie să fie sigilat, iar detaliile sigiliilor aplicate trebuie să fie indicate în raportul certificat.

Cu toate acestea, dacă nu este disponibil niciun vehicul sau container agreat, mărfurile pot fi transferate într-un vehicul sau container neagreat, cu condiția ca acesta să prezinte garanții

suficiente. În acest caz, autoritățile vamale apreciază dacă pot să permită continuarea transportului sub acoperirea carnetului TIR în vehiculul sau containerul respectiv.

În cazul unui pericol iminent care necesită descărcarea imediată a întregii încărcături sau a unei părți a acesteia, transportatorul poate lua măsuri din proprie inițiativă, fără a aștepta măsurile luate de autorități. În acest caz, este responsabilitatea transportatorului să prezinte autorităților vamale dovada că a fost nevoit să ia măsurile respective în interesul vehiculului sau al containerului ori al încărcăturii. După punerea în aplicare a măsurilor preventive și îndepărtarea pericolului, transportatorul informează autoritățile vamale fără întârziere, pentru a permite verificarea faptelor, examinarea încărcăturii sau sigilarea vehiculului sau a containerului și întocmirea raportului certificat.

Biroul vamal de destinație sau de ieșire trimite mesajul „Rezultatele controlului" (IE018) conținând toate informațiile disponibile cu privire la incident, care au fost introduse în raportul certificat și carnetul TIR.

Raportul certificat rămâne atașat la carnetul TIR.

IX.5.6 Nereguli constatate la biroul vamal de destinație sau de ieșire

IX.5.6.1 Nereguli privind mărfurile

Articolul 8 alineatul (5) din Convenția TIR

Orice neregulă constatată de un birou vamal de destinație sau de ieșire ar trebui tratată în funcție de caz. Dacă mărfurile nedeclarate în cauză sunt depistate în compartimentul sigilat rezervat încărcăturii din vehiculul rutier, atunci, din punct de vedere fiscal, acestea sunt acoperite de garanția din carnetul TIR, iar asociația garantă este răspunzătoare. Carnetul TIR va trebui adnotat în caseta 27 din voletul nr. 2 și în caseta 5 a cotorului nr. 2.

Adnotarea ar trebui să conțină textul „Mărfuri în plus: articolul 8 alineatul (5) din Convenția TIR", urmat de descrierea și cantitatea mărfurilor. În NCTS, biroul vamal de destinație sau de ieșire trimite mesajul „Rezultatele controlului" (IE018) cu codul „B" și cu observația „În așteptarea soluționării neconcordanțelor", solicitând biroului vamal de plecare sau de intrare să efectueze o investigație.

Operațiunea are în acest moment statutul „În așteptarea soluționării" la biroul vamal de plecare sau de intrare.

Odată soluționată problema, biroul vamal de plecare sau de intrare utilizează mesajul „Notificarea soluționării neregulilor” (IE020) pentru a informa biroul vamal de destinație sau de ieșire. Mărfurilor li se acordă apoi liberul de vamă, iar operațiunea este descărcată de biroul vamal de plecare.

În cazul în care neregulile implică mărfuri lipsă sau descrise necorespunzător, se impun formalități similare în ceea ce privește vizarea carnetului TIR și trimiterea mesajelor în NCTS.

IX.5.6.2 Nereguli privind sigiliile

La biroul vamal de destinație sau de ieșire, autoritățile vamale verifică dacă sigiliile aplicate sunt încă intacte. Dacă sigiliile au fost rupte sau manipulate în mod fraudulos, biroul vamal de destinație sau de ieșire va nota aceste informații în mesajul „Rezultatele controlului” (IE018) pe care îl trimite biroului vamal de plecare sau de intrare.

În aceste cazuri, biroul respectiv apreciază, în funcție de faptele prezentate, măsurile pe care trebuie să le ia (de exemplu, examinarea mărfurilor) înainte de a informa biroul vamal de plecare sau de intrare.

IX.5.6.3 Alte nereguli

Atunci când neregulile sunt frauduloase și au ca scop utilizarea abuzivă sau necorespunzătoare a regimului TIR, este oportună începerea procedurilor judiciare împotriva părților răspunzătoare.

IX.5.7. Sistemul de control pentru carnetele TIR

Articolul 6 alineatul (2 bis) din Convenția TIR

Anexa 10 la Convenția TIR

O organizație internațională autorizată de Comitetul de gestiune are responsabilitatea de a crea un sistem de control pentru carnetele TIR, care să asigure buna organizare și funcționarea eficace a sistemului de garanție internațională. În prezent, această organizație autorizată este Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU), care utilizează un sistem de control electronic (numit SafeTIR).

Biroul vamal de destinație pune la dispoziție informațiile privind încheierea sau încheierea parțială a operațiunii TIR în NCTS.

Aceste informații se transmit prin cele mai rapide mijloace de

comunicare disponibile, dacă este posibil zilnic. Se trimit cel puțin următoarele informații cu privire la toate carnetele TIR prezentate la biroul vamal de destinație:

a. numărul de referință al carnetului TIR;

b. data și numărul înregistrării în registrul vamal (contabilitate);

c. denumirea sau numărul biroului vamal de destinație;

d. data și numărul de referință indicate pe certificatul de încheiere a operațiunii TIR (casetele 24-28 din voletul nr. 2) la biroul vamal de destinație [dacă sunt diferite de cele de la litera (b)];

e. încheierea parțială sau finală;

f. încheierea certificată cu sau fără rezerve, fără a aduce atingere articolelor 8 și 11 din Convenția TIR;

g. alte informații sau documente (opțional);

numărul paginii din carnetul TIR pe care este certificată încheierea operațiunii.

IX.5.8 Descărcări intermediare

Articolul 18 din Convenția TIR

Un transport TIR poate implica cel mult patru[93] birouri vamale de plecare și de destinație.

Dacă o parte dintre mărfuri sunt descărcate la biroul vamal intermediar de trecere, biroul respectiv trebuie să acționeze atât ca birou vamal de destinație, cât și ca birou vamal de plecare în sensul carnetului TIR și al datelor din carnetul TIR.

Trebuie urmate procedurile descrise la punctul IX.5.3. Mai precis, ar trebui închisă în NCTS operațiunea anterioară și ar trebui trimise mesajele IE006 și IE018.

După descărcare, titularul carnetului TIR este responsabil pentru depunerea în NCTS a unei noi declarații cu privire la restul de mărfuri. Un exemplu în acest sens este prezentat în anexa 8.9 litera c).

[93] Ar putea fi cel mult opt în martie 2022 (a se vedea nota de subsol 90).

IX.5.9 Gestionarea transporturilor TIR returnate

Nota explicativă la articolul 2 (0.2-1)

Un transport TIR poate începe și se poate încheia în aceeași țară dacă o parte a călătoriei este parcursă pe teritoriul altei părți contractante.

Manualul de bune practici TIR

Acest lucru se poate aplica și în cazurile în care o altă parte contractantă nu permite transportului TIR să continue pe teritoriul său (de exemplu, dacă anumite mărfuri sunt interzise). În astfel de cazuri, există două scenarii alternative:

- Biroul vamal de intrare de pe teritoriul părții contractante în cauză ar trebui să inițieze operațiunea TIR și să certifice imediat ca aceasta este încheiată, precizând motivul exact al refuzului în căsuța „Pentru utilizare oficială" de pe toate voletele rămase. Titularul carnetului TIR se va întoarce apoi la biroul vamal de ieșire din țara precedentă și va solicita schimbarea țării și a biroului vamal de destinație pentru transportul TIR. În acest sens, titularul carnetului TIR solicită autorităților vamale să certifice modificările efectuate în caseta 7 de la pagina 1 a copertei și în casetele 6 și 12 de pe toate voletele rămase.

- Biroul vamal de intrare de pe teritoriul părții contractante în cauză refuză să certifice carnetul TIR în conformitate cu cele de mai sus. Titularul carnetului TIR se va întoarce apoi la biroul vamal de ieșire din țara precedentă și va solicita schimbarea țării și a biroului vamal de destinație pentru transportul TIR. În acest sens, titularul carnetului TIR solicită autorităților să certifice modificările efectuate în căsuța 7 de la pagina 1 a copertei și în căsuțele 6 și 12 de pe toate voletele rămase și, în plus, solicită autorităților vamale să includă în căsuța „Pentru utilizare oficială" de pe toate voletele rămase o trimitere la refuzul autorităților din țara următoare de a accepta carnetul TIR.

Același carnet TIR (paginile rămase) poate fi folosit pentru continuarea transportului TIR.

IX.6 Procedura de cercetare

Prezentul punct oferă informații cu privire la:

- acțiunile premergătoare cercetării (punctul IX.6.1);

- procedura de cercetare (punctul IX.6.2);
- proba alternativă a încheierii (punctul IX.6.3);
- datorie și recuperare (punctul IX.6.4);
- acțiunile împotriva asociației garante (punctul IX.6.5);
- aplicarea articolelor 163 și 164 din APA (punctul IX.6.6).

IX.6.1 Acțiuni premergătoare cercetării

În cazul în care biroul vamal de plecare sau de intrare nu primește mesajul „Aviz de sosire" (IE006) în termenul în care mărfurile trebuie prezentate la biroul vamal de destinație sau de ieșire, autoritățile respective trebuie să utilizeze mesajul „Cerere de verificare a statutului" (IE904) pentru a verifica dacă NCTS al statului membru de destinație sau de ieșire corespunde statutului respectiv. Sistemul de la destinație verifică automat situația și răspunde cu mesajul „Răspuns la cererea de verificare a statutului" (IE905). Pentru detalii suplimentare, a se vedea partea VII.2.5.

IX.6.2 Procedura de cercetare

Articolul 280 din APA

Dacă statutul menționat la punctul IX.6.1 este același la ambele birouri și dacă nu lipește niciun mesaj, autoritățile competente ale statului membru de plecare sau de intrare trebuie fie să inițieze procedura de cercetare pentru a obține informațiile necesare pentru descărcarea operațiunii TIR, fie, dacă acest lucru nu este posibil, să stabilească dacă a luat naștere vreo datorie vamală, să identifice debitorul și să determine statul membru responsabil pentru recuperarea datoriei vamale.

Pentru detalii suplimentare privind cercetarea electronică și recuperarea datoriei, a se vedea părțile VII și VIII.

Cu toate acestea, pentru a iniția procedura de cercetare la biroul vamal de destinație sau de ieșire declarat, se recomandă ca autoritățile competente ale statului membru de plecare sau de intrare să verifice existența unei înregistrări cu privire la încheierea operațiunii în sistemul de control electronic gestionat de organizația internațională în conformitate cu anexa 10 la Convenția TIR.

În cazurile în care operațiunea TIR nu poate fi descărcată în termen

de maximum 28 de zile de la transmiterea cererii de cercetare către biroul vamal de destinație sau de ieșire declarat, autoritatea vamală a statului membru de plecare sau de intrare solicită titularului carnetului TIR, informând asociația garantă, să furnizeze dovada încheierii operațiunii TIR sau dovada locului efectiv în care s-a petrecut încălcarea sau neregula. Mesajul „Cerere privind un transport care nu a sosit" (IE140) poate fi folosit pentru a înainta cererea titularului carnetului TIR sau reprezentantului acestuia, iar ca răspuns se poate folosi mesajul „Informații privind transportul care nu a sosit" (IE141).

În ambele cazuri, dovada (privind încheierea sau locul neregulii) trebuie furnizată de titularul carnetului TIR în termen de 28 de zile de la data solicitării. Acest termen poate fi prelungit cu încă 28 de zile, la cererea titularului carnetului TIR.

Dacă, după această perioadă:

- nu s-a primit niciun răspuns din partea biroului vamal de destinație sau de ieșire,
- biroul vamal de destinație confirmă că nu a fost prezentat carnetul TIR sau se constată acest lucru;
- nu se furnizează nicio probă alternativă care să fie considerată satisfăcătoare de către autoritatea vamală;
- nu există nicio dovadă că operațiunea TIR a fost încheiată sau
- niciun alt stat membru nu a solicitat transferul responsabilității pentru recuperare,

autoritățile vamale ale statului membru de plecare sau de intrare notifică formal asociația garantă și titularul carnetului TIR cu privire la nedescărcarea operațiunii TIR. Notificarea, care poate fi transmisă acestora în același timp, ar trebui trimisă prin poștă, utilizându-se toate mijloacele posibile pentru a se asigura primirea acesteia de către destinatar.

Articolul 11 alineatul (1) din convenția TIR

<u>În orice caz, notificarea trebuie să se facă în termen de un an de la data acceptării carnetului TIR.</u>

Articolul 280 alineatul (8) din APA

În cazul în care, pe parcursul etapelor unei proceduri de cercetare, se stabilește că operațiunea TIR a fost încheiată corect, autoritatea vamală a statului membru de plecare sau de intrare descarcă operațiunea TIR și informează imediat asociația garantă și pe

titularul carnetului TIR, precum și, dacă este cazul, orice autoritate vamală care ar fi putut iniția o procedură de recuperare.

IX.6.3. Probe alternative de încheiere

Articolul 281 din APA

Ca probă alternativă a faptului că operațiunea TIR s-a încheiat, autoritățile vamale ale unui stat membru de plecare sau de intrare pot accepta orice document care este certificat de autoritățile vamale ale statului membru de destinație sau de ieșire la care au fost prezentate mărfurile.

Această probă alternativă trebuie să identifice mărfurile și să confirme faptul că acestea au fost prezentate la biroul vamal de destinație sau de ieșire ori livrate unui destinatar agreat.

De asemenea, titularul carnetului TIR sau asociația garantă poate prezenta ca probă alternativă, considerată satisfăcătoare de către autoritatea vamală a unui stat membru de plecare sau de intrare, unul dintre următoarele documente de identificare a mărfurilor:

- un document sau o evidență vamală certificată de autoritatea vamală a unui stat membru, care atestă că mărfurile au părăsit fizic teritoriul vamal al Uniunii;
- un document vamal eliberat într-o țară terță în care mărfurile sunt plasate sub un regim vamal;
- un document emis într-o țară terță și vizat de autoritățile vamale ale respectivei țări, care certifică faptul că mărfurile sunt considerate a fi în liberă circulație în țara respectivă.

Se poate furniza ca probă o copie a documentelor menționate anterior, certificate de autorități ca fiind conforme cu originalul.

Articolul 280 alineatul (8) din APA

Biroul responsabil cu cercetarea trebuie să informeze titularul carnetului TIR și agenția garantă dacă a acceptat sau nu proba alternativă prezentată pentru confirmarea încheierii regimului TIR. Biroul responsabil cu cercetarea trebuie, de asemenea, să comunice titularului carnetului TIR toate probele în sprijinul descărcării regimului pe care biroul respectiv le-a descoperit în cursul procedurii de cercetare.

IX.6.4 Datorie și recuperare

Autoritățile vamale ale statului membru de plecare sau de intrare sunt principalele responsabile pentru inițierea acțiunii de recuperare a datoriei în situația în care există o neregulă care dă naștere unei

datorii vamale și/sau unor taxe de altă natură.

IX.6.4.1 Identificarea persoanei sau a persoanelor direct răspunzătoare

Articolul 78 din AD

În lipsa dovezii de încheiere a operațiunii TIR, autoritățile vamale ale statului membru de plecare sau de intrare trebuie să determine locul în care o luat naștere o datorie vamală, în termen de șapte luni de la ultima dată la care mărfurile ar fi trebuit prezentate la biroul vamal de destinație sau de ieșire. De asemenea, autoritățile respective trebuie să identifice debitorul și să determine statul membru competent pentru recuperarea datoriei vamale.

Articolul 105 din CVU

Datoria vamală se înregistrează în evidențele contabile în termen de 14 zile după această perioadă de șapte luni.

În acest scop, autoritățile vamale ale statului membru de plecare sau de intrare pot acționa în baza oricăror informații pe care le au la dispoziție, inclusiv a oricăror informații furnizate de asociația garantă și de titularul carnetului TIR.

Articolul 11 alineatul (1) din Convenția TIR

Articolele 79, 84 și 87 din CVU

Articolele 77 și 78 din AD, articolele 163 și 311 din APA

Pentru a identifica persoana sau persoanele răspunzătoare, trebuie să se respecte dispozițiile generale din CVU, APA și AD. În majoritatea cazurilor, este de așteptat ca datoria vamală să fi luat naștere fie prin sustragerea mărfurilor de sub „supraveghere vamală”, fie prin neîndeplinirea obligațiilor care decurg din utilizarea regimului TIR. Deoarece titularul carnetului TIR este responsabil pentru prezentarea mărfurilor etc. la biroul de destinație sau de ieșire, se presupune că acesta sau reprezentantul acestuia va fi, *prima facie*, persoana direct răspunzătoare.

Pentru mai multe detalii ale procedurii electronice privind datoria și recuperarea, a se vedea partea VIII.

IX.6.4.2 Recuperarea datoriei și/sau a taxelor de altă natură

Articolul 11 alineatul (2) din Convenția TIR

Recuperarea datoriei de la persoana sau persoanele răspunzătoare trebuie să respecte procedurile standard – a se vedea partea VIII. Conform Convenției TIR, autoritățile competente trebuie să solicite plata de la persoana sau persoanele cărora le revine obligația de plată a taxelor vamale și de altă natură datorate. Cu toate acestea, în situația în care titularul carnetului TIR este rezident într-o țară terță, nu este întotdeauna posibil să se asigure plata impunerilor datorate. Convenția TIR recunoaște acest lucru prin fraza „pretind, în măsura în care acest lucru este posibil, plata de la persoana sau persoanele

care datorează aceste sume”.

Expresia „în măsura în care acest lucru este posibil” implică faptul că autoritățile competente trebuie să facă eforturi pentru a solicita plata. Aceste eforturi trebuie să implice, cel puțin, emiterea unei cereri formale de plată. Cererea trebuie adresată persoanei în cauză.

Dacă plata nu este efectuată după o lună de la data la care datoria a fost comunicată debitorului, atunci cuantumul – până la limita garanției – trebuie solicitat asociației garante.

IX.6.5 Acțiuni împotriva asociației garante

Articolul 11 alineatul (3) din Convenția TIR

Acțiunile împotriva asociației garante pot fi începute cel mai devreme după o lună de la data notificării privind nedescărcarea și în termen de doi ani de la data notificării. Este necesar să se procedeze cu atenție, pentru a se evita trimiterea unei cereri de plată premature (adică o cerere de plată formulată înainte de expirarea termenului de o lună), deoarece acest lucru ar putea periclita valabilitatea cererii de plată.

În practică, se folosește cel mai apropiat dintre aceste două termene atunci când nu există nicio perspectivă de recuperare a datoriei de la persoana sau persoanele care o datorează și când nu se cunoaște locul efectiv în care s-a petrecut încălcarea sau neregula. Termenul cel mai îndepărtat se folosește atunci când există perspective reale de recuperare a datoriei de la persoana sau persoanele care o datorează.

Se știe că toate cererile de plată adresate asociației garante se trimit la IRU. Acest lucru permite IRU să „verifice” valabilitatea cererilor de plată. Prin urmare, este important ca toate cererile de plată să fie însoțite de documente justificative care să demonstreze cel puțin că neregula a dat naștere unor impozite și taxe la import, că a fost identificat debitorul, că s-au luat împotriva acestuia măsuri de solicitare a plății impunerilor datorate și că notificările au fost trimise corect și la timp.

IX.6.6. Aplicarea articolelor 163 și 164 din APA

Întrucât teritoriul vamal al Uniunii este considerat un teritoriu unic în sensul regimului TIR, nu este întotdeauna ușor să se identifice care este statul membru competent să soluționeze neregulile etc. apărute în legătură cu acest regim. Astfel, notificările privind

nedescărcarea menționate la punctul IX.6.2 se consideră a fi fost trimise, de asemenea, tuturor asociațiilor garante din cadrul Uniunii.

IX.6.6.1 Transferul responsabilității pentru recuperarea datoriei

Articolul 167 alineatul (1) din APA

Articolul 1 litera (o) din Convenția TIR

Articolul 11 alineatul (2) din Convenția TIR

Articolul 11 alineatul (1) din Convenția TIR

În cazul în care se dovedește necesar transferul responsabilității pentru recuperarea datoriei vamale către un alt stat membru, statul membru inițiator sau solicitant transmite „toate documentele necesare" statului membru căruia i se adresează solicitarea. Expresia „documentele necesare" include orice corespondență între statul membru inițiator și asociația garantă națională de pe teritoriul acestuia.

Articolul 11 alineatul (2) din Convenția TIR

Articolul 11 alineatul (3) din Convenția TIR

În cazul în care această corespondență include și informații relevante furnizate de asociația garantă inițială cu privire la valabilitatea notificării, statul membru căruia i se adresează solicitarea va trebui să decidă dacă poate susține o cerere de plată adresată asociației garante de pe teritoriul său. În cazul contestării unei cereri de plată, asociația garantă a statului membru căruia i se adresează solicitarea poate folosi corespondența respectivă pentru a-și justifica acțiunea de contestare a cererii de plată făcute de statul căruia i se adresează solicitarea, în temeiul dreptului civil al țării respective.

IX.7. Destinatar agreat

Prezentul punct oferă informații cu privire la:

- introducere (punctul IX.7.1);
- competența de a rupe și de a îndepărta sigiliile vamale (punctul IX.7.2.);
- sosirea mărfurilor (punctul IX.7.3);
- prezentarea carnetului TIR (punctul IX.7.4);
- vizarea carnetului TIR și restituirea acestuia către titularul său (punctul IX.7.5).

IX.7.1 Introducere

Regula generală este ca mărfurile plasate sub regimul TIR să fie prezentate la biroul vamal de destinație însoțite de vehicul, de carnetul TIR și de MRN-ul operațiunii TIR.

Destinatarul agreat poate însă să primească mărfurile în localurile proprii sau în alt loc aprobat, fără a prezenta mărfurile, vehiculul, carnetul TIR și MRN-ul operațiunii TIR la biroul vamal de destinație.

Articolul 230 din CVU

Articolele 186 și 187 din AD

Articolul 282 din APA

Regimurile TIR cu destinatar agreat se bazează pe regimurile deja existente de tranzit unional/comun. Astfel, trebuie respectate procedurile prevăzute în partea VI.

În comparație cu operațiunea TIR standard, autorizația de destinatar agreat în cadrul operațiunilor TIR se aplică numai operațiunilor TIR pentru care locul final de descărcare este cel indicat în respectiva autorizație.

IX.7.2 Competența de a rupe și de a îndepărta sigiliile vamale

Articolul 282 din APA

Recunoașterea reciprocă a controalelor vamale reprezintă unul dintre pilonii regimului TIR, aplicarea și îndepărtarea sigiliilor vamale fiind un element esențial al acestui pilon. De aceea, în autorizație trebuie menționat explicit faptul că titularul carnetului TIR sau reprezentantul acestuia este autorizat să rupă și să îndepărteze sigilii vamale.

În niciun caz destinatarul agreat nu trebuie să îndepărteze sigiliile vamale înainte de a primi permisiunea din partea biroului vamal de destinație prin intermediul mesajului „Autorizație de descărcare” (IE043).

IX.7.3. Sosirea mărfurilor

Articolul 282 din APA

Destinatarul agreat utilizează mesajul „Notificare de sosire” (IE007) pentru a informa biroul vamal de destinație cu privire la sosirea mărfurilor, conform condițiilor stabilite în autorizație. Acest lucru permite autorităților competente să efectueze controale, dacă este necesar, înainte ca destinatarul să descarce mărfurile.

Mesajul „Aviz de sosire” (IE006) se transmite către biroul vamal de plecare sau de intrare pentru a-l informa că trimiterea a sosit.

Biroul vamal de destinație permite descărcarea mărfurilor prin mesajul „Autorizație de descărcare” (IE043), dacă nu intenționează să verifice încărcătura înainte de descărcare. Destinatarul agreat îndepărtează sigiliile; controlează și descarcă mărfurile, făcând confruntarea cu informațiile menționate în carnetul TIR și în mesajul „Autorizație de descărcare”; introduce mărfurile descărcate în evidențele sale și transmite biroului vamal de destinație, cel târziu în a treia zi de la sosirea mărfurilor, mesajul „Observații privind descărcarea” (IE044). Acest mesaj conține informații cu privire la neregulile observate.

IX.7.4. Prezentarea carnetului TIR

Articolul 282 din APA

Carnetul TIR și MRN-ul operațiunii TIR se prezintă la biroul vamal de destinație în termenul stabilit în autorizație în scopul vizării și al încheierii operațiunii TIR.

IX.5 Vizarea carnetului TIR și restituirea acestuia către titularul său

Articolul 279 alineatul (4) din APA

Biroul vamal de destinație trebuie să vizeze carnetul TIR, prin completarea cotorului nr. 2 și reținerea voletului nr. 2. După aplicarea vizei, biroul vamal de destinație trebuie să returneze carnetul TIR titularului sau reprezentantului acestuia.

Comentariul la articolul 28 din Convenția TIR

Biroul vamal de destinație introduce mesajul „Rezultatele controlului” (IE018) în NCTS și transmite datele în conformitate cu punctul IX.5.7.

IX.8. Anexe la partea IX

IX.8.1. Puncte focale în Uniune[94]

Pentru cea mai recentă versiune a acestei liste de puncte focale, faceți clic pe următorul link:

EUROPA: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_ro

94 Lista completă a punctelor focale TIR este disponibilă la adresa http://www.unece.org/tir/focalpoints/login.html

IX.8.2 Tabelul de corespondență

Conținutul casetei din carnetul TIR	Denumirea câmpului din NCTS
Țara (țările) de plecare (copertă, caseta 6)	Țara de expediere (caseta 15)
Țara (țările) de destinație (copertă, caseta 7)	Țara de destinație (caseta 17)
Numărul de înmatriculare al vehiculelor (copertă, caseta 8)	Identitatea la plecare (caseta 18)
Certificatul (certificatele) de agreare al(e) vehiculelor (copertă, caseta 9)	Documentele/certificatele prezentate (caseta 44)
Numărul containerului (numerele containerelor) (copertă, caseta 10)	Container (caseta 19), numărul containerului (caseta 31)
Nr. carnetului TIR (volet, caseta 1)	Referința documentului prezentat (caseta 44),
Titularul carnetului TIR (volet, caseta 4)	Operator – titular al regimului (caseta 50), numărul EORI, numărul de identificare al titularului TIR definit în caseta 3 de pe coperta carnetului TIR (a se vedea anexa IX.8.3); operator – principal obligat (caseta 50), numărul EORI
Țara (țările) de plecare (volet, caseta 5)	Țara de expediere (caseta 15)
Țara (țările) de destinație (volet, caseta 6)	Țara de destinație (caseta 17)
Numărul de înmatriculare al vehiculelor (volet, caseta 7)	Identitatea la plecare (caseta 18)
Documente atașate (volet, caseta 8)	Documentele/certificatele prezentate (caseta 44)
Containere, mărcile și numerele coletelor (volet, caseta 9)	Numărul containerului (caseta 31), mărcile și numerele coletelor (caseta 31)
Numărul și tipul coletelor sau articolelor, descrierea mărfurilor (volet, caseta 10)*	Natura coletelor (caseta 31), numărul de colete (caseta 31), numărul articolelor (caseta 32), descrierea textuală (caseta 31), codul SA (caseta 33)
Greutate brută (volet, caseta 11)	Masa brută totală (caseta 35)
Locul și data declarației (volet, caseta 14)	Data declarației (caseta C)

* În conformitate cu normele privind utilizarea carnetului TIR, în această casetă se menționează „mărfurile grele sau voluminoase”, conform articolului 1 litera (p) din Convenția TIR. Același lucru se aplică și cazurilor în care este utilizat simbolul „T2L” conform articolului 319 din DAC.

Conținutul casetei din carnetul TIR	Denumirea câmpului din NCTS
Numărul și caracteristicile de identificare ale sigiliilor (volet, caseta 16)	Numărul sigiliilor, mărcile sigiliilor (caseta D)
Biroul de plecare sau de intrare (volet, caseta 18)	Numărul de referință la biroul de plecare (caseta C)
Termenul pentru tranzit (volet, caseta 20)	Data-limită (caseta D)
Numărul de înregistrare la biroul de plecare (volet, caseta 21)	Numărul de referință principal (MRN)
Biroul de destinație (volet, caseta 22)	Biroul vamal de destinație (caseta 53), destinatar al IE01
Destinatar (documente prezentate)	Operator – destinatar (caseta 8)

IX.8.3 Completarea carnetului TIR

Completarea casetelor din carnetul TIR

Partea 7.2 Bune practici cu privire la utilizarea carnetului TIR, anexa I la Manualul TIR

Pagina 1 a copertei, completată de asociație sau de titularul carnetului TIR

Caseta 1 Data expirării valabilității (în formatul zz/ll/aaaa), după care carnetul TIR nu mai poate fi prezentat spre acceptare la biroul vamal de plecare. Dacă biroul vamal de plecare a acceptat carnetul TIR la data expirării valabilității sau înainte de aceasta, carnetul TIR rămâne valabil până la încheierea operațiunii TIR la biroul vamal de destinație. [Notă: în această casetă nu sunt admise corecturi].

Caseta 2 Denumirea asociației naționale emitente.

Caseta 3 Numărul de identificare (ID), numele, adresa și țara titularului carnetului TIR. Asociația garantă atribuie titularului carnetului TIR un număr individual și unic de identificare (ID), conform următorului format armonizat: „AAA/BBB/XX…X”, unde „AAA” reprezintă codul din trei litere al țării în care a fost autorizată persoana care utilizează carnetele TIR, „BBB” reprezintă codul din trei cifre al asociației naționale prin care a fost autorizat titularul carnetului TIR, iar „XX…X” reprezintă o serie de numere consecutive (maximum 10 cifre) care permite identificarea persoanei autorizate să utilizeze carnetele TIR.

Caseta 4 Ștampila și semnătura asociației emitente.

Caseta 5 Semnătura (cu ștampila aplicată) a secretarului organizației internaționale.

Caseta 6 Țara (țările) în care începe transportul TIR al încărcăturii sau al unei părți din aceasta.

Caseta 7 Țara (țările) în care se încheie transportul TIR al încărcăturii sau al unei părți din aceasta.

Caseta 8 Numărul sau numerele de înmatriculare ale vehiculului (vehiculelor) rutier(e), nu doar ale autovehiculelor (de exemplu, un tractor), ci și ale remorcilor sau semiremorcilor tractate de astfel de vehicule. Dacă legislația națională nu prevede înmatricularea remorcilor și a semiremorcilor, în locul numărului de înmatriculare se indică numărul de identificare sau codul producătorului.

Caseta 9 Numărul și data certificatului (certificatelor) de agreare TIR.

Caseta 10 Numărul containerului (numerele containerelor), dacă este cazul.

Caseta 11 Diverse observații, de exemplu mențiunea „Mărfuri grele sau voluminoase”.

Caseta 12 Semnătura titularului carnetului TIR sau a reprezentantului acestuia.

Voletul nr. 1/nr. 2 (galben) care nu este destinat biroului vamal

Titularul carnetului TIR este responsabil pentru completarea voletului galben. Conținutul exemplarului trebuie să coincidă cu cel al voletelor 1-20, și anume al exemplarelor albe și verzi. De regulă, autoritățile vamale nu introduc observații pe acest exemplar, cu excepția cazurilor în care titularul carnetului TIR solicită vizarea unei modificări.

Rezoluții și recomandări din Manualul TIR

La 31 ianuarie 2008, Comitetul de gestiune pentru Convenția TIR a decis să recomande ca titularii carnetelor TIR să indice codul SA din șase cifre, în plus față de descrierea mărfurilor, în caseta 10 a manifestului mărfurilor de pe voletul galben (care nu este utilizat de autoritățile vamale) al carnetului TIR.

Birourile vamale de plecare din Uniune vor accepta includerea codului SA și pe voletele carnetelor TIR destinate utilizării de către autoritățile vamale.

Trebuie menționat că titularul carnetului TIR nu este obligat să introducă acest cod SA.

În cazul în care codul SA este introdus, autoritățile vamale de la biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere) trebuie să verifice dacă acest cod SA coincide cu cel prezentat în alte documente vamale, comerciale sau de transport.

Voletul nr. 1 (alb), completat de titularul carnetului TIR

Caseta 1 Numărul de referință al carnetului TIR.

Caseta 2 Biroul (birourile) la care începe transportul TIR al încărcăturii sau al unei părți din aceasta. Numărul de birouri de plecare poate fi cuprins între unu și trei, în funcție de numărul birourilor vamale de destinație (caseta 12 de mai jos). Numărul total de birouri vamale de plecare sau de destinație nu trebuie să fie mai mare de patru.

Caseta 3 Denumirea și/sau logoul organizației internaționale.

Caseta 4 Numărul de identificare (ID), numele, adresa și țara titularului carnetului TIR. Pentru detalii, a se vedea caseta 3 de pe copertă.

Caseta 5 Țara (țările) în care începe transportul TIR al încărcăturii sau al unei părți din aceasta.

Caseta 6 Țara (țările) în care se încheie transportul TIR al încărcăturii sau al unei părți din aceasta.

Caseta 7 Numărul sau numerele de înmatriculare ale vehiculului (vehiculelor) rutier(e), nu doar ale autovehiculelor, ci și ale remorcilor sau semiremorcilor tractate de astfel de vehicule. Dacă legislația națională nu prevede înmatricularea remorcilor și a semiremorcilor, în locul numărului de înmatriculare se indică numărul de identificare sau codul producătorului.

Caseta 8 În conformitate cu punctul 10 litera (c) sau cu punctul 11 din Regulile privind folosirea carnetului TIR, la carnetul TIR se pot atașa documente adiționale. În acest caz, biroul vamal de plecare trebuie să atașeze documentele respective la carnetul TIR fixându-le cu capse sau prin alte mijloace și ștampilându-le în așa fel încât înlăturarea lor să lase urme vizibile pe carnetul TIR. Pentru a evita înlocuirea documentelor, biroul de plecare trebuie să ștampileze fiecare pagină a documentelor atașate. Documentele trebuie atașate la copertă (sau la foaia galbenă) și la fiecare volet din carnetul TIR. Mențiunile referitoare la aceste documente trebuie să fie indicate în această casetă.

Caseta 9 a) Numărul (numerele) de identificare al(e) compartimentului (compartimentelor) rezervate încărcăturii sau al(e) containerului (containerelor), dacă este cazul.

b) Mărcile sau numerele de identificare ale coletelor sau articolelor.

Caseta 10 Numărul și tipul de colete sau articole, descrierea mărfurilor. Descrierea mărfurilor trebuie să includă denumirea lor comercială (televizoare, aparate video, aparate audio CD etc.) și trebuie să permită identificarea fără echivoc a acestora. Nu sunt acceptate ca descriere a mărfurilor indicațiile generice, cum ar fi „aparate electronice”, „aparate electrocasnice”, „îmbrăcăminte”, „articole de interior”. De asemenea, aici poate fi introdus și codul SA recomandat (de pe pagina galbenă). În plus, în manifestul mărfurilor trebuie introdus numărul de colete aferente fiecărei descrieri a mărfurilor. În cazul mărfurilor voluminoase, trebuie să se declare

cantitatea acestora.

Caseta 11 Greutatea brută în kilograme (kg).

Caseta 12 Numerele coletelor destinate livrării la diferite birouri vamale de destinație, numărul total de colete și denumirea (locul) birourilor vamale respective. Numărul de birouri vamale de destinație poate fi cuprins între unu și trei, în funcție de numărul birourilor vamale de plecare (caseta 2 de mai sus). Numărul total de birouri vamale de plecare și de destinație nu trebuie să fie mai mare de patru.

Casetele 13-15 Locul, data și semnătura titularului carnetului TIR sau a reprezentantului titularului. Prin completarea acestei casete, titularul carnetului TIR își asumă responsabilitatea pentru autenticitatea informațiilor furnizate în carnetul TIR. Aceste date trebuie introduse pe toate voletele carnetului TIR.

Voletul nr. 1 (alb), completat de autoritățile vamale

Pentru utilizare oficială Orice informație pentru facilitarea controlului vamal, de exemplu numărul documentului vamal anterior etc.

Caseta 16 Numărul de sigilii sau mărci de identificare aplicate și caracteristicile de identificare ale acestora. Ultimul birou vamal de plecare trebuie să specifice aceste informații pe toate voletele rămase.

Caseta 17 Data (în formatul zz/ll/aaaa), ștampila și semnătura unui funcționar competent al biroului vamal de plecare. La ultimul birou vamal de plecare, funcționarul competent trebuie să semneze și să aplice ștampila cu data în caseta 17 de sub manifest, pe toate voletele rămase.

Caseta 18 Denumirea biroului vamal de plecare sau de intrare.

Caseta 19 Se înscrie un „X” în caseta corespunzătoare dacă se constată că sigiliile sau alte mărci de identificare sunt intacte la începutul unei operațiuni TIR. Primul birou vamal de plecare nu completează această casetă.

Caseta 20 Termenul (data-limită înscrisă în formatul zz/ll/aaaa și ora, dacă este cazul) pentru tranzit, în care carnetul TIR trebuie prezentat, împreună cu vehiculul rutier, combinația de vehicule sau containerul, la biroul vamal de ieșire sau de destinație.

Caseta 21 Datele de identificare ale biroului vamal de plecare sau de intrare,

urmate de numărul de înregistrare atribuit operațiunii TIR în registrul vamal.

Caseta 22 Diverse, de exemplu biroul vamal de trecere sau biroul vamal de destinație la care trebuie prezentate mărfurile. Atunci când este cazul, tot aici se poate indica și ruta impusă.

Caseta 23 Data (în formatul zz/ll/aaaa), ștampila și semnătura unui funcționar competent al biroului vamal de plecare sau de intrare.

Cotorul nr. 1 (alb), completat de autoritățile vamale

Caseta 1 Datele de identificare ale biroului vamal de plecare sau de intrare.

Caseta 2 Numărul de referință principal (MRN) sau un alt număr de înregistrare atribuit operațiunii TIR.

Caseta 3 Dacă este cazul, numărul și caracteristicile de identificare ale sigiliilor sau mărcilor de identificare aplicate.

Caseta 4 Se înscrie un „X” în caseta corespunzătoare dacă se constată că sigiliile sau alte mărci de identificare sunt intacte la începutul unei operațiuni TIR. Primul birou vamal de plecare nu completează această casetă.

Caseta 5 Diverse, de exemplu biroul vamal de trecere sau biroul vamal de destinație la care trebuie prezentate mărfurile. Atunci când este cazul, tot aici se poate indica și ruta impusă.

Caseta 6 Data (în formatul zz/ll/aaaa), ștampila și semnătura unui funcționar competent al biroului vamal de plecare sau de intrare.

Cotorul nr. 1 Dacă operațiunea TIR a început fără schimb de date din carnetul TIR (procedura de rezervă/planul de asigurare a continuității activității – punctul 8.4), ștampila (modelul prevăzut în anexa 8.6) se aplică pe cotorul nr. 1 într-un loc în care este bine vizibilă.

Voletul nr. 2 (verde), completat de titularul carnetului TIR

Completarea casetelor 1-23 ale voletului nr. 2 este similară completării casetelor corespunzătoare din voletul nr. 1.

Voletul nr. 2 (verde), completat de autoritățile vamale

Caseta 24 Datele de identificare ale biroului vamal de destinație sau de ieșire.

Caseta 25 Se înscrie un „X” în caseta corespunzătoare dacă se constată că sigiliile sau alte mărci de identificare sunt intacte.

Caseta 26 Numărul de colete descărcate Se completează numai de către birourile vamale de destinație, nu și de cele de ieșire.

Caseta 27 Această casetă trebuie completată numai în cazul în care se constată nereguli, accidente sau incidente în legătură cu transportul TIR. În astfel de situații se înscrie litera „R”, urmată de o descriere clară a oricărei rezerve. Dacă autoritățile vamale certifică încheierea unor operațiuni TIR care fac obiectul unor rezerve sistematice nespecificate, autoritățile trebuie să menționeze motivele.

Caseta 28 Data (în formatul zz/ll/aaaa), ștampila și semnătura unui funcționar competent al biroului vamal de destinație sau de ieșire.

La returnarea părții corespunzătoare din voletul nr. 2, dacă operațiunea TIR a început fără schimb de date din carnetul TIR (procedura de rezervă/planul de asigurare a continuității activității – punctul 8.4), pe versoul voletului trebuie să se indice următoarele: adresa de retur a autorităților vamale din statul membru de plecare sau de intrare (de trecere) și ștampila „Procedura de rezervă NCTS” (modelul din anexa 8.6) în caseta marcată cu mențiunea „Pentru utilizare oficială”.

Cotorul nr. 2 (verde), completat de autoritățile vamale

Caseta 1 Datele de identificare ale biroului vamal de destinație sau de ieșire.

Caseta 2 Se înscrie un „X” în caseta corespunzătoare dacă se constată că sigiliile sau alte mărci de identificare sunt intacte.

Caseta 3 Numărul de colete descărcate. Se completează numai de către birourile vamale de destinație, nu și de către birourile vamale de ieșire.

Caseta 4 Dacă este cazul, numărul și caracteristicile de identificare ale noilor sigilii sau ale noilor mărci de identificare aplicate

Caseta 5 La fel ca în cazul casetei 27 din voletul nr. 2, această casetă se completează numai în cazul constatării unor nereguli, accidente sau incidente în legătură cu transportul TIR. În astfel de situații se înscrie litera „R”, urmată de o descriere clară a oricărei rezerve. Dacă autoritățile vamale certifică încheierea unor operațiuni TIR care fac obiectul unor rezerve sistematice nespecificate,

autoritățile trebuie să menționeze motivele.

Caseta 6 Data (în formatul zz/ll/aaaa), ștampila și semnătura unui funcționar competent al biroului vamal de destinație sau de ieșire.

Completarea raportului certificat al carnetului TIR

Caseta 1 Biroul (birourile) vamal(e) de plecare.

Caseta 2 Numărul carnetului TIR.

Caseta 3 Denumirea organizației internaționale.

Caseta 4 Numărul (numerele) de înmatriculare al(e) vehiculului (vehiculelor) rutier(e).

Caseta 5 Titularul carnetului TIR și numărul de identificare al acestuia.

Caseta 6 Starea sigiliilor vamale Se marchează cu „X” în caseta corespunzătoare:

- caseta din stânga: sigiliile sunt intacte;

- caseta din dreapta: sigiliile au fost rupte.

Caseta 7 Starea compartimentului rezervat încărcăturii sau a containerului (containerelor):

- caseta din stânga: compartimentul rezervat încărcăturii este intact;

- caseta din dreapta: compartimentul rezervat încărcăturii a fost deschis.

Caseta 8 Observații/constatări

Caseta 9 Caseta „Nu se constată mărfuri lipsă” se completează cu un „X”:

- caseta din stânga: nu lipsesc mărfuri;

- caseta din dreapta: lipsesc mărfuri. În acest caz, trebuie completate casetele 10-13, indicându-se mărfurile lipsă sau distruse.

Caseta 10 a) compartimentul (compartimentele) rezervat(e) încărcăturii sau containerul (containerele): se introduc caracteristicile de identificare.

b) mărcile și numerele coletelor sau ale articolelor: se introduc caracteristicile de identificare.

Caseta 11 Numărul și tipul de colete sau articole, descrierea mărfurilor.

Caseta 12 (M) pentru mărfuri lipsă.

(D) pentru mărfuri distruse.

Caseta 13 Observații, date privind cantitățile lipsă sau distruse.

Caseta 14 Data (zz/ll/aaaa), locul și ora accidentului.

Caseta 15 Măsurile luate pentru a permite continuarea operațiunii TIR: se înscrie un „X” în caseta corespunzătoare și, dacă este cazul, se completează cu alte detalii:

- caseta de sus: aplicarea de noi sigilii: număr și descriere;

- caseta din mijloc: transferul încărcăturii, a se vedea caseta 16;

- caseta de jos: altele.

Caseta 16 Dacă mărfurile au fost transferate: se completează rubrica „Descrierea fiecărui vehicul rutier/container înlocuit”:

a) numărul de înmatriculare al vehiculului – dacă vehiculul a fost agreat pentru transport TIR, se înscrie un „X” în caseta din stânga. În caz contrar, se înscrie un „X” în caseta din dreapta;

b) numărul de identificare al containerului (containerelor) – dacă containerul (containerele) a(u) fost agreat(e) pentru transport TIR, se înscrie un „X” în caseta din stânga. În caz contrar, se înscrie un „X” în caseta din dreapta.

Numărului certificatului de agreare, dacă este cazul, se înscrie în partea dreaptă a casetei din dreapta. Numărul și caracteristicile de identificare ale sigiliilor aplicate se înscriu pe rândul din dreapta casetei din dreapta.

Caseta 17 Numele/denumirea și datele de contact ale autorității care a întocmit raportul certificat; locul, data (zz/ll/aaaa), ștampila și semnătura.

Caseta 18 Data (zz/ll/aaaa), ștampila și semnătura următorului birou vamal la care se prezintă transportul TIR.

Colț detașabil

Colțul numerotat detașabil de pe ultima filă a carnetului TIR se detașează și se returnează titularului carnetului TIR în cazul în care carnetul TIR este reținut de autoritățile competente pentru investigații. Acesta trebuie vizat de autoritatea care a reținut carnetul TIR, prin ștampilare și semnare, cu clarificare.

IX.8.4 Operațiuni TIR în circumstanțe speciale (procedura de rezervă/planul de asigurare a continuității activității)

Utilizarea carnetului TIR

Articolul 274 din APA

În cazul în care NCTS sau sistemul informatic utilizat de titularii de carnete TIR pentru înregistrarea datelor din carnetul TIR nu sunt disponibile la biroul vamal de plecare sau de intrare, se utilizează procedura de rezervă/planul de asigurare a continuității activității, iar liberul de vamă pentru operațiunea TIR se acordă în baza carnetului TIR. Utilizarea procedurii de rezervă/planului de asigurare a continuității activității este indicată pe cotorul nr. 1 și prin ștampilarea casetei „Pentru utilizare oficială" a voletului nr. 2, conform modelului din anexa 8.6.

La returnarea părții corespunzătoare din voletul nr. 2 în cadrul procedurii de rezervă/planului de asigurare a continuității activității, pe versoul voletului trebuie introdusă adresa de retur a autorităților vamale ale statului membru de plecare sau de intrare.

Articolul 279 alineatul (5) din APA

În astfel de cazuri nu se poate utiliza NCTS pentru încheierea sau descărcarea operațiunii TIR pe teritoriul vamal al Uniunii.

Biroul vamal de destinație sau de ieșire încheie operațiunea TIR în baza voletului nr. 2 din carnetul TIR și transmite partea corespunzătoare a acestuia autorităților vamale ale statului membru de plecare sau de intrare, în termen de opt zile de la data încheierii. Biroul vamal de plecare sau de intrare confruntă informațiile furnizate de biroul vamal de destinație sau de ieșire în vederea descărcării operațiunii.

Acțiune premergătoare cercetării în cazul procedurii de rezervă/planului de asigurare a continuității activității

Manualul de bune practici TIR

În cazul în care se folosește procedura de rezervă/planul de asigurare a continuității activității, iar autoritățile vamale ale statului membru de plecare sau de intrare nu au primit partea corespunzătoare din voletul nr. 2 al carnetului TIR după expirarea termenului de opt zile, acestea pot interoga sistemul de control

electronic SafeTIR al IRU pentru a stabili dacă prezentarea carnetului TIR la destinație sau la ieșire a fost raportată acestei organizații. Acest lucru le poate ajuta să transmită avizul de cercetare privind carnetul TIR la biroul vamal actual sau la ultimul birou vamal de destinație sau de ieșire din Uniune.

În cazul în care în urma consultării reiese neprezentarea carnetului TIR la biroul vamal de destinație, autoritățile vamale ale statului membru de plecare sau de intrare pot decide începerea imediată a procedurii de cercetare împreună cu biroul vamal de destinație sau de ieșire declarat din Uniune.

Procedura de cercetare în cazul procedurii de rezervă/planului de asigurare a continuității activității

Articolul 280 alineatul (6) din APA

Dacă nu au primit dovada încheierii operațiunii TIR în termen de două luni de la data acceptării carnetului TIR sau dacă suspectează, înainte de acest termen, că nu s-a efectuat încheierea, autoritățile vamale ale statului membru de plecare sau de intrare transmit un aviz de cercetare privind carnetul TIR (a se vedea modelul de mai jos) biroului vamal de destinație sau de ieșire. Aceste dispoziții se aplică și în cazul în care se constată ulterior că dovada încheierii operațiunii TIR a fost falsificată.

Procedura stabilită în partea VII capitolul 4 (procedura de cercetare) se aplică *mutatis mutandis*.

Manualul de bune practici TIR

Modelele de scrisoare de informare și de aviz de cercetare care trebuie utilizate în cadrul unei proceduri de rezervă/unui plan de asigurare a continuității activității sunt următoarele:

IX.8.5 Notificare scrisă

Scrisoare de informare care trebuie transmisă asociației garante TIR și titularului carnetului TIR

……....… ……

(denumirea completă a biroului vamal/administrației vamale în cauză) (locul și data)

Subiect: Informații cu privire la carnetul TIR nr. .....

emis pe numele …..……...…….

(numele complet și adresa titularului carnetului TIR)

……

(denumirea completă a asociației garante)

Stimată doamnă/Stimate domn,

Vă informăm că administrația noastră vamală nu a primit confirmarea încheierii corespunzătoare a operațiunii TIR în Uniunea Europeană, efectuată sub acoperirea carnetului TIR nr. ……..

În plus, am procedat la verificarea statutului acestui carnet TIR în sistemul de control al carnetelor TIR și:

(2) nu există informații care să confirme încheierea acestei operațiuni TIR în Uniune,

(3) există o înregistrare cu privire la această operațiune TIR și am contactat deja biroul de destinație din …… pentru a confirma această informație SafeTIR, dar nu am primit nicio confirmare până în prezent[951].

Prin urmare, în conformitate cu articolul 280 alineatul (7) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447 al Comisiei din 24 noiembrie 2015 de stabilire a unor norme pentru punerea în aplicare a anumitor dispoziții din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a Codului vamal al Uniunii și fără a aduce atingere notificării care urmează a fi transmisă conform dispozițiilor de la articolul 11 alineatul (1) din Convenția TIR, vă rugăm să ne transmiteți documentele adecvate care să demonstreze că această operațiune TIR a fost încheiată în mod corect în Uniunea Europeană, în termen de 28 de zile de la data prezentei scrisori.

1 Administrația vamală în cauză alege opțiunea 1 sau opțiunea 2, după caz.

Dovezile trebuie furnizate sub forma unuia dintre următoarele documente de identificare a mărfurilor:

- un document certificat de autoritatea vamală a statului membru de destinație sau de ieșire care identifică mărfurile și stabilește că mărfurile au fost prezentate la biroul vamal de destinație sau de ieșire ori au fost livrate unui destinatar agreat;

- un document sau o evidență vamală certificat(ă) de autoritatea vamală a unui stat membru, care stabilește că mărfurile au părăsit fizic teritoriul vamal al Uniunii;

- un document vamal eliberat într-o țară terță unde mărfurile sunt plasate sub un regim vamal;

- un document eliberat într-o țară terță, ștampilat sau certificat în alt mod de autoritatea vamală din acea țară, care stabilește faptul că mărfurile sunt considerate a se afla în liberă circulație în țara respectivă.

Pot fi furnizate ca dovezi copii ale documentelor menționate anterior, certificate ca fiind conforme cu originalul de organismul care a certificat documentele originale, de autoritatea din țara terță respectivă sau de o autoritate a unui stat membru.

……..

(ștampila biroului vamal/semnătura persoanei responsabile)

Se atașează: copia voletului nr. 1 al carnetului TIR.

IX.8.6 Model de aviz de cercetare

Aviz de cercetare – carnet TIR

I. Se completează de către biroul vamal de plecare sau de intrare în Uniune
A. Carnetul TIR nr. B. Biroul vamal de destinație sau de ieșire din Uniune Copia voletului nr. 1 atașată (denumirea și statul membru) C. Biroul de plecare sau de intrare D. Numărul de înmatriculare al vehiculului în Uniune sau denumirea vasului, dacă sunt cunoscute (denumirea, adresa, statul membru) E. Conform informațiilor de care dispune acest birou, trimiterea a fost ☐ 1. prezentată la……la data de…./…./…. (biroul vamal sau destinatarul agreat) ZZ/LL/AA ☐ 2. livrată la ……la data de…./…./…. (numele și adresa persoanei sau a societății comerciale) ZZ/LL/AA ☐ 3. Nu există informații cu privire la locul în care se află mărfurile. Locul și data: Semnătura Ștampila
II. Se completează de către biroul vamal de destinație sau de ieșire din Uniune Cerere de informații suplimentare
Pentru continuarea cercetărilor, biroul vamal de plecare sau de intrare în Uniune este rugat să trimită: ☐ 1. o descriere exactă a mărfurilor ☐ 2. o copie a facturii ☐ 3. o copie a CMR ☐ 4. următoarele documente sau informații: Locul și data: Semnătura Ștampila

III. Se completează de către biroul vamal de plecare sau de intrare în Uniune Răspuns la cererea de informații suplimentare
□ 1. Informațiile, copiile sau documentele cerute sunt atașate. □ 2. Informațiile, copiile sau documentele menționate la punctele 1, 2, 3, 4 nu sunt disponibile □ □ □ □ Locul și data: Semnătura Ștampila
IV. Se completează de către biroul vamal de destinație sau de ieșire din Uniune
□ 1. Partea corespunzătoare din voletul nr. 2 a fost restituită la data …./…./….; se atașează copia voletului nr. 1, vizată corespunzător. □ 2. Partea corespunzătoare din voletul nr. 2 este vizată corespunzător și atașată la prezentul aviz de cercetare. □ 3. Cercetările sunt în curs și o copie a voletului nr. 2 sau o copie a voletului nr. 1 va fi returnată cât mai curând posibil. □ 4. Trimiterea a fost prezentată aici fără documentul aferent. □ 5. Nici trimiterea, nici carnetul TIR nu au fost prezentate aici și nu s-a putut obține nicio informație cu privire la acestea. Locul și data Semnătura Ștampila

IX.8.7 Model de acord/angajament UE

MODEL DE ACORD STANDARD UE ÎNTRE ADMINISTRAȚIILE VAMALE ALE STATELOR MEMBRE ȘI ASOCIAȚIILE GARANTE NAȚIONALE ALE ACESTORA PRIVIND REGIMUL TIR‡

În conformitate cu articolele 6 și 8 și cu anexa 9 partea I punctul 1 litera (d) la Convenția vamală privind transportul internațional al mărfurilor sub acoperirea carnetelor TIR încheiată la Geneva la 14 noiembrie 1975, cu modificările ulterioare (denumită în continuare Convenția TIR), [*denumirea administrației vamale*] și [*denumirea asociației naționale garante*], în calitate de asociație agreată de autoritățile vamale menționate pentru a acționa în calitate de garant pentru persoanele care utilizează regimul TIR§, convin, prin prezenta:

Angajament

În conformitate cu articolul 8 din Convenția TIR și cu partea I punctul 3 subpunctul (iv) din anexa 9 la aceasta, [*denumirea asociației garante naționale*] se obligă să plătească [*denumirea administrației vamale*] cuantumul garantat al datoriei vamale și al taxelor de altă natură, împreună cu dobânzile de întârziere, datorate în conformitate cu reglementările Uniunii Europene și, dacă este cazul, cu legislația națională a [*denumirea statului membru*], în cazul în care se constată o neregulă în legătură cu o operațiune TIR.

Prezentul angajament se aplică pentru circulația mărfurilor sub acoperirea carnetelor TIR emise de [*denumirea asociației garante naționale*] sau de altă asociație garantă afiliată la organizația internațională menționată în articolul 6 alineatul (2) din Convenția TIR.

În conformitate cu dispozițiile articolului 8 din Convenția TIR, [*denumirea asociației garante naționale*] este obligată, în solidar cu persoanele care datorează sumele menționate mai sus, la plata acestor sume.

În conformitate cu articolul 163 Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447 al Comisiei din 24 noiembrie 2015 de stabilire a unor norme pentru punerea în aplicare a anumitor dispoziții din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a Codului vamal al Uniunii, valoarea maximă care poate fi revendicată de către [*denumirea administrației vamale*] de la [*denumirea asociației garante naționale*] se limitează la 100 000 EUR (o sută de mii) pentru un carnet TIR sau o sumă egală cu valoarea stabilită conform articolului 53 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a Codului vamal al Uniunii.

[*Denumirea asociației garante naționale*] se obligă să plătească, la prima solicitare scrisă transmisă de [*denumirea administrației vamale*], în termenele stabilite în Convenția TIR și în conformitate cu legislația națională.

---

‡ Acord administrativ TAXUD/1958/2003 final

§ Articolul 1 litera (q) din Convenția TIR din 1975. Prezentul acord și prezentul angajament nu se aplică pentru transporturile de alcool și de produse din tutun menționate în nota explicativă 0.8.3 din Convenția TIR.

Prezentul angajament nu se aplică amenzilor sau penalităților care ar putea fi impuse de statul membru în cauză.

Notificări și cereri de plată

Pentru a stabili administrația vamală din Uniunea Europeană care este competentă pentru recuperarea sumelor menționate anterior, se aplică dispozițiile articolului 87 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a Codului vamal al Uniunii. În consecință, [*denumirea asociației garante naționale*] trebuie să plătească de asemenea sumele menționate anterior în cazul în care sunt aplicate condițiile stabilite la articolul 167 alineatul (1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447 al Comisiei din 24 noiembrie 2015 de stabilire a unor norme pentru punerea în aplicare a anumitor dispoziții din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a Codului vamal al Uniunii.

Responsabilitatea [*denumirea asociației naționale garante*] decurge din dispozițiile Convenției TIR. Mai precis, responsabilitatea începe în momentele specificate la articolul 8 alineatul (4) din Convenția TIR.

Alte dispoziții

[*Denumirea asociației garante naționale*] se angajează să respecte dispozițiile speciale din partea I punctul 3 subpunctele (i)-(iii) și (v)-(x) din anexa 9 la Convenția TIR, precum și obligația de a prezenta date în conformitate cu dispozițiile părții II din anexa 9 la Convenția TIR.

Rezilierea acordului

Prezentul acord nu expiră la o anumită dată. Fiecare dintre părți poate rezilia, în mod unilateral, acordul, cu condiția unui preaviz de cel puțin trei (3) luni transmis celeilalte părți.

Rezilierea prezentului acord nu aduce atingere responsabilităților și obligațiilor pe care le are [*denumirea asociației garante naționale*] în temeiul Convenției TIR. Acest lucru înseamnă că [*denumirea asociației garante naționale*] rămâne răspunzătoare pentru orice revendicări valabile privind plata cuantumurilor garantate aferente operațiunilor TIR acoperite de prezentul acord și inițiate înainte de intrarea în vigoare a rezilierii acestuia, chiar dacă cererea de plată se transmite după acea dată.

Jurisdicție

În contextul oricărui litigiu decurgând din aplicarea prezentului acord, locul de jurisdicție și legislația națională aplicabilă vor fi cele ale statului membru în care își are sediul [*denumirea asociației garante naționale*].

Intrarea în vigoare

Prezentul acord intră în vigoare la data de …

Semnătura	Semnătura
Pentru asociația garantă națională	Pentru administrația vamală
Data	Data

IX.8.8 Model de ștampilă pentru procedura de rezervă/planul de asigurare a continuității activității

PLANUL DE ASIGURARE A CONTINUITĂȚII ACTIVITĂȚII NCTS

NU EXISTĂ DATE DISPONIBILE ÎN SISTEM

*INIȚIAT LA DATA DE*_____

(Data/ora)

(dimensiuni: 26 x 59 mm, cerneală roșie)

Pentru toate versiunile lingvistice ale ștampilei, a se vedea anexa 8.1 din partea V.

IX.8.9 Exemple de situații de înregistrare a datelor electronice din carnetul TIR

a) transport TIR care pornește dintr-o țară terță și include în parcursul său o țară neunională:

Exemplu:

[Turcia – Kapitan Andreevo (Bulgaria) – Siret (România) – Ucraina – Medyka și Cracovia (Polonia)]

Titularul carnetului TIR este responsabil pentru înregistrarea datelor din carnetul TIR la biroul vamal de intrare din Kapitan Andreevo (Bulgaria). Biroul vamal de ieșire din Uniune din Siret (România) încheie operațiunea TIR și transmite mesajele IE006 și IE018 la biroul vamal de intrare din Kapitan Andreevo (Bulgaria). Când operațiunea TIR reintră în Uniune, titularul carnetului TIR este din nou responsabil pentru înregistrarea datelor din carnetul TIR la biroul vamal de intrare din Medyka (Polonia). Aceasta este o nouă operațiune NCTS/TIR, cu un nou MRN. Biroul vamal de destinație (Cracovia) încheie operațiunea TIR, transmite mesajele IE006 și IE018 către Medyka și detașează și reține ambele părți ale voletului nr. 2 din carnetul TIR, adnotând cotorul carnetului TIR.

b) transport TIR care pornește din Uniune și include un loc de încărcare intermediar:

Exemplu:

[Turku (Finlanda) – Kotka (Finlanda) – Rusia]

Titularul carnetului TIR este responsabil pentru înregistrarea datelor din carnetul TIR și prezentarea acestuia la biroul vamal de plecare (Turku). La locul de încărcare intermediar (Kotka), operațiunea TIR anterioară (de la Turku) este încheiată prin transmiterea mesajelor IE006 și IE018 către Turku, detașarea și reținerea ambelor părți ale voletului nr. 2 din carnetul TIR și adnotarea cotorului. Titularul carnetului TIR înregistrează datele din carnetul TIR, inclusiv datele operațiunii anterioare de la Turku și mărfurile încărcate la Kotka și prezintă carnetul TIR la Kotka pentru începerea unei noi operațiuni TIR. Biroul vamal de ieșire din Uniune (Vaalimaa) încheie operațiunea TIR, transmițând mesajele IE006 și IE018 la Kotka, și detașează și reține ambele părți ale voletului nr. 2 din carnetul TIR, adnotând cotorul carnetului TIR.

c) transport TIR care pornește dintr-o țară terță (Rusia) și include două locuri de descărcare în Uniune:

Exemplu:

[Murmansk (Rusia) – Oulu (Finlanda) – Turku (Finlanda)]

Titularul carnetului TIR este responsabil pentru înregistrarea datelor din carnetul TIR și prezentarea carnetului TIR la biroul vamal de intrare (Rajajooseppi). La locul de descărcare intermediar (Oulu), operațiunea TIR anterioară (de la Rajajooseppi) este încheiată prin transmiterea mesajelor IE006 și IE018 la Rajajooseppi, detașarea și reținerea ambelor părți din voletul nr. 2 al carnetului TIR și adnotarea cotorului carnetului TIR. Titularul carnetului TIR înregistrează datele din carnetul TIR, inclusiv datele rămase ale operațiunii de la Rajajooseppi, și prezintă carnetul TIR la Oulu pentru a începe o nouă operațiune TIR. Biroul vamal de destinație (Turku) încheie operațiunea TIR prin transmiterea mesajelor IE006 și IE018 la Oulu, detașarea și reținerea ambelor părți ale voletului nr. 2 din carnetul TIR și adnotarea cotorului carnetului TIR.

IX.9.1 Exemplu de situație care implică Irlanda de Nord după Brexit

Transportul TIR are loc din Germania către Irlanda de Nord (XI), prin Belgia și Marea Britanie (GB).

Vehiculul rutier sau containerul trebuie prezentat, în scopul controlului, la biroul vamal de plecare din DE, împreună cu carnetul TIR. Din momentul în care biroul vamal din DE a acceptat carnetul TIR, **o primă operațiune TIR începe de la biroul respectiv până la biroul vamal de ieșire (de trecere) din BE.** Vehiculul sau containerul împreună cu carnetul TIR trebuie prezentate biroului vamal de ieșire (de trecere) din BE unde se încheie operațiunea TIR.

Vă rugăm să rețineți că, în plus față de cerințele Convenției TIR (de exemplu, utilizarea carnetului TIR pe suport de hârtie), schimbul de date din carnetul TIR între cele două birouri

vamale **se realizează prin crearea unei operațiuni TIR NCTS** la biroul vamal din Germania și se încheie la biroul vamal din Belgia, astfel cum se prevede în APA-CVU.

Apoi vehiculul rutier sau containerul se deplasează cu feribotul către Marea Britanie, părăsind astfel teritoriul vamal al UE. Vehiculul sau containerul trebuie prezentat pentru control la biroul vamal de intrare (de trecere) din GB, împreună cu carnetul TIR pentru acceptare**. Aici începe o a doua operațiune TIR.** Călătoria vehiculului în GB se încheie la biroul vamal de ieșire (de trecere) din GB, unde vehiculul și carnetul TIR trebuie prezentate pentru controlul și încheierea operațiunii.

La intrarea în XI, un teritoriu în care se aplică cadrul juridic al CVU, vehiculul sau containerul trebuie prezentat biroului vamal de intrare (de trecere) din XI pentru controale. **Acesta va fi începutul celei de a treia operațiuni TIR și ultima a acestui transport TIR de la biroul vamal de intrare (de trecere) din XI la un birou vamal de destinație interior din XI.** Vehiculul sau containerul trebuie prezentat biroului vamal de destinație pentru controale, încheierea și descărcarea operațiunii TIR. Astfel cum se prevede în APA-CVU, pentru schimburile de date din carnetul TIR între biroul vamal de intrare (de trecere) din XI și biroul vamal de destinație, o operațiune TIR NCTS trebuie să fie creată la biroul vamal de intrare din XI și încheiată la biroul vamal de destinație din XI.