STUDIUM CELNE

Misją szkoły jest kształcenie specjalistów obsługi obrotu towarowego na lokalny i europejski rynek pracy

W lipcu 1999 r. zarząd Podlaskiej Agencji Consultingowej „RECTUS - WOC" w Białej Podlaskiej zachęcony przychylnością wiceprezydenta miasta Waldemara Godlewskiego podjął pracę nad utworzeniem Prywatnego Policealnego Studium Celnego. 15 października 1999 r. Studium Celne wpisano do ewidencji szkół i placówek niepublicznych. 1 października 2002 r. decyzją prezydenta miasta Biała Podlaska z 4 lipca, Studium Celne otrzymało uprawnienia szkoły publicznej.

Pierwszym dyrektorem Studium został mgr Ryszard Turyk, zaś przewodniczącym Rady Programowej prof. dr hab. Jacek Brdulak ze Szkoły Głównej Handlowej. Na wykładowców pozyskano doświadczonych nauczycieli, praktyków oraz osoby pełniące odpowiedzialne funkcje w administracji i gospodarce.

W programie nauczania znalazły się następujące przedmioty: prawo celne, prawo podatkowe, cło w polityce handlowej, informatyka, język angielski, język rosyjski, komunikacja interpersonalna i etyka w biznesie, dodatkowo w 2002 r. wprowadzono wykłady ze spedycji, dostosowując tym samym profil kształcenia zawodowego do potrzeb rynku pracy.

Studium Celne powstało dzięki zaangażowaniu finansowemu i organizacyjnemu Podlaskiej Agencji Consultingowej „RECTUS - WOC" Sp. z o.o., ale nie byłoby to możliwe bez przychylności i pomocy władz oświatowych zarówno miasta jak i województwa. Traktujemy to jako wspólny sukces.

Słuchaczami Studium Celnego są głównie absolwenci liceów ogólnokształcących oraz techników, ponadto studenci studiów dziennych oraz osoby z tytułem magistra.

Samo kształcenie nie stanowi finału kariery. Po ukończeniu szkoły przed absolwentami staje zadanie znalezienia pracy. „Rectus" z myślą o ich losach prowadzi biuro pośrednictwa pracy i doradztwa personalnego.

Studium Celne w Białej Podlaskiej

ma uprawnienia szkoły publicznej

KSZTAŁCI W ZAWODACH:
- technik spedytor
- technik ekonomista
- technik rachunkowości

Przygotowuje do egzaminu państwowego dającego tytuł technika spedytora
Nauka odbywa się w systemie zaocznym
Słuchacze korzystają z prawa do odroczenia służby wojskowej

Warunkiem przyjęcia jest przedłożenie świadectwa ukończenia szkoły średniej i podania o przyjęcie do studium, odbycie rozmowy kwalifikacyjnej oraz wpłacenie wpisowego

Zajęcia odbywają się w soboty i niedziele, co dwa tygodnie. Nauka trwa cztery semestry. Kończy się egzaminem potwierdzającym kwalifikacje zawodowe.

Sekretariat:
ul. Warszawska 14 p. 16,
21 – 500 Biała Podlaska
tel. (083) 343 14 60

Siedziba: Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 2
ul. Leszczynowa 16,
21- 500 Biała Podlaska
tel. (083) 342 69 51

www:rectus.edu.pl **e-mail: biuro@rectus.edu.pl**

W sojuszu z przedsiębiorczymi…

prof. Jacek Brdulak
Przewodniczący
Rady Programowej

Szanowni Państwo!

Mamy przyjemność przekazać Państwu pierwszy numer Kwartalnika Celnego. Pomysł wydawania pisma pojawił się w czasie dyskusji uczestników kursów zawodowych Podlaskiej Agencji Konsultingowej „Rectus-WOC", sugerujących cykliczne opracowywanie specjalistycznych materiałów szkoleniowych. Kolejną zachętą była wskazówka, iż wiele ważnych, ciekawych inicjatyw naukowych, edukacyjnych, z zakresu przedsiębiorczości młodych, czy też działań samorządów i organizacji zawodowych przechodzi w regionie bez trwalszej, pogłębionej refleksji. Mamy nadzieję, że nasz kwartalnik pozwoli, przynajmniej w pewnym stopniu, zapełnić te luki informacyjne. Tym bardziej, iż w regionie zaczynają się istotne zmiany, praktycznie we wszystkich dziedzinach życia społeczno-gospodarczego.

W tym numerze publikujemy m.in. artykuł poświęcony problematyce podatku od towarów i usług w międzynarodowym transporcie samochodowym. Specjalistki z Uniwersytetu Warszawskiego porządkują tematykę, podają przykłady rozstrzygnięć dotyczących podatku VAT w tej gałęzi transportu, dokonanych przez polskie organy skarbowe. Rozpoczynamy tym samym dyskusję na temat podatku VAT w międzynarodowym transporcie samochodowym, dziedzinie gospodarki, która prężnie rozwija się na południowym Podlasiu. Tekst na temat statystyki obrotu towarowego w Unii Europejskiej stanowi cenne uzupełnienie rozważań celnych, gdyż obecnie świadomość konieczności rzetelnego zbierania danych o towarach w handlu wewnątrzunijnym jest jeszcze słabo ugruntowana wśród podmiotów gospodarczych.

Dobór tych tematów nie jest przypadkowy. Biała Podlaska leży w międzynarodowym korytarzu komunikacyjnym, przygraniczna infrastruktura techniczna pozwoli stworzyć w przewidywalnym terminie centrum logistyczne o dużym, międzynarodowym zasięgu, a granica Unii Europejskiej wymusza rozwój usług celnych wysokiej jakości. Stąd też publikujemy ciekawy tekst o korupcji, która w nowej rzeczywistości, jeżeli mamy stać się nowoczesnym, życzliwym sobie społeczeństwem, musi przejść do historii. Narzucającym się uzupełnieniem omawianych w artykułach tematów są problemy rynku pracy w regionie. Te poruszające wszystkich sprawy związane ze skutkami bezrobocia są przedmiotem zainteresowania władz i instytucji powołanych do rozwiązywania problemu braku miejsc pracy. Również my chcielibyśmy z tych zagadnień uczynić jeden z głównych tematów publikacji i komentarzy.

Mamy nadzieję, że pismo spotka się z Państwa życzliwym przyjęciem. Będziemy wdzięczni za wszelkie opinie, zwłaszcza te krytyczne, które pozwolą nam lepiej dostosować profil pisma, jak i jego zawartość merytoryczną do Państwa oczekiwań i potrzeb.

W numerze:

Waldemar Czernicki

Statystyka obrotu towarowego w Unii Europejskiej str. 3

Autor dokonuje analizy, pod kątem wymogów statystyki, jednej z czterech fundamentalnych zasad funkcjonowania wspólnego rynku – swobody przepływu towarów. Precyzuje czym jest Eurostat, a także deklaracje Intrastat. Zwraca uwagę, że normy UE nakazują zbieranie danych statystycznych dotyczących przemieszczania wszystkich towarów w handlu wewnątrzunijnym. Podaje też przykłady trudności związanych z realizacją tego wymogu.

Jacek Brdulak

Lokalne rynki pracy – szanse i problemy str. 4

Kiedy mowa o rozwoju lokalnym, wciąż panuje sposób myślenia polegajacy na tym, że nasze atrybuty ktoś wreszcie doceni i przyjdzie z inwestycjami. Tymczasem zmienajacy się globalnie swiat stawia przed społecznościami lokalnymi dodatkowe wymagania. Bez ich spełnienia inwestorzy wybiorą się na teren bardziej konkurencyjny. Autor, profesor Szkoły Głownej Handlowej, pisze o nowych, niezbędnych czynnikach rozwojowych w kształtowaniu startegii rozwoju lokalnego.

Sławomir Kostjan

Kłody na drodze przewoźników str. 6

Brakuje kierowców, stan infrastruktury drogowej jest fatalny, na kierunku wschodnim, gdzie najwięcej roboty, wielkim problemem są zezwolenia wjazdowe. Mimo to polskie firmy zajmujące się międzynarodowym transportem drogowym wyrastają na potęgę. Autor zastanawia się, czy tej gałęzi gospodarki nie uznać za polską specjalność w międzynarodowym podziale pracy.

Joanna Rudzka | Anna Rutkowska - Brdulak

Międzynarodowy pozawspólnotowy transport drogowy str. 8

Autorki precyzują definicję międzynarodowego transportu drogowego z punktu widzenia prawa wspólnotowego. Zajmują się problematyką podatku od towarów i usług w transporcie międzynarodowym wspólnotowym i pozawspólnotowym. Tekst zawiera przykłady rozstrzygnięć dotyczących podatku VAT w transporcie, dokonanych przez polskie organy skarbowe. Jest też dobrą instrukcją wypełniania faktur i rozliczania podatku VAT w usługach transportowych.

Andrzej Halicki

Korupcja. Uwag kilka ku refleksji str. 13

Transparency International publikuje corocznie ranking oceniający poziom korupcji w większości krajów świata. Pod względem odporności na korupcję Polska plasuje się dopiero na 61 miejscu. Wychodząc od definicji korupcji w prawie międzynarodowym i polskim, autor dokonuje analizy jej psychospołecznego podłoża. Zwraca uwagę na pozornie niedostrzegalne i dlatego ignorowane przejawy zjawiska. W konkluzji precyzuje, że bez zmiany postaw i mentalności, z korupcją, patologią jak nieuleczalna choroba, nie poradzimy sobie z uporządkowaniem polskich spraw.

Tadeusz Kucharuk | Małgorzata Trębicka

Swoboda przepływu osób. Skutki dla subregionu bialskopodlaskiego str. 18

Przystąpienie do układu z Schengen da możliwość swobodnego poruszania się po państwach tej grupy i podejmowania tam pracy zarobkowej. Spowoduje jednak zaostrzenie kontroli na granicy wschodniej.

Jerzy Trudzik

Edukacja i aspiracje – sprawozdanie z konferencji str. 19

Przedsiębiorcy narzekają, że szkoły nie kształcą fachowców wedle ich potrzeb. Szkoły odpierają ten zarzut, tłumacząc że są w stanie natychmiast zorganizować każdy kierunek kształcenia, tylko co z tego, skoro nikt nic chce podjąć na nich nauki. Pojawiają się radykalne opinie: zbyt łatwo zdobyć wyższe wykształcenie. Czy zatem trzeba podnieść edukacyjną poprzeczkę?

Rada programowa

prof. dr hab. Jacek Brdulak - przewodniczący
mgr Andrzej Halicki
dr inż. Jerzy Małkowski
mgr Waldemar Czernicki
mgr Sławomir Kostjan
ks. dr Tomasz Zadrożny

Redaguje zespół:

Anita Wapa - sekretarz redakcji
Tadeusz Kucharuk
Jerzy Trudzik

Agencja Consultingowa Rectus-WOC
ul. Warszawska 14 p.16,
21-500 Biała Podlaska,
tel./fax 083-343-14-60
www.rectus.edu.pl; kwartalnik@rectus.edu.pl

Teksty recenzowane

Materiałów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Redakcja zastrzega sobie prawo do adiustacji, zmiany tytułów, dokonywania skrótów i dodawania śródtytułów.

Statystyka obrotu towarowego w Unii Europejskiej

Waldemar Czernicki

W 2007 roku Unię Europejską tworzy 27 Państw Członkowskich, które zachowują swoją suwerenność i są pełnoprawnymi podmiotami prawa międzynarodowego. Państwa te, decydując się na członkostwo w Unii Europejskiej, dobrowolnie przekazały część swoich kompetencji ponadnarodowym, wspólnym organom.

Jednolity rynek obejmuje cały obszar Unii Europejskiej bez granic wewnętrznych, na którym obowiązuje swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. Powstał dzięki zniesieniu kontroli na granicach wewnątrz Unii Europejskiej. Jednolity rynek jest czasami nazywany rynkiem wewnętrznym – te dwa określenia są używane wymiennie w języku polskim, a wynikają z odmiennego tłumaczenia tego samego pojęcia z języka niemieckiego: „Binenmarkt" oraz z języka angielskiego : „Single Market".

Decydujące znaczenie dla pełnej realizacji rynku wewnętrznego miało:

- przyjęcie Jednolitego Aktu Europejskiego (wszedł w życie 1 lipca 1987 roku), którego najważniejszym postanowieniem była decyzja o stopniowym tworzeniu rynku wewnętrznego do końca 1992 roku,
- podpisanie w 1992 roku Maastricht Traktatu o Unii Europejskiej.

W Państwach Członkowskich Unii Europejskiej istnieje system zbierania danych polegający na przekazywaniu w cyklu miesięcznym sprawozdań przez podmioty gospodarcze do wskazanych instytucji lub urzędów.

Jednolity rynek jest największym na świecie zintegrowanym obszarem zróżnicowanych gospodarek narodowych Państw Członkowskich Unii Europejskiej.

Celem jednolitego rynku Unii Europejskiej jest realizacja czterech zasad:

- swobody przepływu towarów,
- swobody przepływu usług,
- swobody przepływu osób,
- swobody przepływu kapitału.

Każda z tych swobód jest jednakowo ważna, choć każda z nich reguluje inny aspekt funkcjonowania rynku wewnętrznego.

W tym artykule omówię wstępnie pierwszą zasadę tj. „swoboda przepływu towarów" i wynikające stąd obowiązki i prawa dla przedsiębiorców i obowiązki i uprawnienia dla właściwych organów Państw Członkowskich Unii Europejskiej. Swoboda przepływu towarów oznacza nieskrępowaną wymianę towarową pomiędzy Państwami Członkowskimi dzięki zniesieniu kontroli granicznych, dostosowaniu oraz wzajemnemu uznawaniu norm towarowych i przepisów podatkowych. Swobodny przepływ towarów wymagał od Państw Członkowskich Unii Europejskiej harmonizacji opłat celnych, podatków i zastosowania jednolitych standardów.

W Unii Europejskiej statystyka obrotu towarowego opracowywana jest w Biurze Statystycznym EUROSTAT na podstawie dokumentów celnych SAD (tzw. system EXTRASTAT) oraz innych dokumentów (tzw. system INTRASTAT). Wiele transakcji zawartych między sprzedawcą a kupującym nie jest przedmiotem kontroli i dozoru celnego, z uwagi na istnienie wspólnotowego obszaru celnego, to zgodnie z przepisami prawa celnego (uwzględniającego istnienie wspólnotowego obszaru celnego) stosowane są inne dokumenty zawierające stosowne informacje o międzynarodowym handlu towarami. Ta sytuacja wymusiła opracowanie innych dokumentów, w oparciu o które można zbierać dane dotyczące międzynarodowego handlu towarami. Tymi dokumentami są deklaracje INTRASTAT.

W Państwach Członkowskich Unii Europejskiej istnieje system zbierania danych polegający na przekazywaniu w cyklu miesięcznym sprawozdań przez podmioty gospodarcze do wskazanych instytucji lub urzędów.

Zaleca się aby statystyka międzynarodowego handlu towarami rejestrowała wszystkie towary, które powiększają lub pomniejszają zasoby materialne danego państwa, czyli towary wprowadzane lub wyprowadzane na obszar statystyczny danego państwa, z wyłączeniem:

- towarów objętych procedurą tranzytu,
- czasowo wprowadzanych lub wyprowadzanych, z wyjątkiem towarów którym nadano przeznaczenie celne - objęcie procedurą celną uszlachetniania czynnego lub uszlachetniania biernego.

Zatem wszystkie towary (z wyjątkiem wymienionych powyżej) powinny być zgłoszone do statystyki międzynarodowego handlu towarami. Jednak w wielu przypadkach ta ogólna zasada jest z trudnością przestrzegana ze względu na trudności interpretacyjne związane ze skomplikowanymi warunkami transakcji handlowych. System INTRASTAT jest to system statystyki obrotów towarowych pomiędzy Państwami Członkowskimi Unii Europejskiej i polega - z jednej strony - na przekazywaniu przez niektórych przedsiębiorców w Państwie Członkowskim Unii Europejskiej informacji o dokonanych przywozach albo wywozach towarów do innych Państw Członkowskich, zaś z drugiej strony - na gromadzeniu tych danych przez upoważnione do tego organy państwowe, ich przetwarzaniu, kontroli oraz udostępnianiu innym uprawnionym podmiotom. Zebrane w ten sposób informacje są następnie porównywane z informacjami zadeklarowanymi przez te same osoby w podatkowych deklaracjach VAT.

W Polsce rolę takich rejestrów pełnią system REGON oraz rejestr podatników NIP. Systemy te są zmodyfikowane przez dodanie przed rejestrem symbolu Polski - „PL". System INTRASTAT jest wspólny dla Państw Członkowskich Unii Europejskiej, ale może również uwzględniać specyficzne potrzeby badań statystycznych dla danego Państwa Członkowskiego.

Zwolnione z obowiązku przesyłania danych na deklaracjach INTRASTAT są podmioty nie będące podatnikami VAT, np. osoby fizyczne nie prowadzące działalności gospodarczej oraz m.in. podatnicy VAT zwolnieni z obowiązku zapłaty tego podatku. W celu zmniejszenia obowiązków statystycznych dotyczących małych i średnich przedsiębiorstw, przewidziano w poszczególnych Państwach Członkowskich progi statystyczne, ustalane według wartości obrotu towarowego realizowanego z podmiotami z innych Państw Członkowskich. Progi statystyczne są definiowane wartościowo przez poszczególne państwa. Poniżej ustalonego progu statystycznego przekazywanie danych może być ograniczone a nawet zawieszone.

System INTRASTAT w zakresie zbierania danych wraz z wszystkimi elementami tworzenia zbioru danych prowadzi w Polsce Ministerstwo Finansów (Służba Celna) przy współpracy z Głównym Urzędem Statystycznym. Przyjętym rozwiązaniem nałożono na Izby Celne, obowiązki związane z gromadzeniem i rejestrowaniem informacji dla celów ewidencji i statystyki dotyczącej obrotu z Państwami Członkowskimi, prowadzeniem kontroli poprawności przekazanych informacji, jak też prowadzeniem systemu upomnień, co oczywiście wymaga odpowiedniego uregulowania w przepisach krajowych (patrz – podstawy prawne w ustawie Prawo celne).

Należy wspomnieć, iż przepisy wspólnotowe, regulujące statystykę dotyczącą obrotu towarowego między Państwami Członkowskimi Wspólnoty Europejskiej, zawierają jedynie ogólne zasady funkcjonowania systemu i określają podstawowe obowiązki sprawozdawcze.

Zasady przekazywania informacji dla celów ewidencji i statystyki dotyczącej obrotu towarowego z Państwami Członkowskimi, w zakresie uzupełniającym przepisy prawa wspólnotowego, są określone w ustawie - Prawo celne. W przepisach ustawy zostało zdefiniowane pojęcie „zgłoszenia INTRASTAT" oraz „osoby zobowiązanej". Obowiązek przekazywania informacji statystycznych dotyczących obrotu towarowego pomiędzy państwami członkowskimi przez osobę uczestniczącą w tym obrocie określają przepisy wspólnotowe. Jednakże zakres tego obowiązku zależy od uregulowań ustalonych przez poszczególne Państwa Członkowskie (np. wysokości progów statystycznych).

Zgłoszenie INTRASTAT to czynność polegająca na przekazaniu w wymaganej formie i w określony sposób informacji dla celów ewidencji i statystyki dotyczącej obrotu towarowego z Państwami Członkowskimi Unii Europejskiej.

mgr Waldemar Czernicki - Wykładowca w: Wyższej Szkole Ekonomicznej, Warszawskiej Wyższej Szkole Ekonomicznej i Instytucie Studiów Podatkowych w Warszawie. Członek zespołu adaptacji Konwencji SAD i Konwencji o Wspólnej Procedurze Tranzytowej (WPT). Autor książki „ABC agenta celnego".

LOKALNE RYNKI PRACY

Szanse i problemy

Jacek Brdulak
SGH Warszawa

Problem kształtowania rynków pracy należy do „najgorętszych" elementów polityki gospodarczej. Zajmują się nim, z jednej strony, instytucje państwowe działające w określonych uwarunkowaniach ustawowych. Z drugiej zaś, samorządowe i niepubliczne instytucje rynku pracy. Każda ze stron powinna przy tym realizować określoną, racjonalną strategię rozwoju rynków pracy, opartą na pełnej, aktualizowanej informacji oraz zaangażowaniu kompetentnych, sprawnych i kreatywnych pracowników.

Formułowanie kierunków rozwoju poszczególnych, regionalnych lub lokalnych rynków pracy wymaga na początku, zdaniem autora, ogólniejszej refleksji. Pierwsza sprawa łączy się z typem rozwoju regionu. Wśród decydentów społeczno-gospodarczych szczebla państwowego i samorządowego przeważa fascynacja tradycyjnymi kierunkami rozwoju regionalnego. Przyjmuje się założenie o konieczności przepływu czynników produkcji (kapitału, siły roboczej i rzadziej – wiedzy), choć wiadomo, że między regionami przepływ ten jest utrudniony i obserwujemy małą mobilność zasobów regionalnych w ruchach między regionami. Za główne czynniki rozwoju uważa się w związku z tym:

- przyciąganie inwestorów zewnętrznych,
- zmniejszanie kosztów produkcji,
- uprzemysłowienie regionu.

Formułowane są następujące cele zapewniające rozwój regionu i społeczności lokalnej:

- redystrybucja środków z regionów lepiej do mniej rozwiniętych jako sposób zmniejszania

dysproporcji rozwojowych,
- maksymalizacja efektywności poprzez przestrzenną koncentrację inwestycji (np. w specjalnych strefach ekonomicznych).

Instrumentami realizacji tak określonych celów są bodźce finansowe dla przedsiębiorstw inwestujących w regionach słabo rozwiniętych, rozwój infrastruktury technicznej i społecznej oraz umowy z wielkimi przedsiębiorstwami krajowymi i międzynarodowymi, dotyczące inwestycji w regionach słabo rozwiniętych gospodarczo.

Tradycyjne kierunki rozwoju regionalnego są słuszne i z punktu widzenia polityki gospodarczej regionu niezwykle atrakcyjne. Ktoś musi zachęcony do nas przyjść z pieniędzmi i zainwestować. Jednak zmieniający się globalnie świat zaczyna stawiać przed społecznościami lokalnymi dodatkowe wymagania, bez spełnienia których inwestorzy wybiorą bardziej konkurencyjnych. Dotychczasowe kierunki rozwoju muszą być uzupełnione o wyzwalanie wewnętrznych (endogenicznych) sił rozwoju regionalnego. Pojawiają się nowe czynniki rozwojowe:

- powstawanie nowych firm i zapoczątkowywanie nowych rodzajów produkcji,
- przedsiębiorcze wdrażanie innowacji (nowych technologii, produktów i metod organizacji pracy),
- tworzenie miejsc pracy we wszystkich dziedzinach gospodarki, a szczególnie w sferze usług.

Przed państwem staje zadanie tworzenia równych szans przedsiębiorstwom z regionów mniej i bardziej rozwiniętych oraz zapewniania konkurencyjności firmom z regionów słabo rozwiniętych na rynkach międzynarodowych. Instrumentami realizacji tych celów rozwoju regionalnego jest wzrost nakładów na badania i rozwój połączony z transferem technologii, kształcenie zawodowe, rozwój tzw. usług produkcyjnych (np. doradztwo, marketing, reklama), popieranie kooperacji między firmami lokalnymi i zagranicznymi, opracowywanie przejrzystych zasad polityki regionalnej i ochrony środowiska.

Dopiero połączenie tych dwóch podejść może dać właściwe, pożądane efekty rozwojowe. Widać w nich również wyraźnie akcentowanie roli człowieka jako podmiotu i hegemona wszystkich nowoczesnych sił sprawczych rozwoju regionalnego.

I tu dochodzimy do drugiego problemu. Czy nie zabraknie nam zwyczajnie rąk do pracy? Prognozy demograficzne dla Europy i Polski są bezlitosne. Prognozowanie w bardzo przewidywalnej dziedzinie, jaką jest demografia, może wpędzić każdego w czarną rozpacz. Wystarczy powiedzieć, że ludność Polski zmniejszy się w najbardziej realnym scenariuszu demograficznym z 38,4 mln osób w 2002 r. do 31,3 mln obywateli w 2052 r. Liczba osób w wieku produkcyjnym (15-64 lata) przypadająca na jedną osobę w wieku emerytalnym spadnie z 5,5 osób w 2002 r. do jedynie 1,7 osoby w 2052 r.[1] [1] Kto w związku z tym będzie wypracowywał świadczenia socjalne? Kto zapewni opiekę starzejącemu się nieuchronnie społeczeństwu? Coraz modniejsze staje się wskazywanie na emigrantów, jako panaceum na wszystkie kłopoty demograficzne. Okazuje się, że ekstrapolacje obecnych trendów nie pozostawiają złudzeń. Aby utrzymać obecną strukturę wieku w Polsce, należałoby w ciągu pół wieku przyjąć 110 mln nowych imigrantów. Podobne obliczenia dla Europy dają wynik 830 mln (!). Jest to niemożliwe bez utracenia przez Europejczyków swojej tożsamości. Przybysze, którzy w zdecydowanej większości maja obecnie 18-30 lat, też zaczną się starzeć, a ich potomstwo zmieni obyczaje i będzie rodzić mniej dzieci. Aby utrzymać wysoki udział ludzi młodych w całej populacji, potrzebni będą kolejni imigranci. Powinno ich być nawet więcej niż poprzedników, bo muszą oni zapracować na starzejących się Europejczyków i przyjezdnych z pierwszej fali. W tej sytuacji czekają nas dramatyczne zmiany społeczne. Młodzi, którzy teraz wyjeżdżają do Europy zachodniej, nie uciekną przed nimi. Pracować będziemy prawdopodobnie do momentu utrzymania fizycznej zdolności do pracy. Emerytury znikną, a pozostaną jedynie renty. Konieczna będzie niezwykle racjonalna polityka imigracyjna państwa i całej Unii Europejskiej. Obowiązkiem instytucji państwowych będzie zapewnienie opieki socjalnej osobom starszym, przy zmieniającym się podziale ról w rodzinie. Paradoksalnie, w lepszej sytuacji wyjściowej są przed tymi zmianami, dynamiczniejsze, biedniejsze, kreatywniejsze społeczeństwa nowych członków Unii Europejskiej, niż na przykład społeczeństwa Francji, Włoch, czy też Niemiec. Bardzo dużo zależeć będzie przy tym od umiejętności kształtowania rynków pracy w poszczególnych państwach i regionach UE. Ich atrakcyjność przesądzi o kierunku i sile zachodzących zmian społecznych.

Sumując, uwarunkowania kształtowania lokalnych rynków pracy w nadchodzących latach będą niezwykle złożone. Aby zapewnić możliwość rozwoju lokalnych społeczności trzeba zachodzące zmiany obserwować, rozumieć je i starać się wychodzić im naprzeciw. Potrzebna jest mądra organizacja i pełny przepływ informacji przy obsłudze instytucjonalnej rynków pracy (władze, organizacje pozarządowe, urzędy pracy, niepubliczne instytucje rynku pracy). Jak trudne jest to zadanie świadczą wyniki ostatnich badań w jednym z powiatów województwa lubelskiego[2] [2]. Okazuje się, że tylko niewielka część mieszkańców swoją przyszłość wiąże z własnym regionem. Towarzyszy temu wysoka niedrożność komunikacji społeczeństwo-gospodarka-władza lokalna. Z punktu widzenia kształtowania się wspólnot lokalnych warto podkreślić, że prawie wszyscy mieszkańcy danego regionu pozytywnie oceniają działalność różnego typu zrzeszeń pracodawców i osób zainteresowanych lokalnymi rynkami pracy oraz podkreślają, iż ludność lokalna chętnie wspiera administrację w rozbudowie infrastruktury technicznej i społecznej. Są to elementy wskazujące na istnienie silnych więzi lokalnych, które powinny być wykorzystywane w celu rozwiązywania problemów regionalnych. Niestety zwykle nie są wykorzystywane, gdyż nie formułuje się na ich podstawie żadnych strategii rozwojowych.

Palącym problemem jest dostosowanie kształcenia (w tym szczególnie zawodowego) do potrzeb lo-

[1][1] Dane Środkowoeuropejskiego Forum Badań Migracyjnych (Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN w Warszawie, Fundacja na rzecz Ludności, Migracji i Środowiska w Zurychu i Międzynarodowa Organizacja ds. Migracji IOM).

[2][2] Dr M. Poniatowska-Jaksz z zespołem, Tożsamość terytorialna źródłem konkurencyjności regionu. SGH, Warszawa 2007 (maszynopis powielany).

kalnych rynków pracy (indywidualnie, w zgodzie z wyprzedzającą ofertą pracy). Możliwe, iż wielopłaszczyznowe nauczanie zawodu należy rozpoczynać już w szkołach ogólnokształcących średniego stopnia. Absolwent liceum może przed pójściem na wyższą uczelnię uzyskać kwalifikacje kierowcy, informatyka, mechanika. Konieczna jest przemyślana opieka nad młodymizdolnymi. I to nie według kryterium konkurencji rynkowej, lecz kryteriów innowacyjnego, kreatywnego tworzenia zróżnicowanych miejsc pracy w regionie.

Katalog spraw wiążących się z kształtowaniem lokalnego rynku pracy pozostaje daleki od wyczerpania. Ranga zagadnienia jest jednak tak duża, iż poświęcać należy mu dalszą uwagę. Zasługują na to choćby problemy uwarunkowań kulturowych, etosu pracy, zagadnienia etyki w biznesie i pracy.

prof. dr hab. Jacek Brdulak – jest pracoownikiem katedry geografii ekonomicznej w Szkole Głównej Handlowej. Specjalizuje się w problematyce transportu międzynarodowego i systemu transportowego Polski.

Kłody na drodze przewoźników

| Sławomir Kostjan

Dynamiczny rozwój międzynarodowego transportu drogowego, realizowanego przez krajowe firmy, każe zastanowić się, czy ta dziedzina gospodarki nie powinna stać się polską specjalnością. Mamy dogodne płożenie geograficzne, i - jak wiele dowodzi – chęć i wyczucie. Niestety, także wiele przeszkód na tej drodze.

W kilku ostatnich latach obserwujemy w Polsce, w warunkach silnie działających mechanizmów rynkowych, niezwykle dynamiczny rozwój firm zajmujących się międzynarodowym transportem drogowym. Według dostępnych statystyk ilość podmiotów gospodarczych prowadzących działalność transportową w zakresie międzynarodowego przewozu ładunków zbliża się do 20 tysięcy. Pojazdów uprawnionych do przewozu ładunków na międzynarodowym rynku transportowym jest już ponad 100 tysięcy. Szczególnie dynamiczny przyrost ilości pojazdów nastąpił w roku 2006. Proces ten nie słabnie.

Polskie firmy zajmujące się międzynarodowym transportem drogowym dotkliwie odczuwają brak wystarczającej liczby kierowców z odpowiednimi kwalifikacjami. Którzy poza umiejętnością prowadzenia i obsługi pojazdów, byliby jeszcze przygotowani do wypełniania licznych dokumentów przewozowych, znali języki obce, ponadto skłonni byli emocjonalnie i kulturowo do wykonywania stawianych im zadań zgodnie z oczekiwaniami pracodawcy – oszczędnie, kierując się potrzebą osiągania zysku przez firmę.

Silnie mechanizmy konkurencji rynkowej wymuszają ogromny wysiłek organizacyjny, finansowy i mentalny, w wyniku czego polskie przedsiębiorstwa przewozów międzynarodowych dysponują nowoczesną, można powiedzieć „najlepszą w Europie" flotą pojazdów, spełniających wysokie standardy ekologiczne. Powstają nowe, małe firmy przewozowe (1-3 pojazdów) wypełniające wszystkie istniejące jeszcze luki w potrzebach przewozowych. Następuje także często podział firm już funkcjonujących na rynku przewozowym, co prowadzi do rejestrowania nowych podmiotów gospodarczych.

Powyższe zjawiska pozwalają stwierdzić, że transport drogowy w dalszym ciągu pozostaje otwartą gałęzią gospodarki narodowej. Wchłania znaczny kapitał finansowy, tworzy nowe miejsca pracy. A co najważniejsze nie ustaje w ekspansji na całą Unię Europejską, a także - w dużym stopniu - na kraje Europy Wschodniej i Azji.

Tak dynamiczny rozwój międzynarodowego transportu drogowego musiał w konsekwencji doprowadzić do pojawienia się czynników ograniczających wczesny trend rozwojowy. Najistotniejszy czynnik ograniczający to:

KADRY DLA TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

Coraz bardziej widoczny jest brak kadr właściwie przygotowanych do obsługi poszczególnych faz przewozu ładunków. Przede wszystkim brakuje odpowiednio liczebnej grupy zawodowych kierowców, którzy poza umiejętnością prowadzenia i obsługi pojazdów, byliby jeszcze przygotowani do operowania licznymi dokumentami związanymi z procesem przewozowym, posiadali znajomość

języków obcych, skłonni byliby także emocjonalnie i kulturowo do wykonywania stawianych im zadań, a pracę swą wykonywali zgodnie z oczekiwaniami pracodawcy, wykonując ją „oszczędnie" i kierując się potrzebą osiągania zysku przez firmę.

Konieczne jest także przygotowanie odpowiednich kadr średniego i wyższego szczebla zarządzania w transporcie międzynarodowym. Zmieniająca się (dynamiczna) sytuacja gospodarcza wymaga doskonalenia i profesjonalizmu wspartego szczegółowym, specjalistycznym szkoleniem kadr.

W tej sytuacji spore zdziwienie może budzić brak zawodu kierowca-mechanik w ewidencji zawodów i programach szkół państwowych. A jeszcze 15 lat temu funkcjonowały one i cieszyły się niemałym zainteresowaniem. Powstała, więc luka pokoleniowa, która obecnie ma niezwykle istotny wpływ na dalsze funkcjonowanie transportu samochodowego w ogóle, a transportu międzynarodowego w szczególności. Prowadzone szkolenia kierowców zawodowych, nie dają oczekiwanych rezultatów.

Zatem stworzenie nowego systemu przygotowania kadr w tym zawodzie, zdaje się atrakcyjnym dla młodzieży, jest konieczne, a z punktu widzenia gospodarki narodowej i sposobu na zmniejszenie bezrobocia oczywiste.

Konieczne jest, w ramach porozumień międzyrządowych, ustalenie i pozyskanie niezbędnej ilości jednorazowych zezwoleń na wjazd polskich ciężarówek do państw wschodnich. Według aktualnych szacunków nasi przewoźnicy w roku 2007 są w stanie wykorzystać 150 - 160 tysięcy zezwoleń na wjazd do Rosji i około 170 tysięcy na wjazd do Białorusi. To dałoby szansę na wykorzystanie potencjału i dalszy rozwój polskiego międzynarodowego transportu drogowego.

DOSTĘP DO RYNKU WSCHODNIEGO

Bodaj zasadniczym czynnikiem ograniczającym rozwój polskiego międzynarodowego transportu drogowego jest limitowany zakres dostępu na rynki wschodnie (Rosja, Białoruś, Kazachstan itd.). Ten, bez wątpienia, ogromny rynek systematycznie zwiększa zapotrzebowanie na dobrze zorganizowane, specjalistyczne i terminowe dostawy dóbr konsumpcyjnych i inwestycyjnych z Europy Zachodniej, a także, choć obecnie z pewnymi ograniczeniami, z Polski. Rynek transportowy tych krajów jest dla naszego międzynarodowego transportu drogowego dobrze znany. Potrafimy tam pracować, operować logistycznie i w wyniku tego możemy osiągać dobre wyniki finansowe. Istnieją jednak bariery i niezbyt jasno określone procedury, które limitują nam dostęp do tego rynku.

W tej sytuacji niezbędne więc jest, w ramach wzajemnych porozumień rządowych, ustalenie i pozyskanie właściwej (niezbędnej) ilości dokumentów (zezwoleń) pozwalających na wjazd polskich ciężarówek do wymienionych państw.

Według szacunków i analiz dotychczasowej sytuacji, niezbędne jest uzyskanie w 2007 roku 150 do 160 tysięcy jednorazowych zezwoleń na wjazd do Rosji i około 170 tysięcy na wjazd do Białorusi.

Takie ilości zezwoleń pozwoliłyby zachować ciągłość pracy polskiego międzynarodowego transportu drogowego. Dałoby to możliwość realnego wykorzystania potencjału naszych firm, a tym samym sprzyjało dalszemu umacnianiu się na rynku europejskim.

INFRASTRUKTURA DROGOWA

Jako następny istotny element ograniczający funkcjonowanie i rozwój międzynarodowego transportu drogowego wymienić należy wymienić stan infrastruktury drogowej w Polsce. Długość autostrad (ok. 560 km), które powstały w ostatnich latach, w porównaniu z programem (z 1994 r), który zakładał wybudowanie 2600 km, można nazwać kompromitacją. Muszą nareszcie zacząć działać takie przepisy i procedury, które usuną wszelkie przeszkody w budowie i rozbudowie drogowej infrastruktury transportowej.

Nowym, ważnym impulsem pobudzającym dla tych działań może być przyznanie organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej „EURO 2012" Polsce i Ukrainie. Fakt ten powinien wywołać zrozumiałe ożywienie, pobudzić ogromne przedsięwzięcia organizacyjne także w zakresie infrastruktury drogowej, a tym samym podwyższyć jeszcze koniunkturę w transporcie. Właśnie teraz Polska otrzymała i otrzymuje z Unii Europejskiej ogromne fundusze na programy infrastruktury drogowej i transportowej.

Przedstawione zastały tylko niektóre czynniki ograniczające dalszy dynamiczny rozwój polskiego międzynarodowego transportu drogowego. Wybrane zostały według wagi uznawanej przez autora. Należy docenić ogromny wysiłek, jaki został wniesiony przez firmy transportowe w osiągnięcie obecnego stanu tej gałęzi gospodarki narodowej. A myśląc o dalszym rozwoju gospodarczym Polski i mając na uwadze daleko idącą specjalizację państw, może warto zastanowić się, czy międzynarodowy transport drogowego nie powinien stać się polską specjalnością.

Państwo powinno dostrzec korzyści płynące z tego stanu rzeczy i wspierać transport swoimi decyzjami i działaniami. Przede wszystkim powinno eliminować czynniki ograniczające jego dalszy rozwój.

Sławomir Kostjan, wiceprzewodniczący Rady Zrzeszenia Międzynarodowych Przewodników w Polsce. Jest też dyrektorem Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników.

MIĘDZYNARODOWY pozawspólnotowy transport drogowy

Joanna Rudzka | Anna Rutkowska - Brdulak

Transport jest usługą polegającą na przemieszczaniu ludzi lub rzeczy (przesyłek, ładunków, towarów) z jednego miejsca na drugie, przy użyciu odpowiednich środków transportu.[1] Odgrywa on ogromną rolę w życiu gospodarczym każdego kraju, umożliwiając kooperację między gałęziami gospodarki, jednostkami gospodarczymi i regionami.

Transport możemy podzielić według poszczególnych kryteriów:

1. Ze względu na rodzaj środka transportu:
   - transport kolejowy,
   - transport drogowy,
   - transport morski,
   - transport lotniczy oraz
   - żeglugę śródlądową.
2. Z uwagi na przedmiot transportu:
   - transport pasażerski,
   - transport towarowy.
3. Z uwagi na miejsce i zasięg wykonywania:
   - transport krajowy (ogólnokrajowy, regionalny, lokalny),
   - transport międzynarodowy (kontynentalny, międzykontynentalny).

Z kolei z punktu widzenia systemu podatku od towarów i usług, możemy w obecnym stanie prawnym podzielić transport na:

- transport krajowy
- transport międzynarodowy wewnątrzwspólnotowy, zwany w ustawie o podatku od towarów i usług[2] „wewnątrzwspólnotową usługą transportową",
- transport międzynarodowy pozawspólnotowy, zwany w polskiej ustawie o podatku od towarów i usług transportem międzynarodowym.

W niniejszym opracowaniu zajmiemy się jedynie opodatkowaniem podatkiem od towarów i usług transportu międzynarodowego drogowego. W naszym rozumieniu, transportem międzynarodowym jest każdy transport przekraczający granicę państwową.

Jednakże, chcemy podkreślić, iż usługi transportowe stanowią trudną do opodatkowania dziedzinę z uwagi na fakt, iż są wykonywane w ruchu międzynarodowym, wkraczając w kompetencje podatkowe wielu państw. Specyfika tego rodzaju działalności polega na prowadzeniu jej na terytorium więcej niż jednego Państwa Członkowskiego Unii Europejskiej (lub Państwa Członkowskiego i państwa trzeciego). Powoduje to zaangażowanie prawa podatkowego każdego z państw, na terenie którego transport faktycznie przebiega. Zatem, interesy fiskalne każdego z tych państw krzyżują się w ramach usługi transportowej, co jest powodem istotnych problemów dotyczących rozgraniczenia jurysdykcji podatkowej każdego z nich.

PODMIOT OPODATKOWANIA

Zgodnie z art. 15 Ustawy o podatku od towarów i usług podatnikami są osoby prawne, jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej oraz osoby fizyczne, wykonujące samodzielnie działalność gospodarczą bez względu na cel lub rezultat takiej działalności. Działalność gospodarcza obejmuje wszelką działalność producentów, handlowców lub usługodawców, również wówczas, gdy czynność została wykonana jednorazowo w okolicznościach wskazujących na zamiar wykonywania czynności w sposób częstotliwy.

PRZEDMIOT OPODATKOWANIA

Ustawa o transporcie drogowym[3] definiuje międzynarodowy transport drogowy jako podejmowanie i wy-

[1] Władysław Górski, „Prawo Transportowe", Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 1993r, s.9
[2] ustawa o podatku od towarów i usług z dnia 11 marca 2004 r. (Dz. U z 2004 r, Nr 54, poz. 535 z poźn. zm.)
[3] ustawa o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r. (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088 z późn. zm.)

konywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi, za które uważa się również zespoły pojazdów składające się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy, przy czym jazda pojazdu między miejscem początkowym i docelowym odbywa się z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej.

Ustawa o podatku od towarów i usług nie wprowadza legalnej definicji transportu międzynarodowego pozawspólnotowego. W art. 83 ust. 3 ustawy zamieszczono natomiast bardzo szeroką definicję „transportu międzynarodowego": Przez usługi transportu międzynarodowego, o których mowa w katalogu towarów i usług, do których stosuje się stawkę 0 %, rozumie się, zgodnie z ustawą:

a) przewóz lub inny sposób przemieszczania towarów:
   - z miejsca wyjazdu (nadania) na terytorium kraju do miejsca przyjazdu (przeznaczenia) poza terytorium Wspólnoty,
   - z miejsca wyjazdu (nadania) poza terytorium Wspólnoty do miejsca przyjazdu (przeznaczenia) na terytorium kraju,
   - z miejsca wyjazdu (nadania) poza terytorium Wspólnoty do miejsca przyjazdu (przeznaczenia) poza terytorium Wspólnoty, jeżeli trasa przebiega na pewnym odcinku przez terytorium kraju (tranzyt),
   - z miejsca wyjazdu (nadania) na terytorium Państwa Członkowskiego innym niż terytorium kraju do miejsca przyjazdu (przeznaczenia) poza terytorium Wspólnoty lub z miejsca wyjazdu (nadania) poza terytorium Wspólnoty do miejsca przyjazdu (przeznaczenia) na terytorium Państwa Członkowskiego inne niż terytorium kraju, jeżeli trasa przebiega na pewnym odcinku przez terytorium kraju;
b) jak i usługi pośrednictwa i spedycji międzynarodowej, związane z usługami, o których mowa powyżej.

Nie jest usługą transportu międzynarodowego przewóz osób lub towarów w przypadku, gdy miejsce wyjazdu (nadania) i miejsce przyjazdu (przeznaczenia) tych osób lub towarów znajduje się na terytorium kraju, a przewóz poza terytorium kraju ma wyłącznie charakter tranzytu.

Po 1 maja 2004 roku definicja usługi transportu międzynarodowego uległa zawężeniu. Przed tą datą transport międzynarodowy zrównany był z eksportem usług, oznaczał transport z miejsca nadania (wyjazdu w Polsce do miejsca przyjazdu) przeznaczenia za granicą, tranzyt oraz pod pewnymi warunkami transport z zagranicy na terytorium Polski.

W obecnym stanie prawnym o transporcie międzynarodowym mówić możemy jedynie w przypadku, gdy transport taki:

- zaczyna się w kraju spoza Unii Europejskiej i kończy w Polsce,
- zaczyna się w Polsce a kończy w kraju trzecim (tj. w kraju poza terytorium Unii Europejskiej),
- zaczyna się i kończy w kraju trzecim a jego trasa w części przebiega przez Polskę,
- zaczyna się w innym Państwie Członkowskim, przebiega przez Polskę i kończy w kraju trzecim,
- zaczyna w kraju trzecim, przebiega w części przez Polskę i kończy się w innym Państwie Członkowskim.

MIEJSCE OPODATKOWANIA

Zgodnie z art. 27 ust. 2 pkt 2 ustawy o podatku od towarów i usług w przypadku usługi transportowej miejscem świadczenia usług jest miejsce, gdzie odbywa się transport, z uwzględnieniem pokonanych odległości.

Należy podkreślić, że rozwiązanie dotyczące miejsca opodatkowania usług transportu międzynarodowego pozawspólnotowego, wprowadzone do polskiej ustawy w drodze implementacji przepisów VI Dyrektywy[4], jest często przedmiotem krytyki. Regulacje te oznaczają bowiem w przypadku transportu towarów z Polski do kraju będącego poza Unią Europejską, gdy trasa przejazdu przebiega w części przez inny kraj członkowski (np. transport z Polski do Rosji przez Litwę), iż obowiązek podatkowy powstaje zarówno w Polsce jak i w Litwie z uwzględnieniem pokonanych w każdym z tych krajów odległości. W konsekwencji, we wszystkich tych krajach należy zapłacić podatek według obowiązujących tam stawek, co w praktyce może powodować obowiązek rejestracyjny w każdym z tych krajów.

Przy określaniu podstawy opodatkowania w każdym z krajów bierze się pod uwagę pokonane w nich odległości niezależnie od czasu podróży w tych krajach. W celu wyznaczenia z całości wynagrodzenia za daną usługę części zapłaty za odcinek krajowy, stanowiący podstawę opodatkowania podatkiem od towarów i usług, należy pomnożyć kwotę netto za całą usługę przez liczbę kilometrów przypadającą na odcinek krajowy a następnie wynik podzielić przez liczbę kilometrów wykonanych w ramach całej usługi.

Dodatkowo, w praktyce stosowania przepisów dotyczących miejsca opodatkowania usług transportu międzynarodowego pojawił się problem interpretacji przepisów ustawy dotyczący kwestii, czy miejsce opodatkowania tego rodzaju usług rozciąga się jedynie na terytorium Rzeczpospolitej, czy też obejmuje także zagraniczną część usługi transportowej do miejsca zakończenia usługi na terytorium kraju trzeciego. Przykładowo w sytuacji transportu z Krakowa do Moskwy, sporna jest kwestia opodatkowania polskim podatkiem od towarów i usług części usługi transportowej przypadającej na terytorium, w tym przypadku Rosji, z punktu granicy polsko – rosyjskiej (a tym samym Unijnej) do punktu docelowego, tzn. w naszym przypadku Moskwy.

Istnieją argumenty za opodatkowaniem całości tej usługi podatkiem od towarów i usług, jak też i takie, które nakazują opodatkować jedynie część transportu do granicy. Wobec stosowania stawki 0 % na przedmiotowe usługi, kwestia ta dotyczy w zasadzie podstaw do zwrotu podatku naliczonego w związku ze świadczeniem tej usługi.

[4] VI Dyrektywa Rady z dnia 17 maja 1977 roku w sprawie harmonizacji ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących podatków obrotowych – wspólny system podatku od wartości dodanej; ujednolicona podstawa wymiaru podatku. (Sixth Council Directive of 17 May 1977 on the harmonization of the laws of the Member States relating to turnover taxes – common system of value added tax; uniform basis of assessment) - 77/388/EWG

Spór w sensie prawnym sprowadza się do analizy czy przepis 83 stanowi *lex specialis* do artykułu 5, zgodnie z którym opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług podlega odpłatne świadczenie usług na terytorium kraju w powiązaniu z artykułem 27 ust. 2 pkt. 2 mówiącym, iż miejscem świadczenia usług transportowych jest miejsce, gdzie odbywa się transport, z uwzględnieniem pokonanych odległości czy jedynie *lex specialis* w stosunku do przepisu dotyczącego stawki. Artykuł 83 miałby oznaczać, w tej interpretacji, objęcie opodatkowaniem całej usługi pozawspólnotowego transportu towarów, również poza terytorium kraju.

Orzecznictwo organów skarbowych w tej materii jest bardzo bogate, choć niejednolite. Urząd Skarbowy w Płocku w interpretacji z 4 listopada 2005 roku[5] uznał, iż w przypadku usługi transportowej polegającej na przewozie towarów z miejsca wyjazdu na terytorium kraju do miejsca przyjazdu poza terytorium Wspólnoty opodatkowaniem stawką 0 % podlegać będzie usługa odbywająca się na terytorium kraju i tylko w tej części, która przebiega na terytorium kraju. W pozostałej części transport nie będzie podlegał opodatkowaniu w Polsce.[6]

Pierwszy Urząd Skarbowy w Katowicach w interpretacji z dnia 8 września 2005 r.[7] stwierdził, że w sytuacji, kiedy Podatnik oraz przewoźnik (zleceniobiorca) posiadają stosowane dokumenty, usługa transportu podlega opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług wg. stawki 0% w części wykonywanej na terytorium kraju, w pozostałej części nie jest objęta podatkiem od towarów i usług.[8]

Urząd Skarbowy w Mielcu w swojej interpretacji z 20 września 2004[9] roku zauważył: *„usługa transportu międzynarodowego, której część trasy przebiega przez terytorium Polski będzie w tej części opodatkowana w Polsce uwzględniając długość odcinka trasy w Polsce. Odcinki poza terytorium kraju podlegają opodatkowaniu w kraju wykonania usługi według zasad tam obowiązujących. Biorąc powyższe pod uwagę, wykonane przez pana usługi międzynarodowego transportu drogowego świadczone na zlecenie kontrahenta ukraińskiego na trasie Ukraina - Polska podlegają opodatkowaniu w Polsce wyłącznie w części odcinka trasy przebiegającej w od granicy w Polsce do miejsca rozładunku stawką podatku VAT w wysokości 0 % (gdy posiada pan dokumenty, o których mowa w ww. art. 83 ust. 5, gdy nie stawką 22-procentową), pozostałe odcinki nie podlegają opodatkowaniu w Polsce."*[10]

Uregulowania Europejskie pozwalają na opodatkowanie podatkiem od towarów i usług danego kraju jedynie w zakresie jurysdykcji podatkowej tego kraju, orzecznictwo Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości stoi na stanowisku, iż możliwe jest rozszerzenie jurysdykcji poza kraj z zastrzeżeniem jednakże braku kolizji z jurysdykcją innych krajów[11]. Nie można zatem przyjąć, iż zakres terytorialny obowiązywania polskiej ustawy o podatku od towarów i usług rozszerza się poza terytorium Rzeczpospolitej. Usługa transportowa wykonywana poza krajem nie podlega w ogóle opodatkowaniu polskim podatkiem od towarów i usług. Nie można też uznać za prawidłową argumentacji uznającej artykuł 83 za przepis szczególny względem artykułu 27 ustęp 2 punkt 2. Artykuł 27 ustęp 2 punkt 2 jest bowiem punktem wyjścia w rozważaniach dotyczących każdej usługi transportowej a 83 nie może rozszerzać wbrew 27 ust. 2 jurysdykcji Rzeczpospolitej.

OBOWIĄZEK PODATKOWY

Zgodnie z art. 19 ust. 13 pkt 2 lit. a ustawy o podatku od towarów i usług w przypadku wykonywania usług transportu ładunków taborem samochodowym, obowiązek podatkowy powstaje z chwilą otrzymania całości lub części zapłaty, nie później jednak niż 30 dnia, licząc od dnia wykonania usług.

Zgodnie z interpretacją Urzędu Skarbowego w Łukowie[12] w świetle ww. przepisów trzydziestodniowy termin liczony jest od dnia wykonania usługi, przez co należy rozumieć, iż dzień wykonania usługi jest pierwszym z trzydziestu dni, w których powstaje obowiązek podatkowy w podatku od towarów i usług m. in. dla usług transportu ładunków taborem samochodowym.

Problematyczna okazała się być w praktyce obrotu kwestia określenia obowiązku podatkowego w sytuacji, gdy fakturę wystawiono w dniu wykonania usługi i nie otrzymano należności wynikającej z tej faktury. Do tego problemu odniosła się Izba Skarbowa w Poznaniu w swojej informacji z 19 października 2004 roku[13] zauważyła, iż: *„fakturę wystawia się nie później niż z chwilą powstania tego obowiązku i nie wcześniej niż 30 dnia przed powstaniem tego obowiązku - por. §18 ust.1 i 2 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 27 kwietnia 2004r. w sprawie zwrotu podatku niektórym podatnikom, zaliczkowego zwrotu podatku, zasad wystawiania faktur (...) (Dz.U. Nr 91, poz.971). Z powyższego wynika, że o ile nie wystąpiła zapłata całości lub części należności faktura może być wystawiona najwcześniej z chwilą wykonania usługi. Obowiązek podatkowy w sytuacji, gdy fakturę wystawiono w dniu wykonania usługi i nie otrzymano należności wynikającej z tej faktury powstanie najpóźniej 30 dnia od dnia wykonania usługi i wystawienia faktury. Podatnik może więc określić obowiązek podatkowy wcześniej, w dowolnym terminie między datą wykonania usługi a 30 dniem od dnia wykonania usługi"*.

PODSTAWA OPODATKOWANIA

Zgodnie z art. 29 ustawy o podatku od towarów i usług podstawą opodatkowania jest obrót. Obrotem jest kwota należna z tytułu sprzedaży, pomniejszona o kwotę należnego podatku. Kwota należna obejmuje całość świadczenia należnego od nabywcy. Obrotem jest

[5] sygnatura 1419/UPO-443-107/05/EN/1

[6] Podobnie: Urząd Skarbowy w Zamościu w interpretacji z dnia 29 grudnia 2006 r. o sygnaturze POIV-443/46/06 i Trzeci Urząd Skarbowy w Gdańsku w interpretacji z dnia 17 lutego 2006 r. o sygnaturze PP/443-129/05

[7] o sygnaturze PPI/443-135/05

[8] Podobnie: Urząd Skarbowy w Nakle nad Notecią w interpretacji z 16 września 2004 r. o sygnaturze PP/443-23/04

[9] Interpretacja o sygnaturze US VI/443-64/04.

[10] Podobnie: Urząd Skarbowy w Płocku w informacji z 21 października 2004 roku o sygnaturze UPO-44/VAT/266/04/EN, Urząd Skarbowy w Dębicy w swojej informacji z 5 listopada 2004 roku o sygnaturze PO III/443-117/04, Izba Skarbowa w Gdańsku w swojej informacji z13 lipca 2004 roku o sygnaturze PI/005-717/04/CIP/01; Urząd Skarbowy w Rybniku w informacji z 25 sierpnia 2004 roku o sygnaturze: PP/443/43/04.

[11] Por. orzeczenie w sprawie Trans Tireno Express, sprawa 283/84, 1986, omówione w paragrafie dotyczącym usług transportowych w VI Dyrektywie.

[12] interpretacja Urzędu Skarbowego w Łukowie z dnia 17 siepnia 2006 r. o sygnaturze PP-443/40/118/2006

[13] Informacja o sygnaturze PP/005w-694/04/EM, podobnie Drugi Urząd Skarbowy w Radomiu w interpretacji z dnia 28 lutego 2006 roku o sygnaturze 1425/021/443/7/06/IW.

także otrzymana dotacja, subwencja i inna dopłata o podobnym charakterze związana z dostawą lub świadczeniem usług.

W przypadku, gdy pobrano zaliczki, zadatki, przedpłaty lub raty, obrotem jest również kwota otrzymanych zaliczek, zadatków, przedpłat lub rat, pomniejszona o przypadającą od nich kwotę podatku. Dotyczy to również otrzymanych zaliczek na dotacje, subwencje i na inne dopłaty o podobnym charakterze. Obrót zmniejsza się o kwoty udokumentowanych, prawnie dopuszczalnych i obowiązkowych rabatów (bonifikat, opustów, uznanych reklamacji i skont) i o wartość zwróconych towarów, zwróconych kwot nienależnych w rozumieniu przepisów o cenach oraz zwróconych kwot dotacji, subwencji i innych dopłat o podobnym charakterze, a także kwot wynikających z dokonanych korekt faktur.

Aby ustalić podstawę opodatkowania należy pomnożyć kwotę netto za całą usługę przez liczbę kilometrów przypadającą na odcinek krajowy a następnie wynik podzielić przez liczbę kilometrów wykonanych w ramach całej usługi.

STAWKA

Artykuł 83 ust. 1 ustawy o podatku od towarów i usług określa stawkę podatku na usługi transportu międzynarodowego w wysokości 0 %, którą zastosować może każdy podmiot pod warunkiem jednakże prowadzenia przez niego dokumentacji, z której jednoznacznie wynika, że czynności te zostały wykonane przy zachowaniu warunków określonych w tym przepisie. Stawkę 0% stosuje się również do usługi wykonywanej w całości na terytorium Polski, ale będącej częścią usługi transportu międzynarodowego (§ 7 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie wykonywania niektórych przepisów ustawy o podatku od towarów i usług)[14], a więc przykładowo w sytuacji, gdy towar jest przewożony z Warszawy do Gdańska samochodem ciężarowym, a następnie statkiem transportowany do Chin.

DOKUMENTY BĘDĄCE DOWODEM ŚWIADCZENIA

Zgodnie z artykułem 83 ustęp 2 warunkiem zastosowania stawki 0 % jest posiadanie przez podatnika odpowiedniej dokumentacji. Dokumentami stanowiącymi dowód świadczenia usług, transportu międzynarodowego są w przypadku transportu:

- towarów przez przewoźnika lub spedytora - list przewozowy lub dokument spedytorski (kolejowy, lotniczy, samochodowy, konosament morski, konosament żeglugi śródlądowej), stosowany wyłącznie w komunikacji międzynarodowej, lub inny dokument, z którego jednoznacznie wynika, że w wyniku przewozu z miejsca nadania do miejsca przeznaczenia nastąpiło przekroczenie granicy z państwem trzecim, oraz faktura wystawiona przez przewoźnika (spedytora);
- towarów importowanych - oprócz dokumentów, o których mowa w pkt 1, dokument potwierdzony przez urząd celny, z którego jednoznacznie wynika fakt wliczenia wartości usługi do podstawy opodatkowania z tytułu importu towarów;
- towarów przez eksportera - dowód wywozu towarów;

Dowód wywozu towarów powinien zawierać co najmniej:

- imię i nazwisko lub nazwę oraz adres siedziby lub miejsca zamieszkania eksportera towarów;
- określenie towarów i ich ilości;
- potwierdzenie wywozu przez urząd celny.

Dokumentem spełniającym wymagania ustawowe może być międzynarodowy samochodowy list przewozowy uregulowany Konwencją o umowie Międzynarodowego przewozu drogowego Towarów (CMR - w praktyce stosowania prawa przez organy podatkowe wymagany jako jedyny prawidłowy dokument). Na bazie tej konwencji strony umów transportowych budują postanowienia własnych jednostkowych porozumień.

Zgodne ze stanowiskiem organów podatkowych *„dla udokumentowania usługi transportu międzynarodowego wystarczy dokument CMR (jeżeli z niego wynika, że w wyniku przewozu z miejsca nadania do miejsca przeznaczenia nastąpiło przekroczenie granicy z państwem trzecim) oraz faktura wystawiona przez przewoźnika"*[15].

W piśmiennictwie wskazuje się, iż niekiedy podatnik może nie posiadać oryginałów wymienionych powyżej dokumentów, lecz powinien posiadać ich potwierdzone kopie i inne dokumenty pozwalające udowodnić, iż świadczona przez niego usługa jest usługą międzynarodowego transportu towarów. Przykładowo wymienia się np. umowy zawarte z firmami zlecającymi, potwierdzenia odbioru, dokumenty SAD.[16] W praktyce organów podatkowych takie stanowisko może jednak okazać się ryzykowne.

Naczelny Sąd Administracyjny, w swoim wyroku zapadłym w nieaktualnym już stanie prawnym, lecz mogącym znaleźć nadal zastosowanie, stwierdził, że nie jest wystarczające do stosowania stawki 0 % udokumentowanie przez podatnika świadczenia usług międzynarodowego transportu jedynie sporządzonymi i przesłanymi przez kontrahenta miesięcznymi rozliczeniami.[17] Kwestia dowodów świadczenia usługi opodatkowanej stawką 0 % nie jest zatem pozbawiona niejasności.

ODLICZENIA

Stawka 0 % przyjęta w polskiej ustawie odpowiada, zwolnieniu z prawem do odliczenia podatku naliczonego przewidzianym w uregulowaniach europejskich. Oznacza to, iż świadczący usługę międzynarodowego transportu pozawspólnotowego towarów może dokonać odliczenia kwot (wobec jednakże świadczenia usługi, w związku z którą nie powstanie podatek należny – do zwrotu) podatku naliczonego od towarów i usług nabywanych przez niego w związku z świadczoną usługą zgodnie z artykułem 86 ustęp 1. Prawo to dotyczy usługi opodatkowanej 0 % a więc nawiązując do kontrowersji opisanych powyżej, nie dotyczy to usługi wykonanej poza terytorium RP.

[14] Dz. U. Nr 97, poz., 970 ze późn. zm.)
[15] Informacja Urzędu Skarbowego w Płocku z 16 listopada 2004 roku o sygnaturze UPO/443/313/04/RK.
[16] Piotr Wąsowski, *Opodatkowanie usług transportowych*, Przegląd Podatkowy nr. 7 z 2004 roku, str. 13.
[17] Wyrok z 8.12.1995, sygn. akt. SA/Wr 249/95

Co do pozostałej części usługi zastosowanie znajdzie artykuł 86 ustęp 8, zgodnie z którym podatnik ma również prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, jeżeli importowane lub nabyte towary i usługi dotyczą: dostawy towarów lub świadczenia usług przez podatnika poza terytorium kraju, jeżeli kwoty te mogłyby być odliczone, gdyby czynności te były wykonywane na terytorium kraju, a podatnik posiada dokumenty, z których wynika związek odliczonego podatku z tymi czynnościami.

FAKTURY

Zgodnie z artykułem 106 ustawy o podatku od towarów i usług podatnicy, również usługodawcy usług transportowych, obowiązani są wystawić fakturę stwierdzającą w szczególności dokonanie sprzedaży, datę dokonania sprzedaży, cenę jednostkową bez podatku, podstawę opodatkowania, stawkę i kwotę podatku, kwotę należności oraz dane dotyczące podatnika i nabywcy.

Przepis ten stosuje się odpowiednio do dostawy towarów lub świadczenia usług, dokonywanych przez podatników zarejestrowanych jako podatnicy podatku od towarów i usług czynni lub zwolnieni, jeżeli miejscem opodatkowania tych czynności jest terytorium Państwa Członkowskiego inne niż terytorium kraju lub terytorium państwa trzeciego i dla tych czynności podatnicy ci nie są zidentyfikowani dla podatku od wartości dodanej lub - w przypadku terytorium państwa trzeciego - podatku o podobnym charakterze.

Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 27 kwietnia 2004 w sprawie zwrotu podatku niektórym podatnikom, zaliczkowego zwrotu podatku, zasad wystawiania faktur, sposobu ich przechowywania oraz listy towarów i usług, do których nie mają zastosowania zwolnienia od podatku od towarów i usług wymienia niezbędne elementy faktury[18].

Zgodnie z § 11 zarejestrowani podatnicy jako podatnicy podatku od towarów i usług czynni, posiadający numer identyfikacji podatkowej, wystawiają faktury oznaczone wyrazami „FAKTURA VAT". Kwoty podatku wykazuje się w złotych bez względu na to, w jakiej walucie określona jest kwota należności w fakturze. Kwoty z faktury przelicza się w takim przypadku na złote według ogłoszonego przez NBP bieżącego kursu średniego waluty obcej na dzień wystawienia faktury pod warunkiem, że faktura wystawiona jest w terminie. W przypadku przeciwnym – powinien zostać zastosowany kurs z dnia powstania obowiązku podatkowego.

Fakturę dotyczącą usług transportu ładunków taborem wystawia się nie później niż z chwilą powstania obowiązku podatkowego. Faktury te nie mogą być wystawione wcześniej niż 30. dnia przed powstaniem obowiązku podatkowego. A jak to już była mowa, obowiązek podatkowy powstaje w tym przypadku w chwili otrzymania całości lub części zapłaty, nie później niż 30. dnia od wykonania usługi.

Jeżeli przed wydaniem towaru lub wykonaniem usługi otrzymano część lub całość należności, w szczególności: przedpłatę, zaliczkę, zadatek, ratę, fakturę wystawia się nie później niż siódmego dnia od dnia, w którym otrzymano część lub całość należności od nabywcy. Fakturę wystawia się również nie później niż siódmego dnia od dnia, w którym pobrano przed wydaniem towaru lub wykonaniem usługi każdą kolejną część należności (zaliczkę, przedpłatę, zadatek lub ratę).

W przypadku gdy po wystawieniu faktury udzielono rabatów podatnik udzielający rabatu wystawia fakturę korygującą. Fakturę korygującą wystawia się również, gdy podwyższono cenę po wystawieniu faktury lub w razie stwierdzenia pomyłki w cenie, stawce lub kwocie podatku bądź w jakiejkolwiek innej pozycji faktury.

Dodatkowo, w piśmiennictwie wskazuje się, iż należy w fakturze wydzielić ponadto części usługi[19]. Wobec tego, iż w zasadzie jedynie część usługi wykonana jest w Polsce i podlega jurysdykcji Polski, faktura dotycząca danej części usługi powinna zawierać dane zgodne z polskim prawem – z zastosowaniem stawki 0 %. Co do pozostałej części usługi należy wykazać ją jako nieopodatkowaną. Faktura powinna zatem uwidaczniać podzieloną usługę na: odcinek krajowy ze stawką 0 % i na odcinek dokumentujący trasę poza granicą Polski bez wskazania kwoty podatku lecz z adnotacją, iż przedmiotowa usługa nie podlega opodatkowaniu na podstawie artykułu 27 ustęp 2 punkt 2.

Kwestią tą zajął się Urząd Skarbowy w Nakle nad Notecią, w swojej interpretacji z 16 września 2004 stwierdzając: *„należność za transport należy rozbić na 2 części: odcinek krajowy należy wykazać ze stawką 0 %, natomiast odcinek na terytorium Wspólnoty i na terytorium kraju trzeciego bez podatku VAT. Na fakturze należy umieścić adnotację, iż odcinki te, zgodnie z zasadami art. 27 ust. 2 pkt 2 ustawy podlegają opodatkowaniu poza terytorium kraju. Stawkę 0 % stosuje się niezależnie od tego, jaki podmiot jest zleceniodawcą usługi."*[20]

Zgodnie z § 12 ust. 7 Rozporządzenia wspomnianego powyżej, w przypadku świadczenia usług objętych stawką podatku niższą od podstawowej oraz dostawy towarów i świadczenia usług zwolnionych od podatku, dane, które powinno się umieszczać na fakturze

[18] Faktura powinna zawierać: imiona i nazwiska lub nazwy bądź nazwy skrócone sprzedawcy i nabywcy oraz ich adresy; numery identyfikacji podatkowej sprzedawcy i nabywcy, dzień, miesiąc i rok albo miesiąc i rok dokonania sprzedaży oraz datę wystawienia i numer kolejny faktury oznaczonej jako „FAKTURA VAT"; podatnik może podać na fakturze miesiąc i rok dokonania sprzedaży w przypadku sprzedaży o charakterze ciągłym; nazwę towaru lub usługi; jednostkę miary i ilość sprzedanych towarów lub rodzaj wykonanych usług; cenę jednostkową towaru lub usługi bez kwoty podatku (cenę jednostkową netto); wartość towarów lub wykonanych usług, których dotyczy sprzedaż, bez kwoty podatku (wartość sprzedaży netto); stawki podatku; sumę wartości sprzedaży netto towarów lub wykonanych usług z podziałem na poszczególne stawki podatku i zwolnionych od podatku oraz niepodlegających opodatkowaniu; kwotę podatku od sumy wartości sprzedaży netto towarów (usług), z podziałem na kwoty dotyczące poszczególnych stawek podatku; wartość sprzedaży towarów lub wykonanych usług wraz z kwotą podatku (wartość sprzedaży brutto), z podziałem na kwoty dotyczące poszczególnych stawek podatku lub zwolnionych od podatku, lub niepodlegających opodatkowaniu, kwotę należności ogółem wraz z należnym podatkiem, wyrażoną cyframi i słownie.

[19] Np. P.Rochowicz, *Zerowy podatek transportowy- rozmowa z Grażyną Młynarczyk*, Rzeczpospolita nr 4 z 6 stycznia 2005., Bogdan Świąder, *VAT w usługach transportowych*, Gazeta Prawna nr. 160/2004 z 17. 08. 2004 roku,. Natomiast Agnieszka Pajurek w artykule *Jak poprawnie rozpoznać obowiązek podatkowy dla usług transportu międzynarodowego względem VAT po 1 maja 2004 r.*(Biuletyn VAT 3/2004 z dnia 01.08.2004) proponuje podział faktury dokumentującej usługę pozawspólnotowego transportu międzynarodowego, która przebiega przez inne kraje członkowskie na trzy części: dotyczącą odcinka krajowego, dotyczącą odcinka wewnątrzunijnego i dotyczącą odcinka pozaunijnego; z zastrzeżeniem jednakże, iż stawka 0 będzie mieć zastosowanie wyłącznie do odcinka krajowego.

[20] Interpretacja o sygnaturze PP/443-23/04.

obejmują również symbol towaru lub usługi, określony w klasyfikacjach wydanych na podstawie przepisów o statystyce publicznej, chyba że ustawa lub przepisy wykonawcze do ustawy nie powołują tego symbolu. W tym przypadku należy podać przepis, na podstawie którego podatnik stosuje zwolnienie lub obniżoną stawkę podatku. Ponieważ część usługi wykraczająca poza terytorium kraju nie jest usługą zwolnioną lecz nie podlegającą opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług obowiązek wskazany powyżej nie ma zastosowania do przedmiotowej części usługi pozawspólnotowego transportu towarów.[21]

Podsumowując, problematyka opodatkowania podatkiem od towarów i usług międzynarodowego pozawspólnotowego transportu drogowego budzi wiele kontrowersji ze względu na brak precyzji przepisów krajowych. W praktyce podatnikom najwięcej trudności sprawia zgromadzenie odpowiedniej dokumentacji pozwalającej skorzystać z prawa do 0 % stawki w podatku od towarów i usług. Dlatego, naszym zdaniem przepisy te powinny zostać uproszczone.

Joanna Rudzka, Anna Rutkowska – Brdulak
Uczestniczki seminarium doktoranskiego z prawa finansowego Wydziału Prawa i Administracji Uniwarsytetu Warszawksiego

[21] Za: Aldona Werner, *Treść faktury dokumentującej usługę transportu międzynarodowego*, Serwis Finanasowo- Księgowy nr 26/2004 z 29.06.2004 r.

KORUPCJA
Uwag kilka ku refleksji...

Andrzej Halicki

Wśród wielu określeń, które na stale zagościły w ostatnim okresie w polskiej rzeczywistości, jest jedno o niezwykle potężnym - negatywnym ładunku emocjonalnym. Którego siła wzrasta wprost proporcjonalnie do częstotliwości kolejnych przypadków opisywanych przez środki masowego przekazu.

Niewątpliwie korupcja – bo o niej mowa – jest zjawiskiem patologicznym, chorobą atakującą, jak wskazują kolejne sondaże opinii publicznej, coraz szersze kręgi zawodowe i społeczne. Zresztą przedstawianie łapówkarstwa od „medycznej" strony jest niezwykle czytelne z uwagi na przemawiające nie tylko do wyobraźni takie określenia jak „choroba brudnych rąk", „wirus", „choroba zakaźna" czy wreszcie „rak" – przypadłość podstępna, z licznymi odmianami, dość często – niestety – nieuleczalna. Wymienione choroby towarzyszyły ludzkości od wieków, podobnie jak zjawisko korupcji, znane i opisywane ze względu na istniejące już wówczas urzędy i władzę, nie tylko w starożytnych państwach Grecji czy Rzymie, ale także w Biblii (m.in. w Starym Testamencie).

Odwoływanie się do religii nie jest zresztą przypadkowe, skoro stosowne zapisy dotyczące wymienionej patologii , zostały zamieszczone również w Kodeksie Kościoła Katolickiego, jako wystąpienie przeciwko siódmemu przykazaniu Dekalogu („nie kradnij").

Należy jednocześnie zauważyć, iż pomimo wielowiekowej tradycji, do dnia dzisiejszego nie udało się wypracować jednej naukowej, uniwersalnej definicji korupcji. W związku z tym warto wspomnieć, iż istnieje możliwość posiłkowania się dla własnych potrzeb określeniami łapówkarstwa ujętymi w obowiązujących aktach prawnych, które jednakże – co zrozumiale – winny być traktowane przede wszystkim pomocniczo, stosownie do zakresu przedmiotowego danej regulacji prawnej.

Przykładowo zatem, zgodnie z art. 2 Cywilnoprawnej Konwencji o korupcji z 4.11.1999 r. [1] żądanie, proponowanie, wręczanie lub przyjmowanie, bezpośrednio lub pośrednio łapówki lub jakiejkolwiek innej nienależnej korzyści lub jej obietnicy, które wypacza prawidłowe wykonywanie jakiekolwiek obowiązku lub zachowanie wymagane od osoby otrzymującej łapówkę, nienależną korzyść lub jej obietnicę – jest korupcją.

Dość szeroką i co istotne pierwszą w Polsce prawną definicję korupcji zawiera art. 1 ust. 3 ustawy z dn. 9.06.2006 r. o Centralnym Biurze Antykorupcyjnym[2] stanowiąc, iż jest nią obiecywanie, proponowanie, wręczanie, żądanie, przyjmowanie przez jakąkolwiek osobę, bezpośrednio lub pośrednio jakiejkolwiek nienależnej korzyści majątkowej, osobistej lub innej, dla niej samej lub jakiejkolwiek innej osoby, lub przyjmowanie propozycji lub obietnicy takich korzyści w zamian za działanie lub zaniechanie takich korzyści w zamian za działanie lub zaniechanie działania w wykonywaniu funkcji publicznej lub w toku działalności gospodarczej.

[1] Dz.U. Nr 244 z 2004r., poz. 2443
[2] Dz.U. Nr 104 z 2006r., poz. 708

By nie wdawać się w spory o charakterze terminologicznym, proponuję poprzestać na często przywoływanej w literaturze definicji, opracowanej przez Bank Światowy, zgodnie z którą pod pojęciem korupcji należy rozumieć wykorzystywanie środków publicznych na cele prywatne. Podobnym określeniem znamion korupcji posłużył się również premier Jarosław Kaczyński w swym expose wygłoszonym w Sejmie 10.07.2006 r.

CZY POLSKA JEST KRAJEM SKORUMPOWANYM?

Na tak postawione pytanie większość z nas udzieliłaby zapewne pozytywnej odpowiedzi.

Nie ulega wątpliwości, iż w znacznej części zasługa w tym mediów, które relacjonują kolejne wydarzenia z życia codziennego (począwszy od medialnych obrad komisji śledczej w sprawie Rywina, poprzez działania CBA, a skończywszy na aferze korupcyjnej w polskiej piłce nożnej). Nie może zatem dziwić, iż w ostatnim Indeksie Percepcji Korupcji[3] (corocznie podawanym przez organizację Transparency International), Polska ze wskaźnikiem 3,7 plasuje się dopiero na 61 miejscu na świecie, pośród 163 objętych rankingiem. Prym wiodą w dalszym ciągu (od kilku lat) takie kraje jak Finlandia (wskaźnik 9,6) Dania (wskaźnik 9,5) czy Szwecja (wskaźnik 9,2). Nie są to jedyne badania potwierdzające, iż społeczny odbiór korupcji w poszczególnych państwach zdecydowanie różni się od siebie.

Przykładowo w 2005 r. na zlecenie Komisji Europejskiej został przeprowadzony tzw. Eurobarometr, polegający na skierowaniu do mieszkańców poszczególnych państw UE pytania o treści „Czy zgadzają się państwo z twierdzeniem, iż korupcja jest poważnym problemem w Państwa kraju?". Jedynie 24% Duńczyków i aż 88% Polaków udzieliło wówczas pozytywnej odpowiedzi.

Niewątpliwie nagłośnione w ostatnim czasie przypadki korupcji, przyczynią się do pogłębienia społecznego i tak już negatywnego obrazu Polski jako kraju o dużej skali łapówkarstwa.[4] Należy jednakże podkreślić istniejący związek pomiędzy efektami pracy właściwych służb (Policji, CBA, ABW, CBŚ i innych) i wzrastającą liczbę zatrzymań[5], a społecznym odbiorem tego zjawiska. Z jednej strony bowiem ludzie mogą doświadczać przypadków korupcji w swoim życiu osobistym i z różnych przyczyn nie zgłaszać ich organom ścigania (np. danie łapówki może być warunkiem przeprowadzenia operacji ratującej życie członka rodziny) i na tej podstawie budować swe przekonanie o wszechogarniającej korupcji. Z drugiej zaś strony dana osoba może nigdy nie spotkać się z przypadkiem korupcji (pytanie czy to w ogóle możliwe pozostawiam do refleksji czytelnikom), a swą opinię o istniejącej w Polsce korupcji kształtować wyłącznie na podstawie informacji zaczerpniętej ze środków masowego przekazu nagłaśniających kolejne zatrzymania osób przyjmujących łapówki.

KTO BIERZE NAJCZĘŚCIEJ?

Ostatni Barometr korupcji, czyli ogólnopolskie badania sondażowe przeprowadzone przez Program Przeciw Korupcji realizowany przez Fundację Batorego[6] wskazuje, iż obszarami życia społecznego, w których korupcja występuje najczęściej są : służba zdrowia (53 %), politycy, działacze partyjni, radni, posłowie, senatorowie (35%), sądy i prokuratura (32%), policja (31%), urzędy gminne, powiatowe, wojewódzkie (28%), urzędy centralne (22%) . Uwzględniając powyższe dane w trakcie dalszych rozważań będę posługiwał się terminologią „urzędnik publiczny" (zamiast określeń z poszczególnej grupy zawodowej np. lekarz, policjant, parlamentarzysta, funkcjonariusz celny, funkcjonariusz Straży Granicznej, etc.). Jest to bowiem w pełni uzasadnione treścią art. 115 par. 13 oraz art. 115 par.19 Kodeksu karnego[7], zawierających definicję – odpowiednio – funkcjonariusza publicznego oraz osoby pełniącej funkcję publiczną.

Cywilnoprawna Konwencja o korupcji: żądanie, proponowanie, wręczanie lub przyjmowanie, bezpośrednio lub pośrednio łapówki lub jakiejkolwiek innej nienależnej korzyści lub jej obietnicy, które wypacza prawidłowe wykonywanie jakiekolwiek obowiązku lub zachowanie wymagane od osoby otrzymującej łapówkę, nienależną korzyść lub jej obietnicę – jest korupcją.

JAKIE SĄ FORMY KORUPCJI?

Odwołując się do powołanej uprzednio definicji Banku Światowego, zgodnie z którą korupcją jest wykorzystywanie środków publicznych na cele prywatne, możliwe jest zaklasyfikowanie w ramach tego patologicznego zjawiska następujących okoliczności:

- wykorzystywanie urządzeń i materiałów publicznych na cele prywatne (np. drukarki, kopiarki, papieru ksero, czy sprzętu komputerowego stanowiącego własność urzędu dla własnych potrzeb, w tym korzystanie na służbowym komputerze z prywatnych skrzynek mailowych),
- korzystanie ze służbowego samochodu na cele prywatne,
- wykorzystywanie telefonu służbowego (stacjonarnego czy komórkowego) do prowadzenia rozmów prywatnych, koszty których ponoszą pracodawcy (kierownicy urzędów publicznych),
- rozliczanie podróży służbowej po wyższych kosztach niż faktycznie poniesione,
- rozliczanie wydatków służbowych za noclegi (np. hotel) w wyższej kwocie niż faktycznie po-

[3] www.batory.org.pl (im niższy wskaźnik, tym większy poziom postrzeganej korupcji, 10 oznacza brak korupcji, 1 – kraj skorumpowany)
[4] (z sondażu PR III Polskiego Radia przeprowadzonego w dn. 08.11.2006r. aż 95% słuchaczy udzieliło pozytywnej odpowiedzi na pytanie „Czy Polska to kraj skorumpowany")
[5] www.batory.org.pl (przykładowo o ile w 2002r. wszczęto łącznie 1856 postępowań związanych z korupcją, to w roku 2005 prowadzono już 4765 takich postępowań)
[6] www.batory.org.pl (ze względu na możliwość wskazania więcej niż jednej grupy zawodowej, suma odpowiedzi przekracza 100%)
[7] ustawa z dn. 06.06.1997r. (Dz.U. Nr 88, poz. 553 z późn.zm.)

niesiona,
- rozliczanie przysługujących w niektórych grupach zawodowych darmowych biletów na przejazdy rodzinne (do wykorzystania raz w roku) pomimo, nie odbycia przejazdu.

INNE ZNANE FORMY KORUPCJI

Nepotyzm (od łac. nepos – wnuk, bratanek) oznacza faworyzowanie członków rodziny bliskich i dalekich) przy obsadzaniu stanowisk.

Kumoterstwo – faworyzowanie oparte na nieformalnych powiązaniach (przyjaciół, znajomych, etc.).

Konflikt interesów – występuje wówczas, gdy urzędnik publiczny podejmujący rozstrzygniecie w danej sprawie ma lub może mieć osobisty interes w sposobie rozstrzygnięcia sprawy (kolizja interesu prywatnego z wykonywanymi obowiązkami publicznymi, wywołująca podejrzenie o stronniczość lub interesowność).

PRZEKUPSTWO – ŁAPOWNICTWO

Kodeks karny dokonuje rozróżnienia przedmiotu sprzedajności na: korzyść majątkową, osobistą albo ich obietnicę. O ile definicja korzyści majątkowej nie powinna nastręczać większych trudności, o tyle warto poświęcić nieco więcej uwagi korzyści osobistej, którą może być praktycznie wszystko co zaspokaja określoną potrzebę urzędnika publicznego, ale – w odróżnieniu od korzyści majątkowej – nie da się przeliczyć wprost na pieniądze np. przyznanie awansu, nauka języka obcego, sponsoring wyjazdu, „darmowa" naprawa zepsutego samochodu, nadanie odznaczenia, a nawet stosunek seksualny.

Niezależnie jednakże od tego czy urzędnik publiczny przyjmuje korzyść majątkową lub osobistą albo jej obietnicę, podlega takiej samej odpowiedzialności karnej tj. karze pozbawienia wolności od 6 m-cy do lat 8 (art. 228§1 Kodeksu karnego).

W przypadku natomiast, gdy przyjęcie łapówki (niezależnie od formy) będzie dodatkowo wiązać się z naruszeniem przez urzędnika publicznego przepisów prawa, wówczas podlega on karze pozbawienia wolności od roku do lat 10 (art.228 §3 kk)

Warto zauważyć, iż Kodeks karny przewiduje analogiczną odpowiedzialność dla osoby udzielającej urzędnikowi publicznemu korzyści majątkowej lub osobistej albo ich obietnicy (odpowiednio art. 229 § 1 i art. 229 § 3 kk).

Inne formy korupcji wyróżnione w polskim Kodeksie karnym:

Płatna protekcja (art. 230)
Nadużycie władzy (art.231)
Korupcja wyborcza (art. 250 a)
Korupcja w obrocie gospodarczym (art. 296 a)
Korupcja w sporcie (art. 296 a)

Ponieważ w dobie osiągnięć techniki (zwłaszcza Internetu), zainteresowany czytelnik bez większego trudu może zapoznać się z przywołanymi przepisami prawnymi, w dalszej części niniejszej publikacji pozwolę sobie skupić uwagę na pozostałych, również tych prawnych aspektach korupcji, w tym zwłaszcza na tych działaniach, które mogą przyczynić się do ograniczenia patologii, w tym wprowadzonej nowej regulacji tzw. czynnego żalu sprawców przestępstw korupcyjnych.

Wprowadzenie powyższych instytucji miało na celu złamanie przez ustawodawcę solidarności towarzyszącej na ogół obu stronom transakcji korupcyjnej tj. dawcy i biorcy łapówki. Czynny żal wiąże się zatem z obligatoryjnym uwolnieniem się od odpowiedzialności karnej dawcy korzyści majątkowej lub osobistej, o ile zostaną spełnione następujące warunki:

a) korzyść lub jej obietnica zostały przyjęte,
b) sprawca zawiadomił o tym organ powołany do ścigania przestępstw (zanim organ ten się o tym przestępstwie dowiedział),
c) sprawca ujawnił wszystkie istotne okoliczności przestępstwa korupcji.

Należy podkreślić, iż dobrodziejstwo uwolnienia się od odpowiedzialności karnej w ramach czynnego żalu dotyczy wyłącznie dawcy łapówki, nie zaś np. urzędnika publicznego, który przyjął korzyść majątkową lub osobistą. Nie ma przy tym znaczenia kto wystąpił z inicjatywą wręczenia łapówki (urzędnik publiczny czy sam dawca korzyści). Niewątpliwym pozytywnym aspektem jest tu możliwość oczyszczenia się (również w sensie moralnym) dawcy łapówki, co ma istotne znaczenie zwłaszcza w przypadku, gdy wręczenie korzyści majątkowej lub osobistej zostało spowodowane szczególnymi okolicznościami np. łapówka dla lekarza wymuszona została chęcią ratowania za wszelką cenę chorego członka rodziny.

Nie można również wykluczyć, iż dawca korzyści majątkowej czy osobistej w pewnym momencie swego życia zreflektuje się, bądź trawiony przez własne sumienie dojdzie do przekonania o konieczności naprawienia swego błędu i zgłosi się sam do organów ścigania, ujawniając wszystkie okoliczności przestępstwa korupcji.

Z drugiej strony fakt, iż instytucja czynnego żalu nie obejmuje swym zakresem urzędnika publicznego sprawia, że ten po wzięciu nie może być nigdy do końca pewien czy jego proceder nie zostanie ujawniony przez skruszonego dawcę organom ścigania.

W świetle powyższego, nie może dziwić wykorzystywanie do opisu określenia procederu korupcji tytułowych słów piosenki grupy Boney M „One way ticket" (Bilet w jedną stronę). Nie bez znaczenia jest również to, iż urzędnik publiczny przyjmujący łapówkę staje się przedmiotem rozmów i dyskusji w gronie potencjalnych osób zainteresowanych skorzystaniem z jego pozaprawnych usług (zaczyna być on więc notowany na swoistego rodzaju giełdzie), co daje możliwość wręczenia mu korzyści majątkowej lub osobistej bez ryzyka przez kolejnych dawców, w tym także zastosowania prowokacji.

CO ZROBIĆ, BY OGRANICZYĆ KORUPCJĘ ?

Skoro korupcja jest tak duży problemem w polskiej rzeczywistości, nie może dziwić, iż w dyskusji publicznej pojawiają się coraz to kolejne, pomysły na jej ograniczenie (celowo nie używam słowa „wyeliminowanie", ponieważ choćby ze względu na ułomną naturę ludzką jest to niemożliwe).

[8] „Dziennik" (z dn. 12.04.2007r.)
[9] Dz.U. Nr 126 z 2006r., poz. 873

Podwyżka wynagrodzenia urzędników publicznych

Istnieje teoria, zgodnie z którą urzędnicy publiczni przyjmują korzyści w formie łapówek ponieważ za mało zarabiają.

Według tej tezy, podniesienie wynagrodzenia ograniczy skalę występowania korupcji w danej grupie zawodowej. Muszę zaznaczyć, iż jestem przeciwnikiem zaprezentowanego poglądu.

Nie zgodzę się zatem z tym, że istnieje prosta zależność pomiędzy wysokością zarobków urzędników państwowych, a ich podatnością na korupcję. Łapówkarstwo jest bowiem najsilniej związane z pewnymi cechami człowieczeństwa, takimi jak prawość czy uczciwość, a mówiąc precyzyjnie z ich brakiem u niektórych ludzi. Nie bez przesady korupcję określa się mianem patologii, zepsucia moralnego, czy wręcz demoralizacji.

Jeżeli więc urzędnik decyduje się na przyjęcie łapówki to jest to sygnał świadczący o zatraceniu przez niego wartości moralnych, nie zaś informacja o jego niskim wynagrodzeniu, niewystarczającym do zaspokojenia potrzeb życiowych. Celowo pomijam podnoszone czasem dylematy związane z fatalną sytuacją finansową czy rodzinną urzędnika, który w jej imię godzi się na przyjęcie korzyści majątkowej. Znacznie bliższe są mi natomiast słowa ojca Macieja Zięby, znanego dominikanina i filozofa, który w niedawnym wywiadzie analizując dążenie do zrobienia kariery w imię nawet najbardziej szlachetnych pobudek, stwierdził, że „nie da się być najpierw niemoralnym, żeby potem stać się moralnym"[8] Celowo nie chcę wdawać się w dyskusję o możliwych sytuacjach pośrednich związane z konfliktem dóbr (łapówka czy pomoc chorej rodzinie).

Podniesienie zarobków może być zatem jednym z elementów w ramach szeroko rozumianej strategii antykorupcyjnej, nie zaś jako jedyne antidotum w walce z korupcją.

Czytelna polityka kadrowa, stworzenie systemu awansowania oraz motywowania urzędników publicznych

Zgodnie z art. 7 Konwencji Narodów Zjednoczonych nr 58/4 przeciwko korupcji[9] każde państwo - strona podejmie starania w celu przyjęcia, utrzymania i wzmocnienia systemów (…) awansowania urzędników służby cywilnej i w odpowiednim zakresie innych niewybieralnych funkcjonariuszy publicznych. Ta umowa międzynarodowa odwołuje się do pojęcia „systemu" czyli układu elementów mającego określoną strukturę i stanowiącego logicznie uporządkowaną całość. Brak jednolitych, stałych i przejrzystych kryteriów awansowania może być traktowany jako czynnik sprzyjający rozwojowi korupcji. System awansowania winien zatem opierać się m.in. na zasadach skuteczności oraz obiektywnych kryteriach takich jak zasługi, celowość i przydatność (art.7 ust. 1a w/w Konwencji przeciwko korupcji).

Jeżeli zatem urzędnik publiczny podnoszący systematycznie swe kwalifikacje, uczestniczący w szkoleniach, kursach, przejawiający inicjatywę oraz wykazujący się kreatywnością nie będzie odpowiednio doceniony, to nie może dziwić, iż w pewnym momencie swej kariery zawodowej sfrustrowany, nie znajdujący oparcia w pracodawcy, przestawanie identyfikować się z urzędem, co może sprzyjać podjęciu decyzji o przyjęciu korzyści majątkowej lub osobistej.

Rozwój kontroli wewnętrznej, stworzenie służb wewnętrznych w ramach poszczególnych formacji zawodowych (zwł. mundurowych)

Jest dla mnie niezrozumiałe, iż na przykład w służbie celnej nie utworzono dotychczas profesjonalnej służby wewnętrznej, na wzór analogicznych komórek istniejących w strukturach Policji i Straży Granicznej. Istniejące obecnie komórki kontroli wewnętrznej są nieskuteczne w zakresie ujawniania i wykrywania przestępstw korupcji, choćby z uwagi na braki kadrowe oraz niewystarczające uprawnienia natury procesowej (np. brak możliwości kontroli oświadczeń majątkowych funkcjonariuszy oraz brak możliwości wręczania łapówki kontrolowanej). Na marginesie należy podkreślić, iż zasadą winno być zatrudnienie w ramach kontroli wewnętrznej urzędników publicznych posiadających właściwe kwalifikacje, kompetencje, a także doświadczenie zawodowe, nie zaś - co się zdarza – osób przypadkowych, mających mniejszą wiedzę w konkretnym zakresie niż osoby przez nie kontrolowane.

Ustawa o Centralnym Biurze Antykorupcyjnym: obiecywanie, proponowanie, wręczanie, żądanie, przyjmowanie przez jakąkolwiek osobę, bezpośrednio lub pośrednio jakiejkolwiek nienależnej korzyści majątkowej, osobistej lub innej, dla niej samej lub jakiejkolwiek innej osoby, lub przyjmowanie propozycji lub obietnicy takich korzyści w zamian za działanie lub zaniechanie takich korzyści w zamian za działanie lub zaniechanie działania w wykonywaniu funkcji publicznej lub w toku działalności gospodarczej jest korupcją.

Kodeksy etyki w formie ustawowej

Obecnie niemal każda formacja zawodowa może pochwalić się własnym Kodeksem etyki, co należy ocenić z pewnością pozytywnie. Dość istotnym problemem jest natomiast brak możliwości wyegzekwowania zapisów kodeksowych spowodowany wewnętrznym charakterem takich dokumentów. Stąd należałoby rozważyć możliwość włączenia poszczególnych Kodeksów etyki w formie załączników do ustaw regulujących prawa i obowiązki urzędników publicznych

Zapewnienie ochrony prawnej i faktycznej whistleblowerowi[10]

Mianem whistleblowera określam osobę – pracownika organizacji, która posiada wiedzę o występujących w danym urzędzie publicznym nieprawidłowo-

[10] Nazwa whisteleblower pochodzi od angielskich słów „whistle" (gwizd) oraz „blower" (m.in. wydawać dźwięk)

ściach np. korupcji i dzieli się nią z przełożonym lub organami ścigania. Ponieważ łapówkarstwo jest zjawiskiem niezwykle trudnym do wykrycia (co nie dziwi, zważywszy, iż jest ono relacją dwóch stron często zainteresowanych w dochowaniu tajemnicy), każdy pracownik, który w dobrej wierze ujawnia istniejące w danej organizacji patologie winien być traktowany z należnym mu szacunkiem i otoczony ochroną.

Możliwość odwetu, zemsty lub nawet zwolnienia z pracy whisteblowera dostrzega również Cywilnoprawna Konwencja Rady Europy z 4.11.1999r., stanowiąc, iż każda strona zapewni w swoim prawie wewnętrznym odpowiednią ochronę przed wszelkimi nieuzasadnionymi sankcjami wobec pracowników, którzy mając uzasadnione podstawy do podejrzewania, że doszło do korupcji, zgłaszają w dobre wierze swe podejrzenia odpowiednim osobom lub władzom.

Znaczenie wewnętrznego obserwatora i sygnalisty o nieprawidłowościach, bo taką de facto rolę pełni whistleblower, należy oceniać zwłaszcza uwzględniając okoliczność, iż zdecydowana większość nagłośnionych przez media przypadków łapówkarstwa np. wśród funkcjonariuszy celnych została wykryta przez wyspecjalizowane organy zewnętrzne lub na skutek informacji uzyskanych od osób trzecich, nie zaś w wyniku sygnałów płynących z wewnątrz Służby Celnej.

JESZCZE INNE POSTULATY

Automatyzacja oraz informatyzacja urzędów publicznych. Zmniejszenie uznaniowości podejmowania decyzji przez urzędników publicznych (rozdzielenie czynności urzędowych pomiędzy wielu urzędników). Przejrzyste, jasne reguły prawne (akty prawne regulujące sferę działalności urzędników publicznych powinny być zrozumiale i czytelne, o ograniczonym stopniu skomplikowania i częstotliwości nowelizacji). Zwiększenie skuteczności działania służb powołanych do zwalczanie przestępstw korupcyjnych, w tym Centralnego Biura Antykorupcyjnego. Działania o charakterze edukacyjnym (promowanie postaw antykorupcyjnych, jednoznacznie negatywna ocena, a wręcz społeczne napiętnowanie procederu łapówkarstwa).

SZANTAŻ A ŁAPÓWKA KONTROLOWANA

W polskiej rzeczywistości odnotowywano już przypadki, gdy proceder łapówkarstwa znajdował swój finał w postaci wymuszania na skorumpowanym urzędniku publicznym późniejszego określonego zachowania się pod groźbą ujawnienia okoliczności przyjęcia przez niego korzyści majątkowej czy osobistej przez urzędnika publicznego. Niewielką pociechą dla urzędnika publicznego jest okoliczność, że szantażysta w przypadku ujawnienia jego działania za swój proceder poniesie również odpowiedzialność karną.

Obowiązujące przepisy prawne (art. 19 a ust.1 i ust. 2 ustawy o Policji[11] oraz art. 19 ust.3 ustawy o CBA) dopuszczają przeprowadzenie przez te organy czynności polegających na

przyjęciu, wręczeniu korzyści majątkowej oraz złożeniu propozycji nabycia, zbycia lub przejęcia przedmiotów pochodzących z przestępstwa. Takie działania mogą być poprzedzone w razie potrzeby stosowną do okoliczności propozycją, obietnicą lub negocjacjami, zaś wykonując niniejsze czynności funkcjonariusz Policji bądź CBA nie popełnia przestępstwa.

Z powyższego wynika, iż łapówka kontrolowana może stanowić doskonalą okazję do przeprowadzenia pewnego rodzaju weryfikacji danego urzędnika publicznego, stosowanej zwłaszcza w przypadku istniejących podejrzeń lub wiarygodnych sygnałów o patologicznej działalności biorcy korzyści majątkowej.

PODSUMOWANIE

Wychodząc z założenia, iż każda publikacja poświęcona zjawisku korupcji winna być rozpatrywana jako część strategii antykorupcyjnej, postanowiłem ograniczyć moje rozważania jedynie do niektórych aspektów łapówkarstwa. Korupcja jest w Polsce niewątpliwie istotnym problemem, zaś z dotychczasowych doświadczeń wynika, iż nie każdy urzędnik zdaje sobie sprawę choćby z tego, że staje się uczestnikiem opisanego procederu już w przypadku niepozornego wszakże wykorzystania sprzętu biurowego (komputera, kopiarki, telefonu) dla własnych, prywatnych celów i potrzeb. Najważniejsze jest zatem uświadomienie sobie, że decydując się na korupcję wyrażamy automatycznie zgodę na dokonanie oszustwa, kradzieży, demoralizację otoczenia i negatywny odbiór społeczny szeroko rozumianej grupy urzędników publicznych.

Warto podkreślić, iż ze względu na istniejące mechanizmy antykorupcyjne (m.in. czynny żal, łapówka kontrolowana, restrykcyjne ustawodawstwo karne, itp.) istnieje coraz większe prawdopodobieństwo, iż skorumpowane strony transakcji korupcyjnej zostaną ujawnione, co oznacza nie tylko przepadek przedmiotów pochodzących z przestępstwa korupcji, ale również ogromne skutki społeczne, zwłaszcza dla rodziny urzędnika publicznego.

Z pewnością jedną z metod walki z korupcją jest zmiana naszych postaw i mentalności, polegająca na braku jakiejkolwiek tolerancji dla procederu łapownictwa. Zatem w sytuacji zażądania przez urzędnika publicznego korzyści majątkowej lub osobistej, właściwą postawą winno być zgłoszenie takiego przypadku jego bezpośredniemu przełożonemu oraz organom ścigania. Jeżeli natomiast zignorujemy zachowanie korupcyjne, lub co gorsza wyrazimy na nie zgodę np. w imię niewielkich rozmiarów łapówki, budowa społeczeństwa obywatelskiego na wzór choćby Danii czy Szwecji pozostanie w sferze jedynie teoretycznych rozważań.

Andrzej Halicki, ekspert w Izbie Celnej w Białej Podlaskiej, aktualnie p.o. Naczelnika Urzędu Celnego w Kielcach. Związany z Helsińską Fundacją Praw Człowieka.

[11] Ustawa z dn. 06.04.1990r. (Dz.U. 30, poz. 179 z późn.zm.)

Swoboda przepływu osób
Skutki dla subregionu

Tadeusz Kucharuk
Małgorzata Trębicka

Jednym z fundamentów integracji europejskiej, obok swobody przepływu kapitału, usług i dóbr jest swoboda przepływu osób. Termin ten odnosi się do ludzi przemieszczających się w celu podjęcia zatrudnienia, świadczenia usług bądź podjęcia własnej działalności gospodarczej. Ze swobody tej mogą korzystać także emeryci i studenci oraz inne osoby, które są ubezpieczone i posiadają środki utrzymania.

Swoboda przepływu osób daje możliwość podjęcia działalności ekonomicznej na terytorium jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej przez obywateli innych państw członkowskich. Dodatkowym udogodnieniem jest fakt, że tacy pracownicy muszą być traktowani przez państwo w którym rezydują, w taki sam sposób jak jego obywatele.

Swobodę tę reguluje umowa międzynarodowa zawarta między niektórymi krajami członkowskimi Unii Europejskiej, tzw. układ z Schengen. Aktualnie należy do niego 13 państw tzw. „starej" UE (stan przed rozszerzeniem w 2004 r.): Belgia, Holandia, Francja, Niemcy, Luksemburg, Austria, Dania, Finlandia, Grecja, Portugalia, Szwecja, Włochy, Hiszpania oraz Norwegia i Islandia, które nie są członkami UE.

Wynikająca z umowy swoboda o przepływie osób wewnątrz strefy Schengen dotyczy obywateli państw sygnatariuszy, a także wszystkich osób o dowolnym obywatelstwie i narodowości, które przekraczają granice między państwami objętymi układem. Polska, która do UE przystąpiła w 2004 roku, nie spełnia jeszcze wszystkich wymogów Schengen. Planowany termin przyjęcia obejmuje czas między grudniem 2007 a marcem 2008.

Przynależność da Polsce wiele korzyści. Jednak otrzyma ona wielkie zadanie ochrony wschodniej granicy – swojej i UE.

„Od początku wprowadzając układ z Schengen (według konwencji z 1995 r.), zwracano uwagę na konieczność przemieszczenia wzmocnionej kontroli na granice zewnętrzne [...]. Polska umacniając ochronę zewnętrznej granicy Unii Europejskiej, musi wziąć pod uwagę relacje sąsiedzkie na tym obszarze, a więc fakt, że na podstawowym odcinku wschodniej granicy (będącej zewnętrzną granicą Unii Europejskiej) zogniskowane są również polsko- rosyjskie, polsko-białoruskie, polsko-ukraińskie stosunki polityczne, gospodarcze i społeczne."[1]

MOŻLIWE OBLICZA SCHENGEN

Są pytania, na które trzeba szukać odpowiedzi.

Czy aby na pewno wchodząc do grupy Schengen polska odniesie same korzyści? A może grożą też negatywne skutki? Jaki to będzie miało wpływ na wschodnie pogranicze?

Wraz z przystąpieniem Polski do UE sytuacja w kraju pod względem gospodarczym politycznym, a także społecznym zasadniczo się zmieniła. Społeczeństwo podlega dynamicznie dokonującym się zmianom. Przed ludźmi pojawiły się nowe możliwości i zadania. Pod względem struktury najbardziej zmieniły się społeczności regionów uboższych, do których zalicza się subregion bialskopodlaski. To z takich miejsc ludzie wyjeżdżają „za chlebem" za granicę, do państw bogatszych, na zachód Europy. Sam fakt wyjazdu nie jest tak dramatyczny, jak mu się przypisuje, jego skutki mogą być jednak poważne.

Każdemu wyjazdowi towarzyszy na ogół jakiś cel. W tym przypadku chodzi o poprawę sytuacji materialnej, podniesienie poziomu życia. Po kilku latach pojawia się dylemat: wracać do Polski, czy zostać tam gdzie pracy nie brakuje? Jeśli osoby, które postanowiły wyjechać w celach zarobkowych po pewnym czasie wrócą i zgromadzony kapitał zainwestują w rodzinnej ziemi, to pomogą w jej rozwoju. Jeśli nie, być może bieda będzie się tu pogłębiać.

Łatwe wyjazdy stały się możliwe dzięki członkostwu w UE, czyli dzięki swobodzie przemieszczania się. Ponieważ nie korzystamy jeszcze z dobrodziejstw układu z Schengen by wyjechać do innego kraju wspólnotowego, potrzebny jest paszport lub dowód osobisty. Jednak kontrole na graniach nie są już tak rygorystyczne. Dodatkowym ułatwieniem dla chcących podjąć pracę za granicą jest fakt, że wiele państw członkowskich już otworzyło dla naszych rodaków swoje rynki pracy (np. Wielka Brytania, Irlandia, Holandia).

To wszystko przyczynia się do emigracji, głównie z biedniejszych regionów Polski, w tym subregionu bialskopodlaskiego. Powołując się na badania przeprowadzone przez Europejski Dom Spotkań Fundacja Nowy Staw na terenie województwa lubelskiego, ponad 70 proc. uczniów szkół średnich deklaruje chęć wyjazdu za granicę w celu podjęcia pracy. Ten sam zamiar zgłasza ponad 55 proc. studentów i prawie 22 proc. zatrudnionych.

W tej sytuacji nasuwają się pytania: A czy po wejściu do grupy Schengen, kiedy stanie się to jeszcze łatwiejsze, chęć wyjazdu osób w wieku produkcyjnym nie wzrośnie? A jeśli ci ludzie wyjadą, to czy powrócą i po jakim czasie?

SKUTKI DLA SUBREGIONU

Polska wchodząc do Unii Europejskiej przyjęła na

[1] Bergel I., *Ułatwienia i utrudnienia w ruchu osobowym na wschodnim pograniczu Unii Europejskiej* [w:] *Wschodnie pogranicze rozszerzonej Unii Europejskiej. Czynniki konkurencyjności*, Red. Teichman E., Wydawnictwo SGH, Warszawa 2006.

siebie wiele obowiązków wynikających z prawa wspólnotowego. Jednym z nich jest wprowadzenie obowiązku wizowego dla naszych wschodnich sąsiadów, czyli Białorusi, Ukrainy i Rosji. „Powiązania jakie występują między Polską a wymienionymi krajami generują intensywną wymianę ludności. Wprowadzenie obowiązku wizowego dla nas i naszych wschodnich sąsiadów dodatkowo utrudniło tę wymianę i wydłużyło czas przekraczania granicy w obie strony. To dodatkowe utrudnienie, oprócz niedostatecznej infrastruktury granicznej oraz niskiego na ogół standardu obsługi podróżnych na granicach, wpływa na relacje Polski ze wschodnimi sąsiadami spoza Unii Europejskiej." [2] Trzeba dodać, że gdy Polska przystąpi do układu z Schengen stanie się niejako bramą wjazdową dla obcokrajowców posiadających zezwolenie na pobyt w którymkolwiek kraju objętym układem. Osoby te także będą mogły swobodnie poruszać się po wszystkich państwach, które należą do układu z Schengen.

Swoboda przepływu osób do państw wspólnotowych, spowodowała zwiększony ruch na zachodnich granicach Polski. Na wschodzie Polski zanotowano natomiast stagnację w ruchu granicznym. Przygraniczna wymiana towarów i usług pomiędzy Polską a wschodnimi sąsiadami zmniejszyła się.

Pozytywnym skutkiem dla mieszkańców subregionu jest możliwość podejmowania pracy w zachodnich częściach Unii Europejskiej. Fakt, że koszty dojazdów (autobusy, samoloty) nie są nadmiernie wysokie, sprzyja masowym wyjazdom. Jeżeli dynamika wyjazdów utrzyma się na obecnym poziomie, to tu i w wielu regionach Polski może szybko wystąpić znaczący brak rąk do pracy. Czy zatem po przystąpieniu do układu z Schengen nie nastąpi większy odpływ ludności i subregion bialskopodlaski nie stanie się bardziej ubogi niż jest? Na te pytania nie ma dziś odpowiedzi.

Literatura:

1. Bergel I., *Ułatwienia i utrudnienia w ruchu osobowym na wschodnim pograniczu Unii Europejskiej* [w:] *Wschodnie pogranicze rozszerzonej Unii Europejskiej. Czynniki konkurencyjności*, Red. Teichman E., Wydawnictwo SGH, Warszawa 2006.
2. Duszczyk M., *Zasady przemieszczania się obywateli polskich po 1 maja 2004* [w:] *Migracje zarobkowe polskiej młodzieży. Badania i analizy*, Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, Departament Analiz Ekonomicznych i Społecznych, Warszawa 2004.
3. Rożnowski B., Markowski K., Łobocki J., Konefał K., *Postawy i zachowania uczestników lokalnego rynku pracy,* Europejski Dom Spotkań Fundacja Nowy Staw, Lublin 2007.
4. Weresa M., *Skutki rozszerzenia Unii Europejskiej dla współpracy Polski i Niemiec z Ukrainą, Białorusią i Rosją* [w:] *Rozszerzona Unia Europejska i jej wschodni sąsiedzi. Pierwsze doświadczenia współpracy*, Red. Teichman E., Weresa M. A., Wydawnictwo SGH, Warszawa 2005.

mgr inż. Tadeusz Kucharuk, Prezes koła Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego w Białej Podlaskiej

Małgorzata Trębicka, słuchaczka Studium Celnego

[2] Bergel I., *Ułatwienia i utrudnienia w ruchu osobowym na wschodnim pograniczu Unii Europejskiej* [w:] *Wschodnie pogranicze rozszerzonej Unii Europejskiej. Czynniki konkurencyjności,* Red. Teichman E., Wydawnictwo SGH, Warszawa 2006.

Edukacja i aspiracje

Sprawozdanie z konferencji

Jerzy Trudzik

- Rodzice często przeceniają możliwości swoich dzieci – uważa prof. **Elżbieta Skrzypek** z UMCS. Podkreśla, że wypowiada się w tej kwestii jako pedagog i dziekan wydziału ekonomicznego. Stąd, jej zdaniem, tak częste przypadki powtarzania semestrów, czy latami wlokące się za studentem nie zdane egzaminy z jakichś przedmiotów. - Jeżeli jest możliwość uczenia się i studiowania, to nawet ci najmniej zdolni będą z tej szansy korzystać – twierdzi prof. Skrzypek.

Aspiracje młodzieży i ich rodziców sięgają wyżyn. I trudno się temu dziwić. Czy jednak osiągnięty wysoki poziom edukacji daje gwarancje sukcesu życiowego. Zależy, co przez to rozumieć? - Gdyby wziąć pod uwagę samą sferę biznesu, to okazuje się, że w znacznej części firmy zakładają i z powodzeniem prowadzą ludzie z wykształceniem średnim czy zasadniczym zawodowym – zauważa prezes koła PTE w Białej Podlaskiej, zarazem przedsiębiorca **Tadeusz Kucharuk**.

Nauka nauką, ale kto zostanie w Polsce by się uczyć, a przede wszystkim pracować? **Konrad Konefał** z Instytutu Rynku Pracy twierdzi, że ogromna rzesza młodzieży nosi w głowie zamiar wyjazdu za granicę w poszukiwaniu lepszego chleba. – Deklaruje to ponad 70 proc. uczniów szkół średnich i połowa studentów zamieszkujących region bialskopodlaski – mówi Konefał. – Chce tego także około 22 proc. osób już pracujących. Profesor **Jacek Brdulak** ze Szkoły Głównej Handlowej wręcz bije na alarm: - Sytuacja jest dramatyczna. Niedługo prawie nas nie będzie. Jak tak dalej pójdzie w roku 2050 Polaków zostanie niewiele ponad 30 milionów.

Według profesora prognozy demograficzne są złe. W ciągu kilkudziesięciu lat stare społeczeństwo, składające się z ogromnej rzeszy emerytów, natknie się na niewyobrażalne do tej pory trudności ekonomiczne. Migracja siły roboczej ze Wschodu na Zachód nie pomoże. W Polsce musiałby osiąść miliony np. Azjatów.

Słychać pogląd, że bezrobocie w Polsce maleje z powodu wyjazdu znacznej części pracowników. Nie jest

to zdaniem prezydenta Białej Podlaskiej **Andrzeja Czapskiego** diagnoza prawdziwa. – Emigracja zarobkowa wcale nie poprawia sytuacji bezrobotnych. Wjeżdżają przede wszystkim fachowcy. Ci, którzy u nas mają pracę, a chcą tylko lepiej zarobić. Ich miejsca nie są w stanie zająć bezrobotni, przede wszystkim ze względu na niższe kwalifikacje i mniejszą zaradność.

Znamienne jest, co wynika z badań Konrada Konefała, że ci którzy nie zamierzają wyjeżdżać, motywują to pobudkami patriotycznymi. Takie myślenie charakteryzuje słuchaczy studiów magisterskich. To zdaje się świadczyć, że im młody człowiek starszy, tym bardziej zachowawczy. I to może być zielone światło w tunelu dla polskiej gospodarki na przyszłość.

Jaki powinien być rynek pracy, by motywował do pozostania w kraju? Jakie zadania ma tu do spełnienia oświata? Co powinno państwo? Konrad Konefał: - Polityka dotycząca rynku pracy powinna skupić się na zachęcaniu i pomocy emigrantom w efektownym powrocie do Polski. Warto nakłaniać wyjeżdżających do traktowania pracy za granicą jako inwestycję w siebie. Ale, cokolwiek innego by robić, najważniejszym sposobem ograniczenia emigracji zarobkowej jest po prostu zwiększenie płac w kraju.

Pojawiają się pretensje, płynące najczęściej od pracodawców, że szkoły nie kształcą w zawodach poszukiwanych przez nich specjalistów. Przeciwko takiemu stawianiu sprawy mocno protestuje **Joanna Marchel**, naczelnik wydziału edukacji w bialskim Urzędzie Miasta. - Oferta szkół z zakresie kształcenia zawodowego jest niemal pełna. - Problem polega jednak na tym, że nie ma chętnych kandydatów do podjęcia nauki. Uczniowie nie wybierają po prostu wielu kierunków - tłumaczy. Prezydent Andrzej Czapski dopowiada: - Jako organizator kształcenia na poziomie średnim jesteśmy wykonawcami pewnej woli ludu, która się przejawia zapotrzebowaniem na określone kierunki. Widzimy u młodzieży brak zainteresowania kształceniem zawodowym.

- Szkoły są w stanie błyskawicznie reagować na potrzeby dotyczące kierunków kształcenia – twierdzi prof. Elżbieta Skrzypek, ekonomistka z UMCS. – Od tego zależy m.in. byt nauczycieli. Wszyscy muszą szanować pracę. Tylko niech pracodawcy jasno określają kogo potrzebują i kogo w jakim czasie będą potrzebowali. Szkoły z kolei muszą się temu przysłuchiwać. I tak jest w istocie.

Być może zdobywanie kolejnych stopni wykształcenia stało się zbyt łatwe. Nikt nie chce być robotnikiem, a każdy inteligentem. Jest już w Polsce 400 wyższych uczelni. - Spójrzmy prawdzie w czy – mówi prof. Skrzypek. – Ich absolwenci w ogromnej masie nie otrzymają pracy w wyuczonym zawodzie. Dlatego większa część osób powinna skorzystać z oferty szkolnictwa zawodowego.

Że jest problem, przyznają członkowie Studenckiego Socjologicznego Koła Naukowego w Białej Podlaskiej. Na pierwszym miejscu wśród życiowych aspiracji stawiają jak najwyższy cenzus naukowy. Praca to jest temat na potem. Ale na pewno musi zapewnić godny poziom materialny. Dlatego zapewne jeszcze wielu magistrów, chcąc nie chcąc, by zarobić na utrzymanie chwyci za kielnie.

Jakie na te wielkie wyzwania społeczne remedium? Podwyższyć wymagania dla kandydatów – odpowiadają zwolennicy radykalnych posunięć. – Ktoś przecież musi wykonywać prace fizyczne.

Pojedyncza konferencja nie załatwi problemu. - Ale takie spotkania środowisk biznesu i organizatorów oświaty są niezbędne – konkluduje prof. Elżbieta Skrzypek.

Jerzy Trudzik
Dziennikarz tygodnika
Słowo Podlasia

Studium z przewoźnikami

Zarząd Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników oraz dyrekcja i organ prowadzący Studium Celne w Białej Podlaskiej zawarły porozumienie o współpracy. Ma ono na celu dostosowanie profilu kształcenia słuchaczy studium do potrzeb rynku pracy, ze szczególnym uwzględnieniem firm transportowych i spedycyjnych.

Obie strony zobowiązały się do wzajemnego uczestnictwa w podejmowanych przedsięwzięciach oraz obopólnej promocji. Stowarzyszenie umożliwi słuchaczom i absolwentom Studium Celnego odbywanie praktyk i staży w firmach w nim zrzeszonych. Z kolei Studium będzie rozpowszechniać wśród młodzieży informacje o wolnych miejscach na praktyki i staże. Także o ofertach pracy w firmach zrzeszonych w Stowarzyszeniu.

Podjętej współpracy obu podmiotów z zainteresowaniem przygląda się prezydent Białej Podlaskiej Andrzej Czapski. Z jego inicjatywy podpisanie umowy nastąpiło w Urzędzie Miasta. (J.T.)

Moment podpisania porozumienia. Od lewej: wiceprezes Stowarzyszenia Roman Sierhej, dyrektor Stowarzyszenia Sławomir Kostjan, dyrektor Studium Krystyna Ryjoch, prezes Podlaskiej Agencji Consultingowej Rectus-WOC Tadeusz Kucharuk

RECTUS

PODLASKA AGENCJA CONSULTINGOWA

PROWADZI

- Agencję Pośrednictwa Pracy i Doradztwa Personalnego RECTUS
- Studium Celne
- Polsko-Niemieckie Centrum Przedsiębiorczości
- Kursy językowe

Biała Podlaska
ul .Warszawska 14 pokój 16
Tel./fax (083) 343 14 60
www.rectus.edu.pl
e-mail: biuro@rectus.edu.pl