

Korzystanie z funkcjonalności systemu AIS/ICS2

Instrukcja dla podmiotów gospodarczych

wersja: 1.04

Metryka

| Elementy metryki | Dane dokumentu |
|--------------------|---|
| Nazwa systemu | System AIS/ICS2 |
| Właściciel systemu | Ministerstwo Finansów – Departament Ceł |
| Produkt | Instrukcja dla podmiotów gospodarczych |

Historia zmian

| Edycja | Data wydania | Opis | Akcja (*) | Rozdziały (**) | Autorzy (***) |
|--------|--------------|--|-----------|----------------|---------------|
| 1.00 | 2023.05.23 | Utworzenie nowego dokumentu, | N | W | WS |
| 1.01 | 2023.06.15 | Weryfikacja | We | W | BU |
| 1.02 | 2023.07.07 | Weryfikacja i dostosowanie zapisów | We | 2.4 | BU |
| 1.03 | 2024.05.22 | Uzupełnienie o możliwe kombinacje złożzeń PDS w transporcie morskim | W | 5.2 | WS |
| 1.04 | 2024.10.23 | Uzupełnienie o możliwość przedstawienia za pomocą wyłącznie numeru MRN | N | 7.2 | WS |
| | | Informacja planie ciągłości biznesowej | N | 9.5 | |
| | | Modyfikacja opisu wymagań dla skorzystania z ICS2. | We | 9.3, 9.1 | |
| | | Dodanie objaśnień skrótów AN i PN | We | 1.5.1 | |
| | | Doprecyzowanie opisu podziału złożenia PDS ze względu na termin w powiązaniu z rodzajem transportu | We | 5 | |
| | | Podsumowanie podstawy prawnej złożenia PDS | N | 2.1.1 | |

(*) Akcje: **W** = Wstaw, **Z** = Zamień, **We** = Weryfikuj, **N** = Nowy

(**) Rozdziały: **W** = Wszystkie

(***) Autorzy: Inicjały – szczegóły w Metryce dokumentu

Spis treści

| | |
|---|----|
| 1. Wstęp | 6 |
| 1.1. Cel dokumentu | 6 |
| 1.2. Wyłączenia | 6 |
| 1.3. Zawartość dokumentu..... | 7 |
| 1.4. Dokumenty źródłowe i pomocnicze..... | 8 |
| 1.5. Skróty i terminy..... | 8 |
| 1.5.1. Skróty stosowane w dokumencie | 8 |
| 1.5.2. Terminy stosowane w dokumencie..... | 10 |
| 2. Informacje ogólne..... | 12 |
| 2.1. Podstawa prawna dotycząca wdrożenia systemu ICS2 EU wraz z systemem AIS/ICS2 | 12 |
| 2.1.1. Złożenie PDS..... | 12 |
| 2.1.2. Zgłoszenie przybycia statku morskiego lub statku powietrznego..... | 15 |
| 2.1.3. Przedstawienie towarów organom celnym | 15 |
| 2.2. Instytucja przywozowej deklaracji skróconej (PDS) a deklaracja do czasowego składowania/zgłoszenie celne | 16 |
| 2.3. Instytucja przywozowej deklaracji skróconej (PDS) a zgłoszenie celne tranzytowe..... | 16 |
| 2.4. System AIS/ICS2 a system AIS/ICS..... | 17 |
| 3. AIS/ICS2 – umiejscowienie i zastosowanie..... | 18 |
| 4. Harmonogram wdrożenia AIS/ICS2 | 20 |
| 4.1. Etap pierwszy..... | 20 |
| 4.2. Etap drugi..... | 20 |
| 4.3. Etap trzeci..... | 21 |
| 5. Przywozowa deklaracja skrócona (PDS) – informacje szczegółowe | 22 |
| 5.1. Przywozowa deklaracja skrócona w transporcie lotniczym | 26 |
| 5.2. Przywozowa deklaracja skrócona w transporcie morskim i wodnym śródlądowym..... | 28 |

| | | |
|--------|--|----|
| 6. | Zgłoszenie przybycia statku morskiego lub statku powietrznego (powiadomienie o przybyciu)..... | 31 |
| 6.1. | Złożenie zgłoszenia przybycia statku morskiego lub powietrznego | 31 |
| 6.2. | Powiązanie PDS i powiadomienia o przybyciu | 31 |
| 6.3. | Proces obsługi powiadomienia o przybyciu..... | 33 |
| 7. | Przedstawienie towarów organom celnym..... | 36 |
| 7.1. | Złożenie przedstawienia towarów | 36 |
| 7.2. | Powiązanie przedstawienia i PDS | 36 |
| 7.3. | Proces obsługi przedstawienia towarów | 37 |
| 7.3.1. | Anulowanie przedstawienia | 39 |
| 7.3.2. | Sprostowanie przedstawienia..... | 40 |
| 8. | Diagram stanów obiektu przesyłka spedytorska (<i>house consignment</i>) w AIS/ICS2 | 41 |
| 9. | Warunki korzystania z funkcjonalności systemu ICS2 EU | 42 |
| 9.1. | Warunki korzystania z komponentu Wspólne Repozytorium poprzez interfejs HTI/STI..... | 42 |
| 9.2. | Formy komunikacji z komponentem Wspólne Repozytorium..... | 43 |
| 9.3. | Warunki korzystania z systemu AIS/ICS2..... | 43 |
| 9.4. | Formy komunikacji z systemem AIS/ICS2..... | 43 |
| 9.5. | Niedostępność komponentów ICS2..... | 44 |
| 9.6. | Pomoc techniczna i wyjaśnienia | 45 |

1. Wstęp

1.1. Cel dokumentu

Celem dokumentu jest przedstawienie informacji na temat systemu AIS/ICS2. Informacja ta jest przeznaczona dla podmiotów gospodarczych, dokonujących wprowadzenia towarów na obszar celny Unii Europejskiej (UE), które są zobowiązane spełnić obowiązki z zakresu bezpieczeństwa i ochrony, określone w UKC, tj. m. in.:

- w artykule 127 – „Złożenie przywozowej deklaracji skróconej (PDS)”;
- w artykule 133 – „Zgłoszenie przybycia statku morskiego lub statku powietrznego”;
- w artykule 139 – „Przedstawienie towarów organom celnym” w zakresie kontroli pod względem bezpieczeństwa i ochrony.

Dokument przeznaczony jest dla tych podmiotów, które są zobowiązane do wykonywania powyższych obowiązków. Są to podmioty:

- wprowadzające towary na obszar celny UE, dla których planowanym pierwszym krajem wprowadzenia towarów na obszar UE jest Polska;
- wykonujące obowiązek zgłoszenia przybycia statku morskiego lub statku powietrznego w urzędzie celnym pierwszego wprowadzenia, znajdującego się na terytorium Polski;
- wykonujące obowiązek przedstawienia towarów organom celnym w urzędach celnych, znajdujących się na terytorium Polski.

Dokument dotyczy tych podmiotów, które nie wykonują wyżej wymienionych obowiązków z zastosowaniem systemu AIS/ICS, czyli zgodnie z zasadami i harmonogramem wdrożenia ICS2 nie zostały włączone do obowiązków współpracy z systemem AIS/ICS2. Zasady i harmonogram jest przedstawiony w dalszej części dokumentu, w rozdziale 4.

1.2. Wyłączenia

Dokument nie opisuje:

- Procesów związanych z korzystaniem z komponentów dostarczanych przez Komisję Europejską w zakresie ICS2 EU. Informacje te są umieszczone pod tym adresem: https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/customs-security/import-control-system-2-ics2-0_en. Niemniej jednak, w celu zobrazowania zastosowania systemu AIS/ICS2 oraz wyłączeń jego zastosowania, pewne informacje nt. unijnego systemu ICS2 EU znajdują się w tym dokumencie;

- Specyfikacji XML komunikatów ICS2 EU, związanych ze złożeniem danych PDS na etapie przed załadunkiem i przed przybyciem towarów do urzędu celnego wprowadzenia. Specyfikacja tych komunikatów jest ujęta w dokumencie [D1];
- Specyfikacji XML komunikatów AIS/ICS2, związanych ze zgłoszeniem przybycia statku morskiego lub statku powietrznego. Specyfikacja tych komunikatów jest ujęta w dokumentach:
 - [D1] – w przypadku korzystania przez podmiot z interfejsu dostarczanego przez Komisję Europejską, w zakresie powiadomienia o przybyciu;
 - [D2] – w przypadku korzystania przez podmiot z interfejsu dostarczanego przez Krajową Administrację Skarbową, w zakresie powiadomienia o przybyciu.

Informacje nt. ww. dwóch różnych interfejsów dla podmiotów są opisane poniżej;

- Specyfikacji XML komunikatów AIS/ICS2, związanych z przedstawieniem organom celnym towarów. Specyfikacja tych komunikatów jest ujęta w dokumencie [D2];
- Procesów i specyfikacji związanych z systemem AIS/ICS, czyli dla systemu, który będzie stopniowo zastępowany przez system AIS/ICS2, wg zasad i harmonogramu przedstawionych w dalszej części dokumentu, w rozdziale 4.

1.3. Zawartość dokumentu

Dokument składa się z następujących części:

- Rozdziału „Wstęp” - zawiera wstęp do dokumentu.
- Rozdziału opisującego informacje prawne i zasady stosowania komponentów ISC2 UE.
- Rozdziału opisującego umiejscowienie systemu AIS/ICS2.
- Rozdziału opisującego fazy i harmonogram wdrożenia ICS2 UE.
- Rozdziałów opisujących szczegółowo sposób interakcji z systemem AIS/ICS2, w tym proces biznesowy realizowany przez ten system.
- Rozdziału opisującego sposób dostępu do systemu AIS/ICS2.

| Skrót | Opis |
|-------------------|--|
| DG TAXUD | Dyrekcja Generalna ds. Podatków i Unii Celnej, <i>ang. Taxation & Customs Union Directorate General</i> |
| EORI | Niepowtarzalny w ramach UE numer rejestracyjny i identyfikacyjny, nadawany podmiotom przez organ celny państwa członkowskiego lub przez inny wyznaczony organ do celów celnych. |
| ICS2 EU | System transeuropejski dla zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony w związku z wprowadzaniem towarów na terytorium UE. |
| AIS/ICS2 | System dostarczany przez Polską Krajową Administrację Skarbową, będący częścią systemu ICS2 EU, odpowiedzialny za obsługę przybycia towaru do urzędu celnego wprowadzenia i przedstawienia tego towaru do kontroli. |
| MRN | Numer ewidencyjny PDS (<i>ang. Master Reference Number</i>) |
| KAS | Krajowa Administracja Skarbowa |
| PDR, PDR PL/UE | System Danych Referencyjnych. |
| PDS | Przywozowa Deklaracja Skrócona. |
| UKC | Unijny Kodeks Celny [R03] |
| RD UKC | Rozporządzenie Delegowane do UKC [R04] |
| UPO | Urzędowe Poświadczenie Odbioru. |
| W3C | <i>World Wide Web Consortium</i> - organizacja, która zajmuje się ustanawianiem standardów komunikacji internetowej. |
| XML | Rozszerzalny język znaczników, uproszczony podzbiór SGML (standardowego uogólnionego języka znaczników wg standardu ISO 8879/86), opisujący schemat znakowania, który pozwala zaznaczyć logiczną strukturę dokumentów niezależnie od używanego systemu i sprzętu (<i>ang. Extensible Markup Language</i>). |
| Fc | Funkcjonariusz celny. |
| WR | Wspólne Repozytorium. Komponent na poziomie Komisji Europejskiej, gromadzący dane z ICS2 i zarządzający cyklem życia dokumentów PDS. |
| UE | Unia Europejska. |

| Skrót | Opis |
|--------|---|
| HTI | <i>Harmonized Trader Interface</i> - Interfejs do komunikacji podmiotów z WR. |
| STI | <i>Shared Trader Interface</i> - Interfejs do komunikacji podmiotów z WR. Dla potrzeb tej dokumentacji można przyjąć, że jest to interfejs tożsamy z HTI. |
| RW UKC | Rozporządzenie Wykonawcze do UKC [R05] |
| PN | <i>Presentation Notification</i> – przedstawienie towaru/przesyłki do kontroli |
| AN | <i>Arrival Notification</i> – powiadomienie o przybyciu środka transportu |

Tabela 2 Skrótów stosowane w dokumencie.

1.5.2. Terminy stosowane w dokumencie

| Termin | Opis |
|--|--|
| komunikat | Dokument XML, który jest wysyłany lub odbierany przez system. |
| przesyłka spedytorska, przesyłka detaliczna, konosament imienny (ang. <i>house consignment</i>) | Najmniejsza możliwa do wydzielenia przesyłka (np. paczka) od nadawcy do końcowego odbiorcy. Może zawierać wiele różnych towarów. |
| system | Jeśli w tekście nie określono inaczej termin ten oznacza AIS/ICS2. |
| XML schema | Opracowany przez W3C (maj 2001) standard służący do definiowania struktury dokumentu XML. |
| zwolnienie | Zwolnienie przesyłek spedytorskich do wprowadzenia na obszar celny UE. |
| przybycie | Zgłoszenie przybycia statku morskiego lub statku powietrznego. Skrót „AN”. |
| przedstawienie | Przedstawienie towarów organom celnym w zakresie kontroli pod względem bezpieczeństwa i ochrony. Skrót „PN”. |

| Termin | Opis |
|----------------------|---|
| Wspólne Repozytorium | <p>Komponent dostarczany i udostępniany przez Komisję Europejską, gromadzący dane z ICS2 i zarządzający cyklem życia dokumentów PDS.</p> <p>Komponent, do którego podmioty gospodarcze muszą składać PDS (jeśli są zobowiązani).</p> <p>Komponent, do którego podmioty gospodarcze (alternatywnie dla AIS/ICS2) mogą składać powiadomienie o przybyciu środka transportu.</p> |

Tabela 3 Terminy stosowane w dokumencie.

2. Informacje ogólne

2.1. Podstawa prawna dotycząca wdrożenia systemu ICS2 EU wraz z systemem AIS/ICS2

Główne przepisy prawne, regulujące formalności związane z wprowadzaniem są określone w Unijnym Kodeksie Celnym (UKC) – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 oraz jego akty wykonawcze i delegowane ([R03], [R04], [R05]).

Obowiązki związane z ICS2 obejmują trzy czynności:

- złożenie PDS,
- zgłoszenie przybycia statku morskiego lub statku powietrznego,
- przedstawienie towarów organom celnym.

2.1.1. Złożenie PDS

Podstawę prawną wymogu złożenia PDS określono w art. 127 UKC [R03]. Celem tej formalności celnej jest uzyskanie z wyprzedzeniem (przed wprowadzeniem towarów na obszar celny krajów ICS2) informacji o towarach i przesyłkach, w celu analizy ryzyka związanego z bezpieczeństwem i ochroną przez właściwy organ celny.

Obowiązek złożenia PDS generalnie spoczywa na przewoźniku odpowiedzialnym za transport towaru na terytorium kraju ICS2. Zamiast tego PDS może zostać złożona przez importera lub odbiorcę towarów lub przez każdą osobę, która jest w stanie przedstawić lub przedstawiła towary organom celnym [art. 127 ust. 4] [R03]. W praktyce zdecydowana większość PDS dla przesyłek ekspresowych będzie składana przez operatorów przesyłek ekspresowych.

W przypadkach, gdy przewoźnik nie dostarczy wszystkich danych wymaganych do PDS, inne osoby posiadające te dane mogą być zobowiązane do ich dostarczenia organom celnym [UKC, art. 127 ust. 6] [R03].

2.1.1.1. Obowiązki innych podmiotów niż przewoźnik w zakresie złożenia PDS

Zgodnie z art. 127 UKC ust. 6 [R03], w szczególnych przypadkach, jeżeli przewoźnik nie może uzyskać wszystkich danych wymaganych do wypełnienia PDS, organ celny może żądać ich dostarczenia przez inne osoby będące w posiadaniu tych danych i odpowiednich praw pozwalających na ich dostarczenie. Żądanie to przybiera formę wymagania dostarczenia danych organowi celnemu. W takim wypadku organ celny zażąda podania danych w zestawach danych właściwych dla spedytorów, konsolidatorów i operatorów pocztowych, o których mowa w rozdziale 5.

Podsumowanie

Zasadniczo, zgodnie z art. 127 Unijnego Kodeksu Celnego (UKC) obowiązek złożenia PDS jest obowiązkiem przewoźnika, a pozostałe podmioty (np. spedytor) nie muszą składać żadnych danych PDS, pod warunkiem, że wymagane dane te podmioty przekazały przewoźnikowi. Jednak w przypadku nie przekazania takich danych przewoźnikowi organy celne mogą żądać od innego podmiotu przekazania danych PDS (złożenia częściowych danych PDS) – zgodnie z art. 113, ust. 4 Rozporządzenia Delegowanego do UKC. Co więcej, przewoźnik w swoim złożeniu PDS (częściowym) może powiadomić władze celne, kto posiada dane i mu nie przekazał. Wdrażając system ICS2 Komisja Europejska wzięła pod uwagę to, że przekazywanie danych o przesyłkach spedytorskich (detalicznych) do przewoźnika przez spedytorów i inne podmioty jest uciążliwe, bo przewoźnik służyłby tylko za pośrednika w przekazaniu tych danych władzom celnym. Dlatego wprowadzono możliwość podzielenia obowiązku składania PDS na kilka podmiotów (w tej samej sprawie) – np. na przewoźnika i spedytora (patrz rozdział 5).

2.1.1.2. Wyłączenia z obowiązku składania PDS

2.1.1.2.1. Wyłączenia terytorialne

- Istnieje lista terytoriów, które są sklasyfikowane jako część terytorium krajów, które uczestniczą w ICS2 – w związku z tym, gdy towary docierają z tych terytoriów na główny lądowy obszar Unii bez zatrzymywania się na terytorium krajów trzecich, nie jest wymagana PDS. Odpowiednio, gdy towary przybywają z krajów trzecich na te terytoria, należy dostarczyć PDS (art. 127 ust. 1 UKC). Są to kraje, które są częścią projektu ICS2 (stosowanie unijnych przepisów celnych w kontekście formalności wjazdowych i ICS2), w tym państwa członkowskie UE, Szwajcaria, Norwegia i Irlandia Północna (w ramach wdrażania protokołu z Irlandii Północnej).
- Art. 4 UKC zawiera wykaz wszystkich krajów i terytoriów uważanych za część obszaru celnego Unii. Wyspy Kanaryjskie, Wyspy Alandzkie, Góra Athos, Azory i Madera są częścią obszaru celnego Unii, w związku z czym PDS nie jest wymagana, gdy towary przybywają stamtąd. Odpowiednio, gdy towary przybywają z krajów trzecich, na te terytoria należy złożyć PDS.
- Francuskie departamenty, kraje i terytoria zamorskie wymagają rozróżnienia. To, które części Francji są częściami obszaru celnego Unii, określono w art. 4 tiret dziesiąte UKC [R03]. UKC odwołuje się do części 4 Traktatu o funkcjonowaniu UE (TFUE), aby określić, które części terytorium Francji są wyłączone. Wspomniany art. 4 odnosi się do załącznika II do TFUE, w którym wymieniono wyłączenia. Następujące obszary są wyłączone z obszaru celnego Unii, a transport z tego obszaru do UE zasadniczo wymaga PDS, jeżeli nie ma zastosowania żadne inne zwolnienie towarowe:
 - Nowa Kaledonia i terytoria zależne;
 - Polinezja Francuska;

- Francuskie Terytoria Południowe i Antarktyczne;
- Wyspy Wallis i Futura;
- Saint-Pierre i Miquelon ;
- Saint-Barthélemy.

Wszystkie pozostałe terytoria Republiki Francuskiej należą do obszaru celnego Unii, a zatem PDS nie jest wymagana, ponieważ art. 127 ust. 1 UKC nie ma zastosowania, jeżeli w międzyczasie towary były przewożone środkiem transportu, który zatrzymywały się w państwie trzecim.

2.1.1.2.2. Wyłączenia towarowe

Z obowiązku składania PDS są zwolnione:

- Określone towary (np. energia elektryczna) lub towary spełniające określone wymagania (np. bagaż osobisty podróżnego) zgodnie z art. 104 RD UKC [R04].
- Przedmioty korespondencji. Przesyłki z korespondencją nie wymagają złożenia PDS. Termin „przesyłka z korespondencją” obejmuje listy, karty pocztowe, pisma Braille'a i druki, zawierające wyłącznie dokumenty, niezawierające żadnych towarów i niepodlegające żadnym opłatom celnym. Wyjaśnienie terminu „przesyłki z korespondencją” zdefiniowano w art. 1 ust. 24, 26 RD UKC [R04]). Każda przesyłka listowa zawierająca towary musi być objęta PDS. Istotne jest zatem uzyskanie informacji o tym, że przesyłka zawiera korespondencję już w momencie nadania od nadawcy.
- Towary przewożone wszystkimi środkami transportu przez wody terytorialne lub przestrzeń powietrzną obszaru celnego krajów ICS2. PDS nie jest wymagana dla towarów we wszystkich środkach transportu, które przepływają przez wody terytorialne lub przestrzeń powietrzną terytorium krajów ICS2 bez zatrzymywania się na tym terytorium.
- Przewóz towarów wojskowych Zwolnienie z obowiązku złożenia PDS, o którym mowa w art. 104 ust. 1 lit. h), RD UKC [R04] ma zastosowanie do wszystkich organów wojskowych państwa członkowskiego NATO, jeżeli towary wprowadzane do Unii są objęte formularzem NATO 302. Zwolnienie z art. 104 ust. 1 lit. i) RD UKC [R04] nie ma zastosowania do władz wojskowych państw trzecich, ponieważ mają one zastosowanie wyłącznie do władz wojskowych państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Władze wojskowe krajów trzecich, nawet członków NATO, nie są odpowiedzialne za obronę wojskową państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Tę rolę mogą pełnić tylko władze wojskowe państw członkowskich. Przewoźnik ekspresowy może pominąć PDS, jeżeli broń lub sprzęt wojskowy są przewożone w imieniu organu wojskowego państwa członkowskiego Unii Europejskiej i transport jest wykonywany wyłącznie na rzecz tego organu wojskowego, co oznacza, że

żadne inne przesyłki nie są przewożone tym samym środkiem transportu transport. Bezpośrednią umawiającą się stroną muszą być władze wojskowe państwa członkowskiego.

- Poczta dyplomatyczna. Zwolnienie z obowiązku złożenia PDS dotyczy również towarów, które podlegają Konwencji wiedeńskiej o stosunkach dyplomatycznych z dnia 18 kwietnia 1961 r., Konwencji wiedeńskiej o stosunkach konsularnych z dnia 24 kwietnia 1963 r., innych konwencji konsularnych lub Konwencja nowojorska z dnia 16 grudnia 1969 r. o misjach specjalnych.

2.1.2. Zgłoszenie przybycia statku morskiego lub statku powietrznego

Zgłoszenie przybycia statku morskiego lub statku powietrznego jest obowiązkiem operatora statku morskiego lub statku powietrznego przybywającego na obszar celny Unii [UKC, art. 133 ust. 1] [R03]. Obowiązek ten powstaje z chwilą przybycia danego środka transportu do urzędu celnego pierwszego wprowadzenia.

Dodatkowo art. 133 UKC przewiduje zwolnienie z obowiązku powiadomienia o przybyciu lub zastosowanie systemów portowych lub lotniskowych lub innych dostępnych metod w celu dokonania powiadomienia o przybyciu środka transportu w pewnych okolicznościach. Obecnie jednak nie zachodzą takie okoliczności.

2.1.3. Przedstawienie towarów organom celnym

Przedstawienie towarów organom celnym [UKC, art. 139] [R03] jest obowiązkiem jednej z następujących osób:

- osoby, która wprowadziła towary na obszar celny Unii;
- osoby, w której imieniu lub na rzecz której działa osoba, która wprowadziła towary na obszar celny Unii;
- osoby, która przejęła odpowiedzialność za przewóz towarów po ich wprowadzeniu na obszar celny Unii.

Zamiast osób wymienionych powyżej przedstawienia towarów może dokonać jedna z następujących osób:

- każda osoba, która niezwłocznie obejmie towar procedurą celną;
- posiadacz pozwolenia na prowadzenie miejsc składowych lub każda osoba prowadząca działalność w wolnym obszarze celnym.

Obowiązek powstaje po przybyciu towarów do wyznaczonego urzędu celnego lub innego miejsca wyznaczonego lub uznanego przez organy celne albo do wolnego obszaru celnego.

Towary, które są wprowadzane na obszar celny Unii drogą morską lub powietrzną i pozostają na pokładzie tego samego środka transportu do dalszego przewozu, przedstawia się organom celnym tylko w porcie morskim lub lotniczym, w którym zostają rozładowane lub przeładowane. Jednak towary wprowadzone na obszar celny Unii, które w czasie przewozu zostają rozładowane i załadowane ponownie na ten sam środek transportu w celu umożliwienia rozładunku lub załadunku innych towarów, nie są przedstawiane organom celnym w tym porcie morskim lub lotniczym.

Najczęstszymi praktykowanymi przypadkami jest przedstawienie towaru dla potrzeb ICS2 dokonywane przez spedytora, konsolidatora przesyłek, bądź operatora pocztowego.

2.2. Instytucja przywózowej deklaracji skróconej (PDS) a deklaracja do czasowego składowania/zgłoszenie celne

Należy podkreślić, że funkcjonowanie instytucji PDS jest niezależne od instytucji zgłoszenia celnego, czy deklaracji do czasowego składowania. Spełnienie obowiązku dostarczenia „danych bezpieczeństwa” nie zwalnia przedsiębiorcy z obowiązku uregulowania sytuacji prawnej towaru objętego uprzednio taką deklaracją. Innymi słowy, deklaracja taka nie zastępuje ani deklaracji do czasowego składowania ani przywózowego zgłoszenia celnego. Oznacza to, że jeśli przedsiębiorca zrealizuje swoje obowiązki z wykorzystaniem systemu ICS2 i wynik analizy ryzyka przeprowadzonej z wykorzystaniem danych objętych przywózową deklaracją skróconą będzie umożliwił wprowadzenie towaru na obszar celny Unii, przedsiębiorca powinien przystąpić do uregulowania sytuacji prawnej towarów na ogólnych zasadach, obejmując je czasowym składowaniem lub składając zgłoszenie celne do odpowiedniej procedury celnej (w szczególności z wykorzystaniem właściwego systemu operacyjnego AIS lub NCTS).

2.3. Instytucja przywózowej deklaracji skróconej (PDS) a zgłoszenie celne tranzytowe

Przepisy unijnego prawa celnego zapewniają fakultatywną możliwość deklarowania „danych bezpieczeństwa” w ramach zgłoszenia tranzytowego z wykorzystaniem systemu NCTS. Skorzystanie z możliwości przesłania zgłoszenia tranzytowego z „danymi bezpieczeństwa” do systemu NCTS zwalnia z obowiązku przesłania przywózowej deklaracji skróconej do ICS2 UE. W obecnej wersji systemu NCTS2 nie jest jednak możliwe złożenie danych bezpieczeństwa dla podmiotów zobowiązanych do stosowania ICS2. Z chwilą wdrożenia NCTS2 v. 6, takie złożenie będzie możliwe i decyzja, który system wybrać będzie należeć do przedsiębiorcy.

Zgłoszenie tranzytowe:

- może nie zawierać danych bezpieczeństwa (i wówczas powstanie obowiązek złożenia „danych bezpieczeństwa” w postaci komunikatu PDS do Wspólnego Repozytorium KE, poprzez interfejs HTI/STI KE).
- od wersji 6 NCTS2 może zawierać oprócz danych charakterystycznych dla procedury tranzytu także „dane bezpieczeństwa” (i wówczas nie podlegają one złożeniu w postaci komunikatu PDS do Wspólnego Repozytorium KE, poprzez interfejs HTI/STI KE).

2.4. System AIS/ICS2 a system AIS/ICS

Oba systemy: AIS/ICS oraz AIS/ICS2, to systemy dostarczane przez Krajową Administrację Skarbową. Zastosowanie każdego z ww. systemów zależy od rodzaju podmiotu zobowiązanego do złożenia PDS. Poniżej opisano zasady korzystania z obu systemów.

- System ICS2 UE (w tym jego komponent AIS/ICS2, dostarczony przez KAS) jest przeznaczony dla przypadków złożenia PDS przez podmioty, określonych w harmonogramie, w rozdziale 4 niniejszego dokumentu.
- Stopniowo wygaszany, system AIS/ICS jest przeznaczony dla wszystkich podmiotów za wyjątkiem podmiotów zobowiązanych stosować system ICS2.

AIS/ICS będzie stopniowo zastępowany przez system AIS/ICS2, wg harmonogramu opisanego w rozdziale 4. Do czasu pełnego wdrożenia systemu ICS2, systemy AIS/ICS i AIS/ICS2 będą działały równolegle. Po tym czasie, system AIS/ICS będzie w pełni zastąpiony przez AIS/ICS2.

3. AIS/ICS2 – umiejscowienie i zastosowanie

System AIS/ICS2 jest elementem globalnego systemu/projektu dostarczanego przez Komisję Europejską o nazwie „ICS2 EU” (niekiedy też „ICS2”).

System ICS2 EU składa się z dwóch zasadniczych grup komponentów:

- Komponentów dostarczanych przez Komisję Europejską. Dla współpracy z podmiotami istotny jest tu komponent Wspólnego Repozytorium KE, do którego podmioty składają komunikaty za pośrednictwem interfejsu „HTI/STI”.
- Systemów krajowych (*National Entry System*), dostarczanych przez kraje członkowskie Unii Europejskiej. W Polsce takim systemem jest **AIS/ICS2**.

System ICS2 EU służy do umożliwienia podmiotom spełnienia obowiązków z zakresu bezpieczeństwa i ochrony, określone w UKC [R03], tj. m. in.:

- w artykule 127 – „Złożenie przywózowej deklaracji skróconej”, zwanego dalej złożeniem PDS; Złożenie PDS może przybierać formę przesłania wielu zestawów danych (tzw. złożenia częściowe) na różnych etapach procesu:
 - przed załadunkiem towarów (złożenie zredukowanego zestawu danych PDS);
 - przed przybyciem środka transportu (złożenie niezredukowanego zestawu danych PDS);
- w artykule 133 – „Zgłoszenie przybycia statku morskiego lub statku powietrznego”, zwanego dalej powiadomieniem o przybyciu;
- w artykule 139 – „Przedstawienie towarów organom celnym” w zakresie kontroli pod względem bezpieczeństwa i ochrony, zwanego dalej przedstawieniem.

Z powyższego wynika, że w procesie, realizowanym przez ICS2 UE, który pozwala podmiotom wykonać obowiązki związane z bezpieczeństwem i ochroną rynku i obywateli UE, można wyróżnić cztery zasadnicze etapy, przedstawione poniżej w tabeli. W każdym z tych etapów wymieniono komponenty i interfejsy, który umożliwiają realizację określonych obowiązków (m. in. złożenie odpowiedniego dokumentu). Jeżeli podano kilka dokumentów, komponentów i/lub interfejsów dla danego obowiązku – oznacza to możliwość alternatywnego wykorzystania któregoś z nich.

| Etap | Obowiązek | Rodzaj składanego dokumentu | Komponent | Interfejs |
|--------------------------------------|--------------------------------------|--|-------------------------|------------------------|
| Przed załadunkiem | Złożenie PDS | IE3Fxx (PDS – zredukowany zestaw danych – PLACI) | Wspólne Repozytorium KE | HTI/STI (KE) |
| Przed przybyciem | Złożenie PDS | IE3Fxx (PDS – kompletny zestaw danych) | Wspólne Repozytorium KE | HTI/STI (KE) |
| Przybycie (środka transportu) | Powiadomienie o przybyciu | ICS101 (przybycie) | AIS/ICS2 | PUESC (PL) BCP (PL) |
| | | ICS100 (przybycie+przedstawienie) | AIS/ICS2 | PUESC (PL) BCP (PL) |
| | | IE3N06 (przybycie) | Wspólne Repozytorium KE | HTI/STI (KE) |
| Przedstawienie (towarów do kontroli) | Przedstawienie (towarów do kontroli) | ICS100 (przedstawienie) | AIS/ICS2 | PUESC (PL) BCP (PL) |

Tabela obrazuje powiązania pomiędzy etapami ICS2, obowiązkami podmiotów, rodzajami składanych dokumentów i zastosowanym interfejsem.

4. Harmonogram wdrożenia AIS/ICS2

Wdrożenie unijnego systemu ICS2 wraz z krajowym komponentem AIS/ICS2 w Polsce będzie następowało w trzech etapach:

4.1. Etap pierwszy

Kiedy i jakie przesyłki

od 01.10.2021 r., obejmuje wyłącznie przesyłki pocztowe i ekspresowe w transporcie lotniczym.

Kto

Przewoźnicy ekspresowi i wyznaczeni operatorzy pocztowi posiadający siedzibę w UE.

Składanie danych PDS

- Operatorzy pocztowi składają:
 - minimalny zestaw danych PDS przed załadunkiem przesyłek na statek powietrzny w krajach trzecich oraz
 - pełny zestaw danych PDS przed przybyciem towarów do urzędu celnego pierwszego wprowadzenia.
- Operatorzy ekspresowi składają do systemu ICS2 wyłącznie minimalny zestaw danych PDS przed załadunkiem na statek powietrzny.
- UWAGA: Jednocześnie, operatorzy ekspresowi nadal są zobowiązani do składania danych PDS do AIS/ICS, przed przybyciem towarów do urzędu celnego pierwszego wprowadzenia – do momentu rozpoczęcia etapu II wdrażania ICS2.

Składanie danych powiadomienia o przybyciu

Nie.

Składanie danych przedstawienia

Tak.

4.2. Etap drugi

Kiedy i jakie przesyłki

od 01.03.2023 r. – obejmie dodatkowo pozostałe przesyłki w transporcie lotniczym.

Kto

Jak w etapie pierwszym wdrożenia oraz dodatkowo przewoźnicy lotniczy oraz spedytorzy.

Składanie danych PDS

- Operatorzy pocztowi i przewoźnicy ekspresowi i spedytorzy składają minimalny (przed załadunkiem) i pełny zestaw danych (przed przybyciem).
- Przewoźnicy lotniczy składają pełny zestaw danych przed przybyciem samolotu.
- UWAGA: Przewoźnicy ekspresowi od tego etapu składają dane tylko do ICS2.

Składanie danych powiadomienia o przybyciu

Tak.

Składanie danych przedstawienia

Tak.

4.3. Etap trzeci

Kiedy i jakie przesyłki

od 01.03.2024 r. – obejmie wszystkie przesyłki w transporcie morskim, drogowym i kolejowym.

Kto

Jak w etapie pierwszym i drugim wdrożenia oraz dodatkowo przewoźnicy przewożący towary transportem morskim, żegluga śródlądową, transportem drogowym i kolejowym. W tym ujęci są przewoźnicy ekspresowi i inne podmioty, akie jak dostawcy usług logistycznych.

Składanie danych PDS

Należy składać pełny zestaw danych PDS przed przybyciem środka transportu. Wyjątkiem od tego są towary przewożone transportem morskim – gdzie dane PDS w odniesieniu do przesyłek kontenerowych muszą być złożone 24 godziny przed załadowaniem towarów na statek. Więcej szczegółów – zobacz artykuł 105 RW UKC.

Składanie danych powiadomienia o przybyciu

Tak.

Składanie danych przedstawienia

Tak.

5. Przywozowa deklaracja skrócona (PDS) – informacje szczegółowe

W zależności od rodzaju transportu dane PDS składa się:

- W transporcie lotniczym i dalekomorskim kontenerowym: zasadniczo oddzielnie w dwóch wymienionych niżej etapach. Jednak istnieje możliwość złożenia ich jednorazowo dla obu etapów - np. zestaw danych F10, F20.
 - Etap przed załadunkiem. W etapie tym dane PDS nazywane są danymi zredukowanymi lub danymi PLACI.
 - Przed przybyciem. W etapie tym dane PDS nazywane są danymi niezredukowanymi
- W pozostałych rodzajach transportu w jednym etapie – przed przybyciem środka transportu.

Oprócz powyższego podziału (ze względu na etap składania) istnieje inny podział danych PDS, ze względu na podmiot i czas wejścia w posiadanie danych przez podmiot. W tym podziale dane PDS są dzielone na pełne i częściowe. Podział ten opisano poniżej.

W ramach wdrożenia ICS2 EU, zgodnie z unijnym modelem danych (EUCDM), wprowadzonym przez załącznik B ROZPORZĄDZENIA DELEGOWANEGO UKC [R04], wprowadzono **częściowe i pełne zestawy danych PDS (złożenie pełne i częściowe PDS)**. Pełne złożenie PDS składać się może z wielu złożań częściowych (wielu komunikatów w formacie XML). Pełne złożenie PDS może mieć też formę pojedynczego komunikatu XML (nie ma wtedy złożań częściowych). Zgodnie z ww. Rozporządzeniem częściowe złożenia PDS pozwalają podzielić obowiązek składania PDS na kilka podmiotów, a także dla każdego podmiotu dodatkowo na kilka terminów – w zależności od posiadanych danych w danym czasie. Podział na złożenia danych PDS na kilka podmiotów umożliwia przekazywanie organom celnym danych przez te podmioty, które te dane posiadają w związku z wykonywaną działalnością, np. spedytor ma dane o przesyłkach detalicznych (spedytorskich, poziomu *house*), a przewoźnik posiada dane o przesyłce zbiorczej (poziomu *master*). Dlatego obowiązek złożenia PDS przez przewoźnika może być realizowany przez złożenie: danych częściowych przez spedytora i danych częściowych przez przewoźnika. Należy przy tym pamiętać, że obowiązek złożenia PDS jest obowiązkiem przewoźnika, a pozostałe podmioty (np. wspomniany w przykładzie spedytor) nie muszą składać żadnych danych PDS, pod warunkiem, że wymagane dane te podmioty przekazały przewoźnikowi. Jednak w przypadku nie przekazania takich danych przewoźnikowi organy celne mogą żądać od innego podmiotu przekazania danych PDS (złożenia częściowego danych PDS). Patrz rozdział 2.1.1.1. *Obowiązki innych podmiotów niż przewoźnik w zakresie złożenia PDS.*

Zamiast przewoźnika obowiązek przesłania PDS może zostać zrealizowany przez inny podmiot. Art. 127 ust. 4 UKC [R03] definiuje katalog osób, które mogą dopełnić omawianego obowiązku. Może to być importer, odbiorca towarów, inna osoba w której imieniu lub na której rzecz działa przewoźnik, jak również każda osoba, która jest w stanie przedstawić dane towary lub spowodować ich przedstawienie w urzędzie celnym wprowadzenia.

Jeśli obowiązek przesłania PDS zostanie zrealizowany przez osobę inną niż przewoźnik, przyjmuje się (o ile nie wystąpią dowody przeciwne w sprawie), iż dzieje się to za wiedzą i zgodą przewoźnika. Uzgodnienie, że zamiast przewoźnika PDS zostanie złożona przez inny podmiot, pozostaje wyłącznie w sferze zainteresowań samych zaangażowanych przedsiębiorców. Organowi celnemu nie należy więc przedstawiać uzgodnień/upoważeń, czy innych dokumentów, z których wynikałoby, że zamiast przewoźnika inny podmiot miał uprawnienia do przesłania PDS. O ile w sprawie nie wystąpią dowody przeciwne – organy celne powinny korzystać z domniemania wiedzy i zgody przewoźnika na realizację obowiązku przesłania PDS przez inną osobę.

Wysłanie PDS przez osobę inną niż przewoźnik, czyni tę osobę w pełni odpowiedzialną za zawartość, prawdziwość i prawidłowość danych zadeklarowanych w komunikatach PDS.

Jako, że złożenie PDS nie odbywa się w systemie AIS/ICS2 (a w interfejsie dostarczonym przez Komisję Europejską o nazwie HTI/STI, opisanym w [D1]) w niniejszym opisie ograniczono się tylko do podstawowych informacji na temat dokumentu PDS.

Rozporządzenie Delegowane do UKC [R04] (w załączniku B) wymienia następujące zestawy danych PDS (oznaczone jako FXX, gdzie XX- dwie cyfry):

- F10: Przywózowa deklaracja skrócona – Morskie i śródlądowe drogi wodne – Pełny zestaw danych – Konosament imienny zawierający niezbędne informacje od odbiorcy
- F11: Przywózowa deklaracja skrócona – Morskie i śródlądowe drogi wodne – Pełny zestaw danych – Konosament armatorski z bazowymi konosamentami spedytorskimi zawierający niezbędne informacje od odbiorcy na poziomie konosamentu spedytorskiego najniższego szczebla
- F12: Przywózowa deklaracja skrócona – Morskie i śródlądowe drogi wodne – Częściowy zestaw danych – Tylko konosament armatorski
- F13: Przywózowa deklaracja skrócona – Morskie i śródlądowe drogi wodne – Częściowy zestaw danych – Tylko konosament imienny
- F14: Przywózowa deklaracja skrócona – Morskie i śródlądowe drogi wodne – Częściowy zestaw danych – Tylko konosament spedytorski

- F15: Przywózowa deklaracja skrócona – Morskie i śródlądowe drogi wodne – Częściowy zestaw danych – Konosament imienny z niezbędnymi informacjami od odbiorcy
- F16: Przywózowa deklaracja skrócona – Morskie i śródlądowe drogi wodne – Częściowy zestaw danych – Niezbędne informacje, które muszą zostać dostarczone przez odbiorcę na poziomie umowy przewozu najniższego szczebla (konosament spedytorski najniższego szczebla, jeżeli konosament armatorski nie jest konosamentem imiennym)
- F20: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki lotnicze (drobnicowe) – Pełny zestaw danych złożony przed załadunkiem
- F21: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki lotnicze (drobnicowe) – Częściowy zestaw danych – Kapitański lotniczy list przewozowy złożony przed przybyciem towarów
- F22: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki lotnicze (drobnicowe) – Częściowy zestaw danych – Spedytorski lotniczy list przewozowy złożony przed przybyciem towarów – Częściowy zestaw danych przekazany przez osobę zgodnie z art. 127 ust. 6 UKC [R03] i zgodnie z art. 113 ust. 1 RD UKC [R04]
- F23: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki lotnicze (drobnicowe) – Częściowy zestaw danych – Minimalny zestaw danych złożony przed załadunkiem zgodnie z art. 106 ust. 1 akapit drugi RD UKC [R04] bez numeru referencyjnego kapitańskiego lotniczego listu przewozowego
- F24: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki lotnicze (drobnicowe) – Częściowy zestaw danych – Minimalny zestaw danych złożony przed załadunkiem zgodnie z art. 106 ust. 1 akapit drugi RD UKC [R04] z numerem referencyjnym kapitańskiego lotniczego listu przewozowego
- F25: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki lotnicze (drobnicowe) – Częściowy zestaw danych – Numer referencyjny kapitańskiego lotniczego listu przewozowego złożony przed załadunkiem zgodnie z art. 106 ust. 1 akapit drugi RD UKC [R04]
- F26: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki lotnicze (drobnicowe) – Częściowy zestaw danych – Minimalny zestaw danych złożony przed załadunkiem zgodnie z art. 106 ust. 1 akapit drugi RD UKC [R04] i zawierający dodatkowe informacje dotyczące spedytorskiego lotniczego listu przewozowego
- F27: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki lotnicze (drobnicowe) – Pełny zestaw danych złożony przed przybyciem towarów

- F28: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki lotnicze (drobnicowe) – Pełny zestaw danych złożony przed załadunkiem – Bezpośredni lotniczy list przewozowy
- F29: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki lotnicze (drobnicowe) – Pełny zestaw danych złożony przed przybyciem towarów – Bezpośredni lotniczy list przewozowy
- F30: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki ekspresowe – Pełny zestaw danych złożony przed przybyciem towarów
- F31: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki ekspresowe w transporcie lotniczym (drobnicowym) – Pełny zestaw danych złożony przed przybyciem towarów przez przewoźnika ekspresowego
- F32: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki ekspresowe – Minimalny zestaw danych, który należy przedstawić przed załadunkiem w związku z sytuacją określoną w art. 106 ust. 1 akapit drugi RD UKC [R04]
- F33: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki ekspresowe w lotniczym transporcie drobnicowym – Częściowy zestaw danych – Spedytorski lotniczy list przewozowy złożony przed przybyciem towarów przez osobę zgodnie z art. 127 ust. 6 kodeksu i zgodnie z art. 113 ust. 1 [R03]
- F40: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki pocztowe – Częściowy zestaw danych – Informacja o kapitańskiej skonsolidowanej umowie przewozu transportem drogowym.
- F41: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki pocztowe – Częściowy zestaw danych – Informacje o kapitańskiej skonsolidowanej umowie przewozu transportem kolejowym.
- F42: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki pocztowe – Częściowy zestaw danych – Kapitański lotniczy list przewozowy zawierający niezbędne informacje z pocztowego lotniczego listu przewozowego złożony zgodnie z terminami obowiązującymi w odniesieniu do danego środka transportu
- F43: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki pocztowe – Częściowy zestaw danych – Minimalny zestaw danych złożony przed załadunkiem zgodnie z art. 106 ust. 1 akapit drugi i zgodnie z art. 113 ust. 2 RD UKC [R04]
- F44: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki pocztowe – Częściowy zestaw danych – Numer identyfikacyjny pojemnika złożony przed załadunkiem zgodnie z art. 106 ust. 1 akapit drugi i zgodnie z art. 113 ust. 2
- F45: Przywózowa deklaracja skrócona – Przesyłki pocztowe – Częściowy zestaw danych – Tylko konosament armatorski
- F50: Przywózowa deklaracja skrócona – Transport drogowy
- F51: Przywózowa deklaracja skrócona – Transport kolejowy

Szczegółowy zakres danych dla poszczególnych złożań PDS można odnaleźć w załączniku B wymienionego Rozporządzenia. Wygodniej jest jednak posłużyć się załączonymi poniżej plikami w formacie Excel (wraz z dokumentem definicji, reguł i list dopuszczalnych wartości):



IE3FXX.zip

5.1. Przywózowa deklaracja skrócona w transporcie lotniczym

Poniżej przedstawiono proponowane scenariusze. Są one proponowane, ponieważ zgodnie z art. 127 UKC do złożenia PDS jest zobowiązany przewoźnik, ale obowiązek ten może wykonać także inna osoba.

Wiersze tabeli należy czytać jako alternatywne możliwości „skomponowania” PDS, dla przykładu:

- dla ruchu lotniczego zwykłego (*general*), tzn. przesyłek lotniczych innych niż kurierskie (ekspresowe) i innych niż pocztowe, obowiązek złożenia PDS zostanie dokonany jeśli zostaną przesłane dwa komunikaty IE3F26 i E3F21;
- dla ruchu lotniczego zwykłego (*general*), tzn. przesyłek innych kurierskie (ekspresowych) i innych niż pocztowe, obowiązek złożenia PDS zostanie dokonany jeśli zostanie przesłany tylko jeden komunikat IE3F20.

| AIR cargo | FXX PRZED ZAŁADUNKIEM | FXX PRZED PRZYBYCIEM |
|-----------|--|---|
| general | F20 (MAWB, HAWB) - przewoźnik | - |
| | F28 (DAWB) - przewoźnik | - |
| | F26 (MAWB, HAWB, kontenery) - spedytor | F21 (MAWB, goods items, kontenery) - przewoźnik |
| | F24 (MAWB-id, HAWB) - spedytor | F27 (MAWB, HAWB, goods items, kontenery) – przewoźnik |
| | F24 (DAWB) - spedytor | F29 (DAWB, kontenery) – przewoźnik |

| AIR cargo | FXX PRZED ZAŁADUNKIEM | FXX PRZED PRZYBYCIEM |
|----------------------|--|---|
| | F24 (MAWB, HAWB) - spedytor | F21 (MAWB, goods items, kontenery) - przewoźnik F22 (MAWB, HAWB, kontenery) - spedytor |
| | F23 (HAWB) - spedytor F25 (MAWB) - spedytor | F21 (MAWB, goods items, kontenery) - przewoźnik F22 (MAWB, HAWB, kontenery) - spedytor |
| | F23 (HAWB) - spedytor F25 (MAWB) - spedytor | F27 (MAWB, HAWB, goods items, kontenery) – przewoźnik |
| | F23 (1xHAWB) - spedytor F25 (MAWB) - spedytor | F29 (DAWB, kontenery) – przewoźnik |
| express (kurierskie) | F32 (HAWB) – spedytor ekspresowy | F30 (MAWB, HAWB) – przewoźnik ekspresowy |
| | F32 (HAWB) – spedytor ekspresowy | F33 (MAWB, HAWB) kurier F21 (MAWB, goods items, kontenery) – przewoźnik lotniczy |
| | F32 (HAWB) – spedytor ekspresowy | F31 (MAWB, HAWB) – przewoźnik ekspresowy |
| Pocztowe | F43 (HAWB) - operator pocztowy F44 (pojemniki pocztowe) - operator pocztowy | F42 (MAWB, pojemniki pocztowe) – przewoźnik |

W powyższej tabeli poszczególne terminy oznaczają:

- goods items – dane o towarach bez podmiotów (bez nadawcy, bez odbiorcy),
- HAWB – dane przesyłki detalicznej (*house*) - oznacza zarówno pełne dane przesyłki house, jak i tylko odwołanie (numer) tej przesyłki,
- MAWB - dane przesyłki detalicznej (*master*) - pełne dane lub tylko odwołanie (numer) tej przesyłki,

- DAWB=MAWB+1xHAWB (przesyłka „direct”),
- spedytor/przewoźnik – sugerowany podmiot dokonujący przesłania PDS,
- tym kolorem oznaczono minimalny (zredukowany) zestaw danych (PLACI).

5.2. Przywózowa deklaracja skrócona w transporcie morskim i wodnym śródlądowym

Poniżej przedstawiono proponowane scenariusze. Są one proponowane, ponieważ zgodnie z art. 127 UKC do złożenia PDS jest zobowiązany przewoźnik, ale obowiązek ten może wykonać także inna osoba.

Wiersze tabeli należy czytać jako alternatywne możliwości „skomponowania” PDS.

Np. dla ruchu kontenerowego dalekomorskiego, obowiązek złożenia PDS zostanie dokonany jeśli zostaną przesłane dwa komunikaty IE3F12 i E3F15.

| Transport morski | FXX PRZED ZAŁADUNKIEM | FXX PRZED PRZYBYCIEM |
|-------------------------------------|---|----------------------|
| Przesyłki kontenerowe dalekomorskie | F11 (MBL, HBL) - przewoźnik | - |
| | F10 (SBL, GS) - przewoźnik | - |
| | F12 (MBL) - przewoźnik | - |
| | F15 (MBL, HBL, GS) - spedytor | - |
| | F12 (MBL) - przewoźnik F14 (MBL, HBL) – spedytor F17 (MBL, GS) - spedytor | - - - |
| | F13 (SBL) - przewoźnik F17 (SBL, GS) - spedytor | - - |

| Transport morski | FXX PRZED ZAŁADUNKIEM | FXX PRZED PRZYBYCIEM |
|--|---|---|
| | F45 (MBL, pojemniki) – przewoźnik F43 (HBL) – operator pocztowy kraju przeznaczenia UE F44 (pojemniki) – operator pocztowy kraju przeznaczenia UE | - - - |
| Przesyłki masowe/luzem dalekomorskie, przesyłki inne niż dalekomorskie | - | F11 (MBL, HBL) - przewoźnik |
| | - | F10 (SBL, GS) - przewoźnik |
| | - - | F12 (MBL) - przewoźnik F15 (HBL, GS) - spedytor |
| | - - - | F12 (MBL) - przewoźnik F14 (HBL) – spedytor F17 (GS) - spedytor |
| | - - | F13 (SBL) - przewoźnik F17 (GS) - spedytor |
| | - - - | F45 (MBL, pojemniki) – przewoźnik F43 (HBL) – operator pocztowy kraju przeznaczenia UE F44 (pojemniki) – operator pocztowy kraju przeznaczenia UE |

W powyższej tabeli poszczególne terminy oznaczają:

- GS (goods shipment) – dane o towarach bez podmiotów (bez nadawcy, bez odbiorcy),
- HBL – dane przesyłki detalicznej (*house*) - oznacza zarówno pełne dane przesyłki house, jak i tylko odwołanie (numer) tej przesyłki,
- MBL - dane przesyłki detalicznej (*master*) - pełne dane lub tylko odwołanie (numer) tej przesyłki,
- SBL (przesyłka „striaght” – konosament imienny),
- spedytor/przewoźnik – sugerowany podmiot dokonujący przesłania PDS,

6. Zgłoszenie przybycia statku morskiego lub statku powietrznego (powiadomienie o przybyciu)

6.1. Złożenie zgłoszenia przybycia statku morskiego lub powietrznego

Zgłoszenie przybycia statku morskiego lub powietrznego do urzędu celnego pierwszego wprowadzenia odbywa się poprzez przesłanie jednego z trzech alternatywnych komunikatów:

- ICS101 – komunikat może być wysłany do systemu AIS/ICS2 alternatywnie poprzez jeden z interfejsów udostępnianych przez Krajową Administrację Skarbową:
 - PUESC;
 - BCP;
- ICS100 – komunikat pełniący jednocześnie rolę przedstawienia towarów. Komunikat jest stosowany wtedy, kiedy następuje jednoczesne powiadomienie o przybyciu środka transportu oraz przedstawienie towaru. Z powyższego wynika, że komunikat jest stosowany wtedy, kiedy urząd pierwszego wprowadzenia jest jednocześnie urzędem rozładunku lub przeznaczenia. Komunikat może być wysłany do systemu AIS/ICS2 alternatywnie poprzez jeden z interfejsów udostępnianych przez Krajową Administrację Skarbową:
 - PUESC;
 - BCP;
- IE3N06 – komunikat wysyłany do Wspólnego Repozytorium poprzez interfejs UE – HTI/STI [D1].

6.2. Powiązanie PDS i powiadomienia o przybyciu

Powiadomienie o przybyciu środka transportu, służy do identyfikacji przesyłek (poziomu detalicznego, *house*, spedytorskich), które znajdują się na tym środku transportu. Identyfikacja przesyłek poziomo detalicznego następuje w opisany poniżej sposób.

- W przypadku przesłania komunikatu ICS101 identyfikacja przesyłek detalicznych następuje na trzy **alternatywne** (do wyboru przez składającego) sposoby:
 - **We wszystkich rodzajach transportu, za pomocą numeru MRN.** Jeśli podany zostanie MRN (ICS101/relatedMRN/identification) zgodny

z numerem uzyskanym przy złożeniu deklaracji PDS (dla złożenia PDS przez przewoźnika lub pełnego zestawu danych, czyli zestawu danych F10, F11, F12, F20, F28, F30, F21, F27, F29, F42), to wszystkie przesyłki detaliczne będą uważane, jako obecne na środku transportu, którego przybycie zadeklarowano;

- **W transporcie lotniczym, za pomocą numeru lotu i daty przybycia (entry key).** Jeśli w transporcie lotniczym zostaną łącznie podane:

- numer przewozu (ICS101/activeBorderTransportMeans/conveyanceReferenceNumber)

oraz

- szacowana data i czas przybycia (ICS101/activeBorderTransportMeans/estimatedDateAndTimeOfArrival/DateTime),

zgodne z zadeklarowanymi danymi w PDS, to wszystkie przesyłki detaliczne (house consignments) będą uważane, jako obecne na środku transportu, którego przybycie zadeklarowano.

- **W transporcie morskim i wodnym śródlądowym, za pomocą numeru identyfikacyjnego środka transportu i daty przybycia (entry key).** Jeśli w transporcie morskim lub wodnym śródlądowym zostaną łącznie podane:

- numer identyfikacyjny środka transportu (węzeł ICS101/activeBorderTransportMeans/identificationNumber)

oraz

- szacowana data i czas przybycia (węzeł ICS101/activeBorderTransportMeans/estimatedDateAndTimeOfArrival/DateTime),

zgodne z danymi zadeklarowanymi w PDS, to wszystkie przesyłki detaliczne (house consignments) będą uważane, jako znajdujące się na środku transportu, którego przybycie zadeklarowano.

- W przypadku przesłania komunikatu ICS100 identyfikacja przesyłek detalicznych następuje na trzy **alternatywne** (do wyboru przez składającego) sposoby:

- **Dla wszystkich rodzajów transportu, za pomocą numeru MRN i numeru przesyłki detalicznej.** Jeśli podano łącznie dane:

- numer MRN (ICS100/relatedENS/MRN)

oraz

- dokument przewozowy spedytorski (ICS100/relatedENS/consignmentMasterLevel/consignmentHouseLevel/transportDocumentHouseLevel),

zgodne, jak przy złożeniu dowolnego zestawu danych PDS, to wszystkie przesyłki detaliczne (house consignment) będą uważane, jako obecne na środku transportu, którego przybycie zadeklarowano;

- **Dla wszystkich rodzajów transportu, za pomocą numeru przesyłki detalicznej.** Jeśli w fazie 2 lub 3 ICS2 podano numer dokumentu przewozowego spedytorskiego (ICS100/relatedENS/consignmentMasterLevel/consignmentHouseLevel/transportDocumentHouseLevel), taki sam, jak podany w dowolnej złożonej deklaracji PDS, to wszystkie przesyłki detaliczne o podanych numerach będą uznane za obecne na środku transportu, jednakże z ograniczeniem do takich, dla których nie upłynął 200 dniowy okres od złożenia PDS;
- **Dla przesyłek pocztowych, w transporcie lotniczym, za pomocą numeru pojemnika.** Jeśli w transporcie przesyłek pocztowych numer pojemnika jest taki sam, jak podany w ostatniej złożonej deklaracji PDS (F42 i/lub F44) informującej o umieszczeniu przesyłki w tym pojemniku, to zakładane jest, że na środku transportu znajdują się te przesyłki, które miały zadeklarowany taki sam numer pojemnika w PDS.
 - W przypadku przesłania komunikatu IE3N06 (powiadomienie o przybyciu przez interfejs HTI/STI) identyfikacja przesyłek detalicznych następuje identycznie, jak dla ICS101, z zastrzeżeniem, że w podanych węzłach/ścieżkach danych element główny „ICS101” należy zastąpić przez „IE3N06”.

6.3. Proces obsługi powiadomienia o przybyciu

Diagram stanów przesyłki detalicznej w procesie obsługi powiadomienia o przybyciu jest przedstawiony na rysunku 1.

1. Proces obsługi powiadomienia o przybyciu, które zostało dokonane we Wspólnym Repozytorium poprzez interfejs HTI/STI, jest opisany w [D1].
2. Proces obsługi powiadomienia o przybyciu, które zostało dokonane w AIS/ICS2, jednocześnie z przedstawieniem towaru (komunikat ICS100) odbywa się identycznie, jak obsługa przedstawienia towaru.
3. Proces obsługi powiadomienia o przybyciu, które zostało dokonane w AIS/ICS2, bez jednoczesnego przedstawienia towaru (komunikat ICS101) składa się z następujących kroków:
 - a. **Przesłanie odpowiedniego komunikatu (ICS101);**

b. Walidacja złożonych danych, przyjęcie bądź odrzucenie komunikatu;

- i. W przypadku pozytywnej walidacji odsyłany jest komunikat ICS001, pełniący rolę urzędowego poświadczenia odbioru (UPO). Komunikat zawiera informacje o przyjęciu dokumentu do przetwarzania. Oznacza zgodność przekazanego dokumentu ze schematem, w tym z regułami. Jest przekazywany do podmiotu przesyłającego dokument. Odnosi się do całego przesłanego dokumentu zwanego „oryginalnym” lub „pierwotnym” (w tym przypadku ICS101) i dotyczy (zmienia stan przesyłki na „w przybyciu”) wszystkich przesyłek detalicznych (*house consignment*) z oryginalnych dokumentów. Komunikat UPO może zawierać dodatkową informację, o fakcie, że nie znaleziono żadnych przesyłek, wśród złożonych wcześniej PDS. Jest to związane z tym, że przedstawienie towaru organom celnym jest skuteczne, nawet jeśli wcześniej nie było złożonego PDS (nie spełniono obowiązku złożenia PDS). W takim przypadku organ celny zawieszona procedowanie przedstawienia do momentu złożenia PDS;
- ii. W przypadku negatywnej walidacji odsyłany jest komunikat ICS002. Komunikat zawiera informacje o nieprzyjęciu dokumentu do przetwarzania. Oznacza, że przesłany dokument nie był zgodny ze schematem, w tym z regułami. Jest przekazywany przez system do podmiotu przesyłającego dokument. Odnosi się do całego przesłanego dokumentu zwanego „oryginalnym” lub „pierwotnym” (w tym przypadku ICS101) i dotyczy (zmienia stan na „odrzucona”) wszystkich przesyłek (*house consignment*) z oryginalnego dokumentu. Stan „odrzucona” dotyczy wyłącznie etapu przybycia i jeżeli przesyłka miała zakończony proces analizy ryzyka (etap złożenia PDS), to pozostaje w stanie takim jakim była przed przesłaniem komunikatu ICS101;

c. Wytypowanie przesyłek zatrzymanych do wyjaśnienia (potencjalna możliwość kontroli). W tym kroku składający dokument powiadomienia o przybyciu otrzymuje komunikat ICS011. Komunikat ten informuje o zwolnieniu w przybyciu danych przesyłek lub zatrzymaniu niektórych z nich do wyjaśnienia. Zwolnienie w przybyciu oznacza zgodę na opuszczenie pierwszego urzędu wprowadzenia (dalszy transport do urzędu rozładunku lub przeznaczenia) lub ew. możliwość dokonania przedstawienia w tym samym urzędzie. Komunikat ICS011 zwolnienie w przybyciu dla wszystkich przesyłek, które były zidentyfikowane, jako obecne na środku transportu dla powiadomienia przybyciu tego środka transportu, za wyjątkiem wyszczególnionych w tym komunikacie konkretnych przesyłek detalicznych. Wyszczególnione przesyłki są w statusie „do wyjaśnienia” i mogą podlegać potencjalnej kontroli. Jeśli żadna z przesyłek z komunikatu ICS101 nie będzie przeznaczona do kontroli, komunikat ICS011 nie będzie

wyszczególniał żadnych danych przesyłek i stanowił będzie, tym samym, zgodę na wprowadzenie na obszar UE wszystkich przesyłek objętych komunikatem ICS101. W przypadku występowania przesyłek, co do których stwierdzono możliwość kontroli, przesyłki te zostaną wyszczególnione w postaci listy z danymi szczegółowymi. Dla takich przesyłek przewoźnik powinien oczekiwać otrzymania komunikatów ICS009 lub ICS010 informujących o końcowym statusie obsługi tych przesyłek w przybyciu;

- d. Powiadomienie o kontroli przesyłek detalicznych w przybyciu.** W kroku tym podmiot może otrzymać komunikat ICS014, jeśli powiadomienie o przybyciu wiąże się z kontrolą. Komunikat zawiera informacje o zamierzonej kontroli przesyłek w urzędzie celnym pierwszego wprowadzenia (COFE). Jest przekazywany do podmiotu przesyłającego dokument ICS101 przez system i wyszczególnia te przesyłki, które będą podlegały kontroli w COFE, a które objęte były uprzednio złożonym ICS101;
- e. Zwolnienie lub zatrzymanie przesyłek w przybyciu.** Krok dotyczy wyłącznie przesyłek zatrzymanych do wyjaśnienia, co jest opisane w kroku „c”;
 - i. W przypadku zatrzymania w przybyciu podmiot otrzymuje komunikat ICS010. Komunikat ten oznacza brak zgody na opuszczenie urzędu celnego przez przesyłkę. W komunikacie zawarty jest komentarz funkcjonariusza celnego o dalszym sposobie postępowania z przesyłką;
 - ii. W przypadku zwolnienia w przybyciu podmiot otrzymuje komunikat ICS009. Zwolnienie w przybyciu oznacza zgodę na opuszczenie pierwszego urzędu wprowadzenia (dalszy transport do urzędu rozładunku lub przeznaczenia) lub ew. możliwość dokonania przedstawienia w tym samym urzędzie;

7. Przedstawienie towarów organom celnym

7.1. Złożenie przedstawienia towarów

Powiadomienie o przedstawieniu towarów organom celnym operator ekonomiczny wykonuje poprzez przesłanie komunikatu ICS100. Komunikat zawiera informacje o przedstawieniu towaru w urzędzie celnym rozładunku, przeznaczenia lub w wyznaczonym miejscu. Jest przekazywany do systemu przez podmiot wprowadzający towar.

7.2. Powiązanie przedstawienia i PDS

Identyfikacja przesyłek (powiązanie ze złożonymi deklaracjami PDS), których dotyczy przedstawienie towarów (komunikat ICS100), następować może na **alternatywne** trzy sposoby:

1. Za pomocą numerów MRN i HC – wszystkie rodzaje transportu

Jeśli:

- numer MRN (ICS100/relatedENS/MRN) jest taki sam, jak uzyskany przy złożeniu PDS

oraz

- numer przesyłki detalicznej (ICS100/relatedENS/consignmentMasterLevel/consignmentHouseLevel/transportDocumentHouseLevel) jest taki sam, jak podany przy złożeniu PDS,

to zakładane jest, że przedstawienie (ICS100) dotyczy odpowiadających przesyłek z deklaracji PDS.

2. Za pomocą numerów pojemników – przesyłki pocztowe w transporcie lotniczym

Jeśli numer pojemnika jest taki sam, jak podany w ostatniej złożonej deklaracji PDS (F42 i/lub F44) informującej o umieszczeniu towaru w tym pojemniku, to zakładane jest, że ICS100 dotyczy wszystkich przesyłek, które miały zadeklarowany ten numer pojemnika w PDS.

3. Za pomocą numerów HC (tylko od fazy 2 ICS2) – wszystkie rodzaje transportu

Jeśli numer przesyłki detalicznej (ICS100/relatedENS/consignmentMasterLevel/consignmentHouseLevel/transportDocumentHouseLevel) jest taki sam, jak podany w dowolnej złożonej deklaracji PDS, to zakładane jest, że przedstawienie (ICS100) dotyczy przesyłek o podanych numerach HC, jednakże z ograniczeniem do takich, dla których nie upłynęło 200 dni od złożenia PDS.

4. Za pomocą numerów MRN*

Jeśli numer MRN* (ICS100/relatedENS/MRN) jest taki sam, jak uzyskany przy złożeniu PDS, to zakładane jest, że przedstawienie/przybycie (ICS100) dotyczy odpowiadających przesyłek z deklaracji PDS.

**MRN jest rozumiany jako MRN uzyskany podczas złożenia na etapie przed załadunkiem na środek transportu (dla złożenia PDS – następujących zestawów danych: F13, F16, F23, F24, F26, F32, F43) lub przed przybyciem (dla złożenia PDS – następujących zestawów danych: F10, F11, F12, F20, F28, F30, F21, F27, F29, F42, F50, F51).*

7.3. Proces obsługi przedstawienia towarów

Diagram stanów przesyłki detalicznej w procesie obsługi powiadomienia o przybyciu jest przedstawiony na rysunku 1.

Proces obsługi przedstawienia towaru (komunikat ICS100) składa się z następujących kroków:

- a. **Przesłanie odpowiedniego komunikatu (ICS100);**
- b. **Walidacja złożonych danych, przyjęcie bądź odrzucenie komunikatu;**
 - i. W przypadku pozytywnej walidacji odsyłany jest komunikat ICS001, pełniący rolę urzędowego poświadczenia odbioru (UPO). Komunikat zawiera informacje o przyjęciu dokumentu do przetwarzania. Oznacza zgodność przekazanego dokumentu ze schematem, w tym z regułami. Jest przekazywany do podmiotu przesyłającego dokument. Odnosi się do całego przesłanego dokumentu zwanego „oryginalnym” lub „pierwotnym” (w tym przypadku ICS100) i dotyczy (zmienia stan przesyłki na „przedstawiona”) wszystkich przesyłek detalicznych (*house consignment*) z oryginalnych dokumentów;
 - ii. W przypadku negatywnej walidacji odsyłany jest komunikat ICS002. Komunikat zawiera informacje o nie przyjęciu dokumentu do przetwarzania. Oznacza, że przesłany dokument nie był zgodny ze schematem, w tym z regułami [D2]. Jest przekazywany przez system do podmiotu przesyłającego dokument. Odnosi się do całego przesłanego dokumentu zwanego „oryginalnym” lub „pierwotnym” (w tym przypadku ICS100) i dotyczy (zmienia stan na „odrzucona”) wszystkich przesyłek (*house consignment*) z oryginalnego dokumentu. Stan „odrzucony” dotyczy wyłącznie przedstawienia i jeżeli przesyłka miała zakończony proces analizy ryzyka (etap złożenia PDS) i/lub

powiadomienia o przybyciu to pozostaje w stanie takim jakim była przed przesłaniem komunikatu ICS100;

- c. Fakultatywna odmowa przyjęcia przedstawienia.** Odmowa przyjęcia przedstawienia skutkuje wysłaniem komunikatu ICS003. Komunikat zawiera informacje o zaprzestaniu procesu dla przesyłki detalicznej. Jest przekazywany do podmiotu przesyłającego komunikat ICS100. W odróżnieniu od komunikatu odrzucenia (ICS002), komunikat ICS003 ma charakter biznesowy. Odmowa przyjęcia przedstawienia może być dokonana automatycznie bądź przez funkcjonariusza celnego, np. na wniosek podmiotu przekazany poza systemem. Odmowa przyjęcia przedstawienia wycofuje sprawę i przesyłka spedytorska ewentualnie może być objęta przedstawieniem powtórnie (np. w innym terminie). Odmowa przedstawienia w skrajnej sytuacji (np. gdy faktycznie towar nie został przesłany i zostanie to wykazane) może być dokonana nawet po jego zwolnieniu. Odmowa przedstawienia po zwolnieniu może być dokonana, np. na wniosek składającego. Komunikat ICS003, odnosi się do poszczególnych przesyłek spedytorskich (house consignment) objętych przesłanym dokumentem zwanym „oryginalnym” lub „pierwotnym” (ICS100) i dotyczy (zmienia stan na odmówiono przyjęcia) tylko wymienionych przesyłek spedytorskich (*house consignment*) z oryginalnego dokumentu;
- d. Fakultatywna kontrola przesyłek detalicznych w przedstawieniu.** W przypadku wytypowania przesyłek do kontroli podmiot otrzymuje komunikat ICS004. Komunikat zawiera informacje o zamierzonej kontroli. Jest przekazywany do podmiotu przesyłającego dokument przez system;
- e. Zwolnienie przesyłki do wprowadzenia na obszar celny UE lub odmowa zwolnienia przesyłki do wprowadzenia na obszar celny UE;**
- i. W przypadku zwolnienia przesyłki do wprowadzenia na obszar celny UE podmiot otrzymuje komunikat ICS005. Komunikat zawiera informacje o zwolnieniu przesyłek spedytorskich do wprowadzenia na terytorium UE. Komunikat ten jest przekazywany do podmiotu przesyłającego dokument – komunikat ICS100. Odnosi się do poszczególnych przesyłek spedytorskich (*house consignment*) z przesłanego dokumentu zwanego „oryginalnym” lub „pierwotnym” (ICS100) i dotyczy (zmienia stan na „zwolniona”) tylko wymienionych przesyłek spedytorskich (*house consignment*) z oryginalnego dokumentu;
 - ii. W przypadku odmowy zwolnienia przesyłki do wprowadzenia na terytorium UE podmiot otrzymuje komunikat ICS006. Komunikat zawiera informacje o odmowie zwolnienia przesyłek spedytorskich do wprowadzenia na obszar UE. Jest przekazywany do podmiotu przesyłającego dokument – ICS100. Odnosi się do poszczególnych przesyłek spedytorskich (*house consignment*) przesłanego dokumentu zwanego „oryginalnym” lub „pierwotnym” (ICS100) i dotyczy (zmienia

stan na „odmówiono wprowadzenia”) tylko wymienionych przesyłek spedytorskich (*house consignment*) z oryginalnego dokumentu.

7.3.1. Anulowanie przedstawienia

Anulowanie przedstawienia przez podmiot następuje poprzez wysłanie komunikatu ICS107. Proces anulowania składa się z:

- Wysłania wniosku o anulowanie (ICS107).
- Walidacji i ewentualnego otrzymania odrzucenia (ICS002) - w przypadku niezgodności komunikatu ze schematem lub z regułami.
- Otrzymanie zgody (komunikat ICS007) lub brak zgody na anulowanie (ICS008).

Aby ograniczyć liczbę wysyłanych komunikatów (automatycznie jeden po drugim) zrezygnowano z komunikatu UPO (ICS001), jako odpowiedzi na wniosek o anulowanie. Rolę tą będą pełniły komunikaty ICS007 lub ICS008. Rolę odrzucenia, w przypadku błędów formatu danych (w tym reguł i schematu) pełni komunikat ICS002. Poniżej rozpisano wszystkie możliwe przypadki:

- ICS107 poprawny technicznie i biznesowo - oznacza otrzymanie ICS007 (i pełni on rolę UPO);
- ICS107 poprawny technicznie, niepoprawny biznesowo - oznacza otrzymanie ICS008 (i pełni on rolę UPO);
- ICS107 niepoprawny technicznie (bez znaczenia poprawność biznesowa) oznacza otrzymanie ICS002.

Anulowanie w systemie AIS/ICS2 następuje automatycznie.

Anulowanie jest możliwe wyłącznie w statusach przesyłki spedytorskiej „prezentowana” i „przedstawiona”, pod warunkiem przesłania poprawnego formalnie i technicznie komunikatu ICS107.

W pozostałych przypadkach, w odpowiedzi na ICS107, zostanie automatycznie wysłany komunikat:

- ICS008 (błąd biznesowy):
 - z powodu błędu logicznego sekwencji komunikatów, np. w przypadku próby anulowania przesyłki:
 - w stanie „w kontroli” - nie uzyskają one zgody na anulowanie, z powodu podjętych już czynności kontrolnych;
 - w stanie „odrzucona” - nie można anulować przedstawienia przesyłki spedytorskiej wcześniej odrzuconej;
 - w ogóle nie przedstawionej;

- uprzednio zwolnionej do wprowadzenia na obszar UE.

W przypadkach, gdy automatycznie wysłano brak zgody na anulowanie, a powód był zasadny (np. fizyczny brak przesyłki), funkcjonariusz może jednak odmówić przyjęcia tego przedstawienia, co doprowadzi do sytuacji identycznej do anulowania przedstawienia - przesyłka nie będzie przedstawiona i ew. będzie można ją przedstawić ponownie. W przypadku, kiedy powód anulowania był zasadny, ale funkcjonariusz nie odrzucił przedstawienia, to podmiot może zwrócić się poza systemem do urzędu celno-skarbowego z wnioskiem o odmowę przyjęcia przedstawienia przesyłki.

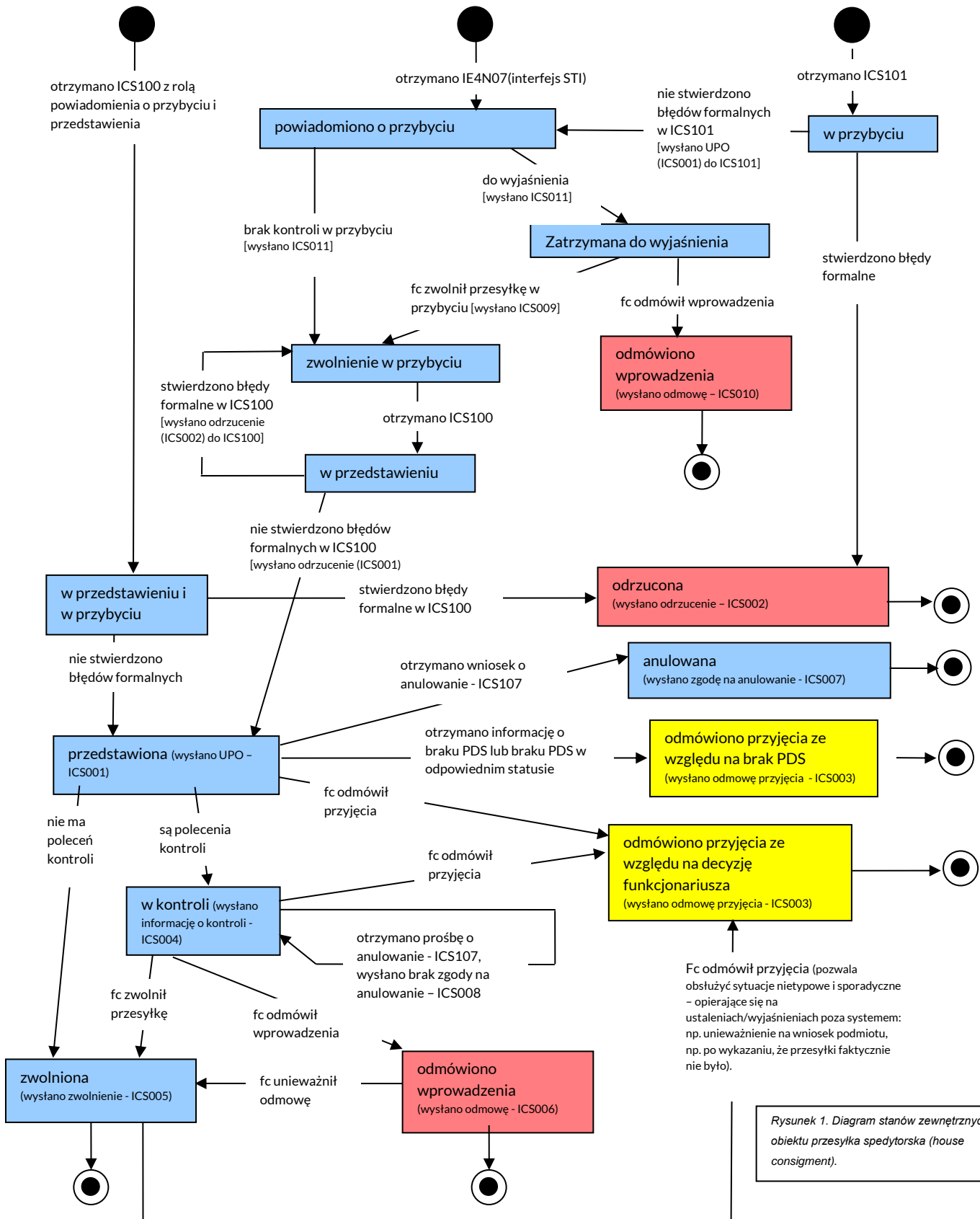
- z powodu ponownego przedstawienia tej samej przesyłki (nie anulowanej i nie odrzuconej), ale w komunikacie o innym numerze LRN;
- ICS002 (błąd formalny lub techniczny):
 - z powodu błędów schematu lub reguł;
 - powtórzenia tego samego komunikatu, czyli ICS107, o tym samym numerze LRN.

Przypadki, w których wysyłany jest ICS002, w związku z przesłaniem wniosku o anulowanie, nie są ujęte na diagramie stanów zewnętrznych przesyłki spedytorskiej, umieszczonym poniżej. Przypadek wysłania ICS008 jest ujęty na diagramie tylko dla stanu „w kontroli” (pętla przy stanie „w kontroli”). Analogicznie jest dla innych stanów – otrzymanie ICS107 i wysłanie ICS008 – nie powoduje zmiany stanu.

7.3.2.Sprostowanie przedstawienia

Nie przewiduje się komunikatu sprostowania. W celu sprostowania należy anulować wybrane pozycje (przedstawione przesyłki spedytorskie), a następnie przedstawić przesyłki poprawnym komunikatem ICS100.

8. Diagram stanów obiektu przesyłka spedytorska (*house consignment*) w AIS/ICS2



Rysunek 1. Diagram stanów zewnętrznych obiektu przesyłka spedytorska (*house consignment*).

9. Warunki korzystania z funkcjonalności systemu ICS2 EU

Jak wskazano w rozdziale 3 proces obsługi zobowiązań podmiotów do wykonania obowiązków związanych z bezpieczeństwem i ochroną jest realizowany zarówno przez komponenty dostarczane przez Komisję Europejską (komponent Wspólne Repozytorium dostępny poprzez interfejs HTI/STI) oraz przez państwa członkowskie UE (w Polsce jest to system AIS/ICS2, dostępny poprzez interfejs PUESC lub BCP).

9.1. Warunki korzystania z komponentu Wspólne Repozytorium poprzez interfejs HTI/STI

Wspólne Repozytorium umożliwia złożenie PDS oraz powiadomienie o przybyciu środka transportu do pierwszego urzędu wprowadzenia.

Warunkiem umożliwiającym korzystanie przez przedsiębiorcę z funkcjonalności komponentu Wspólnego Repozytorium jest:

- alternatywnie:
 - a. w przypadku komunikacji bezpośrednio między systemami (S2S) - posiadanie aplikacji umożliwiającej przesłanie elektronicznych komunikatów do przedmiotowego systemu, zbudowanej zgodnie ze specyfikacją techniczną interfejsu HTI/STI podaną w dokumencie [D1] (rozdział 1.4),
 - b. w przypadku komunikacji przez portal STP, umożliwiający „ręczne” wypełnienie formularza PDS lub PN i jego wysłanie – posiadanie przeglądarki internetowej,
- rejestracja i przedstawiciela tej firmy w dowolnym kraju członkowskim (zgodnie z wytycznymi UUM&DS);
- uzyskanie uwierzytelnienia podpisem lub pieczęcią elektroniczną w dowolnym kraju członkowskim (zgodnie z wytycznymi UUM&DS).

Uwaga: Dyrekcja Generalna TAXUD Komisji Europejskiej umożliwia korzystanie z pośrednictwa tzw. dostawcy usługi IT (ang. IT Service Provider). Jest to podmiot, który w imieniu danego podmiotu może dokonywać interakcji ze Wspólnym Repozytorium KE, nie będąc jednak formalnym przedstawicielem tego podmiotu, a tylko i wyłącznie technicznym pośrednikiem.

Więcej informacji nt. powyższych wymagań oraz wykorzystania instytucji IT Service Provider-a znajduje się na stronach Komisji Europejskiej pod adresem:

https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/customs-security/import-control-system-2-ics2-0_en.

9.2. Formy komunikacji z komponentem Wspólne Repozytorium

Komunikacja ze Wspólnym Repozytorium odbywa się poprzez interfejs HTI/STI [D1]. Interfejs ten umożliwia złożenie danych PDS i powiadomienie o przybyciu środka transportu w następujących formach:

- Interfejsu webservice (*system to system*);
- Interfejsu wizualnego, dostępnego w przeglądarce internetowej pod adresem:
 - Środowisko testowe: <https://conformance.customs.ec.europa.eu/euctp>
 - Środowisko produkcyjne: <https://customs.ec.europa.eu/gtp/>

9.3. Warunki korzystania z systemu AIS/ICS2

System AIS/ICS2 umożliwia powiadomienie o przybyciu środka transportu do pierwszego urzędu wprowadzenia oraz przedstawienie towarów do kontroli w urzędzie rozładunku lub urzędzie przeznaczenia.

Warunkiem umożliwiającym korzystanie przez przedsiębiorcę z funkcjonalności systemu jest:

- posiadanie aplikacji umożliwiającej stworzenie elektronicznych komunikatów do przedmiotowego systemu, zbudowanej zgodnie ze specyfikacją techniczną XML dla przedsiębiorców (patrz rozdział 1.4, dokument [D2]);
- pełna rejestracja osoby fizycznej w usłudze e-Klient;
- uzyskanie przez osobę fizyczną klucza do bezpiecznej transmisji lub podpisu kwalifikowanego;
- rejestracja firmy w usłudze e-Klient;
- rejestracja powiązania (reprezentacji) osoby z firmą w usłudze e-Klient;
- opcjonalna rejestracja powiązania (reprezentacji) firmy przez inną firmę w usłudze e-Klient.

9.4. Formy komunikacji z systemem AIS/ICS2

Z systemem AIS/ICS2 przedsiębiorcy mogą komunikować się w następujący sposób:

- Za pomocą interfejsu SEAP
 - a. poczta elektroniczna;
 - b. załadowanie i odebranie pliku XML na stronie www;
 - c. usługi sieciowe (*webservice, System to System, S2S*):
 - i. *pull* (o komunikaty zwrotne system przedsiębiorcy odpytuje się cyklicznie);

- ii. *push* (komunikaty są wysyłane na adres usług sieciowych wystawionych w sieci Internet przez przedsiębiorcę – wymaga posiadania serwera usług sieciowych o wysokiej dostępności).
- Za pomocą interfejsu BCP, z kanałami komunikacji:
 - a. poczta elektroniczna;
 - b. załadowanie i odebranie pliku XML na stronie www;
 - c. usługi sieciowe (*webservice, System to System, S2S*):
 - i. *pull* (o komunikaty zwrotne system przedsiębiorcy odpytuje się cyklicznie);
 - ii. *push* (komunikaty są wysyłane na adres usług sieciowych wystawionych w sieci Internet przez przedsiębiorcę – wymaga posiadania serwera usług sieciowych o wysokiej dostępności).

Więcej o informacji kanałach sposobie komunikacji znajduje się na stronie PUESC pod adresem: <https://puesc.gov.pl/uslugi/uslugi-sieciowe-informacje-i-specyfikacje/kanaly-komunikacyjne>.

9.5. Niedostępność komponentów ICS2

W czasie niedostępności poszczególnych komponentów ICS2 może być aktywowany biznesowy plan kontynuacji działania. Plan ten może być aktywowany zarówno globalnie, czyli dotyczyć wszystkich podmiotów i złożzeń PDS lub lokalnie, czyli dotyczyć poszczególnych podmiotów i/lub złożzeń PDS. Dokument opisujący plan kontynuacji działania jest umieszczony w informacjach przygotowanych przez Komisję Europejską. Informacje te znajdują się pod adresem https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/customs-security/import-control-system-2-ics2-0_en. Sam dokument można znaleźć przechodząc następującą ścieżkę „Resources” -> „Release 3” -> „Biblioteka/Library” -> „ICS2 Business Continuity Plan”. Zgodnie z tym dokumentem, w przypadku awarii lub niedostępności poszczególnych funkcjonalności, które nie ustają przez określony czas uruchomiony może być plan ciągłości działania. Jednym z możliwych scenariuszy zastosowania planu ciągłości działania może być zwolnienie podmiotu z niektórych wymogów ICS2 (np. wysyłania PDS). Zwolnienia tego dokonuje odpowiedni urząd celny właściwy do przesłania PDS, bądź przybycia lub przedstawienia towaru. Zastosowanie zwolnienia nie jest obligatoryjne i decyzja w tym obszarze należy do urzędu celnego, który uwzględni m. in. szacowany czas niedostępności. Zwolnienia z obowiązków ICS2 urząd dokonuje na wniosek podmiotu.

Informacje o niedostępnościach są rozsyłane na listę mailingową. Informacje te mogą dotyczyć:

- niedostępności komponentów centralnych (np. STI, STP, WR),

- niedostępności komponentów narodowych (państw członkowskich UE),
- niedostępności systemów podmiotów (operatorów ekonomicznych); dla innych uczestników procesu ICS2 taka informacja może mieć znaczenie w przypadku podziału obowiązku złożenia PDS na kilka podmiotów.

Aby zapisać się na listę mailingową należy taką potrzebę zgłosić na adres poczty elektronicznej pomocy technicznej ICS2 (wskazany poniżej).

9.6. Pomoc techniczna i wyjaśnienia

W sprawie pomocy technicznej i wyjaśnień fazy projektowania współpracy w zakresie systemu ICS2 UE (a w szczególności AIS/ICS2 założono adres funkcyjny helpdesk.satos@mf.gov.pl).

W celu uzyskania pomocy technicznej w czasie operacyjnego korzystania z systemu działania systemu AIS/ICS2 należy korzystać z „Help Desk SISC”. Więcej informacji na stronie <https://puesc.gov.pl/pomoc>.