

# Współczesna Gospodarka



Contemporary Economy  
Electronic Scientific Journal  
www.wspolczesnagospodarka.pl

Vol. 8 Issue 2 (2017) 17-36  
ISSN 2082-677X

## INSTYTUCJA WOLNYCH OBSZARÓW CELNYCH W POLSKICH PORTACH MORSKICH

**Hanna Klimek, Marta Wawrowska**

### Streszczenie

Porty morskie, jako ważne elementy międzynarodowych i krajowych systemów transportowych, stanowią atrakcyjne miejsca dla prowadzenia różnorodnej działalności gospodarczej, związanej głównie z obsługą ładunków oraz przewożących je środków transportu (a także pasażerów). Od najdawniejszych czasów były też ośrodkami atrakcyjnymi dla lokowania działalności handlowej. Instytucjami związanymi z realizacją funkcji handlowej portów są wolne obszary celne. Celem artykułu jest przedstawienie ich jako miejsc szczególnie sprzyjających rozwojowi handlu międzynarodowego, oferujących liczne korzyści i udogodnienia, a w szczególności zaprezentowanie trzech tego typu obiektów od połowy lat 90. XX wieku nieprzerwanie funkcjonujących w polskich portach morskich.

**Słowa kluczowe:** port morski, wolny obszar celny, cło

### Wstęp

Porty morskie, jako ogniwa międzynarodowej sieci transportowej, są miejscami szczególnie dogodnymi do lokalizacji różnego rodzaju aktywności gospodarczej, zwłaszcza transportowej, handlowej, przemysłowej, logistycznej i innej usługowej. Wszystkie te rodzaje działalności wzajemnie się uzupełniają i dają możliwość tworzenia znacznej wartości dodanej, związanej z wszechstronną obsługą ładunków i przewożących je środków transportu, a także pasażerów, co wynika z realizacji podstawowego zadania wszystkich portów handlowych<sup>1</sup>. Celem artykułu

---

<sup>1</sup> H. Klimek, *Porty morskie jako ogniwa lądowo-morskich łańcuchów transportowych oraz ich funkcje gospodarcze*, (w:) *Porty morskie w perspektywie przestrzennej, ekonomicznej, transportowej, logistycznej i społecznej*, red. H. Klimek, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2016, s. 21.

jest pokazanie portów morskich, jako miejsc atrakcyjnych z punktu widzenia lokalizacji w nich wolnych obszarów celnych, czyli obiektów sprzyjających rozwojowi handlu międzynarodowego, zwłaszcza morskiego, a w szczególności zaprezentowanie trzech tego typu instytucji od połowy lat 90. XX wieku nieprzerwanie funkcjonujących w portach polskich portach.

## 1. Funkcja handlowa portów morskich

Współczesne porty morskie, jako węzły w systemie transportu globalnego, skupiające przedsiębiorstwa prowadzące różnorodną działalność gospodarczą, stanowią integralne ogniwa lądowo-morskich łańcuchów transportowych<sup>2</sup>, łączących punkty nadania i odbioru ładunków<sup>3</sup>. Duże porty są złożonymi (wielopodmiotowymi) kompleksami produkcyjnymi, o wielobranżowym profilu działalności, a jednocześnie integralnymi i ważnymi elementami nadmorskich miast i regionów. Są ośrodkami podaży różnorodnych usług portowych i jednocześnie rynkami ich zbytu, gdzie pasażerowie, gestorzy ładunków, przewoźnicy morscy i lądowi zgłaszają popyt na te usługi. Porty są też węzłowymi punktami transportu, co oznacza, że zbiegają się w nich różne linie transportowe, często właściwe różnym gałęziom transportu (poza morskim, na ogół też transportu drogowego, kolejowego, niekiedy wodnego śródlądowego i przesyłowego). Są to więc wielogałęziowe (multimodalne) punkty transportowe, integrujące układy liniowe infrastruktury różnych gałęzi transportu. To w portach uniwersalnych następuje koncentracja ładunków (zarówno drobnicowych, jak i masowych) z różnych punktów nadania i dystrybucja tych ładunków do różnych miejsc przeznaczenia. Porty morskie na świecie obsługują co roku ok. 30 mld ton ładunków i ok. 2 mld pasażerów, a transport morski obsługuje ponad 80% wolumenu handlu światowego (i ponad 70% w ujęciu wartościowym)<sup>4</sup>, zatem znaczenie portów w lądowo-morskich łańcuchach transportowych wydaje się być nie do przecenienia. Trzeba jednak pamiętać, że wiele czynników wpływa na zróżnicowanie roli i znaczenia portów morskich w lądowo-morskich łańcuchach transportowych oraz w obsłudze wymiany towarowej realizowanej drogą morską. Są to czynniki zależne od decyzji podejmowanych w portach, od strategii i potencjałów portowych, ale także czynniki w ogóle od portów niezależne, związane z rynkami towarowymi i rynkami usług transportowych oraz czynniki o charakterze politycznym czy administracyjnym. Zróżnicowana jest przecież wielkość portów, ich położenie geograficzne (zwłaszcza w stosunku do przebiegu najważniejszych szlaków żeglugowych), różna pojemność i głębokość ich zapleczy, zróżnicowane są ich połączenia transportowe z zapleczem i przedpołem, dysponują różnymi potencjałami usługowymi (i różne są parametry ich wyposażenia infra- i suprastrukturalnego), oferują usługi o zróżnicowanej jakości i zakresie, a także różne jest zapotrzebowanie na ich usługi, co wiąże się m.in. z rozwojem gospodarczym poszczególnych krajów czy regionów oraz kierunkami i rozmiarami handlu międzynarodowego, w tym morskiego. Wyróżnia się zatem porty o znaczeniu lokalnym (peryferyjne, o niewielkich obrotach ładunkowych, obsługiwane głównie przez statki żeglugi dowozowo-odwozowej), porty duże, o znaczeniu regionalnym (o większych niż lokalne obrotach ładunkowych, np. zlokalizowane nad Morzem Bałtyckim, bazowe dla linii dowozowo-odwozowych, a niekiedy oceanicznych) oraz porty wielkie, o znaczeniu globalnym, tzw. megaporty lub huby (centra przeładunkowo-składowe, zlokalizowa-

<sup>2</sup> Lądowo-morski łańcuch transportowy należy traktować szeroko, jako połączenie dwóch punktów transportowych, pomiędzy którymi ładunek odbywa cały kombinowany przewóz lądowo-morski. W takim łańcuchu może występować wielu przewoźników, zarówno z lądowych, jak i wodnych gałęzi transportu oraz różne punkty transportowe. Szerzej na ten temat: S. Szwanowski, *Współzależności funkcjonowania składników lądowo-morskich łańcuchów transportowych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1994.

<sup>3</sup> S. Szwanowski, *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000, s. 32.

<sup>4</sup> W 2015 roku środkami transportu morskiego przewieziono ponad 10 mld t ładunków, w tym ok. 17,5% w kontenerach. *Review of maritime transport 2016*, Report by the UNCTAD Secretariat, New York and Geneva 2016, s. 4-17.

ne na głównych szlakach żeglugowych, obsługujące ładunki handlu morskiego w relacjach transkontynentalnych)<sup>5</sup>. Praktyka pokazuje, że spośród ok. 14,5 tys. portów i przystani morskich na świecie<sup>6</sup>, obsługujących ładunki handlu morskiego, zdecydowana większość, to porty małe, o znaczeniu lokalnym, obsługujące poniżej 1 mln ton ładunków rocznie. Przyjmuje się, że w skali globalnej funkcjonuje obecnie ok. 1500 portów, które mają istotne znaczenie dla transportu i handlu międzynarodowego<sup>7</sup>.

Różnorodne współzależności występujące pomiędzy rozwojem poszczególnych rodzajów działalności gospodarczej wykonywanej w portach morskich a funkcjonowaniem i rozwojem tych portów oraz pomiędzy portami i ich otoczeniem określa się mianem funkcji gospodarczych portów morskich<sup>8</sup>. Te współzależności rozpatruje się w aspekcie ich potencjalnego i rzeczywistego wpływu na funkcjonowanie portów i ich oddziaływanie na bliższe i dalsze otoczenie, co daje możliwość przedstawienia roli tych obiektów w gospodarce<sup>9</sup>. Uwzględniając rodzaje działalności portowej i charakter oddziaływania portów na otoczenie, wyróżnia się ich funkcje: transportową, logistyczną, handlową, przemysłową, obsługi ruchu pasażerskiego (według kryterium przedmiotowego) oraz miastotwórczą, miejską, regionotwórczą i regionalną (według kryterium przestrzennego)<sup>10</sup>.

Funkcja handlowa jest jedną z najstarszych funkcji realizowanych przez porty morskie, ponieważ handel należy do najstarszych form aktywności miast portowych i portów. Do dziś jej realizacja wiąże się z negocjacjami handlowymi i zawieraniem transakcji kupna-sprzedaży towarów na terenach portów morskich. To właśnie z tą funkcją portów wiąże się zaopatrywanie statków w żywność, paliwa i wszelkie inne artykuły niezbędne dla ich eksploatacji i życia załóg (jest efektem zawarcia transakcji handlowej), a także funkcjonowanie i rozwój wolnych portów, wolnych obszarów celnych i innych stref uprzywilejowanych na terenach portowych<sup>11</sup>. Od najdawniejszych czasów strefy uprzywilejowane<sup>12</sup> przyciągały do portów morskich kapitał kupiecki ze względu na oferowane przez nie liczne korzyści i udogodnienia w handlu międzyna-

<sup>5</sup> Szerzej na ten temat: *Organizacja i funkcjonowanie portów morskich*, red. K. Misztal, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010.

<sup>6</sup> Różne źródła podają odmienne liczby. Trudno jednoznacznie wskazać rzeczywistą liczbę portów morskich funkcjonujących obecnie na świecie ze względu na ich różnorodność (zwłaszcza różnice w wielkości, znaczeniu dla międzynarodowej i krajowej wymiany towarowej, pełnione funkcje, krajowe klasyfikacje punktów transportowych itp.). M. G. Burns podaje, że na świecie funkcjonuje obecnie ok. 9 tys. portów morskich, spośród których 3,5 tys. to porty duże i średnie. M. G. Burns, *Port management and operations*, CRC Press, Boca Raton, London, New York 2015, s. 105.

<sup>7</sup> A.S. Grzelakowski, M. Matczak, *Współczesne porty morskie. Funkcjonowanie i rozwój*, Wydawnictwo Akademii Morskiej, Gdynia 2012, s. 7.

<sup>8</sup> A.S. Grzelakowski, M. Matczak, *Współczesne porty morskie...*, s. 74.

<sup>9</sup> H. Klimek, *Porty morskie jako ogniwa...*, s. 25.

<sup>10</sup> Tamże, s. 25; A.S. Grzelakowski, M. Matczak, *Współczesne porty morskie...*, s. 75; *Ekonomia portów morskich i polityka portowa*, red. L. Kuźma, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003, s. 13.

<sup>11</sup> Na świecie istnieje wiele różnorodnych rodzajów obszarów uprzywilejowanych (nie tylko w portach morskich), służących rozwojowi handlu, przemysłu, usług. Najogólniej można je podzielić na strefy usługowe i przemysłowe. Do usługowych zalicza się m.in. bezcłowe strefy handlowe, wolne porty, portowe strefy wolnocłowe, wolne obszary celne, strefy handlu zagranicznego, portowe strefy tranzytowe, wolne strefy ubezpieczeniowe, wolne strefy bankowe, zaś do stref przemysłowych zalicza się m.in. strefy promocji eksportu, specjalne strefy ekonomiczne. A. Durski, *Strefy uprzywilejowane w gospodarce światowej*, „Sprawy Międzynarodowe” 1988, nr 10, s. 95.

<sup>12</sup> Historia uprzywilejowanych stref ekonomicznych w światowej gospodarce sięga czasów starożytnych. Przyjmuje się, że pierwszą znaną strefą uprzywilejowaną była grecka wyspa Delos na Morzu Egejskim. Nie wyklucza się jednak, że istniały też starsze od niej strefy w Persji czy Egipcie. Uprzywilejowanie stref oznaczało zwalnianie podejmowanej w nich działalności gospodarczej z przepisów i opłat obowiązujących poza strefami. Na ogół zwolnienia dotyczyły podatków i ceł. A. Durski, *Strefy uprzywilejowane...*, s. 93.

rodowym<sup>13</sup>. Pierwszym oficjalnie uznanym na świecie wolnym portem był włoski port Reggio, założony w 1547 roku<sup>14</sup>. Handel hanzeatycki dał początek rozkwitowi wielu wolnych miast portowych<sup>15</sup>, z których najlepiej rozwinął się Hamburg<sup>16</sup>. Obecnie w 135 krajach świata funkcjonuje ok. 3500 stref wolnocłowych<sup>17</sup>, w tym 85 w krajach Unii Europejskiej (są zlokalizowane w portach oraz innych miejscach dogodnych z punktu widzenia rozwoju handlu międzynarodowego)<sup>18</sup>.

Walory portów morskich, jako miejsc lokalizacji różnych obszarów uprzywilejowanych, w tym stref wolnocłowych lub wolnych obszarów celnych, od najdawniejszych czasów wynikają ze specyfiki tych punktów transportowych. Ich lokalizacja na styku dwóch środowisk i możliwość obsługi lądowych i morskich środków transportu daje zainteresowanym szanse udziału w obsłudze potoków ładunkowych zarówno handlu wewnątrz krajowego, jak i handlu międzynarodowego (w tym morskiego), w tym odbywającego się pomiędzy krajami należącymi do różnych systemów celnych. Wyposażenie portów w obiekty i urządzenia składowe i przeładunkowe, w tym specjalistyczne, służy świadczeniu nie tylko usług składowych czy dystrybucyjnych, ale także rozmaitych usług zaliczanych dziś do logistycznych, dodających wartości składowanym towarom. Możliwość koncentracji towarów w takich miejscach i długoterminowego ich składowania, ich konfekcjonowania czy uszlachetniania oraz przetwarzania, a nawet handlu nimi przyciąga gestorów tych towarów, zwłaszcza jeżeli istnieje też możliwość skorzystania z udogodnień natury celnej i reeksportu towarów drogą morską dzięki dostępowi do morskich środków transportu. Wspomniane udogodnienia natury celnej dostępne są właśnie w wolnych obszarach portowych.

Historia funkcjonowania różnych obszarów uprzywilejowanych (w tym stref wolnocłowych w portach) jest dość długa, można w niej wyróżnić okresy intensywnego rozwoju tych instytucji, kiedy były one ważnymi czynnikami konkurencyjności i ekspansji gospodarczej ówczesnych mocarstw, ale także ważnymi narzędziami rozwoju handlu i transportu międzynarodowego. Lata międzywojenne XX wieku były okresem wyjątkowo intensywnego rozwoju portowych stref wolnocłowych, stref tranzytowych, a także stref promocji eksportu, zaś po II wojnie światowej, w wyniku szybkiego rozwoju handlu międzynarodowego i transportu morskiego, jednak w sytuacji istnienia różnych bloków polityczno-gospodarczych, tendencja ta nie zmieniła się<sup>19</sup>. Dopiero w latach 60. rozwój obszarów uprzywilejowanych (w tym portowych)

<sup>13</sup> A.E. Branch podaje, że ok. 9% wolumenu handlu światowego przechodzi przez wolne obszary portowe na całym świecie. Zob. A.E. Branch, *Elements of port operation and management*, Chapman and Hall, London–New York 1986, s. 108.

<sup>14</sup> A. Durski, *Strefy uprzywilejowane...*, s. 93.

<sup>15</sup> Specjalny status prawno-międzynarodowy, oparty na przywilejach celno-podatkowych, ułatwiających kontakty i handel międzynarodowy, posiadały nie tylko porty, ale tworzące z nimi jeden organizm gospodarczy całe miasta portowe, będące często politycznie i gospodarczo niezależnymi ośrodkami.

<sup>16</sup> Od 2013 roku w porcie morskim w Hamburgu nie funkcjonuje już strefa wolnocłowa. Od 2011 roku obszar wolnego portu został ograniczony z 1636 ha do 60 ha. Władze Hamburga uznały bowiem, że znaczenie strefy wolnego handlu maleje, a na tle korzyści związanych z jej istnieniem coraz wyraźniej rysowały się ograniczenia przez nią wprowadzane. Granice celne strefy (wobec wzrostu udziału ładunków unijnych w wolumenie obsługiwanych ładunków) stanowiły barierę swobodnego transportu przeładowywanych w porcie towarów. Uznano, że jej dotychczasowe zalety straciły na znaczeniu i w istniejącej formie nie spełniała oczekiwań użytkowników. M. Brzozowski, *Hamburg mniej wolny*, „Namiary na Morze i Handel” 2009, nr 5, s. 23; [www.hafen-hamburg.de/en/customs-services](http://www.hafen-hamburg.de/en/customs-services) (dostęp: 20.04.2017). Trzeba dodać, że wcześniej (od 1.01.2008 r.) z podobnych powodów przestała funkcjonować strefa wolnocłowa w Bremie.

<sup>17</sup> W Stanach Zjednoczonych jest ich ok. 250 i dają zatrudnienie ok. 420 tys. osób. Jedną z największych i najprężniej działających jest Jebel Ali w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, w której zatrudnienie znalazło ok. 135 tys. osób i zlokalizowano 20% wszystkich bezpośrednich inwestycji zagranicznych w ZJA. R. Sunak, *The free ports opportunity. How Brexit could boost trade, manufacturing and the North*, Centre for Policy Studies, November 2016, p. 4-6.

<sup>18</sup> [www.socialwelfare.bl.uk](http://www.socialwelfare.bl.uk); [www.cps.org.uk](http://www.cps.org.uk) (dostęp: 4.05.2017).

<sup>19</sup> A.S. Grzelakowski, M. Matczak, *Współczesne porty morskie...*, s. 110-115.

został na krótko wyhamowany, co było efektem m.in. powstania regionalnych ugrupowań gospodarczych, postępującego procesu liberalizacji handlu międzynarodowego, rozpadu systemu kolonialnego (zaczęto nawet wątpić w celowość funkcjonowania tych instytucji). Jednak wkrótce, zarówno w portach morskich, jak i regionach nadmorskich, zaczęły powstawać liczne strefy promocji eksportu i specjalne strefy ekonomiczne (w różnych regionach świata), których zadaniem było pobudzenie rozwoju gospodarczego (zwłaszcza krajów słabo rozwiniętych). Do końca XX wieku wiele odmian obszarów uprzywilejowanych umacniało swoją pozycję w portach morskich, oferując wszystkim zainteresowanym ich funkcjonowaniem podmiotom (zwłaszcza importerom i eksporterom oraz portom) wiele korzyści. Postępujące procesy globalizacyjne, integracja gospodarcza państw, znoszenie barier celnych, rozwój zjawiska offshoringu i in. spowodowały spadek zainteresowania strefami wolnocłowymi w niektórych krajach Unii Europejskiej, część z nich zakończyła swoją działalność po wielu latach. Faktem jest jednak, że tego typu instytucje istnieją i przynoszą korzyści eksporterom i importerom, a także portom i regionom nadmorskim w wielu krajach świata. Wydaje się, że właśnie z tego powodu ich przyszłość nie jest zagrożona

W portach morskich krajów należących do Unii Europejskiej nadal działają WOC'e (zgodnie z przepisami *Unijnego kodeksu celnego*, są to instytucje odgródzone). Funkcjonują one w<sup>20</sup>: Burgas (w Bułgarii), Rijece i Splicie (w Chorwacji), Kopenhadze (w Danii), kompleksie portów Tallina (w Estonii), Hanko i Oulu (w Finlandii), Bordoux i Gujanie (we Francji), Brementhaven i Cuxhaven (w Niemczech), Pireusie, Salonikach i Heraklionie (w Grecji), Trieście i Wenecji (we Włoszech), Rydze i Ventspils (na Łotwie), Kłajpedzie (na Litwie), Marsaxlokk (na Malcie), Gdańsku, Szczecinie i Świnoujściu (w Polsce), Madeira w Portugalii, Sulinie i Konstancy (w Rumunii), Koperze (w Słowenii), Barcelonie, Kadyksie, Vigo, Las Palmas (w Hiszpanii). Nie występują zaś w Wielkiej Brytanii, Szwecji, Holandii, Słowacji, Austrii, Belgii, Irlandii, na Węgrzech i Cyprze.

## 2. Istota wolnych obszarów celnych

Definiowanie wolnego obszaru celnego (wolnego portu czy portowej strefy wolnocłowej, czyli instytucji określającej obszar uprzywilejowanej działalności gospodarczej na terenach portowych) nie jest na świecie jednolite. Definicję tego typu instytucji (lokalizowanych nie tylko w portach morskich) określa ustawodawstwo celne poszczególnych krajów (w tym Polski) oraz *Unijny kodeks celny*.

Wolny obszar celny (WOC), w tym w porcie morskim, oznacza wydzieloną na podstawie odpowiedniego aktu prawnego część obszaru celnego danego państwa, gdzie towary niekrajowe traktowane są jak pozostające poza obszarem celnym tego państwa, zaś wprowadzenie tam krajowych towarów powoduje skutki takie same, jak w wypadku ich wywozu za granicę (o ile przewidują to przepisy szczegółowe). Na tym obszarze może być prowadzona różnorodna działalność gospodarcza, dozwolona na podstawie właściwych przepisów. Towary mogą być tam przeładowywane, składowane, przepakowywane, konfekcjonowane, konsolidowane, uszlachetniane, montowane, przetwarzane w celach handlowych, reeksportowane, sprzedawane, kupowane bez pobierania ceł i z pominięciem zwyczajowo towarzyszących tym procesom formalności celnych<sup>21</sup>. Wolny obszar celny jest więc wydzieloną częścią obszaru celnego danego

<sup>20</sup> [www.ec.europa.eu/taxation\\_customs/business/customs-procedures/what-is-importation/free-zones\\_en](http://www.ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-importation/free-zones_en) (dostęp: 28.04.2017).

<sup>21</sup> Trzeba zaznaczyć, że za wszystkie usługi świadczone na rzecz ładunków i środków transportu pobierane są stosowne opłaty, a także opłaty portowe, czyli tzw. opłaty bierne za korzystanie z infrastruktury w porcie.

państwa, na terenie którego podmioty gospodarcze krajowe i zagraniczne mogą prowadzić działalność produkcyjną i handlową, korzystając z systemu zaniechania poboru cła i podatku<sup>22</sup>.

### 3. Korzyści z wolnych obszarów celnych

Z instytucją wolnych obszarów celnych wiąże się wiele różnorodnych korzyści, czerpanych przez różne zainteresowane ich funkcjonowaniem podmioty (gestorów towarów, przewoźników, operatorów portowych i podmioty zarządzające portami, miasta portowe). Towary dostarczane do WOC z zagranicy i wywożone stąd za granicę są wolne od wszelkich pozwoleń na obrót nimi (nie ma też kontyngentów ilościowych i jakościowych). W WOC nie stosuje się środków polityki handlowej, zatem nie obowiązują tam zakazy i ograniczenia, a także nie przeprowadza się inspekcji sanitarnych, fitosanitarnych i innych, obowiązkowych w obrocie portowym poza strefami uprzywilejowanymi (wszelkie niezbędne dla danego rodzaju towaru kontrole mają miejsce, jeżeli zostanie on wprowadzony na obszar celny danego państwa). Towary sprowadzane z zagranicy do WOC nie podlegają ocenie i poborowi podatku VAT (a w przypadku wyrobów akcyzowych oraz samochodów osobowych także podatku akcyzowego). Należności celne pobierane są dopiero wtedy, gdy towar wyprowadzany jest z WOC i wprowadzany na obszar celny danego kraju. Możliwe jest wprowadzanie i wyprowadzanie oraz reglamentacja towaru partiami, co jest szczególnie korzystne dla przedsiębiorstw dystrybuujących swoje towary na rynku krajowym i na rynkach zagranicznych, ponieważ mają możliwość składowania tych towarów w nieograniczonym czasie. Co ważne, nie jest wymagane pozwolenie na stosowanie procedury celnej i składanie kosztownego zabezpieczenia celnego<sup>23</sup> (jak w przypadku składu celnego). Importerzy korzystający z wolnych obszarów celnych mogą składować w nich towary nabywane po okazjnych cenach, z wyprzedzeniem i dopuszczać je do obrotu w kraju (lub na terenie UE) partiami, w ilościach zależnych od popytu. Procedura ta pozwala na przesunięcie w czasie obowiązku zapłaty należności celnych oraz podatkowych. Towar może być przyjęty do składowania w WOC jedynie na podstawie faktury pro-forma, a i ta nie jest wymagana, gdy towar nie podlega formalnościom celnym. W wolnych obszarach celnych towary mogą być składowane zarówno przez przedsiębiorstwa krajowe, jak i zagraniczne, niezarejestrowane w danym kraju. Złożenie towaru w magazynach (lub na placach składowych) na terenie WOC nie wymaga zgody organu celnego oraz zabezpieczenia należności celnych na okres składowania, a składowanie towaru, jak już wspomniano, nie polega tam żadnym ograniczeniem czasowym. Towary wprowadzone do WOC można – po uzyskaniu pozwolenia na korzystanie z gospodarczej procedury celnej – poddawać przetwarzaniu pod kontrolą celną<sup>24</sup> bez ograniczeń ilościowych i opłat celno-podatkowych<sup>25</sup>. Dotyczy to również operacji montażowych czy naprawczych, składających się na pojęcie uszlachetniania, gdzie dodatkowo nie jest wymagane złożenie zabezpieczenia celnego.

Zastosowanie instytucji wolnego obszaru celnego jest korzystne dla eksporterów, gdy w związku z eksportem towarów zamierzają szybciej uzyskać prawo do zastosowania stawki VAT 0%. Eksportowane towary należy zgłosić do procedury celnej wywozu i wprowadzić do wolnego obszaru celnego, wówczas eksporter uzyskuje prawo do skorzystania ze stawki VAT

<sup>22</sup> Szerzej na temat historii tworzenia wolnych portów i portowych stref wolnocłowych: A.S. Grzelakowski, M. Matczak, *Współczesne porty morskie...*, s. 109-115.

<sup>23</sup> Jest to zabezpieczenie finansowe, które pokrywa należności celne ciążące na towarze.

<sup>24</sup> Polegająca na sprawdzeniu przez urzędników przestrzegania przepisów prawa przez zobowiązane do tego osoby fizyczne, osoby prawne oraz jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej.

<sup>25</sup> W przypadku WOC'ów funkcjonujących w krajach UE, dotyczy to towarów wprowadzanych do nich z obszaru pozawspólnotowego przez przedsiębiorcę z Unii Europejskiej (nie jest dostępne dla przedsiębiorców spoza Unii).

0%. Zagraniczny kontrahent będzie mógł pobrać te towary z WOC'u, a czynność ta nie jest już opodatkowana podatkiem od towarów i usług<sup>26</sup>.

Korzyści użytkowników wynikające z oszczędności kosztów z tytułu odstąpienia od poboru należności celnych i sposobu rozliczania podatku VAT wiążą się z redukcją pracochłonności. Istnieje możliwość gospodarczego wykorzystania wprowadzonego do WOC'u towaru przed obłożeniem go cłem. Dopuszcza się też udział w tym przedsięwzięciu towarów krajowych. Na terenach WOC'ów mogą być składowane rozmaite rodzaje towarów. Korzyści przewoźników, zwłaszcza morskich, wynikają również z ograniczenia formalności celnych, co przyczynia się do skrócenia obsługi pozaprzeladunkowej statków i skrócenia czasu ich pobytu w porcie, ale przede wszystkim wiążą się z okazjami załadowczymi, jakie oferują WOC'e.

Korzyści dla portów wiążą się ze wzrostem obrotów ładunkowych, wyraźny jest bowiem związek pomiędzy funkcjonowaniem WOC'ów a realizacją funkcji transportowej portów. Istnienie WOC'u podnosi atrakcyjność i konkurencyjność portu. Korzyści czerpią także właściciele gruntów (w tym podmioty zarządzające portami), na których WOC'e funkcjonują. Czerpią oni dochody z opłat za dzierżawę oraz wynajem gruntów i obiektów przedsiębiorstwom produkcyjnym (w tym usługowym, wśród nich logistycznym) i handlowym.

Korzyści z funkcjonowania WOC'ów są udziałem nie tylko użytkowników, eksporterów czy importerów, przewoźników, ale także podmiotów sektora publicznego. Wiążą się one z dochodami z podatku od prowadzonej tam działalności gospodarczej (usług składowania i przygotowania do dystrybucji oraz innych prac manipulacyjnych), ale również z aktywizacją otoczenia gospodarczego, czy napływem inwestycji. Przedsiębiorstwa prowadzące działalność na terenach WOC'ów oferują miejsca pracy, kooperują z przedsiębiorstwami spoza WOC'ów, przyczyniają się do rozwoju handlu międzynarodowego, co nie pozostaje bez znaczenia dla rozwoju regionów.

Wolne obszary celne są niekiedy mylone ze składami celnymi, których działalność odbywa się na innych zasadach<sup>27</sup>. W Unii Europejskiej, zgodnie z *Unijnym kodeksem celnym* (UCK), instytucja składu celnego umożliwia zawieszenie płatności cła i podatków w odniesieniu do towarów nieunijnych, które są przeznaczone do dopuszczenia do obrotu na obszarze celnym UE (funkcja zawieszenia płatności). Towary te nie podlegają należnościom celnym przywozowym ani środkom polityki handlowej. Skład celny jest też ogniwem pośrednim w reeksportie towarów sprowadzanych z państw trzecich i przeznaczonych do powrotnego wywozu (funkcja reeksportowa). Towary nieunijne objęte procedurą składowania celnego nie muszą być jednak, w celu zamknięcia procedury, dopuszczane do obrotu na obszarze celnym Unii. Jeżeli jest to uzasadnione potrzebą gospodarczą, można je powrotnie wywieźć. Nie ma wówczas potrzeby uiszczania należności celnych i podatkowych. UKC wyróżnia publiczne i prywatne (przeznaczone do składowania towarów tylko przez prowadzącego) składy celne. Publiczne, to składy celne o charakterze usługowym, z których może korzystać każda osoba w celu składowania towarów. Towary są tam składowane na podstawie umowy zawartej między osobą uprawnioną do korzystania z procedury i prowadzącym skład celny. Umowa zawierana jest zgodnie z przepisami *Kodeksu cywilnego*. W publicznym składzie celnym mogą być również składowane towary przez prowadzącego skład celny. Wyróżnia się trzy typy publicznych składów celnych: skład celny typu I, czyli taki, w którym odpowiedzialność (o której mowa w art. 242 ust. 1 UKC) spoczywa na posiadaczu pozwolenia i osobie uprawnionej do korzystania z procedury; skład celny typu II, czyli taki, w którym ww. odpowiedzialność spoczywa na osobie uprawnionej do korzystania z procedury; skład celny typu III, czyli skład celny prowadzony przez organy celne (ten typ składów celnych nie funkcjonuje w Polsce). Skład celny jest powoływany (zgodnie z warunkami określonymi w art. 211 UKC) przez organ celny na

<sup>26</sup> W wypadku eksportu bez wykorzystania instytucji WOC'u prawo do stawki VAT 0% można uzyskać dopiero wtedy, gdy towar zostanie rzeczywiście wywieziony za granicę.

<sup>27</sup> Składy celne, podobnie jak WOC'e, mogą być lokalizowane na terenach portów morskich.

wniosek. Pozwolenie na prowadzenie składu celnego udzielane jest wyłącznie osobom (spełniającym wszelkie przesłanki pozwalające uznać, że będzie zagwarantowane prawidłowe prowadzenie składu celnego) mającym siedzibę w Unii Europejskiej. Weryfikacja kryteriów podmiotowych w tym zakresie następuje na podstawie informacji zawartych we wniosku oraz załączonych dokumentach, a także po dokonaniu sprawdzenia w resortowych systemach informatycznych. Weryfikacja warunków podmiotowych dotyczy w szczególności sprawdzenia, czy wnioskodawca: nie naruszył w sposób poważny lub powtarzający się przepisów prawa celnego lub podatkowego, nie zalega z płatnościami należności celnych oraz w podatkach wobec urzędu skarbowego, nie jest podmiotem, wobec którego prowadzone jest postępowanie egzekucyjne lub upadłościowe, rzetelnie wywiązuje się z obowiązków określonych w przepisach prawa celnego i podatkowego w toku dotychczasowej działalności związanej z przywozem lub wywozem towarów. Miejsce lokalizacji składu celnego musi umożliwiać sprawowanie dozoru celnego i kontroli celnej oraz zapewniać nieusuwalność towarów. Warunkiem udzielenia pozwolenia na prowadzenie składu celnego jest złożenie zabezpieczenia<sup>28</sup>. Prowadzący skład celny lub osoba uprawniona do korzystania z procedury są zobowiązani do prowadzenia ewidencji towarów objętych procedurą składowania celnego. Procedurze składowania celnego podlegają zarówno towary nieunijne, które w czasie tego składowania nie podlegają należnościom celnym przywozowym ani środkom polityki handlowej, o ile środki te nie zakazują wprowadzania towarów na obszar celny Unii lub wyprawiania towarów z tego obszaru (jest to podstawowa funkcja składu celnego pozwalająca na zawieszenie płatności cła i podatku od towarów przeznaczonych do dopuszczenia do obrotu na rynku wspólnotowym albo reeksport składowanych towarów do krajów trzecich), jak i towary unijne, które mogą zostać objęte procedurą składowania celnego zgodnie z prawodawstwem unijnym regulującym określone dziedziny albo skorzystać z decyzji o zwrocie lub umorzeniu należności celnych przywozowych, a także towary unijne, które są wprowadzane do składu celnego bez konieczności obejmowania ich procedurą składowania celnego. Jest to funkcja uzupełniająca składu celnego, pozwalająca na magazynowanie towarów unijnych w miejscu składu celnego. Może być stosowana po uzyskaniu pozwolenia organu celnego w wypadku, gdy istnieje uzasadniona potrzeba gospodarcza oraz o ile nie ogranicza to możliwości sprawowania dozoru celnego i kontroli celnej. Czas pozostawiania towarów pod procedurą składowania celnego jest nieograniczony. Jeżeli istnieje potrzeba gospodarcza i gdy nie ma to negatywnego wpływu na dozór celny, organy celne mogą zezwolić na przetwarzanie towarów objętych procedurą uszlachetniania czynnego lub procedurą końcowego przeznaczenia w składzie celnym, zgodnie z warunkami przewidzianymi dla tych procedur. Pozwolenie może być udzielone jedynie w uzasadnionych gospodarczo wypadkach, pod warunkiem, że działalność w tym zakresie nie będzie ograniczać możliwości sprawowania dozoru celnego<sup>29</sup>.

#### 4. Zarys historyczny wolnych obszarów celnych w Polsce

W końcu XIX wieku na obszarze dzisiejszej Polski funkcjonowały dwie strefy wolnocłowe. Pierwsza z nich powstała w Gdańsku w 1896 roku. Była zlokalizowana w porcie morskim, w rejonie obecnego basenu Władysława IV i zajmowała powierzchnię 22 ha (łądu i wody). W 1898 roku utworzono strefę wolnocłową w Szczecinie (zajmowała powierzchnię 61 ha).

<sup>28</sup> Aktualne informacje o przepisach celnych obowiązujących od dnia 1 maja 2016 r. dotyczące zabezpieczenia kwoty długu celnego (w tym wytyczne Ministerstwa Finansów „Zabezpieczanie długu celnego – Unijny Kodeks Celny”) znajdują się na stronie internetowej Ministerstwa Finansów w zakładce: <http://www.finanze.mf.gov.pl/clo/unijny-kodeks-celny-wdrozenie/ukc>.

<sup>29</sup> [www.finanze.mf.gov.pl/documents/766655/5946511/Instrukcja+sklad+celny\\_2017+03+01.pdf](http://www.finanze.mf.gov.pl/documents/766655/5946511/Instrukcja+sklad+celny_2017+03+01.pdf) (dostęp: 1.05.2017).



W okresie międzywojennym pierwszą regulacją prawną, umożliwiającą tworzenie wolnych obszarów celnych, była *Ustawa o wolnych obszarach celnych z 10 marca 1932 roku* (Dz. U. 1932, nr 32, poz. 330). Na jej podstawie wydano *Rozporządzenie Rady Ministrów o ustanowieniu wolnego obszaru celnego w Gdyni* (w 11 marca 1933 roku, Dz. U. 1933, nr 20, poz. 131), który rozpoczął działalność w styczniu 1934 roku. Ustawa z 1932 roku miała charakter ramowy i utraciła ważność wraz z wejściem w życie *Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o prawie celnym z 27 października 1933 roku* (Dz. U. 1933, nr 84, poz. 610). Prawo dotyczące wolnych obszarów celnych w okresie międzywojennym dość jasno formułowało tryb ustanawiania tych instytucji, zasady obrotu towarowego, ruchu osobowego i prowadzenia w nich działalności gospodarczej. Ustanawianie wolnych obszarów celnych pozostawało w gestii Rady Ministrów, zaś decyzje o ulgach celnych podejmował minister skarbu w porozumieniu z ministrem przemysłu i handlu<sup>30</sup>.

Przedwojenne prawo było podstawą reaktywowania portowej strefy wolnocłowej w Gdyni w sierpniu 1948 roku, która jednak została zlikwidowana w 1950 roku. W latach 1972 i 1976 status wolnych obszarów celnych zyskały kioski, sklepy i magazyny Baltony, ale utraciły go w 1979 roku.

Nową podstawą prawną do tworzenia wolnych obszarów celnych stała się *Ustawa prawo celne z dnia 26 marca 1975 roku* (Dz. U. 1984, nr 57, Dz. U. 1987, nr 33). W oparciu o jej zapisy Rada Ministrów na przełomie czerwca i lipca 1989 roku utworzyła 15 wolnych obszarów celnych w miejscowościach: Brody, Darłowo, Gliwice, Goleniów, Gryfin, Kędzierzyn-Koźle, Kołbaskowo, Kołobrzeg, Poznań, Sulechów, Szczecin, Świnoujście, Terespol, Ustka, Wrocław. Natomiast na podstawie nowej *Ustawy prawo celne z dnia 28 grudnia 1989 roku* (Dz. U. 1989, nr 75 z późn. zmianami) w 1990 roku powołano kolejny WOC w Cieszynie. Działalność wszystkich 16 nowo powołanych instytucji była jednak ograniczona do funkcji składów celnych z powodu niskiego kapitału skutkującego brakiem możliwości zagospodarowania ich obszarów i wykupu terenów na własność, braku ogrodzeń oddzielających je od polskiego obszaru celnego, a także braku regulaminów<sup>31</sup>.

*Ustawa z dnia 20 lipca 1991 roku o zmianie ustawy Prawo celne* (Dz. U. 1991, nr 73) zmieniła obowiązujące wówczas przepisy dotyczące wolnych obszarów celnych. Zgodnie z nią WOC stanowił wyodrębnioną i niezamieszkaną część polskiego obszaru celnego, traktowaną jako zagranica, na terenie której polskie, zagraniczne i międzynarodowe podmioty gospodarcze mogły prowadzić działalność gospodarczą z wyłączeniem handlu detalicznego (to wyłączenie nie dotyczyło wolnych obszarów celnych ustanowionych w portach lotniczych, morskich lub rzecznych oraz przejść granicznych)<sup>32</sup>. Omawiana ustawa i przepisy wykonawcze do niej wprowadziły nowe wymagania dotyczące zakładania i funkcjonowania wolnych obszarów celnych, a w szczególności: konieczność posiadania przez zarządzającego prawa własności lub użytkowania wieczystego nieruchomości, na której WOC ma być ustanowiony; WOC musiał być terenem niezamieszkanym i odpowiednio odgrodzonym<sup>33</sup>; regulamin funkcjonowania WOC'u musiał być zatwierdzony przez Prezesa Głównego Urzędu Cel. Ustawa z 20 lipca 1991 roku nakładała na zarządców 16 istniejących wówczas w Polsce WOC'ów obowiązek dostosowania się do nowych wymogów w terminie do 30 czerwca 1992 roku. Okazało się jednak, że większość z nich tego warunku nie spełniła<sup>34</sup>, w związku z czym w grudniu 1992 roku przedłużono ten termin do 30 czerwca 1993 roku, a wówczas WOC'e, które nie spełniły

<sup>30</sup> Z. Wołodkiewicz-Donimirski, *Wolne obszary celne w Polsce*, „Handel Zagraniczny” 1994, nr 5, s. 12.

<sup>31</sup> Z. Wołodkiewicz-Donimirski, *Wolne obszary...*, s. 13.

<sup>32</sup> *Ustawa z dnia 20 lipca 1991 roku o zmianie ustawy Prawo celne*, Dz. U. 1991, nr 73, art. 31.

<sup>33</sup> Zarządzenie Ministra Współpracy Gospodarczej z Zagranicą z dnia 18 listopada 1991 r. w sprawie określenia sposobu odgraniczenia wolnych obszarów celnych od pozostałego polskiego obszaru celnego, „Monitor Polski” 1991, nr 43, poz. 307.

<sup>34</sup> Wynikało to głównie z braku możliwości uregulowania stosunków własnościowych zajmowanych terenów w tak krótkim terminie.

wymogów zostały zlikwidowane<sup>35</sup>. Spośród istniejących 16 WOC'ów zlikwidowano 14 (pozostały WOC'e w Gliwicach<sup>36</sup> oraz w gminie Terespol<sup>37</sup>). Do końca 1994 roku powołano sześć nowych WOC'ów: w Sokółce<sup>38</sup>, w Szczecinie<sup>39</sup> i Świnoujściu<sup>40</sup>, a następnie w 1995 roku: w Przemysłu-Medycy<sup>41</sup> i Gdańsku<sup>42</sup>, zaś w 2000 roku utworzono WOC w gminie Mszczonów<sup>43</sup>.

Obecnie w Polsce funkcjonuje siedem wolnych obszarów celnych: w portach morskich w Gdańsku, Szczecinie i Świnoujściu (wielkości ich przeladunków przedstawiono w tablicy 1), w porcie rzeczonym w Gliwicach, w gminie Terespol, na terenie Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie<sup>44</sup> i w Mszczonowie. Funkcjonują też składy celne.

## 5. Wolne obszary celne we *Wspólnotowym kodeksie celnym*, *Unijnym kodeksie celnym* oraz w polskim prawie celnym

Wolne obszary celne, według *Wspólnotowego kodeksu celnego* (WKC), którego przepisy stosowano od 1 stycznia 1994 roku, były jednym z przeznaczeń celnych. Tworzyły je wydzielone, ogrodzone części obszaru celnego Wspólnoty, podlegające dozorowi organów celnych. W miejscach tych towary niewspólnotowe traktowane były (do celów stosowania

<sup>35</sup> *Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 sierpnia 1993 r. w sprawie ogłoszenia wykazu zniesionych z dniem 30 czerwca 1993 r. wolnych obszarów celnych*, Dz. U. 1993, nr 81, poz. 383; Z. Wołodkiewicz-Donimirski, *Wolne obszary celne w Polsce*, Kancelaria Sejmu Biuro Studiów i Ekspertyz, Wydział Analiz Ekonomicznych i Społecznych, Informacja nr 239, sierpień 1994, s. 3, [www.biurose.sejm.gov.pl/teksty\\_pdf\\_94/i-239.pdf](http://www.biurose.sejm.gov.pl/teksty_pdf_94/i-239.pdf) (dostęp: 26.04.2017)

<sup>36</sup> *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 25 stycznia 1993 r. w sprawie ustanowienia wolnego obszaru celnego w Gliwicach*, Dz. U. 1993, nr 8, poz. 39. Jego obszar został zmieniony w 2015 roku *Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 15 maja 2015 r. w sprawie zmiany obszaru wolnego obszaru celnego w Gliwicach*, Dz. U. 2015, poz. 737.

<sup>37</sup> *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 marca 1993 r. w sprawie ustanowienia wolnego obszaru celnego w gminie Terespol*, Dz. U. 1993, nr 24, poz. 104. Jego obszar został zmieniony w 2013 roku na podstawie *Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 7 czerwca 2013 r. w sprawie zmiany obszaru wolnego obszaru celnego w gminie Terespol*, Dz. U. 2013, poz. 715.

<sup>38</sup> *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia 1993 r. w sprawie ustanowienia wolnego obszaru celnego w Sokółce w województwie białostockim*, Dz. U. 1993, nr 36, poz. 162. W 1999 roku ten WOC został zniesiony na podstawie *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 maja 1999 r. w sprawie zniesienia wolnego obszaru celnego w Sokółce w województwie podlaskim*, Dz. u. 1999, nr 45, poz. 444.

<sup>39</sup> *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 sierpnia 1994 r. w sprawie ustanowienia wolnego obszaru celnego w Szczecinie*, Dz. U. 1994, nr 94, poz. 447. W 2015 roku jego obszar został ograniczony na podstawie *Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 22 maja 2015 r. w sprawie zmiany obszaru wolnego obszaru celnego w Szczecinie*, Dz. U. 2015, poz. 792.

<sup>40</sup> *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 sierpnia 1994 r. w sprawie ustanowienia wolnego obszaru celnego w Świnoujściu*, Dz. U. 1994, nr 94, poz. 448. Jego obszar oraz podmiot zarządzający zostały zmienione w 2011 roku na podstawie *Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 21 czerwca 2011 r. w sprawie zmiany obszaru i osoby zarządzającego wolnym obszarem celnym w Świnoujściu*, Dz. U. 2011, nr 140, poz. 817.

<sup>41</sup> *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 sierpnia 1994 r. w sprawie ustanowienia wolnego obszaru celnego w Przemysłu-Medycy*, Dz. U. 1995, nr 134, poz. 655. W 1999 roku ten WOC został zniesiony na podstawie *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 1999 r. w sprawie zniesienia wolnego obszaru celnego w Przemysłu-Medycy*, Dz. u. 1999, nr 86, poz. 953.

<sup>42</sup> *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 listopada 1995 r. w sprawie ustanowienia wolnego obszaru celnego w Gdańsku*, Dz. U. 1995, nr 141, poz. 693. Jego obszar został zmieniony *Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 14 maja 2015 r. w sprawie zmiany obszaru wolnego obszaru celnego w Gdańsku*, Dz. U. 2015, poz. 706.

<sup>43</sup> *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2000 r. w sprawie ustanowienia wolnego obszaru celnego w Mszczonowie w województwie mazowieckim*, Dz. U. 2000, nr 62, poz. 721. W 2003 roku zmieniono jego obszar na podstawie *Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 13 maja 2003 r. w sprawie zmiany obszaru wolnego obszaru celnego w Mszczonowie*, Dz. U. 2003, nr 96, poz. 876.

<sup>44</sup> *Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 27 marca 2015 r. w sprawie zmiany obszaru wolnego obszaru celnego na terenie Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie*, Dz. U. 2015, poz. 504.

należności celnych przywozowych i obowiązujących w przywozie środków polityki handlowej) jako nieznajdujące się na obszarze celnym Wspólnoty, jednak pod warunkiem, że nie zostały dopuszczone do obrotu ani objęte inną procedurą celną, ani też nie zostały użyte lub zużyte na warunkach nieprzewidzianych przepisami prawa celnego.

WKC dopuszczał istnienie dwóch typów wolnych obszarów celnych<sup>45</sup>: o kontroli typu I oraz o kontroli typu II. Wolne obszary celne o kontroli typu I były ogrodzone specjalnym ogrodzeniem, a przeprowadzane w nich kontrole celne dotyczyły przede wszystkim istnienia ogrodzenia oraz dozoru towarów wprowadzanych oraz wyprowadzanych z nich (art. 168 ust. 1 rozporządzenia nr 2913/92 ustanawiającego *Wspólnotowy kodeks celny*). Z kolei wolne obszary celne o kontroli typu II nie musiały być ogrodzone, zaś kontrole (dotyczące głównie istnienia ewidencji towarów) i formalności celne, jak i kwestie dotyczące długu celnego, były w nich unormowane zgodnie z procedurą składu celnego (art. 168 a ust. 1 rozporządzenia nr 2913/92 ustanawiającego *Wspólnotowy kodeks celny*). Osoby wchodzące oraz środki transportu wjeżdżające na teren wolnego obszaru celnego albo opuszczające go mogły zostać poddane kontroli celnej. Ponadto, organy celne mogły przeprowadzać kontrolę towarów wprowadzanych do WOC'u, pozostających w nim lub z niego wyprowadzanych. W celu umożliwienia takiej kontroli kopia dokumentu przewozowego, towarzysząca towarom przy ich wprowadzaniu lub wyprowadzaniu, była dostarczana organom celnym lub była przechowywana do ich dyspozycji przez osobę wyznaczoną w tym celu przez te organy. Okres pozostawiania towarów w wolnych obszarach celnych był nieograniczony, dozwolona była w nich każda działalność przemysłowa, handlowa lub usługowa.

W dniu 1 maja 2016 r. wszedł w życie *Unijny kodeks celny* (UKC)<sup>46</sup>. Zgodnie z jego zapisami operator, czyli osoba prowadząca działalność w wolnym obszarze celnym przed 1 maja 2016 r., stał się osobą uprawnioną do korzystania z procedury, w rozumieniu unijnego prawa celnego. Wolny obszar celny jest specjalną procedurą, zakwalifikowaną w systematyce kategorii procedur, jako procedura składowania (zgodnie z art. 210 lit. b UKC). Wolne obszary celne w ramach UKC odpowiadają wolnym obszarom celnym typu I w ramach poprzednio

<sup>45</sup> Do 2001 r. wszystkie WOC'e w UE były ogrodzone i zamknięte. Nowe przepisy celne wprowadziły nowy rodzaj WOC'u, który nie wymagał ponoszenia przez zarządzających kosztów budowy ogrodzeń. Mogły być one wyznaczone przez organy celne, przeprowadzano w nich kontrole i dopełniano formalności celnych oraz stosowano przepisy dotyczące długu celnego zgodnie z procedurą składu celnego. Nazwano je (w przepisach wykonawczych) wolnymi obszarami celnymi o typie kontroli II, w odróżnieniu od tradycyjnych WOC'ów, które zaczęto określać wolnymi obszarami celnymi o typie kontroli I. Zagadnienie to zostało uregulowane w rozdziale 3 „Inne przeznaczenia celne” tytułu IV „Przeznaczenie celne” *Rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiającego Wspólnotowy kodeks celny* (Dz. Urz. WE L 302 z 19.10.1992, s. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 2, t. 4, s. 307). Z przepisów rozporządzenia nr 2913/92 wynikał podział na: składy wolnocłowe będące pomieszczeniami podmiotu gospodarczego, który posiadał pozwolenie organu celnego, znajdującymi się na wspólnotowym obszarze celnym (art. 167 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 2913/92 i art. 800 rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. ustanawiającego przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego *Wspólnotowy kodeks celny* Dz. Urz. WE L 253 z 11.10.1993, s. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 2, t. 6, s. 3); wolne obszary celne o kontroli typu I, ogrodzone, gdzie przeprowadzane kontrole celne w istocie dotyczyły istnienia i dozoru ogrodzenia oraz dozoru towarów wprowadzanych oraz wyprowadzanych (art. 168 ust. 1 rozporządzenia nr 2913/92 i art. 799, 800 i 805 rozporządzenia nr 2454/93); wolne obszary celne o kontroli typu II, które nie musiały być ogrodzone, a zarówno kontrole i formalności celne, jak i kwestie dotyczące długu celnego były unormowane zgodnie z procedurą składu celnego (art. 168 a ust. 1 rozporządzenia nr 2913/92 i art. 799, 800 i 813 rozporządzenia nr 2454/93). W obszarach o kontroli typu I kontrole te dotyczyły głównie aspektu ogrodzenia, zaś w obszarach o kontroli typu II – kwestii istnienia ewidencji towarów. Ł. Matusiakiewicz, *Wolne obszary celne i składy wolnocłowe*, [www.podatki.abc.com.pl/](http://www.podatki.abc.com.pl/) czytaj/-/artykul/wolne-obszary-celne-i-sklady-wolnoclowe (dostęp: 27.04.2017). Trzeba dodać, że WOC'e o kontroli typu II nie funkcjonowały na terenie Polski.

<sup>46</sup> [www.eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0952&rid=1](http://www.eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0952&rid=1) (dostęp: 10.02.2017); *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady* (UE) Nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające *Unijny kodeks celny*.

obowiązującego WKC. Wolne obszary celne typu II i składy wolnocłowe przewidziane w ramach *Wspólnotowego kodeksu celnego* nie występują już w *Unijnym kodeksie celnym*.

Najważniejsze różnice dotyczące powoływania i funkcjonowania wolnych obszarów celnych pomiędzy WKC oraz UKC dotyczą między innymi wydawania pozwolenia na szczeblu krajowym. Ustanowienie wolnych obszarów celnych następuje na podstawie przepisów prawa krajowego (w Polsce na podstawie art. 27 ust. 2 *ustawy Prawo celne*<sup>47</sup>). Wolne obszary celne ustanowione na podstawie art. 27 *ustawy Prawo celne* stają się wolnymi obszarami celnymi w rozumieniu art. 243 ust. 1 *Unijnego kodeksu celnego*. Zapewnia to ciągłość funkcjonowania wolnych obszarów celnych.

Zgodnie z art. 243 ust. 1 UKC państwa członkowskie mogą wyznaczać części obszaru celnego Unii Europejskiej jako wolne obszary celne. Przepisy *Unijnego kodeksu celnego* nie określają jednak szczegółowych warunków, od spełnienia których jest uzależnione ustanowienie wolnych obszarów celnych. Zostało to pozostawione do uznania państwom członkowskim. Muszą one jednak zadbać o to, aby każdy zarządzający wolnym obszarem celnym dawał gwarancję prawidłowego wykonywania czynności związanych z prowadzeniem wolnego obszaru celnego. Co ważne, dla funkcjonowania WOC'ów nie jest konieczne złożenie zabezpieczenia celnego. Umieszczenie w nich towarów nie wymaga także składania zgłoszenia celnego, ale musi być prowadzona ewidencja wprowadzanych do nich towarów. Towary nieunijne w wolnych obszarach celnych mogą też zostać objęte procedurą końcowego przeznaczenia. Towary ekwiwalentne są to towary unijne, które są składowane zamiast towarów nieunijnych wprowadzonych do wolnego obszaru celnego. Może to oznaczać, że przemieszczanie towarów nieunijnych w wolnych obszarach celnych nie jest potrzebne.

Państwa członkowskie, zgodnie z uregulowaniami zawartymi w UKC, nadal mogą wyznaczyć część ogrodzonego obszaru celnego Unii, jako wolne obszary celne, oraz określają miejsca wejścia i wyjścia. Granice oraz miejsca wejścia i wyjścia z wolnych obszarów celnych podlegają dozorowi celnemu. Osoby, towary i środki transportu przekraczające granicę wolnego obszaru celnego nadal mogą być poddawane kontrolom celnym.

Na terenie WOC'u dozwolona jest każda działalność przemysłowa, handlowa lub usługowa wykonywana zgodnie z przepisami prawa celnego. O prowadzeniu działalności powiadamia się uprzednio organ celny, który może wprowadzać zakazy lub ograniczenia działalności ze względu na rodzaj towarów, których dotyczy ta działalność, wymogi dozoru celnego lub wymogi bezpieczeństwa i ochrony. Towary wprowadzane do wolnego obszaru celnego podlegają przewidzianym formalnościom celnym. Każda osoba wykonująca w wolnym obszarze celnym działalność polegającą na składowaniu, obróbce, przetwarzaniu, sprzedaży lub zakupie towarów musi prowadzić ewidencję, w której te wszystkie towary będą ujęte, a organy celne będą mogły w łatwy sposób je zidentyfikować.

Obejmowanie towarów procedurą wolnego obszaru celnego określa art. 245 ust. 1-3 UKC. Towary wprowadzone do wolnego obszaru celnego są przedstawiane organowi celnemu i podlegają formalnościom celnym, jeżeli: są wprowadzone do WOC'u bezpośrednio spoza obszaru celnego Unii; zostały objęte procedurą celną, która została zakończona lub zamknięta w momencie objęcia ich procedurą WOC; są objęte procedurą WOC w celu uzyskania korzyści wynikającej z decyzji o zwrocie lub umorzeniu należności celnych przywozowych; odrębne przepisy przewidują takie formalności. W przypadkach określonych w przepisach unijnego prawa celnego towary wprowadzane do WOC'u powinny być przedstawione organowi celnemu i musi być złożone powiadomienie<sup>48</sup>.

Towary unijne mogą być wprowadzane, składowane, przemieszczane, wykorzystywane, przetwarzane lub zużywane w wolnym obszarze celnym. W takich wypadkach towarów tych nie uznaje się za objęte procedurą wolnego obszaru celnego.

<sup>47</sup> *Ustawa z dnia 19 marca 2004 roku Prawo celne*, tekst jednolity, Dz. U. 2016, poz. 1880.

<sup>48</sup> [www.eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0952&rid=1](http://www.eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0952&rid=1) (dostęp: 28.04.2017).

Podczas pozostawiania w wolnym obszarze celnym towary nieunijne mogą zostać dopuszczone do obrotu, objęte procedurą uszlachetniania czynnego, odprawy czasowej lub końcowego przeznaczenia, zgodnie z warunkami ustalonymi dla tych procedur. W takich wypadkach towarów tych nie uznaje się za objęte procedurą wolnego obszaru celnego.

Procedura dopuszczenia do obrotu ma zastosowanie w wypadku przywozu towarów niewspółnotowych na obszar celny Unii Europejskiej. Objęcie tą procedurą nadaje towarowi niewspółnotowemu status celny towaru wspólnotowego, jednak dopiero po uiszczeniu należności celnych przywozowych. Procedura uszlachetniania czynnego ma na celu promowanie i ułatwianie produkcji na terenie Unii Europejskiej oraz wspieranie działalności eksportowej producentów unijnych poprzez umożliwienie im wprowadzenia na obszar celny Unii, na określony czas, towarów nieunijnych, w celu poddania ich określonemu procesowi przetwarzania, zmierzającemu do wytworzenia gotowych produktów, a następnie ich wywiezienia z powrotem poza obszar celny Unii albo dopuszczenia do obrotu na obszarze celnym Unii (co będzie związane z koniecznością uiszczenia stosownych należności celnych przywozowych, płaconych za przywiezione towary nieunijne albo za produkty przetworzone wyprodukowane z przywiezionych towarów nieunijnych)<sup>49</sup>. W ramach procedury odprawy czasowej towary nieunijne muszą być przywiezione na teren UE w określonym celu, np. na targi, a następnie powrotnie wywiezione w określonym czasie, z całkowitym lub częściowym zwolnieniem z należności celnych przywozowych. Końcowe przeznaczenie jest stosowane w zakresie uprzywilejowanego traktowania taryfowego, mającego wpływ na przywozowe stawki celne. Nie stosuje się go automatycznie, ale tylko wtedy, gdy zostało to przewidziane w przepisach unijnych lub krajowych, np. w przepisach dotyczących produktów rolnych, rybołówstwa czy antydumpingu.

Towary wyprawdane z WOC'u do innej części obszaru celnego Unii lub objęte procedurą celną uznaje się za towary nieunijne, o ile ich unijny status celny nie został potwierdzony, czyli np. nie udowodniono, że zostały wyprodukowane na terenie Unii Europejskiej. Do celów zastosowania należności celnych wywozowych i pozwoleń na wywóz lub środków kontroli wywozu, określonych we wspólnej polityce rolnej lub handlowej, towary takie uznaje się za towary unijne, jednak pod warunkiem, że nie zostanie stwierdzone, że nie mają one unijnego statusu celnego.

Państwa członkowskie muszą przekazywać Komisji Europejskiej informację o funkcjonujących wolnych obszarach celnych.

W Polsce wolne obszary celne są ustanawiane na wniosek, w drodze rozporządzenia, przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki. Podstawę prawną stanowi art. 27 ust. 2 *Ustawy z dnia 19 marca 2004 r. Prawo celne*. Zgodnie ze *Wspólnotowym kodeksem celnym* upoważnienie do ustanawiania wolnych obszarów celnych wynikało z art. 167 ust. 1 WKC. W nowych przepisach unijnego prawa celnego podstawą prawną, upoważniającą państwa członkowskie do ustanawiania wolnych obszarów celnych, jest art. 243 ust. 1 UKC.

W wyniku nowelizacji polskiego prawa celnego (*Ustawy z dnia 19 marca 2004 r. Prawo celne*, Dz. U. 2004, nr 68, poz. 622) zmierzającej do ujednoczenia przepisów polskich z unijnymi, uchylone zostało *Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie ewidencji prowadzonych w wolnym obszarze celnym lub składzie wolnocłowym* (Dz. U. 2012, nr 0, poz. 743). Kwestie dotyczące ewidencji uregulowane są w przepisach *Unijnego kodeksu celnego* oraz w rozporządzeniu delegowanym.

Obecnie kwestie związane z tworzeniem wolnych obszarów celnych uregulowane są w przepisach *Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 19 sierpnia 2016 r. w sprawie wzoru wniosku o utworzenie, zmianę powierzchni lub zniesienie wolnego obszaru celnego oraz*

<sup>49</sup> [www.finanze.mf.gov.pl](http://www.finanze.mf.gov.pl) (dostęp: 28.04.2017).

dokumentów, które należy do niego dołączyć (Dz. U. 2016, nr 0, poz. 1292). Powiadomienie o prowadzeniu działalności odbywa się z wykorzystaniem zestawu danych, które są określone w przepisach *Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 17 sierpnia 2016 r. w sprawie danych zamieszczanych we wnioskach, deklaracjach i powiadomieniach oraz załączanych dokumentów* (Dz. U. 2016, poz. 1299). Wniosek wraz z ewidencjami jest składany do właściwego ze względu na lokalizację wolnego obszaru celnego dyrektora Izby Administracji Skarbowej.

Zasady obowiązujące w okresie przejściowym (do 1 maja 2019 roku) określają art. 250 ust. 1 rozporządzenia delegowanego; art. 345 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego. Zgoda na prowadzenie działalności w wolnym obszarze celnym udzielona przed 1 maja 2016 r. zachowuje swoją ważność po 1 maja 2016 r., jednak będzie ona podlegać ponownej ocenie<sup>50</sup>. Ważność zachowują także ewidencje towarowe prowadzone w wolnym obszarze celnym. Zgodnie z art. 250 ust. 1 rozporządzenia delegowanego organ celny do dnia 1 maja 2019 roku jest zobowiązany do przeprowadzenia ponownej oceny i wydania rozstrzygnięcia o tym, czy dany funkcjonujący wolny obszar celny może dalej istnieć. Ważność zachowują także ewidencje towarów prowadzone w funkcjonujących WOC'ach. Stosowanie oraz zamknięcie procedury wolnego obszaru celnego odbywa się na podstawie przepisów nowego prawa unijnego.

*Ustawa z dnia 19 marca 2004 r. Prawo celne* (tekst jednolity) określa, że wolne obszary celne mogą być tworzone na wniosek, przede wszystkim w celu ułatwienia międzynarodowego ruchu tranzytowego towarów, a także w celu rozwoju eksportu i tworzenia nowych miejsc pracy. Miejscami odpowiednimi do ich powoływania są w szczególności porty morskie, lotnicze i rzeczne lub miejsca przyległe do przejść granicznych. Wnioskodawca powinien wykazać, że utworzenie wolnego obszaru celnego jest uzasadnione gospodarczo. Zgodnie z zapisami tej ustawy obszary te można tworzyć jedynie w miejscach niezamieszkałych, umożliwiających sprawowanie skutecznego dozoru celnego towarów. Z urzędu znosi się wolne obszary celne, gdy wymagają tego zobowiązania międzynarodowe Polski, zarządzający rażąco naruszył przepisy podatkowe lub celne oraz gdy w terminie 24 miesięcy od daty utworzenia w wolnym obszarze celnym nie została podjęta działalność gospodarcza. Minister właściwy do spraw finansów publicznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki, w drodze rozporządzenia, nie tylko tworzy wolne obszary celne, określa ich obszar i wyznacza osobę zarządzającego, ale także znosi te instytucje<sup>51</sup>, mając na uwadze spełnienie wymogów prawa celnego. Z kolei dyrektor właściwej Izby Administracji Skarbowej jest właściwy w sprawach zatwierdzania ewidencji oraz określania miejsc wejścia i wyjścia w wolnym obszarze celnym.

## 6. Portowe wolne obszary celne w Polsce

Wolny obszar celny w porcie w Gdańsku składa się z dwóch części. Pierwsza z nich, przeznaczona dla ładunków drobnicowych (otwarta w 1996 roku), jest zlokalizowana bardzo korzystnie, tj. bezpośrednio u wejścia do portu wewnętrznego, przy nabrzeżach WOC I (o długości 566 m) i WOC II (600 m) w Basenie Władysława IV (maks. zanurzenie statków wynosi 8,66 m)<sup>52</sup>. Powierzchnia tego obszaru wynosi 31 ha (powierzchnia zlokalizowanych tu placów składowych wynosi 116 654 m<sup>2</sup>, powierzchnia magazynów 32 217 m<sup>2</sup>, zaś pojemność

<sup>50</sup> „Operator”, czyli osoba prowadząca działalność w WOC'u ustanowionym przed 1 maja 2016 r., pozostaje „osobą uprawnioną do korzystania z procedury” w rozumieniu unijnego prawa celnego.

<sup>51</sup> Zarządzającym wolnym obszarem celnym może być osoba, która: ma siedzibę na obszarze celnym Unii Europejskiej; przysługuje jej prawo własności lub użytkowania wieczystego nieruchomości, na której ma być utworzony wolny obszar celny; zapewnia prawidłową realizację operacji dokonywanych w wolnym obszarze celnym; wykaże, że utworzenie wolnego obszaru celnego jest uzasadnione gospodarczo. *Ustawa z dnia 19 marca 2004 r. Prawo celne*, art. 26, ust. 3.

<sup>52</sup> [www.portgdansk.pl](http://www.portgdansk.pl) (dostęp: 30.04.2017).

magazynów 98 144 t, a placów ok. 6 tys. samochodów osobowych). Prowadzona jest tu przede wszystkim działalność przeładunkowa i składowa w zakresie ładunków drobnicowych, w tym owoców, samochodów, wyrobów stalowych, konstrukcji drewnianych, płyt pilśniowych, ryb mrożonych oraz owoców morza (w minionych latach składowano też bloki granitowe). W związku z obsługą samochodów wykonuje się też niekiedy montaż dodatkowego wyposażenia albo czyszczenie pojazdów. Oferowane są usługi shipchandlerskie. Operatorami na tym terenie są m.in.: Port Gdański Eksploatacja, Cargofruit, BLG Autoterminal Gdańsk, Północnoatlantycka Organizacja Producentów, Adampol oraz Vetro. Na terenie WOC działają: spedytorzy, liczne agencje celne, przedsiębiorstwa kontrolne oraz wielu importerów.

Szczególne rolę w przeładunkach gdańskiego WOC'u odgrywają samochody. Port staje się bałtyckim hubem dla samochodów osobowych. Od kwietnia 2017 roku WOC obsługuje samochody produkowane przez Nissana w fabrykach w Japonii, Hiszpanii i Wlk. Brytanii, z przeznaczeniem na rynki Europy Środkowo-Wschodniej (ocenia się, że w ciągu roku statkami przybędzie ok. 20 tys. pojazdów tej marki)<sup>53</sup>. Są tu też obsługiwane samochody marki Hyundai produkowane w fabryce w czeskich Nosovicach, skąd są dowożone koleją (planuje się obsługę ok. 50 tys. samochodów tej marki rocznie)<sup>54</sup>. Wcześniej w gdańskim porcie obsługiwano pojazdy takich koncernów jak Toyota, Chevrolet, Volkswagen, Mitsubishi czy Audi, a rekordowe przeładunki miały miejsce w 2008 roku, kiedy w eksporcie obsłużono ponad 51 tys. samochodów. W gdańskim porcie podjęto już decyzję o rozbudowie placów składowania samochodów, które mają być dostosowane do rosnących potrzeb. Szacuje się, że przeładunki mogą sięgnąć nawet 100 tys. sztuk rocznie.

W 2015 roku WOC w gdańskim porcie został poszerzony o teren Terminalu Naftowego PERN<sup>55</sup> zlokalizowany w porcie zewnętrznym. Dzięki temu łączna powierzchnia wolnego obszaru celnego w porcie wynosi obecnie ponad 58 ha. Z tego 27 ha przypada na terminal PERN. Jest to pierwszy wolny obszar celny dla produktów masowych w Polsce. Nowo powstały terminal stanowi nie tylko zabezpieczenie energetyczne kraju, ale również ma charakter komercyjny. Oferuje bowiem możliwość wprowadzenia ropy naftowej i produktów naftowych w imporcie i ich składowania bez gwarancji celnych, cła oraz podatku przez nieograniczony czas, a także możliwość wyprowadzania i odprawy celnej składowanego w nim ładunku partiami, zależnie od koniunktury. Taka oferta podnosi konkurencyjność terminalu na Bałtyku, a także wiąże się z realizacją założeń strategii gdańskiego portu, a mianowicie uczynienia z niego ważnego bałtyckiego hubu nie tylko dla ładunków skonteneryzowanych, ale także masowych płynnych.

Wolny obszar celny w Szczecinie zlokalizowany jest w drobnicowym rejonie portu morskiego, we wschodniej części Łasztowni. Obejmuje tereny o powierzchni użytkowej 11,47 ha<sup>56</sup>. Dysponuje 5 nabrzeżami (Rosyjskim, Kubańskim, Jugosłowiańskim, Albańskim i Greckim) o łącznej długości 1 377 m, przy których mogą cumować statki o maksymalnym zanurzeniu 7,7 m i nośności 10 000 DWT, a także placami składowymi o powierzchni ok. 11 ha i dwoma wielokondygnacyjnymi magazynami o powierzchni łącznej ok. 25 tys. m<sup>2</sup> (dysponuje też wydzieloną powierzchnią do składowania ładunków niebezpiecznych). Na terenie WOC w szczeciń-

<sup>53</sup> Dotychczas samochody produkowane przez Nissana były przemieszczane przez port w Gdańsku na Litwę, Łotwę, Ukrainę oraz częściowo do Polski. Większość pojazdów dla polskich odbiorców przywożono z Amsterdamu, podobnie jak samochody przeznaczone na rynki w Czechach, Austrii, Słowacji, na Węgrzech. Obecnie cała dystrybucja japońskiej marki do tych krajów będzie odbywać się z Gdańska, dokąd statki będą przypluwać raz w tygodniu. [www.rp.pl/Transport-morski/303159847-Gdanski-port-stawia-na-przeladunki-samochodow.html#ap-2](http://www.rp.pl/Transport-morski/303159847-Gdanski-port-stawia-na-przeladunki-samochodow.html#ap-2) (dostęp: 1.05.2017).

<sup>54</sup> Hyundai, korzystający wcześniej z belgijskiego portu Zeebrugge, zdecydował o zmianie logistyki przewozów ze względu na bardziej korzystną lokalizację gdańskiego portu i atrakcyjną ofertę cenową.

<sup>55</sup> [www.biznes.trojmiasto.pl/Kolejny-Wolny-Obszar-Celny-powstaje-w-gdanskim-porcie-n92203.html#tri](http://www.biznes.trojmiasto.pl/Kolejny-Wolny-Obszar-Celny-powstaje-w-gdanskim-porcie-n92203.html#tri) (dostęp: 1.05.2017).

<sup>56</sup> [www.port.szczecin.pl](http://www.port.szczecin.pl) (dostęp: 1.05.2017).

skim porcie prowadzona jest przede wszystkim działalność przeładunkowa i składowa, a obsługuje się bloki granitowe, ziarno kakaowe, masło kakaowe, kawę, wyroby stalowe, aluminium, inne ładunki drobnicowe i chemikalia. Przeładunki wykazują raczej tendencję rosnącą, w ostatnich latach kształtowały się na poziomie 150-170 tys. t. Podmiotem zarządzającym WOC'em w Szczecinie jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA (działalność koordynuje Dział Marketingu i WOC ZMPSiŚ SA), zaś operatorem jest DB Port Szczecin Sp. z o.o. Na terenie WOC'u działalność prowadzi kilkanaście przedsiębiorstw.

W porcie morskim w Świnoujściu wolny obszar celny zajmuje teren 46 ha. Jego powierzchnia obejmuje dwa baseny portowe (Atlantycki i Bałtycki) i sześć nabrzeży (Rozładunkowe, TOP, Remontowe o łącznej długości 1 100 m i dopuszczalnym zanurzeniu statków 8,5 m; Wyposażeniowe, NOK, Zaopatrzeniowe o łącznej długości 1050 m i dopuszczalnym zanurzeniu statków 6,3 m). Podmiotem zarządzającym Wolnym Obszarem Celnym w Świnoujściu jest przedsiębiorstwo Euro Terminal Sp. z o.o.<sup>57</sup> (dawniej Przedsiębiorstwo Portowe Odraport Sp. z o.o.). Na terenie WOC'u funkcjonuje obecnie 12 podmiotów gospodarczych (w ich ofercie są usługi przeładunkowe i składowe, remontowe statków, usługi agencji morskiej i spedycyjnej, a także wytwarzanie wielkogabarytowych elementów żelbetowych). WOC dysponuje magazynami o powierzchni 27 000 m<sup>2</sup>, przeznaczonymi do składowania celulozy, wyrobów drewnopochodnych oraz produktów drobnicowych, a także placami składowymi o powierzchni 300 000 m<sup>2</sup> przeznaczonymi dla ładunków ponadgabarytowych, drobnicy konwencjonalnej i produktów przemysłu hutniczego lub drzewnego. Znajdują się tam 3 chłodnie o łącznej powierzchni składowej 14 000 m<sup>2</sup> (o pojemności 67 000 m<sup>3</sup>) z 24 000 miejscami paletowymi w systemie półkowym i 6 500 miejsc do składowania luzem (zakres temperatur wynosi od -30°C do +13,8°C). WOC w Świnoujściu oferuje usługi przeładunkowe i składowe dedykowane ładunkom mrożonym (produktom rybnym i owocom), celulozie i wyrobom drewnopochodnym, wyrobom aluminiowym, wyrobom hutniczym (takim jak rury, pręty, profile, zwoje, kęsy, blacha w arkuszach i rolkach), materiałom budowlanym (takim jak wata mineralna, cement, panele podłogowe, cegła dekoracyjna, rolety, w tym wymagającym szczególnej ostrożności, jak płytki ceramiczne oraz ceramika sanitarna). Na terenie WOC'u obsługuje się także ładunki ponadgabarytowe (dysponuje on odpowiednimi urządzeniami), w szczególności konstrukcje stalowe i elementy elektrowni wiatrowych, a także ładunki specjalne, np. łodzie, silniki, konstrukcje offshore. Wyposażenie terminalu jest przystosowane do obsługi kontenerów (operator świadczy usługi w zakresie formowania i rozformowywania kontenerów), a także ładunków niebezpiecznych. WOC dysponuje dźwigami samojezdnymi Liebherr model LHM 280 (o udźwigu 80 t), LHM 180 (o udźwigu 64 t) oraz LHM 150 (o udźwigu 40 t), 40 wózkami widłowymi o udźwigu 2-16 ton, w tym specjalistycznym oprzyrządowaniem do obsługi celulozy, dwoma ciągnikami oraz flotą naczep o udźwigu 25-100 ton<sup>58</sup>. WOC w Świnoujściu, poza przeładunkiem i składowaniem, oferuje także różne usługi terminalowe, m.in. sortowanie ładunków, etykietowanie, poliowanie, formowanie palet, bandowanie, sztautowanie.

<sup>57</sup> Wyłącznym właścicielem Euro Terminalu jest Euro Terminal AS, spółka prawa norweskiego, będąca zarazem częścią holdingu CAIANO AS. Euro Terminal tworzą dwie spółki Euro Terminal Real Estate Sp. z o.o. i Euro Terminal Sp. z o.o. Euro Terminal Real Estate Sp. z o.o. występuje jako właściciel nieruchomości i podpisuje umowy najmu z dzierżawcami, natomiast Euro Terminal Sp. z o.o. obsługuje terminal i realizuje umowy z klientami. [www.euro-terminal.pl](http://www.euro-terminal.pl) (dostęp: 30.04.2017).

<sup>58</sup> [www.portalmorski.pl/porty-logistyka/35402-euroterminal-w-swinoujsciu-wzbogacil-sie-o-kolejny-sprzet](http://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/35402-euroterminal-w-swinoujsciu-wzbogacil-sie-o-kolejny-sprzet) (dostęp: 30.04.2017).



Tablica 1. Przeładunki w wolnych obszarach celnych w polskich portach morskich w latach 2005-2016

WOC/rok	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Gdańsk [tys. t]	.	111,311	156,599	79,858	38,598	95,716	151,548	116,748
Szczecin [tys. t]	112,131	126,538	150,349	138,899	174,192	165,654	150,401	.
Świnoujście [tys. t]	222,4	312,8	288	285,4	303,2	352,3	383,6	376,8
Razem	.	550,649	594,948	504,157	515,99	613,67	685,549	.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych podczas niestandardyzowanych wywiadów pogłębionych, przeprowadzonych w kwietniu 2017 r. z pracownikami WOC'ów funkcjonujących w portach morskich w Gdańsku, Szczecinie i Świnoujściu oraz podmiotów zarządzających portami.

## Zakończenie

Dane zawarte w tablicy 1 pokazują niewielkie zainteresowanie korzystaniem z WOC'ów w polskich portach, zwłaszcza w porównaniu z wolumenem obsłużonych przez te porty ładunków drobnicowych (w 2016 roku w Gdańsku przeładowano ok. 11,5 mln t drobnicy, a w portach w Szczecinie i Świnoujściu ok. 12,35 mln t). Dodatkowo, na terenach WOC'ów świadczone są głównie usługi składowe (niewiele jest przedsiębiorstw zajmujących się przetwórstwem czy montażem lub produkcją wyrobów), a zatem potencjał tych instytucji mógłby być wykorzystany w większym stopniu. Praktyka pokazuje, że gestorzy mniejszych partii ładunkowych, zainteresowani zwolnieniem lub odroczeniem zobowiązań celno-podatkowych, wybierają raczej składy celne, które oferują podobne korzyści. Wydaje się zatem, że wskazana jest większa aktywność operatorów w zakresie akwizycji ładunków oraz przyciągania do WOC'ów inwestorów i przedsiębiorstw, które podejmą tam działalność gospodarczą.

Wydaje się, że przyszłość wolnych obszarów celnych nie jest zagrożona, choć mogą one ulegać przekształceniom. Z pewnością będą atrakcyjne i nadal będą cieszyły się zainteresowaniem importerów towarów pochodzących z krajów objętych cłem ze względu na możliwość zapłaty należności celnych przywozowych, takich jak cło i podatki, w dogodnym dla nich terminie, czyli dopiero wtedy, kiedy sprowadzony towar będzie wydawany do sprzedaży, a także eksporterów ze względu na stawkę VAT 0%. Niewątpliwie walorem WOC'ów pozostanie możliwość długoterminowego składowania wszystkich rodzajów towarów (zwłaszcza tych wymagających specjalnych warunków, np. chłodni) oraz stworzenie gestom towarów warunków do przygotowania ich do dalszej dystrybucji lub sprzedaży<sup>59</sup>. Trzeba pamiętać, że WOC'e są atrakcyjnymi punktami w sieci transportowej i logistycznej tylko dla towarów w wymianie międzynarodowej z krajami objętymi cłem. Dziś<sup>60</sup> nie są jeszcze znane przyszłe warunki współpracy i wymiany handlowej pomiędzy krajami Unii Europejskiej (w tym Polską) a Wielką Brytanią, która w najbliższych latach opuści Wspólnotę. Być może WOC'e w polskich portach staną się atrakcyjnymi instytucjami dla rozwoju wymiany towarowej z tym krajem. Wydaje się także, że polskim portowym wolnym obszarem celnym brakuje odpowiedniej i do-

<sup>59</sup> Ten walor WOC'ów niekiedy nastrocza problemów operatorom. Zdarza się, że niektórzy importerzy wprowadzają do WOC'ów towary o niskiej wartości, które mają w nich pozostawać do czasu sprzedaży, jednakże wskutek braku popytu na nie (wobec konieczności ponoszenia kosztów ich składowania), importerzy decydują się na ich porzucenie. Wówczas pozbycie się ich przez operatora WOC'u (i odzyskanie miejsca składowego) jest bardzo kłopotliwe oraz kosztowne. Konieczne wydaje się zatem przygotowanie odpowiednich zabezpieczeń przechowywania towarów, np. w postaci klauzul ochronnych, zwłaszcza w odniesieniu do nieznanymi przedsiębiorców.

<sup>60</sup> W maju 2017 roku.

brze ukierunkowanej promocji, aby, wzorem wielu portów zagranicznych, przyciągnąć bezpośrednie inwestycje zagraniczne i generować wiele miejsc pracy.

## Literatura

1. Branch A.E., *Elements of port operation and management*, Chapman and Hall, London–New York 1986
2. Brzozowski M., *Hamburg mniej wolny*, „Namiary na Morze i Handel” 2009, nr 5
3. Burns M.G., *Port management and operations*, CRC Press, Boca Raton, London, New York 2015
4. Durski A., *Strefy uprzywilejowane w gospodarce światowej*, „Sprawy Międzynarodowe” 1988, nr 10
5. *Ekonomika portów morskich i polityka portowa*, red. L. Kuźma, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003
6. Grzelakowski A.S., Matczak M., *Współczesne porty morskie. Funkcjonowanie i rozwój*, Wydawnictwo Akademii Morskiej, Gdynia 2012
7. Klimek H., *Porty morskie jako ogniwa lądowo-morskich łańcuchów transportowych oraz ich funkcje gospodarcze*, (w:) *Porty morskie w perspektywie przestrzennej, ekonomicznej, transportowej, logistycznej i społecznej*, red. H. Klimek, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2016
8. Matusiakiewicz Ł., *Wolne obszary celne i składy wolnocłowe*, [www.podatki.abc.com.pl/czytaj/-/artykul/wolne-obszary-celne-i-sklady-wolnoclowe](http://www.podatki.abc.com.pl/czytaj/-/artykul/wolne-obszary-celne-i-sklady-wolnoclowe)
9. *Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 sierpnia 1993 r. w sprawie ogłoszenia wykazu zniesionych z dniem 30 czerwca 1993 r. wolnych obszarów celnych*, Dz. U. 1993, nr 81, poz. 383
10. *Organizacja i funkcjonowanie porów morskich*, red. K. Misztal, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010
11. *Review of maritime transport 2016*, Report by the UNCTAD Secretariat, New York and Geneva 2016
12. *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 listopada 1995 r. w sprawie ustanowienia wolnego obszaru celnego w Gdańsku*, Dz. U. 1995, nr 141, poz. 693
13. *Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 14 maja 2015 r. w sprawie zmiany obszaru wolnego obszaru celnego w Gdańsku*, Dz. U. 2015, poz. 706
14. *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 25 stycznia 1993 r. w sprawie ustanowienia wolnego obszaru celnego w Gliwicach*, Dz. U. 1993, nr 8, poz. 39
15. *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 marca 1993 r. w sprawie ustanowienia wolnego obszaru celnego w gminie Terespol*, Dz. U. 1993, nr 24, poz. 104
16. *Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 15 maja 2015 r. w sprawie zmiany obszaru wolnego obszaru celnego w Gliwicach*, Dz. U. 2015, poz. 737
17. *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2000 r. w sprawie ustanowienia wolnego obszaru celnego w Mszczonowie w województwie mazowieckim*, Dz. U. 2000, nr 62, poz. 721
18. *Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 13 maja 2003 r. w sprawie zmiany obszaru wolnego obszaru celnego w Mszczonowie*, Dz. U. 2003, nr 96, poz. 876
19. *Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 27 marca 2015 r. w sprawie zmiany obszaru wolnego obszaru celnego na terenie Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie*, Dz. U. 2015, poz. 504
20. *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 sierpnia 1994 r. w sprawie ustanowienia wolnego obszaru celnego w Przemyślu-Medyce*, Dz. U. 1995, nr 134, poz. 655

21. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 1999 r. w sprawie zniesienia wolnego obszaru celnego w Przemysłu-Medyce, Dz. u. 1999, nr 86, poz. 953
22. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 7 czerwca 2013 r. w sprawie zmiany obszaru wolnego obszaru celnego w gminie Terespol, Dz. U. 2013, poz. 715
23. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia 1993 r. w sprawie ustanowienia wolnego obszaru celnego w Sokółce w województwie bałostockim, Dz. U. 1993, nr 36, poz. 162
24. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 maja 1999 r. w sprawie zniesienia wolnego obszaru celnego w Sokółce w województwie podlaskim, Dz. u. 1999, nr 45, poz. 444
25. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 sierpnia 1994 r. w sprawie ustanowienia wolnego obszaru celnego w Szczecinie, Dz. U. 1994, nr 94, poz. 447
26. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 22 maja 2015 r. w sprawie zmiany obszaru wolnego obszaru celnego w Szczecinie, Dz. U. 2015, poz. 792
27. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 sierpnia 1994 r. w sprawie ustanowienia wolnego obszaru celnego w Świnoujściu, Dz. U. 1994, nr 94, poz. 448
28. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 21 czerwca 2011 r. w sprawie zmiany obszaru i osoby zarządzającego wolnym obszarem celnym w Świnoujściu, Dz. U. 2011, nr 140, poz. 817
29. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające Unijny kodeks celny
30. Sunak R., *The free ports opportunity. How Brexit could boost trade, manufacturing and the North*, Centre for Policy Studies, November 2016
31. Szwanowski S., *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000
32. Szwanowski S., *Współzależności funkcjonowania składników lądowo-morskich łańcuchów transportowych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1994
33. Ustawa z dnia 20 lipca 1991 roku o zmianie ustawy Prawo celne, Dz. U. 1991, nr 73
34. Ustawa z dnia 19 marca 2004 roku Prawo celne, tekst jednolity, Dz. U. 2016, poz. 1880
35. Wołodkiewicz-Donimirski Z., *Wolne obszary celne w Polsce*, „Handel Zagraniczny” 1994, nr 5
36. Wołodkiewicz-Donimirski Z., *Wolne obszary celne w Polsce*, Kancelaria Sejmu Biuro Studiów i Ekspertyz, Wydział Analiz Ekonomicznych i Społecznych, Informacja nr 239, sierpień 1994
37. [www.biurose.sejm.gov.pl/teksty\\_pdf\\_94/i-239.pdf](http://www.biurose.sejm.gov.pl/teksty_pdf_94/i-239.pdf)
38. [www.biznes.trojmiasto.pl/Kolejny-Wolny-Obszar-Celny-powstaje-w-gdanskim-porcie-n92203.html#tri](http://www.biznes.trojmiasto.pl/Kolejny-Wolny-Obszar-Celny-powstaje-w-gdanskim-porcie-n92203.html#tri)
39. [www.cps.org.uk](http://www.cps.org.uk)
40. [www.ec.europa.eu/taxation\\_customs/business/customs-procedures/what-is-importation/free-zones\\_en](http://www.ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-importation/free-zones_en)
41. [www.eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0952&rid=1](http://www.eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0952&rid=1)
42. [www.euro-terminal.pl](http://www.euro-terminal.pl)
43. [www.finanse.mf.gov.pl](http://www.finanse.mf.gov.pl)
44. [www.finanse.mf.gov.pl/clo/unijny-kodeks-celny-wdrozenie/ukc](http://www.finanse.mf.gov.pl/clo/unijny-kodeks-celny-wdrozenie/ukc)
45. [www.finanse.mf.gov.pl/documents/766655/5946511/Instrukcja+sklad+celny\\_2017+03+01.pdf](http://www.finanse.mf.gov.pl/documents/766655/5946511/Instrukcja+sklad+celny_2017+03+01.pdf)
46. [www.hafen-hamburg.de/en/customs-services](http://www.hafen-hamburg.de/en/customs-services)
47. [www.portalmorski.pl/porty-logistyka/35402-euroterminal-w-swinoujsciu-wzbogacil-sie-o-kolejny-sprzet](http://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/35402-euroterminal-w-swinoujsciu-wzbogacil-sie-o-kolejny-sprzet)

48. [www.portgdansk.pl](http://www.portgdansk.pl)
49. [www.port.szczecin.pl](http://www.port.szczecin.pl)
50. [www.rp.pl/Transport-morski/303159847-Gdanski-port-stawianaprzeladunkisamochodow.html#ap-2](http://www.rp.pl/Transport-morski/303159847-Gdanski-port-stawianaprzeladunkisamochodow.html#ap-2)
51. [www.socialwelfare.bl.uk](http://www.socialwelfare.bl.uk)
52. *Zarządzenie Ministra Współpracy Gospodarczej z Zagranicą z dnia 18 listopada 1991 r. w sprawie określenia sposobu odgraniczenia wolnych obszarów celnych od pozostałego polskiego obszaru celnego*, „Monitor Polski” 1991, nr 43, poz. 307

## THE INSTITUTION OF DUTY-FREE ZONES IN POLISH SEAPORTS

### Summary

Seaports are important elements of international and national transport systems. As such, they represent attractive locations for conducting a broad range of economic activities, mainly related to cargo handling, vehicles and passengers. Since the earliest times, they have also been an attractive place to locate commercial operations. Institutions related to the commercial functions of ports are Duty-Free Zones. The aim of the article is to present them as places that are particularly favourable to the development of international trade, offering numerous benefits and conveniences. In particular, the article focuses on the presentation of three Free Zones which since the mid-1990s continue to operate in Polish seaports.

**Keywords:** Seaport, duty free zone, duty

Dr hab. Hanna Klimek, prof. UG  
Uniwersytet Gdański, Wydział Ekonomiczny  
Instytut Transportu i Handlu Morskiego  
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot  
e-mail: [itihm@ug.edu.pl](mailto:itihm@ug.edu.pl)

Marta Wawrowska  
Urząd Celny