

Kwartalnik

Nr 3 (9) Rok 2009 ISSN 1898-4401

CELNY



CŁO



LOGISTYKA



PODATKI



TRANSPORT

Biała Podlaska 2009

www.studiumcelne.pl

STUDIUM CELNE

w Białej Podlaskiej

Kształcimy specjalistów
obsługi obrotu towarowego
na lokalny i europejski
rynek pracy.

**STUDIUM
CELNE**



- technik spedytor
- technik logistyk
- technik ekonomista
- technik rachunkowości
- technik informatyk
- technik BHP
- technik administracji
- technik transportu drogowego

www.rectus.edu.pl

RECTUS
WIELKI SZKOLENIEC

Organ prowadzący: Podlaska Agencja
Consultingowa RECTUS - WOC

21-500 Biała Podlaska, ul. Warszawaka 14
tel./fax 083 343 14 60, e-mail: biuro@rectus.edu.pl

KAPITAŁ LUDZKI SZANSĄ ROZWOJOWĄ REGIONU



prof. Jacek Brdulak
Przewodniczący
Rady Programowej

Numer oddawany do rąk Szanownych Czytelników ma bardzo zróżnicowaną zawartość. Pozornie tylko może wydawać się ona niespójna lub pozbawiona myśli przewodniej. Ideą, która łączy wszystkie artykuły oraz informacje zawodowe, są kompetencje oraz przedsiębiorczość osób związanych z regionem i praktyką życia społeczno-gospodarczego. Inaczej mówiąc, jakość kapitału ludzkiego zaangażowanego w rozwój ważnego regionu Polski. Nas wszystkich, z naszym zrozumieniem spraw globalnych czy też europejskich, znajomością problematyki obsługi celnej granicy, umiejętnością znajdowania dla siebie możliwości działania oraz dowodami badawczymi na to, że chcemy, potrafimy i jesteśmy kreatywni w otaczającej nas, trudnej rzeczywistości.

Teoretyczne, porządkujące rozważania o integracji europejskiej uzupełnione zostały praktycznymi, szczegółowymi zagadnieniami z zakresu budowy Unijnego Kodeksu Celnego i zmian zachodzących we Wspólnotowym Kodeksie Celnym, a dokładniej – w tzw. statusie AEO. Znajdują one także swoje odzwierciedlenie w usprawnianiu kontaktów podmiotów gospodarczych z organami celnymi (system EORI). Tematyka celna, choć ze zrozumiałych względów dominuje, nie jest jedyną. Polsko-niemiecka współpraca ekonomistów komentowana jest w aspekcie konstytucyjnego oparcia naszej gospodarki o zasady społecznej gospodarki rynkowej, o czym często zapominamy lub najnormalniej w świecie, nie wiemy. Kto pamięta w naszym kapitalizmie o wrażliwości społecznej podmiotów gospodarczych i przedsiębiorców? A przecież w najbardziej rozwiniętych gospodarkach świata 4-5% PKB wytwarzanego jest w tzw. przedsiębiorstwach społecznych. Dzięki nim powstają nowe miejsca pracy a władze lokalne, samorządowe zyskują szanse rozwiązywania dzięki nim wielu problemów społecznych lub podkreślania atutów rozwojowych swoich regionów.

Komentowaliśmy już wcześniej badania związane z regionem Podlasia Południowego. Przychodzi czas na ich stopniową reasumpcję. Prace nad systemem transportu małymi samolotami w Polsce wyraźnie wskazują na konieczność większej troski decydentów poświęconej lotniskom regionalnym i lokalnym. Ale bez reaktywowania sieci takich lotnisk w Polsce oddanie do użytku lotnisk w Białej Podlaskiej i Lublinie-Świdniku nie spełni swoich celów biznesowych. Przedsiębiorcy podlascy pozytywnie wyrażają się o powołaniu centrum logistycznego z prawdziwego zdarzenia w korytarzu komunikacyjnym Wschód-Zachód. Oznaczałoby one lepsze, skoordynowane wykorzystanie istniejącej i zmodernizowanej infrastruktury transportowej w regionie.

Bez względu jednak na to, jakim tematem chcielibyśmy się zająć, zawsze w tle pozostają ludzie z ich aspiracjami, chęcią działania i umiejętnościami. W nich kumuluje się kapitał przesądzający o sile i kierunkach rozwoju Podlasia Południowego.

W numerze:

Waldemar Czernicki	
Integracja Europejska w ujęciu teoretycznym	str. 3
Danilo Desiderio, Mauro Giffoni	
Zmiany w statusie AEO w Zmodernizowanym Wspólnotowym Kodeksie Celnym	str. 7
Andrzej Halicki	
EORI w kontaktach z organami celnymi	str. 9
Andrzej Halicki	
Prawo strony do wysłuchania w postępowaniu w sprawach celnych	str. 10
Jacek Brdulak	
System transportu małymi samolotami (STMS)	str. 12
Bartosz Zakrzewski	
Ocena zainteresowania powołaniem Centrum Logistycznego na Południowym Podlasiu	str. 13
Tadeusz Kucharuk	
Polsko-niemiecka współpraca ekonomistów	str. 17
Ewelina Florczak	
Nisza działalności przedsiębiorczej umożliwiająca rozwiązanie problemów lokalnych	str. 17
Co nowego w prawie?	str. 20
Przegląd orzecznictwa	str. 21
Pytania do Kwartaalnika	str. 23

Rada programowa

prof. dr hab. Jacek Brdulak – przewodniczący
 prof. dr hab. Wiesław Czyżowicz
 mgr Waldemar Czernicki

mgr Andrzej Halicki
 mgr Sławomir Kostjan
 dr inż. Jerzy Malkowski

ks. dr Tomasz Zadrożny

Redaguje zespół:

Anita Wapa
 Andrzej Halicki - sekretarz naukowy redakcji
 Tadeusz Kucharuk
 Jerzy Trudzik – redaktor naczelny

Opracowanie graficzne, skład i druk:
 MARGRAF Marek Krekora, 0504 295 795, mar_graf@o2.pl

Teksty recenzowane

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

Wydawca:

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

**Cena i Prenumerata**

Cena egzemplarza: 17 zł

W przypadku prenumeraty rocznej cena egzemplarza: 15 zł (łącznie cena za 4 numery: 60 zł) plus koszt przesyłki. Prenumeratory otrzymują kod dający możliwość korzystania na bieżąco z rozszerzonego przeglądu orzecznictwa zamieszczonego na stronie internetowej kwartaalnika. Szczegóły dotyczące prenumeraty na str. 24.

Integracja Europejska w ujęciu teoretycznym

Waldemar Czernicki

Integracja to łączenie ze sobą suwerennych państw tak, by nie traciły one po drodze swej tożsamości i niezależności. Tworzone w ramach niej organy funkcjonują na podstawie porozumień (traktatów) międzynarodowych, w których jasno określono kompetencje tych organów; przy czym najważniejszym organem w organizacjach międzynarodowych i ugrupowaniach integracyjnych o charakterze międzyrządowym (zwanym często organem naczelnym lub nadrzędnym) pozostaje gremium złożone z przedstawicieli rządów państw członkowskich). Integracja to formalny, świadomy proces mający na celu pogłębienie wzajemnych powiązań i wymiany między określoną grupą państw. Są dwie formy integracji:

- integracja ekonomiczna (gospodarcza), polegająca na usuwaniu ograniczeń w handlu między państwami i zapewnieniu swobodnego przepływu towarów, osób oraz kapitału,

- integracja polityczna polegająca na tworzeniu instytucjonalnych mechanizmów i procedur podejmowania decyzji¹.

W doktrynie, zajmującej się integracją międzynarodową, nie ma jednolitej, politycznej ani ekonomicznej koncepcji (pojęcia) tej integracji:

- w przypadku koncepcji ekonomicznej jedna grupa teoretyków stwierdza bardzo ogólnie, że integracja to proces łączenia się jednostek gospodarczych w całość,

- kolejna grupa teoretyków utożsamia integrację z liberalizacją handlu i płatności między daną grupą państw,

- trzecią grupę teoretyków cechuje idealistyczne podejście do integracji, m.in. że celem integracji winno być dążenie do uzyskania optymalnej polityki gospodarczej, a więc traktują ją jako pewien ideał stosunków międzynarodowych lub jako koncepcję społeczno-ustrojową,

- czwarta grupa teoretyków integracji gospodarczej, określana jest zwykle jako zwolennicy koncepcji powiązań instytucjonalnych lub integracji instytucjonalnej. Pogląd ten niesie ryzyko wynikające z praktyki, że utworzenie powiązań instytucjonalnych nie zawsze oznacza, że następują integracyjne procesy gospodarcze pomiędzy zainteresowanymi państwami.

Teoretycy współczesnej integracji gospodarczej wyróżniają pięć etapów (szczebli, form) jej rozwoju, a mianowicie:

- strefę wolnego handlu,
- unię celną,
- wspólny rynek,
- unię gospodarczą i walutową,
- pełną integrację gospodarczą.

Strefa wolnego handlu, która sprowadza się do zniesienia cel oraz zwykle także innych ograniczeń taryfowych (stawki celne preferencyjne) i ograniczeń pozataryfowych w obrotach handlowych pomiędzy Państwami Członkowskimi. Państwa uczestniczące w strefie wolnego handlu nie tworzą wspólnej zewnętrznej taryfy celnej ale zachowują narodowe taryfy celne w stosunku do towarów pochodzących z krajów trzecich poprzez wymóg dokumentowania ich pochodzenia na tzw. świadectwach pochodzenia towaru określonych w przepisach celnych bądź w międzynarodowych przepisach handlowych.

Unia celna oznacza zniesienie wszystkich ograniczeń w obrotach handlowych towarami pomiędzy państwami tworzącymi unię oraz utworzenie wspólnej zewnętrznej taryfy celnej. Unia celna jest oparta na zakazie nakładania cel (importo-

wych i eksportowych) w stosunkach między państwami członkowskimi oraz opłat wywierających podobny skutek.

Wspólny rynek zawiera wszystkie elementy unii celnej, a ponadto w jego ramach ustanawiany jest swobodny przepływ siły roboczej, kapitału i usług. Zwykle państwa tworzące wspólny rynek ustanawiają wspólną politykę w zakresie ustalonych dziedzin gospodarki jak: rolnictwo, zasady wspólnej konkurencji, subwencjonowanie przedsiębiorstw, zasady opodatkowania, transport, energetyka, sprawy socjalne, finansowanie słabiej rozwiniętych regionów.

Unia gospodarcza i walutowa stanowi obecnie najwyższy realizowany poziom integracji. Podstawy i zasady tworzenia unii walutowej ustanowił Traktat z Maastricht w 1992 roku z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami. Utworzenie unii walutowej jest logiczną konsekwencją zaawansowania procesów integracyjnych.

CELEM UNII GOSPODARCZEJ I WALUTOWEJ JEST:

- wspólne ustalanie zadań dotyczących stopy wzrostu gospodarczego, cen i bilansu płatniczego, zatrudnienia; ścisła koordynacja polityki budżetowej, szczególnie wspólne ustalanie globalnych wpływów i wydatków budżetowych, rodzaju i wielkości salda budżetowego, sposobów wykorzystania nadwyżki w wyrównaniu deficytu budżetowego;
- harmonizacja polityki fiskalnej, w tym celu ujednoczenie norm technicznych, użytkowych i sanitarnych.

Unia ekonomiczna i walutowa ma doprowadzić do ujednoczenia ustawodawstwa w poszczególnych państwach członkowskich w dziedzinie gospodarki i spraw socjalnych.

Pełna integracja gospodarcza oznacza zespolenie się gospodarek poszczególnych integrujących się państw w jeden wspólny organizm gospodarczy będący przedmiotem polityki ekonomicznej wspólnego ośrodka władzy w odniesieniu do gospodarki. Jednocześnie rola narodowych ośrodków władzy na ich terytorium ulega minimalizacji.

Pełna integracja gospodarcza pociąga za sobą pewną integrację w dziedzinach niegospodarczych, w szczególności w zakresie polityki zagranicznej, obronnej, spraw wewnętrznych, sprawiedliwości, oświaty.

Podstawowym wymogiem zaistnienia integracji gospodarczej jest bliskie położenie geograficzne łączących się państw oraz odpowiednia infrastruktura techniczna, czyli połączenia kolejowe, drogowe, telekomunikacyjne. Efektem spełnienia tych warunków może być skracanie czasu przepływu towarów i usług oraz czynników produkcji, a także zmniejszenie kosztów tego przepływu. Rozwój procesów integracyjnych w gospodarce światowej doprowadził do wypracowania wielu form organizacyjnych, zwanych ugrupowaniami integracyjnymi².

Unia walutowa poza strefą wolnego handlu, unią celną oraz wspólnym rynkiem obejmuje ujednoczenie polityki walutowej prowadzonej przez państwa wchodzące w skład tego organizmu. Określone muszą zostać przedziały,

1 Mileczarek D. Nowak A., *Integracja Europejska, Wybrane problemy*, Centrum Europejskie Uniwersytetu Warszawskiego, Podręczniki i Skrypty, Warszawa 2003, s. 18-21

2 Mileczarek D. Nowak A., *Integracja Europejska, Wybrane problemy*, Centrum Europejskie Uniwersytetu Warszawskiego, Podręczniki i Skrypty, Warszawa 2003, s. 289

w jakich mogą wahać się kursy walut, zasady tworzenia wspólnych rezerw walutowych, bezwarunkowa pomoc kredytowa. Jednak najbardziej charakterystyczną cechą unii walutowej jest wprowadzenie wspólnej waluty w obrębie danego organizmu. Wspólna waluta jest pokojowym spoiwem państw członkowskich.

Unia gospodarcza, jest formą organizacyjną powstałą w wyniku daleko posuniętej integracji gospodarczej, zawierającą w sobie wymienione wcześniej ugrupowania. Jest ona najważniejszym stadium scalania gospodarek narodowych, w którym dalszemu rozwojowi ulegają cechy wspólnego

rynku, czyli koordynacja poszczególnych polityk. Ujednoczenia wymaga polityka fiskalna, obejmująca politykę podatkową, głównie źródła dochodów budżetowych oraz wspólny budżet Unii Europejskiej. Działania takie są niezbędne, ponieważ różnice w systemach podatkowych zakłócają wolną konkurencję i funkcjonowanie rynku. Wyróżniającą cechą jest także istnienie instytucji ponadnarodowych, które sprawują władzę ekonomiczną w najważniejszych dziedzinach.

Unia Europejska jest unią gospodarczo – walutową, będąca najbardziej zaawansowaną instytucjonalnie formą integracji gospodarczej, tworzoną konsekwentnie od chwili podpisania Traktatu Rzymskiego w 1957 roku.

Unię Europejską budowano w oparciu o Wspólnoty Europejskie, uzupełniając polityką i formami współpracy ustanowionymi Traktatem Rzymskim. Jej zadaniem jest organizacja, w sposób konsekwentny i solidarny, stosunków pomiędzy państwami członkowskimi i ich narodami. Skład członkowski Unii Europejskiej pokrywa się ze składem członkowskim Wspólnot Europejskich.

Unia polityczna jest ugrupowaniem, które wychodzi poza integrację gospodarczą. Oznacza ona koordynację lub ujednoczenie polityki zarówno wewnętrznej jak i zagranicznej krajów będących członkami unii. Mimo braku w Traktacie ustanawiającym Unię Europejską postanowień dotyczących unii politycznej, można mówić o elementach stanowiących jej podstawę. Integracja europejska ewoluowała od strefy wolnego handlu i unii celnej do wspólnego rynku wewnętrznego.

Traktat o ustanowieniu Unii Europejskiej został podpisany w Maastricht 7 lutego 1992 roku i wszedł w życie 01 listopada 1993 r. Traktat stworzył unię polityczną, gospodarczą i walutową. Trzy dotychczas istniejące Wspólnoty połączone zostały w jedną Unię Europejską.

Unia Europejska w sferze gospodarczej stara się przede wszystkim o:

- zapewnienie harmonijnego i zrównoważonego wzrostu gospodarczego w państwach,
- zmniejszenie stopy bezrobocia,
- podnoszenie i wyrównanie poziomu życia pomiędzy poszczególnymi regionami,
- osiągnięcie spójności gospodarczej,
- rozwój solidarności pomiędzy państwami członkowskimi.

TEORIA STREFY WOLNEGO HANDLU

Pierwszym etapem integracji jest strefa wolnego handlu. Strefa wolnego handlu – oznacza zniesienie cel oraz ograniczeń ilościowych, z zachowaniem cel dla towarów wprowadzanych z krajów nie będących członkami tej strefy. Państwa uczestniczące w strefie wolnego handlu nie tworzą wspólnej zewnętrznej taryfy celnej ale zachowują narodowe taryfy celne w stosunku do towarów pochodzą-

cych z krajów trzecich poprzez wymóg dokumentowania ich pochodzenia na tzw. świadectwach pochodzenia towaru określonych w przepisach celnych, bądź w międzynarodowych przepisach handlowych. Drugą formą integracji jest unia celna. Unia celna – oznacza zniesienie barier w przepływie towarów i ustanowienie wspólnej zewnętrznej taryfy celnej wobec towarów przywożonych z krajów trzecich. Trzecią formą integracji jest unia gospodarcza, co oznacza że jej uczestnicy zmierzają do zharmonizowania swoich działań w sferze polityki gospodarczej.

Strefa wolnego handlu to najprostsza forma ugrupowania krajów, które znoszą cła i ograniczenia ilościowe importu w handlu pomiędzy sobą. Kraje te jednocześnie pozostawiają narodowe taryfy celne wobec towarów pochodzących z krajów trzecich i prowadzą z nimi własną niezależną politykę. Ugrupowanie to opiera się także na utrzymaniu ograniczeń w przepływie czynników produkcji między państwami członkowskimi.

Strefa wolnego handlu jest podstawą organizacji takich ugrupowań jak Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu (EFTA do którego należą obecnie cztery kraje). Najczęściej celem istniejących aktualnie stref wolnego handlu jest zniesienie barier w obrocie artykułami przemysłowymi. Kraje tworzące strefę wolnego handlu nie tworzą wspólnej zewnętrznej taryfy celnej importowej ale zachowują własne narodowe taryfy celne importowe. Te narodowe taryfy celne importowe zazwyczaj różnią się między sobą w zakresie stawek celnych na towary przywożone na terytorium danego kraju, przez co istnieje niebezpieczeństwo przenikania towarów z krajów trzecich do tych państw członkowskich strefy wolnego handlu, które stosują wysokie stawki celne i inne bariery handlowe poprzez państwa członkowskie stosujące niskie stawki celne i braki bądź mniejsze ograniczenia pozataryfowe przy przywozie tych towarów³.

Aby ograniczyć dotkliwe skutki takich praktyk ustanawiana jest zwykle klauzula dokumentowania pochodzenia towaru. Utworzenie strefy wolnego handlu, w przeciwieństwie do unii celnej nie pociąga za sobą określenia wspólnej zewnętrznej (na towary pochodzące z pozostałych krajów) taryfy celnej importowej. Strefa wolnego handlu wymaga więc utrzymania kontroli celnej na granicach krajów tworzących strefę w celu sprawdzenia statusu celnego wprowadzanych lub wyprawianych towarów.

Unia celna zawiązywana jest pomiędzy krajami tworzącymi strefę wolnego handlu. Z tego też względu unia celna obejmuje zniesienie barier celnych na przepływ towarów między państwami członkowskimi oraz utrzymuje bariery w przepływie kapitału i siły roboczej wewnątrz tej unii celnej. Wynikiem postępu integracyjnego jest wprowadzenie wspólnej polityki celnej realizowanej wobec państw trzecich. Unia celna sprzyja rozwojowi handlu wzajemnego państw członkowskich i ogranicza rozwój handlu z krajami spoza ugrupowania. Bariery pozataryfowe stanowią przeszkody w wymianie handlowej wynikającej nie z nałożenia taryf celnych, podatków czy ograniczeń ilościowych (kontyngentów), ale z różnych specyfikacji produktów, dyskryminującej polityki zamówień publicznych, restrykcyjnej kalkulacji cen lub umów dystrybucyjnych, trudności z rejestracją patentów i ochroną praw autorskich, dużej rozbieżności w strukturze podatków itd.

³ Banaszak B., *Unia Europejska. Leksykon międzynarodowego słownictwa prawniczo-administracyjnego*, Federalna Akademia Administracji Publicznej, Bonn 1996 r., s. 47

⁴ Marszałek A., *Integracja Europejska*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2004, s. 132 - 137

Traktat o Unii Europejskiej zobowiązuje państwa członkowskie do takiego skoordynowania ich stosunków z krajami trzecimi, aby z upływem okresu przejściowego zostały stworzone warunki niezbędne do wprowadzenia w życie wspólnej polityki w dziedzinie handlu zagranicznego, która winna się opierać na jednolitych zasadach, w szczególności w zakresie zmian cel, zawierania układów w sprawach celnych i handlowych, polityki wywozowej środków mających na celu ochronę handlu.

TEORIA WSPÓLNEGO RYNKU

Utworzenie wspólnego rynku było jednym z celów, dla których powstała Europejska Wspólnota Gospodarcza (EWG). Traktat Rzymski, który zaczął obowiązywać od 1 stycznia 1958 r. przewidywał następujące działania w odniesieniu do integracji rynku towarów:

- utworzenie unii celnej,
- harmonizację ustawodawstwa,
- utworzenie wspólnej polityki handlowej, konkurencji i rolnej⁵.

Rada Europejska zobowiązała się w 1982 r. do działań na rzecz realizacji wspólnego rynku.

Wspólny Rynek stworzył miliony nowych miejsc pracy i przyczynił się do wzrostu produktu społecznego brutto⁶. Wspólny rynek jest podstawą funkcjonowania Wspólnoty Europejskiej. Jej zasadą jest wzajemne zniesienie między poszczególnymi państwami barier handlowych i ograniczenie wszelkich utrudnień we wzajemnej wymianie gospodarczej. W tym celu znosi się między państwami członkowskimi danej wspólnoty cła, ustanawia zewnętrzną taryfę celną, koordynuje plany rozwoju rolnictwa i przemysłu.

W art. 3 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE) wywodzącego się z Traktatu Rzymskiego zdefiniowano, że rynek wewnętrzny charakteryzuje się zniesieniem między państwami członkowskimi przeszkód w swobodnym przepływie towarów, kapitału, osób i usług. W art. 14, który pojawił się 20 lat później za sprawą Jednolitego Aktu Europejskiego, określono że jest to obszar bez granic wewnętrznych.

Europejski rynek wewnętrzny jest pojmowany jako Wspólny Rynek Wspólnot Europejskich, na którym zgodnie z prawem traktatowym, usunięte zostały przeszkody do swobodnego przepływu towarów, kapitału, osób i usług. Służy on za podstawę do zrealizowania unii gospodarczej i walutowej, w ramach której polityka gospodarcza państw członkowskich koordynowana będzie instytucjonalnie na podstawie zawartych traktatów i będzie istniała tylko jedna waluta oraz prowadzona przez Europejski Bank Centralny, polityka pieniężna.

Wspólny Rynek oznacza swobodny przepływ towarów, usług, kapitału i siły roboczej. Wspólny rynek to kolejne stadium scalania gospodarek narodowych w jeden spójny organizm. Rozwiązaniem decydującym o postępie integracji jest dołączenie do warunków unii celnej swobody przepływu kapitału i swobody przepływu zasobów ludzkich⁷.

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 (tzw. system EXTRASTAT) oraz innych dokumentów (tzw. system INTRASTAT).

Ponieważ 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. Dokumentami tymi jest deklaracja 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 państwa, czyli towary wprowadzane lub wyprowadzane na obszar danego kraju, z wyłączeniem:

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

Dodatkowo wspólny rynek wyróżnia się koordynacją polityki gospodarczej albo wspólną polityką w niektórych dziedzinach, szczególnie w zakresie polityki zatrudnienia, rynków walutowych i kredytowych oraz rolnych. W fazie tworzenia wspólnego rynku powstaje wiele wspólnych instytucji i organów, które koordynują i nadzorują procesy integracyjne. Jako przykład wspólnego rynku można podać wspólny rynek produktów rolnych Unii Europejskiej.

Program stworzony w 1985 r. wyodrębnił trzy rodzaje barier w realizacji Rynku Wewnętrznego, które należało znieść do 1992 r.⁸:

- bariery fizyczne (kontrola graniczne),
- bariery techniczne (różne normy i standardy techniczne na terenie krajów Wspólnoty),
- bariery fiskalne (różne stawki akcyzy i podatku VAT).

Europejski rynek wewnętrzny uważany jest jako Wspólny Rynek państw członkowskich Wspólnot Europejskich, na którym zgodnie z prawem traktatowym usunięto prze-

Europejski rynek wewnętrzny jest pojmowany jako Wspólny Rynek Wspólnot Europejskich, na którym zgodnie z prawem traktatowym, usunięte zostały przeszkody do swobodnego przepływu towarów, kapitału, osób i usług.

⁵ Marszałek A., *Integracja Europejska*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2004, s. 167-168

⁶ Banaszak B., *Unia Europejska, Leksykon międzynarodowego śródnarodowego prawniczo-administracyjnego*, Federalna Akademia Administracji Publicznej, Bonn 1996, s. 89

⁷ Miłczarek D., Nowak A., *Integracja Europejska. Wybrane problemy*, Centrum Europejskie Uniwersytetu Warszawskiego, Podręczniki i Skrypty, Warszawa 2003, s. 143

⁸ Marszałek A., *Integracja Europejska*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2004, s. 170

szkody do swobodnego przepływu towarów, kapitału, osób i usług, przy czym:

Swobodny Przepływ Towarów – oznacza, że na rynku nie ma granic i barier zarówno ilościowych, jak i jakościowych. Wspólnota Europejska jest oparta na unii celnej, która obejmuje całą wymianę towarową oraz zakaz nakładania między państwami członkowskimi cel przywozowych i wywozowych oraz opłat o podobnych skutkach, a także wprowadzenie wspólnej taryfy celnej w stosunkach z państwami trzecimi. Powyższe dotyczy wyrobów przemysłowych, rolnych oraz spożywczych. Państwa członkowskie Wspólnot Europejskich mają w tym zakresie możliwość wprowadzania z ważnych względów (np. dla ochrony porządku publicznego, moralności publicznej czy zdrowia) pewnych ograniczeń importowych, eksportowych lub w tranzycie, ale nie mogą one stanowić jakiegokolwiek formy dyskryminacji we wzajemnym handlu. Swobodny przepływ towarów oznacza, że na danym obszarze istnieje swoboda obrotu (eksportu i importu) towarami. Nie istnieją kontrole graniczne, ograniczenia ilościowe i jakościowe w przepływie towarów, a towar, który został wprowadzony legalnie na teren któregoś z państw członkowskich Wspólnot, może być sprzedawany na terytorium każdego innego państwa członkowskiego⁹. Swobodny przepływ towarów wymaga harmonizacji cel i podatków w granicach Unii Europejskiej (na wspólnotowym obszarze celnym) a z drugiej strony jednolitych regulacji w dziedzinie ochrony zdrowia, konsumentów i środowiska, a także usunięcia wszystkich innych barier handlowych.

Ujednolicone zostały przepisy dotyczące importu towarów do Wspólnoty Europejskiej. Utworzenie Wspólnego Rynku poprzedzone było długoletnim procesem znoszenia ograniczeń w handlu między państwami członkowskimi Wspólnot Europejskich. Pierwszym etapem było utworzenie unii celnej (zniesienie barier celnych i ograniczeń ilościowych, stosowanych na granicach w stosunku do towarów zagranicznych) między państwami członkowskimi Wspólnot Europejskich i wprowadzenie wspólnej taryfy celnej w stosunku do towarów z państw spoza obszaru Wspólnot (tzw. państw trzecich). Czas realizacji unii celnej, określony w Traktacie o EWG przewidziano na 12 lat. Faktycznie trwało to krócej, unia celna powstała już 1 lipca 1968 roku. Po wprowadzeniu unii celnej pozostał problem kontroli granicznych. Kontrole na granicach między państwami członkowskimi Wspólnot były utrzymywane do połowy lat 90.

W połowie lat 80 rozpoczęto prace nad budowa jednolitego Rynku Wewnętrzny poprzez eliminację barier fizycznych (np. kontrola dokumentów na granicach) i fiskalnych (harmonizację systemów podatków pośrednich).

Z chwilą zniesienia cel i kontyngentów handlowych pomiędzy państwami członkowskimi Wspólnot, normy krajowe stały się kluczowym elementem protekcjonizmu. W latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych Komisja Europejska dążyła do stworzenia wspólnych norm w ramach procesu znanego zazwyczaj pod nazwą harmonizacji.

Podstawą prawną do utworzenia jednolitego rynku wewnętrznego stanowią dwa dokumenty: Jednolity Akt Europejski (1987) oraz Biała Księga Komisji Europejskiej w sprawie utworzenia Wspólnego Rynku (1985 r.), w której zostały określone projekty poszczególnych dyrektyw, mających na celu doprowadzenie do zniesienia barier fiskalnych, technicznych oraz fizycznych w obrocie między państwami

członkowskimi. Swobodny przepływ towarów funkcjonuje w Unii Europejskiej od 1 stycznia 1993 roku. W tym samym roku w państwach członkowskich zniesiono graniczne urzędy celne. Dalszym etapem integracji gospodarczej państw członkowskich było utworzenie unii gospodarczej i walutowej i wprowadzenie wspólnej waluty z dniem 1 stycznia 2002 roku w dwunastu państwach Wspólnoty (Austria, Belgia, Holandia, Francja, Finlandia, Grecja, Hiszpania, Luksemburg, Irlandia, Niemcy, Portugalia, Włochy).

Swobodny Przepływ Usług – dotyczy wszelkich świadczeń realizowanych w ramach prowadzonej działalności handlowej, przemysłowej, rzemieślniczej, czy też związanej z wykonywaniem wolnych zawodów. Usługi są to świadczenia najczęściej odpłatne, obejmujące działalność o charakterze przemysłowym i handlowym, działalność rzemieślnicza oraz wykonywanie wolnych zawodów. Do obszaru usług według klasyfikacji prawa wspólnotowego nie są zaliczane usługi transportowe (ze względu na swą specyfikę są one objęte odmienną regulacją w Traktacie - obszar polityki transportowej) oraz usługi bankowe i ubezpieczeniowe, które związane są z przepływem kapitału. Próbę stworzenia Wspólnego Rynku Usług, na którym usługi mogłyby być swobodnie dostarczane z jednego kraju do odbiorców w innych krajach, podjęto w latach 80.

Swoboda przepływu usług oznacza możliwość zakładania przedsiębiorstw na terenie innego państwa członkowskiego i prowadzenia działalności gospodarczej w formie samozatrudnienia. Ograniczenia swobody prowadzenia działalności przez obywateli jednego z państw członkowskich na terytorium innego państwa członkowskiego są zakazane. Zakaz dotyczy również ograniczeń zakładania agencji, oddziałów, filii przez obywateli jednego z państw członkowskich na terytorium innego państwa

członkowskiego. Swoboda prowadzenia działalności obejmuje prawo podejmowania działalności na własny rachunek, jak również prawo zakładania przedsiębiorstw i kierowania nimi, zgodnie z przepisami stanowionymi dla własnych obywateli przez Państwo, w którym działalność jest podejmowana.

Swobodny przepływ usług opiera się w dużej mierze na wzajemnym uznawaniu narodowych przepisów prawnych dotyczących tych kwestii.

Swobodny Przepływ Osób – dotyczy praw obywateli państw członkowskich Wspólnot Europejskich do swobodnego przemieszczania się. W ramach tego prawa mieści się prawo do życia, osiedlenia się, pracy oraz do korzystania z pomocy socjalnej w każdym państwie członkowskim. Powyższe dotyczy pracowników, ich rodzin, studentów, emerytów, i pozostałych obywateli, jeżeli mają oni wystarczające środki na utrzymanie i są ubezpieczeni.

Zgodnie z tą zasadą wszyscy obywatele państw członkowskich Unii Europejskiej mają prawo do przemieszczania się bez konieczności posiadania wiz i zezwoleń, osiedlenia się, podejmowania działalności gospodarczej i pracy w dowolnym państwie Wspólnoty. Obywatele jednego państwa członkowskiego podejmujący pracę lub inną działalność ekonomiczną w innym państwie członkowskim muszą być traktowani przez to państwo w taki sam sposób, w jaki

⁹ Brodecki Z., Drobyś M., Majkowska S., *Traktat o Unii Europejskiej, Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską z komentarzem*, Wydawnictwo Prawnicze Lexis Nexis, Warszawa 2002, s. 164-168

to państwo traktuje swoich obywateli, bez jakiegokolwiek dyskryminacji. W odniesieniu do pracowników zasada ta oznacza jednakowe traktowanie obywateli państw członkowskich, m.in. w dostępie do pracy, w zakresie wynagrodzenia oraz innych warunków pracy. Zasada swobody przepływu osób objęci są również członkowie rodzin osób migrujących. Realizacja swobody przepływu osób wymaga określonych gwarancji.

Istotną kwestię stanowi koordynacja systemów zabezpieczenia społecznego, która zakłada równe traktowanie obywateli państw członkowskich w dostępie do świadczeń, wynikających z krajowych systemów zabezpieczenia społecznego (emerytury, zasiłki). Okresy ubezpieczenia dla pracownika, związane z obliczaniem wysokości świadczeń, we własnym kraju i w innych krajach są sumowane. Swoboda przemieszczania się i pobytu nie ma jednak charakteru absolutnego. Każde z państw członkowskich może w pewnych przypadkach nie zezwolić cudzoziemcowi na pobyt lub wydaląc go ze swojego terytorium. Swobodne przemieszczanie się osób jest obwarowane wieloma przepisami prawnymi. Wraz z realizacją Rynku Wewnętrznego każdy obywatel może żyć, pracować lub spędzać jesień życia tam gdzie chce. Aby jednak zapobiec nadużywaniu systemów opieki socjalnej, opartych nadal na regulacjach narodowych, prawo do swobodnego przepływu osób nie dotyczy jeszcze obywateli zależnych od pomocy danego Państwa.

Swobodny Przepływ Kapitału – pod pojęciem przepły-

wu kapitału należy rozumieć ruch kapitału między krajami o różnych walutach. Z powodu wpływu na bilans płatniczy i tym samym na stabilność waluty danego państwa przepływ kapitału między większością państw członkowskich podlega ograniczeniom. Umożliwia obywatelom państw członkowskich Wspólnot Europejskich wybór miejsca zakładania rachunków i lokat bankowych oraz dokonywania operacji bankowych we wszystkich państwach członkowskich. Zasada ta dotyczy samodzielnych transakcji finansowych, które nie mają bezpośrednich związków z przemieszczaniem się ludzi, towarów czy usług. Swoboda ta oznacza możliwość transferu zysków z jednego państwa członkowskiego do drugiego oraz prawo inwestowania i nabywania wszelkich walorów rzeczowych i finansowych za granicą bez żadnych przeszkód. Oznacza też swobodę przepływu kapitału z tytułu likwidacji lub zmiany inwestycji i wszystkich zysków z tego wynikających, jak również przepływ kapitału o charakterze osobistym (np. spadek).

Obywatele mają prawo do dokonywania wszelkich operacji bankowych i finansowych we wszystkich państwach członkowskich (np. prawo do posiadania konta osobistego w bankach państw członkowskich Unii Europejskiej, prawo zakupu i sprzedaży papierów wartościowych przedsiębiorstw w państwach członkowskich). Swoboda ta dotyczy transakcji finansowych, które nie mają bezpośredniego związku z przemieszczaniem się ludzi, towarów i usług (obróć papierami wartościowymi, depozyty bankowe, przekazy zysków, oprocentowania, itp.). Ze swobody przepływu kapitału korzystają obywatele państw członkowskich oraz osoby zamieszkujące na ich terenie i firmy mające tam siedzibę. Wprowadzenie swobodnego przepływu kapitału w państwach członkowskich Unii Europejskiej miało przede wszystkim duży wpływ na dokonywanie bezpośrednich inwestycji przez przedsiębiorstwa. Zintegrowanie rynków kapitałowych w Unii Europejskiej umożliwia wyrównywanie warunków produkcji. Zmniejsza to zakłócenia konkurencji na Wspólnym Rynku.

BIBLIOGRAFIA

Banaszak B., *Unia Europejska, Leksykon międzynarodowego słownictwa prawniczo-administracyjnego*, Federalna Akademia Administracji Publicznej, Bonn 1996.

Brodecki Z., Drobysz M., Majkowska S., *Traktat o Unii Europejskiej, Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską z komentarzem*, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa 2002.

Dóliwa-Klepacz Z., *Integracja Europejska (po zakończeniu negocjacji Polski z UE)*, Wyd. Temida 2, Wyższa Szkoła Biznesu i Przedsiębiorczości w Ostrowcu Świętokrzyskim, Białystok 2003.

Marszałek A., *Integracja Europejska*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2004.

Milczarek D., Nowak A., *Integracja Europejska, Wybrane problemy*, Centrum Europejskie Uniwersytetu Warszawskiego, Podręczniki i Skrypty, Warszawa 2003.



Waldemar Czernicki

jest specjalistą w zakresie zagadnień celnych oraz praktyki celnej. Autor wielu obowiązujących regulacji celnych oraz wieloletni wykładowca w szkołach wyższych i pomaturalnych w zakresie zagadnień celnych.

Zmiany w statusie AEO w Zmodernizowanym Wspólnotowym Kodeksie Celnym

Daniilo Desiderio
Mauro Giffoni

Koncepcja AEO¹ jest jedną z głównych podpór Unijnego Programu Bezpieczeństwa Celnego (PBC), strategii opracowanej przez Komisję Europejską pod koniec lipca 2003

roku w celu wprowadzenia w Unii Europejskiej i zestawieniem przepisów mających na celu uproszczenia ustawodawstwa celnego, promowanie intensywniejszego użycia nowoczesnych narzędzi i technologii oraz lepszego

¹ AEO – Authorized Economic Operator to „upowazniony przedsiębiorca” (operator gospodarczy). Angielski skrót AEO dość powszechnie przyjęł się już w literaturze przedmiotu i stąd pozostawienie go w tym tekście – przyp. red.

zabezpieczania zewnętrznych granic Unii, poprzez skuteczniejszą ochronę Państw Członkowskich przed ryzykiem ataków terrorystycznych oraz innym zagrożeniom zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców.

Inne przepisy objęte przez wspomniany program bezpieczeństwa mogą być podsumowane w następujący sposób:

- * obowiązek – od pierwszego lipca 2009 (aktualnie Państwa Członkowskie i Komisja omawia możliwość odroczenia tego obowiązku)² – dostarczania przez handlowców organom celnym informacji o zakupie we Wspólnocie i poza jej obszarem celnym wszelkich dóbr (Deklaracje Przed Dostawą i Przed Wysyłką, tzw. Pre-arrival i Pre-departure)

- * wprowadzenie spójnego dostępu dla kontroli celnych, opartego na wspólnym zarządzaniu ryzyka, wspieranego przez system skomputeryzowany;

- * elektroniczne wypełnianie deklaracji celnych i towarzyszących dokumentów, z użyciem pisemnych deklaracji i danych tylko w wyjątkowych przypadkach;

- * propagowanie załatwiania spraw w „jednym okienku”: tzn. państwowa administracja celna powinna zebrać i udostępnić drogą elektroniczną wszystkie dane dotyczące międzynarodowych transakcji z innymi urzędami państwowymi (np., policją, strażą graniczną, służbami weterynaryjnymi i środowiskowymi, itd.), w celu prawidłowego zastosowania przepisów fiskalnych, rolniczych, rynkowych, zdrowotnych, sanitarnych i innych używanych w imporcie lub eksporcie towarów.

- * propagowanie koncepcji „scentralizowanej odprawy”, tzn. możliwość dla przedsiębiorców zgłaszania lub udostępniania w odpowiednich oddziałach celnych w miejscach w których zostały ustanowione, deklaracji celnych w Państwach Członkowskich lub narodowych urzędach celnych towarów fizycznie wprowadzonych na obszar celny Wspólnoty.

AEO przewiduje również zbiór przepisów ułatwiających handlowcom dążącym do zabezpieczania ich międzynarodowych sieci dostawczych. Tego typu środki zostały wprowadzone w prawie celnym Wspólnoty poprzez przepis (EC) n° 648/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z 13 kwietnia 2005 roku, który uzupełnił Kodeks Celný Wspólnoty („Kodeks”) tzn. Przepis (EC) n° 2913/92 Parlamentu Europejskiego i Rady z 12 października 1992 roku.³ Koncepcja „scentralizowanej odprawy” na poziomie narodowym, z drugiej strony, zawarta jest w Rozporządzeniu Komisji (EC) n. 1192/2008 z 17 Listopada 2008, poprawka Rozporządzenie Wykonawcze do WKC (EEC) No 2454/93.

Rozporządzenie (WE) n° 648/2005, znane jako „Poprawka bezpieczeństwa” do WKC, przewiduje prawne

ramy dla statusu AEO w UE. Rozporządzenie to wprowadziło nowy Artykuł 5a do Kodeksu, ustanawiając, że każde Państwo Członkowskie UE, począwszy od 1 stycznia 2008 roku, uprawnione jest do nadawania statusu AEO każdemu współpracującemu i zaufanemu przedsiębiorcy (operatorowi ekonomicznemu wg dosłownej nomenklatury unijnej-red.) zdolnemu sprostać wymogom wspólnych kryteriów systemu kontroli i wypłacalności, zarówno w pokazywaniu jak i zadowalającym systemu zarządzania. Wymogi te są bardziej wyszczególnione w Artykułach 14h, 14 i, 14j, 14k, Przepisów Wykonawczych do WKC, zatwierdzonych przez Rozporządzenie Komisji (EC) N° 1875/2006 z 18 grudnia 2006 roku.

Status AEO, w szczególności, dotyczy Świadczenia AEO (Certyfikatu) wystawianego na poziomie narodowym,

Każde Państwo Członkowskie UE, począwszy od 1 stycznia 2008 roku, uprawnione jest do nadawania statusu AEO każdemu współpracującemu i zaufanemu przedsiębiorcy zdolnemu sprostać wymogom wspólnych kryteriów systemu kontroli i wypłacalności

ale uznawanego na całym terytorium celnym UE, zgodnie z wnioskiem który musi złożyć zainteresowany przedsiębiorca pisemnie lub w formie elektronicznej do kompetentnego organu celnego. Przed zarejestrowaniem formalnej wniosku o wydanie świadectwa AEO, przedsiębiorca może złożyć w oddziale celnym „kwestionariusz samooceny”, który ma na celu pomóc określić czy sprosta on wyznaczonym wymogom/kryteriom kwalifikacyjnym. Dzięki temu dostarcza dodatkowych informacji celnikom sobie i swoim przedsiębiorstwu. Po zaakceptowaniu wniosku o status AEO, zespół audytujący składający się z funkcjonariuszy celnych rozpocznie procedurę audytu, w celu zweryfikowania czy przedsiębiorca spełnia kryteria niezbędne dla uzyskania statusu AEO.

Czas niezbędny do zakończenia audytu AEO zależy będzie od kilku czynników między innymi: wielkości i złożoności operacji handlowych wykonywanych przez aplikującego, ilości dokumentacji i danych podlegających analizie, istnienia informacji i danych

już posiadanych przez urzędy celne; niezbędnych konsultacji pomiędzy urzędami celnymi i jeżeli niezbędne, to także konsultacji z innymi urzędami państwowymi.

Jeżeli jakieś informacje lub elementy danych o wnioskującym są już w posiadaniu urzędów celnych (np. poprzednio przeprowadzone audyty celne, przyznane autoryzacje celne ułatwiające/lokalne procedury celne dostępne w ich systemach itd.), procedura audytu zostanie ukończona wcześniej.

Nawet jeżeli Certyfikat AEO uznawany jest na całym obszarze Wspólnoty, nie daje on prawa przedsiębiorcy do automatycznej korzyści w innych Państwach Członkowskich w zakresie ułatwień wynikającym z prawa celnego Wspólnoty. Poniekąd, biorąc pod uwagę prośbę o stosowanie ułatwień, inne Państwa Członkowskie nie muszą powtarzać oszacowania systemu kontroli przedsiębiorcy, finansowej wypłacalności lub innych danych o jego działalności zgodnej z prawem celnym Wspólnoty, które już zostały wypełnione przez Państwa Członkowskie przyznając mu status AEO. Celnicy nie będą tym samym dublować kontroli i ocen już wykonanych. Państwo Członkowskie przyznające status AEO powinno w każdym przypadku zapewniać spełnienie wszystkich innych specyficznych wymogów związanych z ułatwieniami dla przedsiębiorcy. Zastosowanie ułatwień w innych Państwach Członkowskich może również być koordynowane przez porozumienia pomiędzy zainteresowanymi urzędami celnymi.

Dostępne są trzy certyfikaty, które mogą być dobrowolnie wybrane przez aplikującego zgodnie ze specyficznymi zapotrzebowaniem:

- * AEO - C (Ułatwienia celne – for Customs – red);

- * AEO - S (Bezpieczeństwo – for Security – red);

- * AEO - F (Ułatwienia celne i bezpieczeństwo – for Full – red)

Certyfikat AEOF znany również jako „pełny” lub „łączony”, pozwala czerpać potencjalnie maksymalne korzyści dostępne w schemacie AEO w biznesie. Certyfikaty ułatwień celnych są głównie prawem celnym EU i różnią się od amerykańskiego (USA) programu C-TPAT na którym były wzorowane. Ten rodzaj Certyfikatu, którego główną cechą jest fakt, że status AEO-C dla przedsiębiorcy pozwala mu na dostęp do pewnych ułatwień w procedurach celnych – takich jak gwarancje lub scentralizowane odprawy – które w założeniach są niedostępne dla przedsiębiorców nie posiadających statusu AEO i nie będą

2. Na mocy nowej decyzji obowiązek ten został odwołany do końca 2010 r. – przyp. red.

3. Odnosi się to do Wspólnotowego Kodeksu Celnego z 1992r. Całość podstawowych założeń

w przyszłości akceptowane poprzez jakiegokolwiek porozumienia. Certyfikat AEO-C został wprowadzony po to, aby w szczególności pozwolić brokerom celnym i innym pośrednikom celnym w ułatwieniu formalności celnych w imieniu firm (bez magazynowania lub procedur przesuwania ładunku), do korzystania ze zbioru przywilejów celnych i ułatwień podczas operacji celnych.

Dlatego status AEO-C jest wykluczony w ułatwieniach bezpieczeństwa. W tym celu (dla AEO-C - red.) wymagane jest jedynie wypełnienie wymogów dotyczących odpowiedzialności finansowej i podatkowo-celnej (udowodniona wypłacalność finansowa, odpowiedni wpis zgodności z wymogami podatkowymi i celnymi, zadowalający system zarządzania handlowego i - gdzie dokumentacja transportowa na to pozwala- umożliwiając odpowiednie kontrole celne), bez konieczności zgodności z wymogami bezpieczeństwa (np. ułatwień stosowanych dla operacji handlowych tak, aby dostarczyć towar odporny na nielegalną odprawę celną, odpowiedni dostęp kontroli w celu zapobiegania niedozwolonemu dostępowi do obszarów statku, doków i obszaru kontenera; zastosowanie specjalnych środków podnoszenia towarów, itd.). Co więcej, Zmodernizowany Wspólnotowy Kodeks Celny (Modernized Community Customs Code -MCCC), zaadoptowany 23 kwietnia 2008 roku (nawet większa część jego norm powinna być zastosowalna tylko po zatwierdzeniu przepisów Wykonawczych, z zaadoptowaniem Rozporządzeń Komisji Europejskiej którym moc prawna zostanie nadana najprawdopodobniej w 2009), wymagając od starających się o status AEO-C lub AEO-F okazania posiadania standardowych kompetencji lub profesjonalnych kwalifikacji bezpośrednio połączonych z wykonywaną przez siebie działalnością. Wymogi te - według przewidywanego konspektu przepisów wykonawczych do ZWKC - w szczególności powinien otrzymać, jeżeli aplikujący (lub jego pracodawca):

- * przeszedł zatwierdzony kurs szkoleniowy organizowany przez zawodowe stowarzyszenie, urząd celny lub inne organizacje kształceniowe uznane poprzez Państwo a uprawnione do realizacji wymogów teoretycznych i praktycznych dla wystawiania odpowiednich świadectw;

- * może wykazać się praktycznym doświadczeniem przez co najmniej trzy lata w Państwie Członkowskim w którym ma siedzibę aplikant,

- * przeszedł przez profesjonalny egzamin pokrywający teoretyczną i praktyczną wiedzę licencjonowania celnego wymaganą przez Państwa Członkowskie UE lub przez profesjonalną organizację lub jednostkę edukacyjną przez

nią uznaną.

W szacowaniu powyższych warunków, urzędy celne mogą brać też pod uwagę fakt, że aplikujący podlega kodeksowi zachowań, jako członek stowarzyszeń kupieckich lub profesjonalnej grupy stosującej swoje własne standardy jakości i których jakość usług poświadczona jest przez tę grupę i popierana przez stowarzyszenie kupieckie na poziomie europejskim.

Jakiegokolwiek jednostka prawna, niezależnie od wielkości biznesu, zaangażowanych aktywności związanych z prawem celnym i odgrywających rolę w międzynarodowej sieci dostawczej (nawet poza UE), może aplikować o którykolwiek ze świadectw AEO, włączając operatorów logistycznych, przewoźników, spedytorów portowych i agentów celnych. Firmy nie aplikujące o statusu AEO-C lub AEO-F będą kontynuować używanie posiadanych, aktualnych ułatwień nadanych przez prawo celne Wspólnoty tak długo, jak spełniać będą odpowiednie warunki, ale dostęp do tych ułatwień będzie trudniejszy niż w przeszłości. Status AEO w rzeczy samej nie jest obowiązkowy. Decyzja czy aplikować czy nie przedstawia się jako opcja handlowa oparta na operacyjnych okolicznościach każdego z przedsiębiorców. Każdy przedsiębiorca powinien przed podjęciem decyzji o aplikowaniu o status AEO oszacować zyski dla swego biznesu i zbilansować je z kosztami aplikacji oraz uzyskania świadectwa AEO. Główne zalety powiązane ze statusem AEO mogą oscylować zgodnie z typem Certyfikatu, z:

- mniejszą fizyczną i dokumentową kontrolą, czego konsekwencją jest mniejsze ryzyko w procesie analizy ryzyka wykonanej przez celników (AEO-C, AEO-S i AEO-F);

- Priorytetowa obsługa wysyłki towarów, jeżeli następuje analiza ryzyka, wybiera się przedsiębiorcę do kontroli (AEO-C, AEO-S i AEO-F)

- wybór miejsca wykonania kontroli (AEO-C, AEO-S i AEO-F);

- prostszy dostęp do ułatwień celnych (tylko dla AEO-C i AEO-F);

- zmniejszony zasób danych niezbędny do zgłoszenia celnego (wcześniejsze poinformowanie przedsiębiorców o tym, że ich wysyłka została wybrana do kontroli. (tylko dla AEO-C i AEO-F);

- Ułatwienia z punktów „e” i „f” są możliwe do zastosowania od pierwszego lipca 2009.

Istnieją też inne niebezpośrednie zalety powiązane z statusem AEO, które można podsumować w następujący sposób:

- * konkurencyjne zalety dla firm partycypujących w programie AEO jako konsekwencja wyższej wiarygodności - w dziedzinie bezpieczeństwa i rzetelności - który to status potwierdzi u posiadanego (będąc rozpoznawanym jako AEO potwierdzi się zgodność z surowymi kontrolami zarządzania i bezpieczeństwa);

- * ulepszona przejrzystość i kontrola sieci dostawczych;

- * zredukowane ryzyko wystąpienia kradzieży i strat, zarówno przestępstw, wandalizmu i bezpieczeństwa;

- * mniej opóźnionych dostaw;

- * mniejsze koszty inspekcji dostawców i zwiększona kooperacja;

- * polepszone bezpieczeństwo i komunikacja między partnerami sieci dostawczych.

Jak dotąd⁴ ponad wystawiono ponad 600 AEO certyfikatów w UE, prawie 1/3 przez niemieckie władze celne. Dodatkowe informacje o tych certyfikatach i ich właścicielach mogą być otrzymane na stronie internetowej europejskiej Komisji Europejskiej (Główna Dyrekcja ds. Unii Celnej i Podatków Pośrednich - TAXUD), gdzie stworzono bezpłatną bazę danych AEO⁵ dając przedsiębiorcom możliwość sprawdzenia członkostwa AEO swoich partnerów handlowych.

4. Artykuł został przygotowany przez autorów w początku 2009r.-red.

5. http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/cgi-bin/aeadesquery?Lang=EN

Daniilo Desiderio, adwokat włoski, specjalizujący się w prawie celnym, handlu międzynarodowym i umowach. Jest doradcą Włoskiego Stowarzyszenia Agentów Celnych, Włoskiej Rady Agentów Celnych, organizacji skupiających ponad 2300 profesjonalistów. Reprezentuje ich przed organami władz narodowych i unijnych. Jest konsultantem wielu instytucji, organizacji, agencji rządowych i stowarzyszeń handlowych, instytucji narodowych jak i unijnych. Współpracuje jako ekspert ds. ułatwień celnych i handlowych z Włoskim Ministerstwem Rozwoju Gospodarczego, (z Departamentem Handlu Międzynarodowego), z Włoskim Instytutem Handlu Zagranicznego i Włoskim Instytutem Promocji Przemysłu.

Mauro Giffoni, jest właścicielem Studio Giffoni, konsultacyjnym biurem celnym funkcjonującym w Brukseli w Belgii. Jest także doradcą Włoskiej Rady Agentów Celnych. Działa jako consultant celny dla wielu przedsiębiorstw funkcjonujących na poziomie europejskim oraz jest wykładowcą "Prawa celnego" w Wyższej Szkole Nauk Fiskalnych przy Uniwersytecie ("Ecole Supérieure des Sciences Fiscales" -ESSF) of the ICHEC, University) w Brukseli.

* tekst ukazał się też w „Monitorze prawa celnego i podatkowego” nr 2/2009

EORI w kontaktach z organami celnymi

Andrzej Halicki

Od 1 lipca br. obowiązują postanowienia Rozporządzenia Komisji Europejskiej nr 312/2009 z dn. 16.04.2009 r.¹ zmieniającego dotychczasowe przepisy wykonawcze do Wspólnotowego Kodeksu Celnego. Powołana regulacja prawna nakłada na przedsiębiorców (zarówno unijnych jak i mających siedzibę na terenie państw trzecich) obowiązek uzyskania nowego numeru identyfikacyjnego, tzw. numeru EORI oraz posługiwania się nim we wszystkich dalszych kontaktach z organami celnymi na terenie UE np. w przypadku realizacji formalności związanych z przywozem/wywozem towarów, transportem w ramach procedury tranzytu czy złożeniem wniosku o wydanie pozwolenia na stosowanie uproszczeń celnych.

Powyższe stanowi realizację kolejnego etapu projektu e-customs (cła elektronicznego), o którym szerzej (podstawy prawne, etapy wdrożenia, aspekty funkcjonowania) pisaliśmy w numerze 2/2007 „Kwartalnika celnego”². Nazwa EORI stanowi skrót od ang. zwrotu „Economic Operators’ Registration and Identification” odnoszącego się do Systemu rejestracji i identyfikacji podmiotów gospodarczych.

Z punktu widzenia przedsiębiorców nakładanie na nich kolejnych obowiązków o charakterze formalnym może wydawać się dość uciążliwe, jednakże należy podkreślić, iż w odróżnieniu od obecnie posiadanych przez nich lokalnych (polskich) identyfikatorów (np. NIP, REGON), numer EORI będzie stosowany jako uniwersalny kod referencyjny we wszystkich państwach członkowskich UE.

Dodatkowo nie bez znaczenia jest fakt, iż unijny ustawodawca wprowadził zasady:

- jednokrotnej rejestracji podmiotu w systemie,
- niepowtarzalnego charakteru numeru EORI (jeden przedsiębiorca może uzyskać jeden numer),
- nieodpłatności czynności związanych z uzyskaniem numeru EORI.

KOMU MOŻE BYĆ NADANY NUMER EORI?

Numer EORI może otrzymać każdy przedsiębiorca tj. osoba, która w ramach prowadzonej działalności gospodarczej jest włączona w czynności określone przepisami prawa celnego³. Powyższa zasada nie ogranicza zatem możliwości uzyskania numeru EORI wyłącznie do podmiotów posiadających siedzibę na terenie RP, odwołując się jedynie do kryterium rodzaju prowadzonej działalności oraz charakteru realizowanych zadań. Przykładowe formy prowadzonej działalności przez polskich przedsiębiorców kwalifikujące się do otrzymania numeru EORI mogą obejmować więc zarówno spółki osobowe (sp. jawna, sp. komandytowa, sp. partnerska, sp. komandytowo-akcyjna) oraz spółki kapitałowe (sp. z o.o., sp. akcyjna) jak i fundacje, spółdzielnie oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą.

Numer EORI, którym będzie legitymował się krajowy podmiot otrzyma 14-znakową strukturę złożoną z ciągu znaków w kolejności: „PL, numer NIP rozszerzony o pięć zer bądź - jeżeli podmiot posiada numer REGON - o pięć ostatnich cyfr tego numeru”. W przypadku przedsiębiorcy posiadającego siedzibę na terytorium państwa trzeciego numer EORI będzie składał się ze znaków „PL” oraz niepowtarzalnego ciągu 14 cyfr zakończonych literą „Z”.

JAK MOŻNA UZYSKAĆ NUMER EORI?

Obowiązujące regulacje prawne rozróżniają dwa tryby

postępowania w zakresie nadawania numeru EORI. W przypadku polskich przedsiębiorców, którzy aktywnie dokonują wymiany towarowej z zagranicą, w/w numer identyfikacyjny zostanie nadany w sposób automatyczny (z urzędu), na podstawie informacji zgromadzonych w systemach elektronicznych wykorzystywanych przez administrację celną.

Zgodnie z uzasadnieniem do projektu zmiany rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 22.12.2004 r. w sprawie wzorów formularzy stosowanych w sprawach celnych⁴ powyższe dotyczyć będzie podmiotów, które w 2008 r. dokonały co najmniej trzykrotnie czynności celnych i ich dane są znane organom celnym. W/w przedsiębiorcy zostaną jedynie zobowiązani do złożenia do końca 2009 r. wniosku uzupełniającego w celu weryfikacji nadanego im numeru EORI. Natomiast podmiot, któremu nie nadano automatycznie numeru EORI winien wypełnić i złożyć do naczelnika urzędu celnego właściwego ze względu na siedzibę lub miejsce zamieszkania wniosek rejestracyjny PG-K⁵. Wzory formularzy o rejestrację/aktualizację danych w Systemie rejestracji i identyfikacji podmiotów EORI zostały zamieszczone w projekcie powołanego rozporządzenia.

Uwzględniając powyższe należy negatywnie ocenić fakt, iż od dnia wejścia w życie przepisów wspólnotowych (rozporządzenia Komisji nr 312/2009) wprowadzających w życie instytucję EORI tj. od dn. 1.07.2009 r. polski ustawodawca w dalszym ciągu odwołuje się jedynie do projektu aktu prawnego zawierającego wzory formularzy (a właściwie konsekwentnie należałoby posługiwać się sformulowaniem „projekty wzorów wniosków o nadanie numeru EORI”). Powyższe stanowisko jest aktualne również w przypadku podmiotów z państw trzecich, którzy składają wniosek o nazwie „PG-Z” do naczelnika urzędu celnego według miejsca, w którym dokonywana jest pierwsza czynność wymagająca posłużenia się numerem EORI, albo według miejsca, w którym planowane jest dokonanie pierwszej czynności wymagającej posłużenia się numerem EORI⁵ np. dokonanie zgłoszenia celnego w formie pisemnej.

Niezależnie od dotychczasowych rozważań należy odnotować fakt, iż składając wniosek o nadanie numeru EORI oraz wypełniając stosowną rubrykę jego treści, podmiot może jednocześnie wyrazić zgodę na publikację danych firmy takich jak: nazwa, adres oraz numer EORI na stronach internetowych Komisji Europejskiej. Brak zgody na publikację nie rodzi po stronie przedsiębiorcy negatywnych skutków, jednakże biorąc pod uwagę uniwersalny oraz identyfikujący charakter numeru EORI, udostępnienie swoich danych może stanowić przydatne narzędzie w procesie weryfikacji informacji dotyczących danej firmy przez inne podmioty.

Należy także dodać, iż w chwili obecnej polscy przedsiębiorcy, którym nadano automatycznie numer EORI lub złożyli wniosek o nadanie numeru mogą na bieżąco uzyskać informację o w/w numerze lub monitorować status wniosku na stronie udostępnionej przez polską Służbę Celną tj. www.e-clo.pl/eori-subpage/index.jsp.

1 Dz. Urz. UE L 98/3 z dn. 17.04.2009 r.

2 Andrzej Halicki „Komputeryzacja polskiej administracji celnej”, www.rectus.edu.pl/kwartalnik/nr2/

3 Art.1 pkt 12 rozp. Komisji nr 2454/93 z dn. 02.07.1993r. (Dz. Urz. WE nr L 253, z dn. 11.10.1993)

4 Projekt rozporządzenia z dn.05.06.2009 r. (www.mf.gov.pl)

5 Rozp. Ministra Finansów z dn. 05.06.2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie właściwości miejscowej organów celnych (Dz.U., Nr 89, poz. 731).

Prawo strony do wysłuchania w postępowaniu w sprawach celnych

Andrzej Halicki

Sformułowanie zawarte w tytule nin. publikacji może pozornie wydawać się nieprecyzyjne. Przepisy działu IV ustawy z dn. 29.08.1997 r. – Ordynacja podatkowa¹, mające zastosowanie do postępowania w sprawach celnych² nie posługują się wszakże pojęciem „prawo do wysłuchania”. Omawiany zabieg redakcyjny jest jednakże zamierzony, ponieważ odwołuje się do znanej w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich reguły określanej mianem „right to be heard”, czyli w dosłownym tłumaczeniu „prawo do bycia wysłuchanym”.

Uwzględniając powyższe zasadnym jest przeprowadzenie analizy mającej na celu określenie możliwości wykorzystania powołanej zasady w postępowaniach prowadzonych przez polskie organy celne. Na wstępie niezbędnym wydaje się dodatkowe zastrzeżenie, iż „prawo wysłuchania” zostanie rozpatrzone wyłącznie w wąskim znaczeniu, tj. w odniesieniu do etapu końcowego postępowania administracyjnego, bezpośrednio poprzedzającego wydanie decyzji w danej sprawie. Z orzecznictwa ETS-u wynika bowiem, iż prawo wysłuchania winno być traktowane jako uprawnienie podmiotu do posiadania sposobności przedstawienia swego stanowiska, w szczególności w przypadku, gdy postępowanie zostanie zakończone poprzez wydanie decyzji dotyczącej w sposób odczuwalny jego interesów³. Poza sferą zainteresowania pozostaną zatem inne aspekty proceduralne mogące mieć znaczenie dla strony, jak choćby możliwość jej przesłuchania (art. 199 Ordynacji podatkowej) czy też zadawania przez nią pytań świadkom i biegłym (art. 190 §2 Ordynacji podatkowej).

Wobec powyższego, z praktycznego punktu widzenia instytucja prawa do wysłuchania znajdzie w pierwszej kolejności zastosowanie na etapie poprzedzającym wydanie decyzji określającej kwotę wynikającą z długu celnego (tzw. „decyzji wymiarowej”). Jest to chyba najbardziej czytelny – choć nie jedyny⁴ – przykład oddziaływania rozstrzygnięcia podjętego przez organ celny na sytuację prawną jednostki. Ponadto ze względu na fakt, iż przepisy Wspólnotowego Kodeksu Celnego pozostawiają kompetencję w zakresie określania trybu postępowania w sprawach celnych dla państw członkowskich UE⁵, zasadnym staje się umiejscowienie prawa strony do wysłuchania na tle polskich przepisów proceduralnych.

Zgodnie z art. 123 §1 Ordynacji podatkowej organy podatkowe (odpowiednio: organy celne) obowiązane są zapewnić stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwić im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Konkretyzacja niniejszego uprawnienia znajduje odzwierciedlenie w treści art. 200 §1 Ordynacji podatkowej, który nakłada na organ celny obowiązek wyznaczenia stronie przed wydaniem decyzji siedmiodniowego terminu do wypowiedzenia się w sprawie zebranego materiału dowodowego. Powołana regulacja prawna sprowadza się w praktyce do zagwarantowania

stronie „ostatniego słowa” w prowadzonym postępowaniu.

Jak uprzednio zaznaczono prawo adresata decyzji do wysłuchania będzie zyskiwać na znaczeniu w szczególności w przypadku decyzji mającej negatywny wpływ na sferę praw lub interesów jednostki (podobnie art. 16 ust. 2 Europejskiego Kodeksu Dobrej Administracji⁶). Na szczególną uwagę zasługuje zapis zawarty w art. 41 ust. 2 pkt a Karty praw podstawowych UE⁷, zgodnie z którym każdy ma prawo do bycia wysłuchanym, zanim zostaną podjęte indywidualne środki mogące negatywnie wpłynąć na jego sytuację. Choć ww. dokument nie ma obecnie mocy obowiązującej (jego byt prawny zależy od wejścia w życie traktatu podpisanego w dn. 13.12.2007 r. w Lizbonie⁸) to jego znaczenie dla postępowania administracyjnego zostało dostrzeżone przez polskie sądy administracyjne, które w licznych orzeczeniach

odwoływały się do przepisów Karty, jako wyznaczających standardy w zakresie procedury⁹.

Dodatkowym argumentem przemawiającym za zasadnością uwzględniania postanowień Karty praw podstawowych w zakresie instytucji prawa do wysłuchania w prowadzonych postępowaniach jest treść pkt. 13 preambuły do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 450/2008 z dn. 23.04.2008 r. ustanawiającego wspólnotowy kodeks celny (zmodernizowany kodeks celny¹⁰), w którym unijny ustawodawca odwołał się do konieczności „zapewnienia każdej osobie prawa do złożenia wyjaśnień, zanim zostanie podjęta decyzja, która byłaby dla niej niekorzystna”.

Ponadto art. 16 ust. 4 cyt. aktu prawnego nakłada na organy celne obowiązek dwojakiego rodzaju:

- a) powiadomienia zainteresowanej osoby o podstawach, na których ma zostać oparta niekorzystna dla niej decyzja,
- b) umożliwienia osobie przedstawienia swego stanowiska w wyznaczonym terminie.

Uwzględniając powyższe należy zauważyć, iż choć zmo-

Postanowienia zmodernizowanego kodeksu celnego rozszerzają zakres instytucji prawa do wysłuchania wynikający nie tylko z Europejskiego Kodeksu Dobrej Administracji oraz Karty Praw Podstawowych UE, ale również z obowiązującej ustawy – Ordynacja podatkowa.

1 Tekst jednolity – Dz. U. z 2005 r., nr 8, poz. 69 z późn. zm.

2 Na mocy art. 73 ust. 1 ustawy z dn. 19.03.2004 r. – Prawo celne (Dz. U. nr 68, poz. 622 z późn. zm.).

3 M.in. wyroki w sprawach sygn. U-462/98P z dn. 21.09.2000 r., sygn. C-454/05P z dn. 13.09.2007 r.

4 Wyrok sygn. akt C-349/07 z dn. 18.12.2008 r.

5 Podobnie np. decyzja o cofnięciu pozwolenia na korzystanie z gospodarczej procedury celnej.

6 M.in. art. 245 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2013/92 z dn. 12.10.1992 r. ustanawiające Wspólnotowy Kodeks Celný (Dz. U. L z 1992r., nr 302, poz. 1.).

7 Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dn. 06.09.2001 r.

8 Dz. Urz. UE C z 2007r., nr 303, poz. 1.

9 Traktat z Lizbony zmieniający Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską wejdzie w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po złożeniu dokumentu ratyfikacyjnego przez ostatnie państwo – sygnatariusza Traktatu.

10 M.in. wyroki sygn. akt II SA/Bk 177/07 z dn. 05.06.2007 r., sygn. akt II OSK 1078/07 z dn. 15.10.2007 r., sygn. akt II SA/Go 637/08 z dn. 29.12.2008 r., sygn. akt IV SA/Wr 493/08 z dn. 11.02.2009 r.

11 Dz. Urz. UE L z 2008 r., nr 145, poz. 1.

dernizowany kodeks celny nie posiada w chwili obecnej mocy wiążącej¹², to zawarte w nim regulacje mają dużą wartość poznawczą zarówno dla podmiotów jak i organów celnych, które z odpowiednim wyprzedzeniem winny przygotować się do realizacji nowych zadań ustawowych dotyczących procedury administracyjnej.

Jest to tym bardziej istotne, że postanowienia zmodernizowanego kodeksu celnego rozszerzają zakres instytucji prawa do wysłuchania wynikający nie tylko z Europejskiego Kodeksu Dobrej Administracji oraz Karty Praw Podstawowych UE, ale również z obowiązującej ustawy – Ordynacja podatkowa. Powiadomienie strony o podstawach, na których organ celny zamierza wydać niekorzystne dla niej rozstrzygnięcie oznaczać będzie bowiem w praktyce przekazanie jej informacji o planowanej sentencji decyzji.

Adresat decyzji zostanie zatem uprzedzony o zamiarach organu celnego otrzymując - przed jej wydaniem - postanowienie zawierające wszystkie elementy, o których mowa w art. 16 ust. 4 zmodernizowanego kodeksu celnego.

Powyższe winno w mojej ocenie pozytywnie wpłynąć na przebieg dalszej procedury administracyjnej np. mobilizując stronę do podjęcia działań mających na celu przekazanie organowi celnemu dodatkowych dowodów w sprawie czy też skorzystania z usług fachowej pomocy prawnej np. w osobie pełnomocnika wyspecjalizowanego w problematyce celnej.

Oczywiście nie można wykluczyć również przypadków celowego opóźniania postępowania przez stronę, która spodziewając się negatywnego dla niej rozstrzygnięcia może np. składać kolejne wnioski dowodowe dotyczące okoliczności nie mających znaczenia dla sprawy lub świadomie zrezygnować z odbioru przesyłki poleconej zawierającej decyzję o znanej (spodziewanej) jej treści. Należy jednocześnie zastrzec, iż opisane możliwości wpływania w sposób negatywny na przebieg procedury administracyjnej zostały przez ustawo-

Uzasadnionym wydaje się zatem pogląd, iż organy celne winny obecnie rozważyć - nie czekając na wejście w życie zmodernizowanego kodeksu celnego - możliwość informowania strony o zamiarze wydania niekorzystnej dla niej decyzji.

dawcę w sposób dość istotny ograniczone¹³.

W świetle dotychczasowej argumentacji uzasadnionym wydaje się zatem pogląd, iż organy celne winny obecnie rozważyć - nie czekając na wejście w życie zmodernizowanego kodeksu celnego - możliwość informowania strony o zamiarze wydania niekorzystnej dla niej decyzji.

Dodatkowy zapis zawarty w postanowieniu wydanym na podstawie art. 200 Ordynacji podatkowej o treści np. „organ celny informuje, iż zebrany dotychczas materiał dowodowy umożliwia wydanie decyzji określającej kwotę długu celnego/cofnięcie zezwolenia na korzystanie z gospodarczej procedury celnej” lub o innym, zbliżonym brzmieniu, będzie stanowił niewątpliwie cenną informację dla adresata decyzji.

Co istotne za wprowadzeniem zaproponowanej formuły już na etapie obecnie prowadzonych postępowań przemaszawia okoliczność, iż ww. zapis nie będzie w żadnym stopniu niezgodny z obowiązującymi przepisami prawnymi tj. ustawą - Ordynacja podatkowa.

¹² Zgodnie z art. 188 ust. 2 zmodernizowanego kodeksu celnego, jego przepisy stosuje się od momentu stosowania przepisów wykonawczych do ww. aktu prawnego, które wejdą w życie najpóźniej do dnia 24.06.2013 r.

¹³ Vide np. art. 188 Ordynacji podatkowej (odrzućcie wniosku dowodowego), art. 150 Ordynacji podatkowej (dorzeczenie zastępczej decyzji).



Andrzej Halicki jest prawnikiem, ekspertem celnym.

SYSTEM TRANSPORTU MAŁYMI SAMOLOTAMI W POLSCE (STMS)

Jacek Brdulak

Trwają zaplanowane na dwa lata prace studialne nad koncepcją organizacji publicznego transportu małymi samolotami w Polsce. Ich koordynatorem jest Instytut Lotnictwa w Warszawie, a podwykonawcami: Szkoła Główna Handlowa i Politechnika Warszawska. Ideą przygotowania planu transportu małymi samolotami jest realizacja polityki skoordynowanego rozwoju transportu poprzez planowanie długofalowych działań w celu usprawnienia i poprawy efektywności jego funkcjonowania. Wśród celów podjęcia prac i przyszłego wdrożenia systemu transportu małymi samolotami (STMS) należy wymienić¹:

- polepszenie warunków podróżowania między więk-

szymi miastami i gminami, dla których plany rozwoju nie przewidują połączeń innymi szybkimi środkami transportu;

- wyrównanie szans rozwoju ekonomicznego regionów oddalonych od głównych szlaków komunikacyjnych;

- zwiększenie możliwości wyboru środka transportu pod kątem czasu, kosztu i komfortu oraz stworzenie bezpieczniejszej i korzystniejszej alternatywy dla transportu samochodowego na dalekich trasach;

- ożywienie gospodarcze i komunikacyjne słabiej

¹ Koncepcja funkcjonowania systemu transportu małymi samolotami w Polsce (draft), Instytut Lotnictwa, Warszawa listopad 2008 (maszynopis), s. 3.

rozwinętych regionów Polski, zwłaszcza wschodniej i północno-zachodniej, połączone z rewitalizacją istniejącej i niewykorzystanej infrastruktury technicznej lotnictwa.

Uruchomienie STMS wymagać będzie oszacowania popytu na przewozy małymi samolotami, przywrócenia do eksploatacji kilkunastu lotnisk lokalnych i regionalnych², znalezienia sposobu finansowania całego przedsięwzięcia oraz jego zorganizowania. Specjaliści Instytutu Lotnictwa wskazują, że organizacją i zarządzaniem transportem małymi samolotami na terenie kraju powinno się zajmować odrębne przedsiębiorstwo komercyjne wybrane w drodze przetargu lub podmiot gospodarczy utworzony z uwzględnieniem zasady partnerstwa publiczno-prywatnego. Realizowałby on usługi transportu lotniczego m.in. na podstawie umów zawartych z odpowiednimi jednostkami samorządu terytorialnego. Umowy te określają wymagania dotyczące regulaminu i taryf przewozowych oraz zasady ewentualnego dofinansowania usług nierentownych. Przyjęto założenie, że wysokość taryf będzie dostępna dla większości osób odbywających dotychczas długie podróże samochodami osobowymi.³ Należy spodziewać się rozwoju w ramach STMS nie tylko połączeń regularnych między małymi lotniskami, ale także ruchu aero-taxi, szerszej eksploatacji samolotów służbowych, pojawienia się linii lokalnych operujących małymi samolotami poniżej 30 miejsc, stworzenia dogodnych warunków do prowadzenia szkoleń lotniczych.

Nie należy spodziewać się trudności z zapewnieniem systemowi STMS wystarczającej floty powietrznej. W Polsce funkcjonuje kilkunastu komercyjnych operatorów małych samolotów. W sumie dysponują oni kilkudziesięcioma samolotami w większości spełniającymi wymagania STMS. Są to m.in. samoloty flikowe: 4-miejscowy Cirrus Sr-22 i 6-miejscowa Mewa, 19-miejscowy samolot turbosmigłowy Jetstream 32 oraz 6-cio i 9-miejscowe samoloty odrzutowe Cessna Mustang i Citation. Wysokie koszty ich eksploatacji spowodowane są głównie małym nalotem i słabym wykorzystaniem miejsc pasażerskich. W sumie, popyt na usługi przewozowe takimi samolotami ograniczony jest jedynie do niewielkiej grupy osób o bardzo wysokich dochodach.

Podstawowym problemem w tworzeniu STMS pozostaje, zdaniem piszącego te słowa, brak lotnisk lokalnych i regionalnych. Czy rzeczywiście mieszkaniec Podlasia Południowego musi być zawsze skazany na całonocne wyprawy samochodowe lub kolejowe, gdy chce się dostać na plażę Wybrzeża Środkowego, Zachodniopomorskiego, czy też do uzdrowisk podkarpackich bądź dolnośląskich? Własnych lotnisk, nie licząc trawiastych użytkowanych przez aerokluby, nie posiadają nie tylko największe miasta Polski wschodniej – Białystok i Lublin. Pozbawiony transportu lotniczego został przykładowo Koszalin wraz ze współpracującym z nim przestrzennie Kołobrzegiem. Lotnisko w pobliskim Zegrzu Pomorskim posiada betonowy pas startowy o wymiarach 2500 x 60 metrów, pola wzlotów o nawierzchni trawiastej dla lotnictwa sportowego, bocznicę kolei wąskotorowej, 116 budynków o przeznaczeniu magazynowo-hangarowym, koszarowym, garażowym, gospodarczym i wielofunkcyjnym. Lotnisko jest obecnie bardzo słabo wykorzystywane. Odbywa się na nim znikomy ruch lotniczy. Z lotniska korzysta Aeroklub Koszaliński, Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, które latem ma tu swoją, sezonową bazę oraz Straż Graniczna. W 2008 r. na lotnisku wylądowało ok. 100 śmigłowców i samolotów sanitarnych. Lotnisko w Zegrzu Pomorskim utraciło status pasażerskiego portu lotniczego i często wykazywane jest na mapach infrastruktury technicznej lotnictwa jako tzw. „inne miejsce”. Tym samym nie jest chronione w planach przestrzennego zagospodarowania i nie ma wokół niego wyznaczonej strefy ochronnej. Niesie to groźbę powstawania w okolicy (ale i na samym lotnisku także) zabudowy, która mogłaby uniemożliwić loty⁴. Gwarantem zachowania

funkcji lotniska jest w przypadku Zegrza Pomorskiego jedynie władza lokalna traktująca reaktywację lotniska jako swój priorytetowy cel. Dlatego też uwzględnienie Zegrza Pomorskiego w modelu STMS jest realistyczne, tym bardziej, że ma uzasadnienie przestrzenne.

Kłopoty związane z infrastrukturą lotniskową w Polsce nie dotyczą tylko lotnisk regionalnych. Przykładem może tu być lotnisko w Krośnie, położone niedaleko od regionalnego lotniska Rzeszów-Jasionka (63 km drogą samochodową). Wymaga ono rozbudowy w celu przedłużenia pasa asfaltowego i zapewnienia właściwej obsługi pasażerom. Właścicielem lotniska jest gmina Krosno i uczyniła one z niego swój główny projekt infrastrukturalny, dofinansowywany ze środków Unii Europejskiej. Lotnisko położone jest tuż za południowymi granicami miasta. Jest w bardzo złym stanie technicznym. Posiada pas asfaltowy o długości 1040 metrów – aktualnie nieużywany. Lądowanie na pasie grozi rozbięciem samolotu. Sporadycznie używana jest część trawiasta lotniska na północ od pasa asfaltowego (w zależności od kierunku wiatrów). Paliwo do samolotu można w Krośnie zatankować po wcześniejszym uzgodnieniu. Trawa na pasach północnych jest systematycznie koszona, a nawierzchnia pozostaje równa. Część lotniska na południe od pasa asfaltowego nie jest używana. Brakuje oświetlenia.

Przydatność lotniska w Krośnie dla modelu STMS wynika z kilku faktów. Przede wszystkim Krosno wraz z pobliskimi Jedliczami jest stolicą przemysłową tego obszaru. Ważna rafineria w Jedliczach, połączona dwupasmową drogą z miastem, stanowi urbanistyczną namiastkę integrującą po jej obu stronach oba miasta w niewielką, lokalną aglomerację. Ponieważ współpracuje ze wszystkimi rafineriami w kraju jej pracownicy i goście mogą się stać użytkownikami STMS. Mały samolot jest jedynym racjonalnym środkiem transportu pasażerskiego dla górskiej miejscowości w relacjach z Płockiem lub Gdańskiem. Na południe od Krosna znajdują się także w odległości do 18 km dwa ważne uzdrowiska o ogólnokrajowym znaczeniu – Iwonicz Zdrój i Rymanów Zdrój. Są obecnie modernizowane, ich usługi w coraz szerszym zakresie będą adresowane do zamożnej klienteli.

Powyższe przykłady nie zostały przytoczone w celu poprawy samopoczucia osób zaangażowanych w walkę o przyszłość lotnisk w Lublinie-Świdniku, czy też w Białej Podlaskiej. Chodzi o to, by wykorzystać inicjatywy i prace Instytutu Lotnictwa w Warszawie w celu stworzenia sieci lokalnych powiązań komunikacyjnych. Powiązań, które pozwolą zachować podmiotowość transportową słabiej rozwiniętym regionom i ominąć czasami komunikacyjnie największe polskie metropolie.

2 Tym zagadnieniem poświęcono z punktu widzenia Lubelszczyzny szereg publikacji: T. Kucharuk, Próby komercjalizacji lotniska w Białej Podlaskiej, *Kwartalnik Celny*, 2008, nr 2(4), II. Zakrzewski, Szanse wykorzystania terenu lotniska w Białej Podlaskiej, *Kwartalnik Celny*, 2009, nr 1(6-7), J. Brdulak, Szanse transportu małymi samolotami w regionie, *Kwartalnik Celny*, 2009, nr 2.

3 Koncepcja funkcjonowania..., op. cit., s. 4.

4 Takie przypadki są niestety znane z innych regionów Polski. Np. budowa obiektu magazynowego na sprywatyzowanym lotnisku w Ketrzynie.



prof. dr hab. Jacek Brdulak

– jest pracownikiem katedry geografii w Szkole Głównej Handlowej. Specjalizuje się w problematyce transportu międzynarodowego i systemu transportowego Polski.

Ocena zainteresowania powołaniem Centrum Logistycznego na Południowym Podlasiu

Bartosz Zakrzewski

CHARAKTERYSTYKA CECH BADANYCH RESPONDENTÓW

Pomiędzy grudniem 2008 r. a marcem 2009 r. przeprowadzono na Południowym Podlasiu badania dotyczące zainteresowania miejscowych przedsiębiorców powołaniem w regionie Centrum Logistycznego (CL) z ośrodkiem w Malaszewiczach¹. Próba badawcza stanowiła 207 przedsiębiorstw, z których ponad połowa prawidłowo odpowiedziała na przedstawione im pytania².

Wśród respondentów najczęściej było firm małych, rodzinnych, zatrudniających od 3-5 pracowników (blisko 30%). Na drugim miejscu znalazły się firmy średnie zatrudniające od 10-49 pracowników (24,3%). Najmniej było dużych przedsiębiorstw zatrudniających 50 pracowników i więcej (10,7%). Ogółem firmy w przedziale od 1 do 9 pracowników stanowiły prawie 2/3 wszystkich ankietowanych przedsiębiorstw. Przedsiębiorcy południowopodlascy prowadzili głównie działalność spedycyjną (19,3%), oraz magazynową (15,1%), pomocniczą (11%) i roboty ładunkowe (8,4%). Tylko 1,7% przedsiębiorców prowadziło działalność związaną z ubezpieczaniem i cieniem ładunków, co w regionie przygranicznym może budzić pewne zastanowienie. Pozostali prowadzili inne, nie wymienione rodzaje działalności.

Ponad 2/3 ankietowanych przedsiębiorców miało w użytkowaniu samochody ciężarowe lub ciągniki siodłowe. Najwięcej było przedsiębiorstw, które miały od 3-5 samochodów ciężarowych lub ciągników siodłowych (32,3%), co potwierdziło wyniki dotyczące liczby zatrudnionych pracowników. Następnie 1-2 samochody ciężarowe i ciągniki siodłowe posiadało 25% respondentów. W dalszej kolejności znalazły się firmy, które posiadały od 10 do 49 samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych (22%) oraz 6-9 tychże (19,1%). Blisko 1/3 ankietowanych (32,7%) nie posiadała samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych lub wynajmowała firmy transportowe do przewozu ładunków. Badanie potwierdziło, że w większości były to firmy nieduże, zarówno jeśli chodzi o liczbę pracowników jak i liczbę posiadanych samochodów ciężarowych lub ciągników siodłowych.

Kolejnym zagadnieniem był eksport i import ładunków na wschód i zachód Europy. Około 50% badanych przedsiębiorców eksportowało ładunki w kierunku wschodnim. Były to przede wszystkim: środki transportu, maszyny i urządzenia (18,2%), chemikalia (14,1%), artykuły spożywcze i pasze (10,1%), ziemniaki, buraki cukrowe, owoce, warzywa (7%), nasiona i owoce oleiste oraz tłuszcze (5,1%). Dodając do tego zboża (3%) widzimy, iż ponad 1/4 odpowiedzi, dotyczyła sektora rolno-spożywczego. Jeśli chodzi o perspektywę (prognozy) eksportu na Wschód, przedsiębiorcy przewidywali eksportować w przyszłości takie ładunki jak: cement, wapno i pozostałe materiały budowlane (10%), artykuły spożywcze i pasze (9,2%), środki transportu, maszyny i urządzenia (8,5%), wyroby metalowe (7,7%), nasiona i owoce kleiste oraz tłuszcze (6,9%) i chemikalia (6,9%). Jak widzimy wyroby sektora spożywczego nadal stanowią ponad 1/4 (26,2%) zamierzonego przyszłego eksportu, co po dodaniu nawozów naturalnych i sztucznych (4,6%) daje ponad 30% potencjalnego przyszłego eksportu na Wschód. Co ciekawe przedsiębiorcy południowopodla-

scy w przyszłości chcieliby eksportować w tym kierunku także materiały budowlane. Wysoką pozycję utrzymały środki transportu, maszyny i urządzenia.

Ciekawe wyniki dotyczyły importu ładunków ze Wschodu. Badania te wykazały, że przedsiębiorcy importują przede wszystkim: węgiel kamienny i brykiety (9,6%), wyroby metalowe (9,6%), oraz drewno i korek (9,6%). W dalszej kolejności znalazły się rudy żelaza i złom (6,9%), oraz środki transportu, maszyny i urządzenia (6,9%). Surowce stanowiły w tym wypadku aż 34,3% ogółu importowanych ładunków. Import z sektora rolno-spożywczego stanowił około 1/4 (24,7%). Jeśli chodzi o prognozy dotyczące importu w przyszłości przedsiębiorcy przewidywali importować takie ładunki jak: węgiel kamienny i brykiety (7,6%), wyroby metalowe (7,6%), cement, wapno i pozostałe materiały budowlane (7,6%). Na drugim miejscu przedsiębiorcy chcieli sprowadzać w przyszłości ze wschodu: drewno i korek (6,7%) oraz nawozy naturalne i sztuczne (6,7%), a w dalszej kolejności wyroby pochodzące z ropy naftowej (5,9%), minerały surowe i przetworzone (5,9%), środki transportu, maszyny i urządzenia (5,9%). Ogółem w przyszłości podlascy przedsiębiorcy chcieliby importować głównie surowce (35,3%) przy spadku zainteresowania sektorem rolno-spożywczym (22,7%). Zwraca uwagę spore zainteresowanie importem artykułów budowlanych, co przy wielkich inwestycjach w Polsce (budowa autostrad, dróg, stadionów, hoteli m.in. w związku z imprezą Euro 2012) wydaje się ciekawą perspektywą, gdyż materiały budowlane za naszą wschodnią granicą są znacznie tańsze.

Analizując sytuację przewozową, widzimy że u 39,8% przedsiębiorców południowopodlaskich przewozy ładunków spadły wobec ich wzrostu u 15,3% z nich. Dla pozostałych przedsiębiorców utrzymały się one na takim samym poziomie. Dwukrotnie więcej głosów mówiących o spadku przewozów daje do myślenia. Takie wyniki wiązały się zapewne z rozpoczynającym się na przełomie 2008-9, a więc w trakcie przeprowadzania badań, światowym kryzysem ekonomicznym. Mimo to badania wykazały, iż przedsiębiorcy w większości (47,3%) uważali, że przewozy ładunków w najbliższych latach utrzymają się jednak na dotychczasowym poziomie. Blisko 28% respondentów było pesymistami uważając, że będą one spadać, a niewiele mniej bo 24,7% uważało, że będą rosły. Przedsiębiorcy okazali się w tym wypadku realistami, gdyż kryzys ekonomiczno-finansowy w Polsce, w porównaniu do innych krajów europejskich, obecnie wydaje się stosunkowo mało odczuwalny³. Odnosząc się do sytuacji ekonomicznej własnej firmy, ogółem więcej

1 B. Zakrzewski, *Organizacja centrum logistycznego na Południowym Podlasiu – badania ankietowe*, Kwartalnik Celny nr 2 (8), Rok 2009, ss. 9-11; wyniki badań opracowano w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie w pracy pt. „Projekt organizacji, funkcjonowania i rozwoju Centrum Logistycznego w Malaszewiczach”.

2 Dokładne informacje na temat statystyki próby badawczej jw.

3 Wzrost Produktu Krajowego Brutto (PKB) wyrównany sezonowo w II kw. 2009 roku wzrósł w Polsce o 1,4% t/r, wynika z wstępnych danych unijnego urzędu statystycznego Eurostatu, opublikowanych 1.09.2009 r. W tym okresie PKB w całej Unii Europejskiej (UE) spadł o 4,8% w ujęciu rocznym i o 4,2% w strefie euro w: <http://www.wnp.pl/wiadomosci/88027.html> (dn. 2.09.2009)

odpowiedzi było jednak optymistycznych, uznających sytuację przedsiębiorstwa za dobrą (30,6%) i bardzo dobrą (5,6%), wobec głosów uważających ją złą (16,6%) i bardzo złą (3,8%). Sytuacja firm południowopodlaskich wydaje się zatem stabilna, brakuje jednak impulsu, który pchnąłby je na drogę stopniowego wzrostu i rozwoju. Takim impulsem, który m.in. zwiększyłby export i import, mogłoby być powołanie w regionie centrum logistycznego.

OCENA ELEMENTÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO POŁUDNIOWEGO PODLASIA

By zbadać czy powstanie Centrum Logistycznego na Południowym Podlasiu zreorganizowałoby i usprawniłoby system transportowy regionu, zadano przedsiębiorcom pytania dotyczące obecnego stanu regionalnej infrastruktury transportowej. 83% ankietowanych przedsiębiorców południowopodlaskich korzystało w przewozach tylko z transportu samochodowego. Pozostali wskazali na takie gałęzie transportu jak: transport kolejowy (11,6%), w dalszej kolejności lotniczy (3,9%) i przesyłowy (3,9%). Tylko 10% wszystkich przedsiębiorców korzystało z infrastruktury Wolnego Obszaru Celnego (WOC). Ponadto tylko 1/5 respondentów (19,2%) wykorzystywało infrastrukturę „suchego portu” kolejowego w Małaszewiczach. Jej stan i wyposażenie prezentował się przedsiębiorcom jako dobry i bardzo dobry (40,8%), wobec ponad dwukrotnie mniejszej liczby głosów krytycznych (19,7%). Ponadto, co ciekawe, nikt nie stwierdził, iż ta infrastruktura jest bardzo zła. Przedsiębiorców poproszono także o ocenę działalności terminalu samochodowego w Koroszczynie. Znacznie więcej było głosów oceniających tą działalność dobrze i bardzo dobrze (ogółem 40%), niż źle lub bardzo źle (14,3%). Pozostali (45,7%) ocenili tą działalność jako przeciętną. Zbadano także zdanie przedsiębiorców na temat infrastruktury drogowej Południowego Podlasia. W tym wypadku 51% oceniło ją jako złą i bardzo złą, a za dobrą i bardzo dobrą tylko 13,7% respondentów. Pozostali uznali ją za przeciętną (34,3%). Potwierdziło to tylko obserwacje, iż infrastruktura drogowa w tym regionie jest obecnie niewystarczająca i niezadowalająca.

Badania wykazały brak odpowiedniego wykorzystania podlaskiej infrastruktury transportowej, zwłaszcza ocenianej jako infrastrukturalnie dobry „suchego” portu kolejowego czy lotniska powojkowego. Z niedostatecznym wykorzystaniem WOC-u wiąże się brak zainteresowania przedsiębiorców działalnością związaną z cieniem ładunków. Powstaje pytanie czy stać nas na to by tak ważne elementy infrastruktury transportowej nadal były niedostatecznie lub wręcz w ogóle niewykorzystywane? Potwierdził się także niezadowalający stan miejscowej infrastruktury drogowej, którą trzeba systematycznie remontować i rozbudowywać, co będzie trwało jeszcze latami, by doprowadzić ją do odpowiedniego, „europejskiego”, poziomu. Skoro jej stan jest tak zły to dlaczego marnuje się potencjał kolejowy oraz lotniczy regionu?

Badano także kierunki przewozu ładunków przedsiębiorców południowopodlaskich zarówno w kierunku wschodnim jak i zachodnim (Rys. 1, 2).

Zdecydowana większość odpowiedzi wskazywała, iż ładunki transportowane przez ich firmy a także przez region południowopodlaski w kierunku wschodnim udają się do Rosji (53%). Na drugim miejscu znalazła się Białoruś (25%) a na trzecim Ukraina (17%). Pozostałe kierunki to tylko znikomy procent przewozów: Kazachstan-3% a Chiny tylko 1% ogółu przewiezionych ładunków. W ogóle nie transportowano ładunków na Kaukaz. Wyniki te zgadzają się z ogólnym wyobrażeniem o stanie przewozów ładunków w kierunku zachodniej i wschodniej Europy. W tym wypadku Rosja i Białoruś w stosunku do pozostałych państw to ponad 1/3 wszystkich przewiezionych ładunków,

Rys. 1. Kierunki przewozów ładunków w transporcie międzynarodowym w kierunku wschodnim wg respondentów



Rys. 2. Kierunki przewozów ładunków w transporcie międzynarodowym w kierunku Zachodniej Europy



Zródło: oprac. własne

na co wpływ ma oczywiście położenie Południowego Podlasia blisko wschodniej granicy państwa. Wśród pozostałych państw wymieniono także Litwę i Łotwę ale są to, w przeciwieństwie do pozostałych, kraje należące już do Wspólnoty Europejskiej, niekoniecznie należy je traktować jako kraje „Wschodu”.

W przeciwnym kierunku tj. na zachód Europy najwięcej ładunków przedsiębiorcy przewozili do Niemiec (42%). Na drugim miejscu uplasowała się Francja (20%) a następnie Wielka Brytania (11%) i Benelux (8%). W dalszej kolejności były: Włochy (7%), kraje Półwyspu Iberyjskiego (6%), i Skandynawii (4%). Z innych krajów respondenci wymienili Turcję i Austrię (razem 2%). Zgodnie z przewidywaniami największym odbiorcą ładunków tranzytowych i eksportowanych z Polski były Niemcy, największy Polski partner gospodarczy. Jeśli chodzi o transport ładunków na Zachód istnieje jednak o wiele większa różnorodność niż w kierunku wschodnim gdzie liczą się tak naprawdę tylko 3 państwa (Rosja, Białoruś i Ukraina). Wpływa na to głównie obecność Polski we Wspólnocie Europejskiej i w strefie Schengen, i co za tym idzie unia celna oraz swoboda w przekraczaniu kolejnych

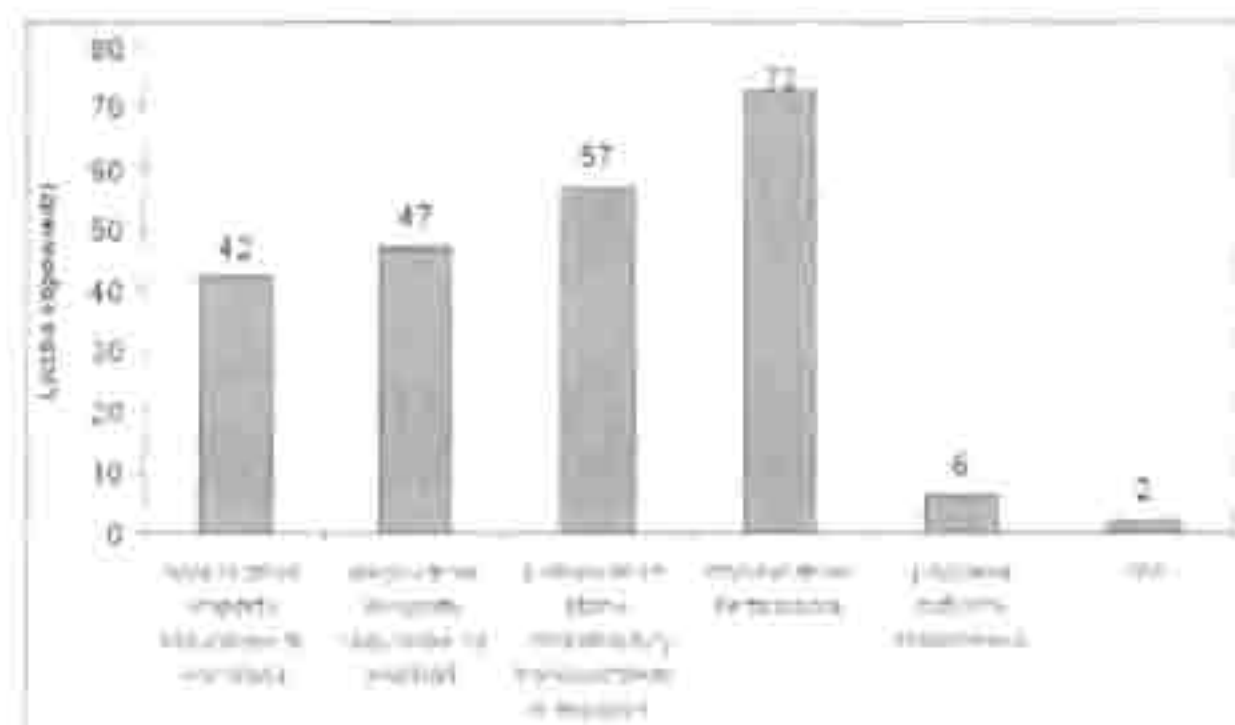
granic w kierunku zachodnim. W kierunku wschodnim decydujące znaczenie ma duże oddalenie takich państw jak Kazachstan, Chiny czy kraje Kaukazu i niedostatecznie nowoczesna, prowadząca do nich infrastruktura transportowa. Biorąc pod uwagę, iż Południowe Podlasie leży w II Paneuropejskim korytarzu transportowym na osi Berlin-Moskwa widzimy, iż proporcje przewiezionych ładunków rozkładają się jak 53% w kierunku Rosji do 42% w kierunku Niemiec. Biorąc pod uwagę odległości⁴ CL na Południowym Podlasiu mogłoby porządkować transport i zatrzymywać tranzyt, generując operacje ładunkowe i celne, na dalszej trasie podróży, pomiędzy Wspólnotą Europejską a krajami Wschodu.

OCENA IDEI POWOŁANIA CL NA POŁUDNIOWYM PODLASIU

Najważniejszym fragmentem badań było zapytanie respondentów o ich stosunek do samej idei powołania CL na Południowym Podlasiu. Odpowiedzi były obiecujące. Aż 57% respondentów uznało, iż nie posiada obecnie odpowiedniej powierzchni magazynowej. Potwierdza to opinię, iż w rejonie Południowego Podlasia brak wystarczającej powierzchni magazynowej, którą mogłoby zapewnić projektowane centrum logistyczne. 85% ankietowanych uznało, że istnieje na Południowym Podlasiu potrzeba stworzenia warunków do uszlachetniania, etykietowania, konfekcjonowania i przeładowywania ładunków. Na zadane wprost pytanie 87,1% odpowiedziało, iż w regionie Południowego Podlasia istnieje zapotrzebowanie na centrum logistyczne. Ponad 1 (75,7%) respondentów uznało, że bezpośrednio byliby zainteresowani powołaniem centrum logistycznego w regionie. Ponadto więcej niż połowa (53,8%) z nich chciałaby mieć w nim swoje przedstawicielstwo. Odpowiedzi te wskazują na sensowność projektowania CL na Południowym Podlasiu gdzie takie czynności jak: uszlachetnianie, etykietowanie, konfekcjonowanie, przeładowywanie ładunków, mogłyby być wykonywane i gdzie stworzono by odpowiednią powierzchnią magazynową.

Następnie badano opinie przedsiębiorców o lokalizacji, wielkości i strukturze południowopodlaskiego CL. Zdecydowana większość 84,2% respondentów uznała, że Małaszewicze to dobre miejsce na zlokalizowanie jego ośrodka. Respondenci uważali, iż CL nie powinno być zbyt duże: 1/3 stwierdziła, że jego wielkość powinna się mieścić w przedziale od 100-500 ha powierzchni. Trochę mniej bo 1 uznała, iż projektowane CL powinno być mniejsze niż 100 ha. Najmniej odpowiedzi 7% padło w przedziale 1000-5000 ha. Według przedsiębiorców projektowane CL nie powinno być zatem powierzchniowo zbyt duże. Ankietowani przedsiębiorcy odnieśli się także do części składowych centrum: 26% odpowiedzi wskazywało, iż miejscem bez którego nie może obyć się projektowane CL jest Wolny Obszar Celny w Małaszewiczach. Kolejnymi składowymi w dalszej kolejności miałyby być: „suchy port” kolejowy (19%), terminal samochodowy w Koroszczynie (17%), lotnisko w Białej Podlaskiej (14%), infrastruktura drogowa (14%). Najmniej wskazań dotyczyło infrastruktury przejścia drogowego w Terespolu (10%), mimo to, była to i tak znacząca liczba głosów. W pytaniach dotyczących wielkości i składowych CL nastąpiła zatem pewna sprzeczność. Z jednej strony większość przedsiębiorców uważała, iż projektowane CL nie powinno być duże, z drugiej strony widziała je w postaci kilku elementów infrastruktury transportowej, znajdującej się w regionie, które zajmują przecież duże powierzchnie. Co więcej w przyszłości respondenci widzieli jako element CL w Małaszewiczach przede wszystkim lotnisko w Białej Podlaskiej (wzrost z 14 do 24% głosów)⁵. Respondenci wypowiedzieli się zatem zdecydowanie za koncepcją lokalizacji CL na Południowym Podlasiu. Projektowane centrum składałoby się z kilku ściśle powiązanych ze sobą, współpracujących i koordynujących wzajemną pracę elementów. Badania

Rys. 3. Korzyści ze zorganizowania CL na Południowym Podlasiu.



Zródło: oprac. własne

potwierdziły, że przedsiębiorcy południowopodlascy wiążą duże nadzieje z przywróceniem do użytku lotniska w Białej Podlaskiej i chcieliby z niego korzystać, nie tylko jako podmioty prowadzące biznes i transportujące ładunki ale nawet jako pasażerowie. Lotnisko mogłoby stać się ważnym elementem projektowanego CL.

OCENA WPŁYWU CL NA SYTUACJĘ SPOŁECZNO-GOSPODARCZĄ REGIONU POŁUDNIOWOPODLASKIEGO

Zbadano także opinie przedsiębiorców południowopodlaskich na temat wpływu organizacji CL na Południowym Podlasiu na ich sytuację ekonomiczną oraz ogólną sytuację społeczno-gospodarczą regionu. Zdecydowana większość respondentów (66,6%) uważała, że w przypadku powołania CL, zatrudnienie w ich przedsiębiorstwie pozostałoby na tym samym poziomie. 29,6% uważało jednak, że powstanie CL zwiększyłoby zatrudnienie w ich przedsiębiorstwie. Tylko niewielu przedsiębiorców „pesymistów” uważało, że powstanie CL z ośrodkiem w Małaszewiczach mogłoby przyczynić się do spadku zatrudnienia w ich firmie (3,7%). W kolejnym pytaniu 45% ankietowanych uznało, iż powstanie CL Małaszewicze nie wpłynęłoby w żaden sposób na stan posiadanego parku samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych, ale 17,6% uznało, że liczba samochodów ciężarowych zwiększyłaby się. Tylko 4,9% uznało, że ich liczba mogłaby się zmniejszyć. Badania te pokazują, że przedsiębiorcy południowopodlascy nie spodziewają się rewolucji w swej działalności, w przypadku powołania CL na Południowym Podlasiu, są jednak umiarkowanymi optymistami, którzy liczą, że zarówno zatrudnienie jak i liczba samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych w ich firmach w związku z powstaniem CL wzrosłyby.

Analizując sytuację gospodarczą Południowego Podlasia ponad 1 respondentów uważało, iż powstanie CL poprawi sytuację gospodarczą w regionie, a tylko 3,8% „pesymistów” uznało, iż pogorszy. Pozostali uważali, że nie zmieni to sytuacji. Wśród pozytywów jakie niesłoby powołanie takiego centrum 32,2% odpowiedzi wskazywało na zmniejszenie bezrobocia. 1 (25,1%) odpowiedzi wskazała na polepszenie stanu infrastruktury transportowej w regionie, 20,7% na zwiększenie eksportu ładunków na Wschód, a 18,5% na zwiększenie importu ładunków ze Wschodu. Tylko, 2,6% odpowiedzi wskazało na moż-

⁴ Odległość drogowa z Białej Podlaskiej do Lizbony (zachodni kraniec Wspólnoty Europejskiej) przez Paryż to 3506 km – samochodem to co najmniej 35 h podróży, Biała Podlaska-Moskwa ok. 1000 km – przyp. aut.

⁵ Pozostałe elementy CL w przyszłości to: Infrastruktura drogowa - 21%, WOC - 17%, Suchy port kolejowy w Małaszewiczach 14%, terminal samochodowy w Koroszczynie i infrastruktura przejścia granicznego w Terespolu - po 12% - przyp. aut.

liwość poprawy ochrony środowiska naturalnego.

Przedsiębiorców zapytano także o bariery utrudniające powołanie CL. Malaszewicze. Największe obawy dotyczyły braku inwestorów (15,2%). Przedsiębiorcy bali się także wysokich kosztów prowadzenia działalności przewozowej (14,4%) oraz co zupełnie zrozumiale wzięwszy pod uwagę braki infrastrukturalne regionu, niedostateczną infrastrukturę techniczną do zorganizowania tego typu przedsięwzięcia (13,6%). Pojawily się także liczne głosy obawiające się trudności w pozyskiwaniu kredytów bankowych (12,3%). Na drugim biegunie znalazła się troska o brak pracowników, na co wskazało tylko 2,1% ankietowanych. Wynika to z faktu stosunkowo dużego, w porównaniu do innych regionów kraju, bezrobocia, które daje tym samym szansę na szybkie znalezienie odpowiedniej liczby kandydatów na pracowników CL. Należy przy tym jednak pamiętać, że wielu bezrobotnych w regionie to bezrobotni niewykwalifikowani, należałoby ich zatem przed przyjęciem do pracy odpowiednio przeszkolić i przygotować do nowych warunków pracy. Dużą w tym rolę szkolnictwa, a zwłaszcza regionalnych ośrodków nauczania o profilu logistycznym i celnym.

Biorąc pod uwagę wyniki badań można pokusić się o kilka wniosków:

- Na Południowym Podlasiu dominują przedsiębiorstwa nieduże od 1 do 9 pracowników, które posiadają z reguły od 1 do 5 samochodów ciężarowych lub ciągników siodłowych. Ich sytuacja ekonomiczna jest w miarę stabilna (choć przewozy ładunków trochę spadły), jednak bez większych perspektyw rozwoju;
- Przedsiębiorcy południowopodlascy eksportują i zamierzają eksportować na Wschód głównie artykuły spożywcze ale także środki transportu, maszyny i urządzenia oraz chemikalia. W przyszłości także materiały budowlane;
- Przedsiębiorcy importują ze Wschodu przede wszystkim tańsze niż w Polsce surowce oraz artykuły spożywcze. W przyszłości przewidują dalszy import surowców ale pojawiły się także szanse na import tanich materiałów budowlanych (np. kruszywo) co wiąże się z wieloma inwestycjami budowlanymi w Polsce (autostrady, drogi ekspresowe, stadiony itp.)

- Przedsiębiorcy mimo trudnej sytuacji gospodarczej na świecie wykazują się optymizmem i mają nadzieję na poprawę swojej sytuacji ekonomicznej w najbliższym czasie;
- Stan infrastruktury transportowej regionu nie jest do końca zły, wymaga jednak wielu środków finansowych by doprowadzić go do standardów europejskich. Inwestycji potrzebuje zwłaszcza infrastruktura drogowa oraz niszczone lotnisko w Białej Podlaskiej;
- Istniejące elementy systemu transportowego regionu nie są dostatecznie wykorzystywane (np. Wolny Obszar Celny, lotnisko w Białej Podlaskiej);
- Wśród przedsiębiorców w przewozach ładunków jako gałąź transportowa dominuje transport samochodowy, kosztem zaniedbywanych pozostałych gałęzi transportu;
- Gros przewozów ładunków odbywa się w II paneuropejskim korytarzu transportowym na osi Francja-Niemcy-Polska-Białoruś-Rosja;
- Przedsiębiorcy południowopodlascy są żywotnie zainteresowani powołaniem w swym regionie wielogałęzowego centrum logistycznego, składającego się z kilku uzupełniających się wzajemnie elementów infrastrukturalnych, powiązanych ze sobą i ściśle ze sobą współdziałających;
- Z powołaniem takiego centrum przedsiębiorcy wiążą duże nadzieje zarówno jeśli chodzi o poprawę funkcjonowania ich własnego przedsiębiorstwa jak i poprawę sytuacji gospodarczej całego regionu;
- Zmniejszenie bezrobocia, zwiększenie importu i eksportu, polepszenie stanu infrastruktury drogowej w regionie to jedne z szans jakie widzą przedsiębiorcy w związku z organizacją CL na Południowym Podlasiu.



Bartosz Zakrzewski

- jest asystentem w Sekcji Informacji Naukowej i Wydawnictw Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie

■ Spółeczna gospodarka rynkowa

Polsko – niemiecka współpraca ekonomistów

Tadeusz Kucharuk

Obserwujemy ponowne ożywienie wśród dziennikarzy, prawników i polityków sugerujących zmianę Konstytucji RP. Wszyscy dyskutanci podejmują głównie kwestie dotyczące podziału władzy pomiędzy najważniejsze organy państwa. Nikt nie kwestionuje (przynajmniej publicznie) zapisów dotyczących ustroju gospodarczego RP. To dobrze, że przynajmniej w tej kwestii istnieje zgodność, oczywiście poza tzw. folklorem politycznym. Ale czy oznacza to, że do tego zapisu w konstytucji przywiązuje się dużą wagę? Czy oznacza to, że jest to linia wiodąca w polityce gospodarczej, wreszcie, czy oznacza to, że politycy, dziennikarze i tzw. eksperci znają treść chociażby artykułu 20. Konstytucji RP z 1997 roku? A mówi on, że: „Spółeczna gospodarka rynkowa oparta na wolności działalności gospodarczej, własności prywatnej oraz

solidarności, dialogu i współpracy partnerów społecznych stanowi podstawę ustroju gospodarczego Rzeczypospolitej Polskiej”. Podjęte przez autora próby uzyskania odpowiedzi na ostatnie pytanie, przyniosły w zdecydowanej większości przypadków, odpowiedź negatywną. Zabierający publicznie głos w sprawach ustroju gospodarczego z reguły nie znają zapisów Konstytucji RP, regulujących te zagadnienia.

Na uznanie zasługują więc działania, jakie od dziewiętnastu już lat podejmuje Polskie Towarzystwo Ekonomiczne we współpracy z Fundacją Ludwika Erharda z Bonn (Ludwig – Erhard – Stiftung E.V.), organizując seminaria naukowe poświęcone społecznej gospodarce rynkowej. W tym roku było to już XVIII seminarium i tematem jego była: „Spółeczna gospodarka rynkowa w Niemczech i integracja europejska”. Gospodarzem seminarium był Gesamteuro-

päisches Studienwerk e.V. (GESW), ośrodek naukowy założony w 1954 roku, propagujący dialog na rzecz rozwoju i przyszłości integracji europejskiej oraz wspierający łączność pomiędzy przedstawicielami Europy Zachodniej i reprezentantami Europy środkowo-wschodniej. Zaletą tego seminarium jest umiejętne dobór tematów oraz prezentacja myśli teoretycznej na tle realnych zjawisk gospodarczych zarówno, gdy mowa jest o gospodarce powojennych Niemiec czy też o wydarzeniach bieżących w Europie i świecie.

Ten sukces należy niewątpliwie przypisać prof. Elżbiecie Mączyńskiej, prezes Zarządu Krajowego PTE (będącej jednocześnie kierownikiem naukowym z ramienia PTE) oraz prof. Piotrowi Pyszowi reprezentującemu stronę niemiecką.

Dzisiaj w dobie światowego kryzysu gospodarczego warto tym kwestiom poświęcić więcej uwagi. Dorobek osiemnastu seminariów naukowych organizowanych we Vlotho jest doskonałym fundamentem, na którym można oprzeć edukację ekonomiczną dla przedsiębiorców, nauczycieli, a także tych grup społecznych, które wymieniał wcześniej.

Trudno mówić o dobrze funkcjonujących mechanizmach demokracji, gdy wyborca nie jest w stanie, z braku wiedzy, ocenić czy obietnice wyborcze są realne i jakie skutki społeczne i ekonomiczne przyniosą określone decyzje gospodarcze i polityczne.

Pierwsze kroki zostały już zrobione. W marcu 2006 roku w Białej Podlaskiej odbyła się międzynarodowa konferencja przygotowana przez PTE, UMCS i Fundację L.

Na uznanie zasługują działania, jakie od dziewiętnastu już lat podejmuje Polskie Towarzystwo Ekonomiczne we współpracy z Fundacją Ludwika Erharda z Bonn, organizując seminaria naukowe poświęcone społecznej gospodarce rynkowej.

Erharda z Bonn, poświęcona regionalnym aspektom społecznej gospodarki rynkowej. W konferencji obok wielu znakomych ekonomistów polskich uczestniczył również dyrektor Fundacji L. Erharda, dr Horst Friedrich Wünche, wieloletni współpracownik L. Erharda, twórcy niemieckiego „cudu gospodarczego”. Konferencja cieszyła się dużym zainteresowaniem lokalnego środowiska. Korzystając z

otwartości na polskie inicjatywy obecnego kierownictwa Fundacji L. Erharda warto zastanowić się, czy środki unijne przeznaczone na edukację nie powinny uwzględniać w większym zakresie edukacji ekonomicznej we współpracy niemiecko-polskiej.

Ludwig-Erhard-Stiftung (Fundacja Ludwika Erharda) założona w 1967 roku przez L. Erharda, Ludwiga Erharda kanclerza Republiki Federalnej Niemiec w latach 1963-1966, ministra gospodarki w rządzie K. Adenauera w latach 1949-1963. Głównym celem działalności fundacji jest propagowanie idei społecznej gospodarki rynkowej.



Tadeusz Kucharuk

- jest członkiem zarządu Oddziału Warszawskiego PTE i prezesem Stowarzyszenia Polska w UE

Nisza działalności przedsiębiorczej umożliwiająca rozwiązanie problemów lokalnych

Ewelina Florczak

Postępująca globalizacja coraz częściej budzi przesylenie i skłania do szukania alternatywnych rozwiązań i szans dla rozwoju gospodarczego. Taką alternatywą jest skoncentrowanie uwagi na obszarach lokalnych – tzw. „małych ojczyznach”. Zdefiniowanie obszaru lokalnego, który jest częścią składową regionu bywa kwestią dyskusyjną (może odnosić się do podziału administracyjnego, geograficznego, gospodarczego, kulturowego czy historycznego), lecz charakterystyczne jest to, że jest to teren zamieszkały przez lokalną społeczność o określonym poziomie rozwoju gospodarczego, możliwości, typie i specjalizacji sił wytwórczych, strukturze powiązań międzyludzkich, norm, zasad społecznych i kulturowych wykształconych przez tradycję. Te wszystkie specyficzne przynależności determinują lokalny rozwój gospodarczy. Omawiając zagadnienie rozwoju lokalnego i czynników determinujących ten rozwój zawsze należy zastanowić się nad problemami i przeszkodami hamującymi procesy rozwojowe. Brak potencjału ekonomicznego obszarów słabo rozwiniętych, charakteryzujących się deficytem kapitału finansowego,

niewykształconą strukturą gospodarczą oraz niskim poziomem technicznej i społecznej infrastruktury określają dany obszar jako nieatrakcyjny dla zewnętrznych inwestorów. Taka sytuacja powoduje pogłębiające się bezrobocie w lokalnych środowiskach, którego konsekwencją jest gospodarcza degradacja danego terenu oraz problemy społeczne mieszkańców. Bezrobocie może mieć charakter strukturalny, może być wynikiem braku samodzielności spowodowanej pasywną, nie stymulującą formą pomocy na rynku pracy. Jednym z najtrudniejszych problemów są tzw. „zakłete kręgi” ubóstwa, w których bezrobocie, a niekiedy patologia przechodzą z pokolenia na pokolenie. W takich sytuacjach kluczowym problemem jest zmiana samej mentalności, sposobu myślenia i przyjmowanej postawy w życiu społeczno-ekonomicznym. Jak się okazuje poczucie niemocy, obojętności a nawet niechęć bywają tak głęboko zakorzenione, że uniemożliwiają jakiegokolwiek działania prowadzące do poprawy ekonomicznych i jakościowych warunków życia. Kolejną konsekwencją lokalnego bezrobocia jest zarobkowa emigracja młodych ludzi, często nie mających planów powrotu. Obok kwestii

ekonomicznych i gospodarczych należy zastanowić się nad problemami natury społecznej - sytuacją osób niepełnosprawnych, bezdomnych, przechodzących terapię odwykową, grup etnicznych, uchodźców. Nieunormowana sfera społeczna w środowisku lokalnym utrudnia holistyczny, harmonijny i długotrwały lokalny rozwój. Celem artykułu nie jest jednak wyliczanie lokalnych problemów, ale próba wskazania jak ze społeczno-gospodarczych mankamentów lokalnych środowisk uczynić atut i wyzwolić drzemający potencjał do ekonomicznego ożywienia, a co za tym do zmian i podniesienia standardów życia.

Punktem wyjścia w tym nurcie rozważań jest zmiana perspektywy patrzenia na rozwój lokalny. W obliczu niepełnej skuteczności wprowadzania do praktyki gospodar-

czej teorii egzogenicznych, coraz większego znaczenia nabiera rozwój endogeniczny, który buduje swoje założenia i strategię na zasobach lokalnych. Podstawową przesłanką koncepcji „od dołu” jest pełne i harmonijne wykorzystanie naturalnych zasobów danego terenu i kwalifikacji ludzi w celu zaspokojenia ich potrzeb podstawowych potrzeb wszystkich warstw mieszkającej tam ludności, a następnie wyjście poza te

podstawowe potrzeby.¹ Rozwój endogeniczny nazywany również „oddolnym” lub rozwojem o własnych siłach czerpie z potencjału lokalnej społeczności. Takie lokalne zakorzenienie jest konsekwencją postfordyzmu - przejścia od masowej produkcji do specjalizacji pracy, zróżnicowania wyrobów, czerpanie z lokalnych społeczno-gospodarczych uwarunkowań. Przedstawiając zagadnienie rozwoju lokalnego w szczególny sposób należy docenić tzw. „czynniki miękkie” rozwoju lokalnego, do których zalicza się:

Intensywność, różnorodność i jakość działań w dziedzinie kultury, oferta usług rekreacyjno-wypoczynkowych.

Jakość środowiska stworzonego przez człowieka i środowiska naturalnego.

Klimat twórczy (uczestnictwo obywateli w działalności publicznej).

Poczucie identyfikacji społeczeństw lokalnych z miastem lub regionem, w którym mieszkają, oparte na przesłankach kulturowych i tradycji historycznej, aspiracje obywateli dotyczące przyszłości regionu.

Wartością podstawową w „oddolnym” rozwoju lokalnym jest kapitał społeczny (czyli sieć formalnych i nieformalnych relacji międzyludzkich, stopień zaufania, partycypacja obywatelska, poziom synergii i wzajemnej motywacji, współdziałanie dla wspólnego celu, zaangażowanie społeczności w budowanie struktur powiązań służących współpracy i koordynacji).

Odpowiedzią na omówione zagadnienia jest idea gospodarki społecznej (czyli samoorganizacji, samopomocy i solidarności) i przedsiębiorstwa społecznego. Gospodarka społeczna wywodzi się z spółdzielczości i ruchów stowarzyszeniowych, dzisiaj natomiast usytuowana jest na styku sfery publicznej i prywatnej. Gospodarka społeczna jest lokalnie i społecznie zakorzeniona i zakłada bazowanie na lokalnych zasobach i uwarunkowaniach. Przedsiębiorstwo społeczne definiuje się jako podmiot gospodarki społecznej prowadzący działalność gospodarczą na zasadach rynkowych, którego celem nie jest maksymalizacja zysku - a nadwyżki przeznaczane są na cele społeczne. Dlatego w swojej działalności łączy elementy gry rynkowej i misji społecznej polegającej na podmiotowym i priorytetowym traktowaniu człowieka. Przedsiębiorstwa społeczne są tworzone z myślą o osobach wykluczonych zawodowo i

społecznie, długotrwale bezrobotnych, nie mających kwalifikacji, osobach młodych obciążonych patologią środowiska w którym się wychowali, niepełnosprawnych fizycznie i umysłowo. Ponadto przedsiębiorstwa społeczne budują swoją aktywność gospodarczą na kapitale społecznym i potencjale możliwości jakiej istnieje w specyfice lokalnych środowisk, a który wydaje się nie być wykorzystany. Dlatego podmioty gospodarki społecznej dają szansę na skoncentrowanie się członków społeczności na wspólnym celu, wykształceniu poczucia odpowiedzialności, współpracy i solidarności. Przedsiębiorstwo społeczne angażuje ludzi do wychodzenia naprzeciw problemom związanym z wykluczeniem społecznym, bezrobociem, brakiem dóbr i usług, na które jest zapotrzebowanie, i do podejmowania samodzielnych

inicjatyw w imię zmieniania otoczenia w jakim żyją. W takich przedsięwzięciach podkreśla się cechę innowacyjności. Jest to istotne, ponieważ zwrócenie się ku potrzebom ludzkim, rezygnacja z prymatu maksymalizacji zysków, a przede wszystkim poszukiwanie innowacyjnych rozwiązań nawiązuje do „schumpeterowskiego” ujęcia przedsiębiorstwa, które postulowało pozaekonomiczne (socjolo-

giczne, kulturowe, humanitarne) czynniki kształtujące jego wartość. Zostaje tu doceniony aspekt ludzkich wartości i poszukiwania niekomercyjnych priorytetów w działaniu. Przedsiębiorstwa społeczne mogą prowadzić działalność np. przy organizacjach pozarządowych, w formie spółki z o.o., spółdzielni socjalnej, Centrum Integracji Społecznej, Zakładu Aktywizacji Zawodowej, Zakładu Pracy Chronionej.

Główne zamierzenia przedsiębiorstw społecznych jako podmiotów gospodarki społecznej skupiają się do dwóch zasadniczych celów. Jednym jest reintegracja zawodowa - mobilizacja i stwarzanie warunków do powrotu na rynek pracy osobom wykluczonym społecznie, po ciężkich doświadczeniach życiowych, bez kwalifikacji zawodowych, czy specyficznym grupom społecznym. Rola przedsiębiorstwa społecznego nie sprowadza się tu jedynie do aktywizacji czysto zawodowej (tworzenie miejsc pracy, nauka rzemiosła, podnoszenie standardu ekonomicznego), ale daje szansę budowy pozycji społecznej, wykształcaniu poczucia własnej wartości.

Drugim zasadniczym celem jest dostarczanie dóbr i usług charakteryzujących się deficytem podaży a służących poprawieniu jakości życia mieszkańców i zaspokojeniu ich niekiedy podstawowych potrzeb - aktywność ta ma charakter lokalnie wewnętrzny i służy społeczności danego terytorium. Usługi mogą mieć charakter pożytku publicznego, nie konkurujące na rynku - typu non-profit. Ale przede wszystkim usługi świadczone przez współczesne przedsiębiorstwa społeczne są dostosowane do indywidualnych oczekiwań i gustów lokalnej społeczności (przedszkola, opieka nad osobami niepełnosprawnymi itd.). Lista wytwarzanych dóbr i usług jest stale otwarta i zależy tylko od pomysłowości i skutecznego działania ludzi. Innym rodzajem jest wytwarzanie dóbr i usług - które mają charakter zewnętrzny i oferowane są na otwartym rynku. Ich zaletą i jednocześnie cechą charakterystyczną jest wykorzystywanie walorów środowiskowych, kulturowych czy historycznych do promowania i budowaniu atrakcyjności miejsc, oraz wykorzystywanie unikatowych umiejętności i

Rola przedsiębiorstwa społecznego nie sprowadza się tu jedynie do aktywizacji czysto zawodowej (tworzenie miejsc pracy, nauka rzemiosła, podnoszenie standardu ekonomicznego), ale daje szansę budowy pozycji społecznej, wykształcaniu poczucia własnej wartości.

1. J. Chmiel, *Male i średnie przedsiębiorstwa a rozwój regionów*, Zakład Badań Statystyczno-Ekonomicznych GUS i PAN, Warszawa 1997, s. 77.

kreatywności mieszkańców w celu wzbudzenia zainteresowania ludzi spoza wspólnoty.

Jacques Defourny podaje, że w Europie zatrudnienie w podmiotach gospodarki społecznej szacuje się na 5 do 15 proc. Należy dodać, iż w Unii Europejskiej identyfikuje się ok. 40 różnych modeli przedsiębiorstw społecznych.²

Polskim przykładem wykorzystania kapitału społecznego i rezerw tkwiącym w zasobach lokalnych jest gmina Bieczyna w woj. Opolskim, gdzie integracja władz samorządowych, pracowników CIS, spółdzielni socjalnych, lokalnych działaczy i mieszkańców efektywnie doprowadziła do zbudowania społecznie odpowiedzialnego terytorium³. W wyniku przekształceń gospodarczych w latach 90-tych wielu mieszkańców gminy straciło pracę co doprowadziło do znacznego pogorszenia warunków życia lokalnej społeczności. Utworzony zespół inicjatyw lokalnych opracował projekt stworzenia miejsc pracy nad miejscowym zalewem, zaczęto świadczyć podstawowe usługi socjalne i zdrowotne. Ważnym punktem było stworzenie świetlic w celu integrowania mieszkańców i budowaniu lokalnej wspólnoty. Najbardziej interesującym przedsięwzięciem grupy inicjatyw była inwestycja w młodzież i stworzenie warunków rozwoju dla młodych ludzi, którzy masowo opuszczali gminę bez planów powrotu. Zachęcano młodzież do współpracy, podkreślano szacunek dla młodych i liczenie się z ich zdaniem w gminie. Zaczęto organizować kluby sportowe, harcerskie i krajoznawcze. Ważnym elementem są liczne stowarzyszenia, fundacje, kółka łowieckie, Ochotnicza Straż Pożarna, Związek Gospodyń Wiejskich, Spółdzielnia Socjalna Usługowo-Handlowo-Produkcyjna (jedna z pierwszych spółdzielni socjalnych w Polsce), Spółdzielnia Socjalna „Polgraf” zatrudniająca przede wszystkim młodych mieszkańców. Te wszystkie inicjatywy służyły zbudowaniu wyraźnej struktury gospodarczo-społecznej gminy, dzięki pobudzeniu kapitału społecznego, zmobilizowaniu ludzi, wytworzenie poczucia współodpowiedzialności za ekonomiczno-społeczną sytuację w gminie.

Kolejnym przykładem jest kreatywność i pomysłowość mieszkańców i lokalnych stowarzyszeń w miejscowości Baltów w woj. świętokrzyskim. Jak mówi Jarosław Kuba dyrektor Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Gminy Baltów „Bałt”⁴: „w roku 2002 gmina była obszarem do dnia zdegradowanym społecznie: poza paroma sklepikami, żadnej działalności gospodarczej, pozamykane koła gospodyń wiejskich, brak ochotniczych straży pożarnych, ziemia rolniczo kiepska (VI klasa), poziom inwestycji w gminie praktycznie zerowy, brak wodociągów, brak telefonii komórkowej, brak planu gospodarowania odpadami, brak polityk i zagospodarowania przestrzennego, mówiąc już o całkowitym braku perspektyw na zdobycie pracy.” Wyrwanie z letargu było możliwe dzięki założeniu przedsiębiorstwa społecznego w formie spółki z o.o., „Allozaur”. Pomysł polegał na stworzeniu parku jurajskiego. Na powierzchni 3 ha ustawiono 40 figur dinozaurów w skali 1:1. Przedsiębiorstwo zatrudnia ok. 100 osób i świadczy usługi w zakresie ruchu turystycznego, gastronomii, organizacji imprez towarzyszących, pielęgnacji zieleni. Ponadto w gminie stworzono inne atrakcje turystyczne – pierwszy w Polsce splot tratwami na rzece Kamienna, Polskie Safari na 40 ha, Krainę Koni. W 2004 roku Baltów odwiedziło 70 tys. ludzi, w 2005 – 150 tys., a w 2006 zanotowano – 200 tys. turystów. Dzisiaj jest to atrakcyjny i stale rozwijający się ośrodek turystyczny, w którym wykorzystano walory krajoznawcze, skuteczność

lokalnych liderów oraz kreatywność i partycypację mieszkańców do wylansowania regionalnej i lokalnej marki a przez to do stworzenia miejsc pracy i generowania zysków z działalności gospodarczej. Należy zaznaczyć, że przedsiębiorstwo spełnia również swą społeczną misję, poprzez integrowanie lokalnej społeczności inicjując okolicznościowe wydarzenia kulturalne i organizując opiekę nad osobami starszymi, młodzieżą i dziećmi.

Wykorzystanie naturalnych walorów środowiska jest widoczne w kolejnej inicjatywie powstałej w ramach projektu Gospodarka Społeczna na Bursztynowym Szlaku – przedsiębiorstwo społeczne „Zielony Rower” – *Greenway* Karpaty Wschodnie. Dzięki przedsięwzięciu powstała w Bieszczadach turystyczna infrastruktura (m.in. 1000 km szlaków rowerowych, ekomuzea „Śladami Cerkwi” i „Trzy kultury”). Przedsiębiorstwo zatrudnia głównie młodych, wykształconych lub jeszcze studiujących ludzi i organizuje wycieczki rowerowe, piesze, konne, promując jednocześnie miejscową aktywność turystyczną i tradycję ludową.

Odwołanie się do tradycji historycznych i dziedzictwa kulturowego jest pokazane w regionie gorlickim.

Gorlickie Stowarzyszenie Wspierania Przedsiębiorczości założyło przedsiębiorstwo społeczne „Dolina Ropy” promujące miejsce, gdzie odkryto pierwsze ślady poszukiwania i wydobywania ropy naftowej oraz gdzie mieszkał i pracował Ignacy Łukasiewicz. Ponadto przedsiębiorstwo zatrudnia mieszkanki wykonujące charakterystyczne

regionalne rękodzieło, które stały się wręcz symbolem regionu.

Inną sferą działań przedsiębiorstw społecznych jest walka z bezrobociem wśród grup etnicznych (np. w niektórych regionach stopa bezrobocia wśród Romów w 2006 r. przekroczyła 90 proc.). Jest to problem z którym również należy się zmierzyć myśląc o całościowym i harmonijnym rozwoju lokalnym. Odpowiedzią na taką sytuację są spółdzielnie socjalne integrujące społeczność rromską np. Spółdzielnia Socjalna „Sare” w Krakowie. Głównym atutem takiego rozwiązania jest połączenie szkoleń i kursów zawodowych oferowanych Romom ze stworzeniem miejsc pracy adekwatnych do ich możliwości, umiejętności i potrzeb umożliwiających im zatrudnienie i będących równocześnie ich zespołową własnością. Wymienione przykłady ukazują różnorodność problemów w rozwoju lokalnym i ich złożoność pod względem gospodarczym i społecznym. Aby skutecznie z nimi walczyć, jak się okazuje, należy zidentyfikować specyfikę regionu, wyzwolić potencjał lokalnego kapitału, nie tworzyć tematów tabu dotyczących trudnych spraw społecznych – a przede wszystkim wszystkim uświadomić sobie, że w zasadzie wszystko zależy od ludzi.

W Europie zatrudnienie w podmiotach gospodarki społecznej szacuje się na 5 do 15 proc. Należy dodać, iż w Unii Europejskiej identyfikuje się ok. 40 różnych modeli przedsiębiorstw społecznych.

2. www.rp.pl/arttykul/9211.88830.html

3. Zob. E. Les, M. Oldak (red.), *Przedsiębiorstwo społeczne w rozwoju lokalnym*, Zeszyt Gospodarki Społecznej nr 2, Collegium Civitas, Warszawa 2007.

4. Zob. www.cracow.pl/c/m/south/PL/3/people/31

Ewelina Florczak

jest doktorantką w Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie SGH w Warszawie

CO NOWEGO W PRAWIE?

oprac. red.

OBOWIĄZUJĄ OD:

* 01.07.2009 r. - Rozporządzenie Komisji (WE) nr 312/2009 z dnia 16.04.2009r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 2454/93 ustanawiające przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz. Urz. UE L z 2009r., nr 98, poz.3).

W/w akt prawny powołuje do życia system identyfikacji i rejestracji przedsiębiorców (EORI).

* 01.07.2009r. - Rozporządzenie Komisji (WE) nr 273/2009 z dnia 02.04.2009r. ustanawiające przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny, w drodze odstępstwa od niektórych przepisów rozporządzenia Komisji (Dz. Urz. UE L z 2009 r., nr 91, poz. 14)

W/w akt prawny ustanawia okres przejściowy (do dn. 31.12.2010 r.) dla stosowania elektronicznych przywozowych i wywozowych deklaracji skróconych dla towarów wprowadzanych/wywodzanych na/ z obszaru UE, które miały być składane od dn. 01.07.2009 r. dla potrzeb analizy ryzyka prowadzonej przez organy celne.

* 01.07.2009 r. - Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1875/2006 z dnia 18.12.2006r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 2454/93 ustanawiające przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz. Urz. UE L z 2006r. nr 360, poz. 64).

W/w akt prawny nakłada na podmioty obowiązek obligatoryjnego składania od dn. 01.07.2009r. zgłoszeń celnych do procedury wywozu wyłącznie w formie elektronicznej (z wykorzystaniem systemu ECS).

Zgłoszenie w formie papierowej (na dokumencie SAD) jest dopuszczalne jedynie w wyjątkowych sytuacjach tj. w przypadku awarii systemu teleinformatycznego po stronie podmiotu lub administracji celnej oraz w razie wywozu towarów przez podróżnych, którzy nie posiadają bezpośredniego dostępu do systemu.

* 01.07.2009 r. - Rozporządzenie Ministra Finansów z dn. 22.05.2009 r. zmieniające rozporządzenie z dn. 06.08.2004r. w sprawie szczegółowego trybu i warunków przedstawiania towarów i dokonywania zgłoszeń celnych w obrocie pocztowym (Dz. U. z 2009r., nr 87, poz. 724).

W/w akt prawny dostosowuje od dn. 01.07.2009 r. przepisy krajowe do przepisów prawa wspólnotowego w zakresie dokonywania zgłoszeń celnych wywozowych w obrocie pocztowym w formie elektronicznej, z wykorzystaniem systemu ECS.

* 01.07.2009 r. - Rozporządzenie Ministra Finansów z dn. 29.05.2009 r. zmieniające rozporządzenie z dn. 22.04.2004 r. w sprawie szczegółowych wymogów jakie powinno spełniać zgłoszenie celne (Dz. U. z 2009r. Nr 91 poz. 743)

W/w akt prawny zawiera przepisy dostosowujące istniejące dotychczas rozwiązania do zmian wynikających z przepisów prawa wspólnotowego, w tym dotyczących wypełniania dokumentu SAD w przypadku przywozu towarów wobec których stosuje się pojedyncze pozwolenie SASP.

Ponadto określono m.in. zasady związane z przywozem i zgłaszaniem do procedury dopuszczenia do obrotu towarów w stanie niezmontowanych lub rozmontowanych, objętych jedną fakturą i dowodem pochodzenia, ale załadowanych na kilka środków transportu.

* 07.09.2009 r. - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 02.09.2009 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. nr 145, poz. 1184).

W/w akt prawny wprowadza zmiany w stosunku do poprzednio obowiązującego rozporządzenia Min. Infrastruktury z dn. 30.04.2008r. w sprawie kontroli w zakresie przewozu drogowego (Dz. U. nr 76, poz. 454) w zakresie m.in. wzoru protokołu kontroli, wzoru decyzji o nałożeniu wobec przedsiębiorcy kary pieniężnej oraz terminów przekazywania danych z kontroli np. przez Szefa Służby Celnej do Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Jednocześnie określono tryb i sposób przeprowadzania kontroli w zakresie przestrzegania przepisów dot. okresów prowadzenia pojazdów.

* 10.07.2009 r. - Rozporządzenie Ministra Finansów z dn. 03.07.2009r. w sprawie zabezpieczeń akcyzowych (Dz. U. z 2009r, nr 108, poz. 902).

W/w akt prawny określa m.in. sposób ustalania wysokości zabezpieczenia generalnego i ruczałowego oraz sposób i miejsce składania zabezpieczenia akcyzowego.

* 10.07.2009 r. - Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 03.07.2009r. zmieniające rozporządzenie z dn. 24.02.2009 r. w sprawie zwolnienia z obowiązku złożenia zabezpieczenia akcyzowego (Dz. U. z 2009r, nr 108, poz. 904).

W/w akt prawny określa nowy wzór wniosku kierowanego do naczelnika urzędu celnego o zwolnienie/przedłużenie zwolnienia z obowiązku złożenia zabezpieczenia akcyzowego.

* 10.07.2009 r. - Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 03.07.2009 r. zmieniające rozporządzenie z dn. 24.02.2009r. w sprawie dokumentacji i procedur związanych z przemieszczaniem wyrobów akcyzowych (Dz. U. z 2009r., nr 108, poz. 903).

* 15.09.2009 r. - Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dn. 08.09.2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wykazu przejść granicznych, na których może być dokonywana kontrola graniczna pasz i pasz leczniczych (Dz. U. 147, poz. 1195).

W/w akt prawny określił kolejne (czwarte) polskie przejście kolejowe tj. w Hrubieszowie na którym może być dokonywana kontrola graniczna pasz i pasz leczniczych (dotychczas było to możliwe na przejściach w Dorohusku, Terespolu i Przemysłu).

* 19.09.2009 r. - Ustawa z dn. 16.07.2009 r. o zmianie ustawy - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. nr 144, poz. 1179)

W/w akt prawny wprowadza zmianę w treści art. 18 ustawy Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (dodano § 4) w zakresie wyłączenia sędziego od udziału w orzekaniu w postępowaniu sądowym toczącym się po wznowieniu postępowania administracyjnego w przypadku jego wcześniejszego udziału w orzekaniu w sprawie skargi na decyzję administracyjną.

W ocenie Trybunału Konstytucyjnego (wyrok sygn. akt SK 6/07 z dn. 14.10.2008 r.) w opisanym przypadku występuje bowiem tożsamość spraw.

* 22.09.2009 r. - Ustawa z dn. 22.05.2009 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. nr 97, poz. 802).

W/w akt prawny wprowadza zmianę w zakresie m.in. art. 72 ust.1 pkt 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym, która została podyktowana wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości WE w sprawie C-170/07 z dn. 05.06.2008r.

W treści nin. orzeczenia ETS stwierdził, iż obowiązujący dotychczas w Polsce wymóg przeprowadzenia pierwszego badania technicznego w stosunku do używanych pojazdów sprowadzanych do kraju i zarejestrowanych w innych państwach członkowskich UE jest niezgodny z art. 28 Traktatu ustanawiającego WE.

W związku z powyższym od dn. 22.09.2009 r. wystarczającym jest przedłożenie staroście dowodu rejestracyjnego pojazdu lub innego dokumentu wydanego przez właściwy organ państwa członkowskiego UE lub EFTA, potwierdzającego wykonanie oraz termin ważności badania technicznego.

ZOSTAŁY UCHWALONE:

* 17.07.2009 r. - nowa ustawa o Służbie Celnej

Szerzej na ten temat w art. „Założenia nowej ustawy o Służbie Celnej” – *Kwartalnik celny* Nr 1 (6-7) Rok 2009.

Ustawa wejdzie w życie po upływie 21 dni od jej ogłoszenia (= wyjątkiem przepisu dot. dodatków służbowych na stanowisku kierowniczym – wejdzie w życie od dn. 01.01.2011 r.).

Ustawa została podpisana przez Prezydenta RP w dn. 18.09.2009 r.

PRZEGLĄD ORZECZNICTWA

| oprac. red.

Poniżej prezentujemy wybrane, istotne tezy z wyroków wydanych przez polskie sądy administracyjne w okresie od dn. 01.07.2009 r. W części końcowej omówiono również uchwałę NSA w przedmiocie nadpłaty w podatku akcyzowym.

1. Odmowa umorzenia zaległości podatkowych - brak spełnienia przesłanek przez podatnika.

WSA w Olsztynie (wyrok sygn. akt I SA/Ol 104/09 z dn. 02.07.2009 r.) stwierdził, iż: „Ważny interes podatnika zachodzi w sytuacji, gdy z powodu nadzwyczajnych przypadków losowych nie jest on w stanie uregulować zaległości podatkowych. Sam fakt przebywania podatnika w zakładzie karnym nie przesądza jeszcze o tym, że taki ważny interes podatnika ma miejsce.

Gdy nieuregulowanie należności fiskalnych nie jest następstwem okoliczności nadzwyczajnych, brak jest podstaw, aby uznać, że spełniona została ważnego interesu podatnika lub interesu publicznego”

2. Określenie podatku dochodowego od osób prawnych - naruszenie przez organy podatkowe przepisów postępowania, które mogło mieć istotny wpływ na rozstrzygnięcie

WSA w Krakowie (wyrok sygn. akt I SA/Kr 65/08 z dn. 02.07.2009 r.) stwierdził, iż: „Organy orzekające w nin. sprawie arbitralnie i bez przeprowadzenia stosownego postępowania wyjaśniającego pominięły wnioski dowodowe przy czym okoliczności te były wyjaśniane tylko w zakresie zgodnym z poglądami prowadzących postępowanie, a nie obiektywnym stanem rzeczy. Sens instytucji (art. 200 par. 1 Ordynacji podatkowej, tj. wyznaczenie stronie przed wydaniem decyzji siedmiodniowego terminu do wypowiedzenia się w sprawie zebranego materiału dowodowego) polega jakby na ostatnim zdaniu podatnika w sprawie, w którym mogą zostać podniesione nowe argumenty, a nawet dostarczone na ostatnią chwilę nowe dowody”.

3. Powstanie długu celnego w związku z usunięciem towaru objętego procedurą tranzytu spod dozoru celnego – brak dowodów potwierdzających zakończenie procedury tranzytu.

WSA w Lublinie (wyrok sygn. akt III SA/Lu 208/09 z dn. 07.07.2009 r.) stwierdził, iż: „Kserokopia dokumentu CMR nie jest dokumentem celnym umieszczenia towaru pod nadzorem celnym w państwie trzecim. Nie potwierdza również tożsamości towarów. Usunięcia towaru spod

dozoru celnego nie można utożsamiać tylko z faktycznym działaniem utrudniającym organowi dostęp do towarów. Pojęcie dozoru celnego oznacza prawo organu nie tylko do przedstawienia mu konkretnych towarów w sensie fizycznym, ale i towarzyszącym im dokumentom, pozwalającym na weryfikację tożsamości towarów”.

4. Określenie prawidłowej wysokości zobowiązania w podatku od towarów i usług.

WSA w Warszawie (wyrok sygn. akt III SA/Wa 197/09 z dn. 15.07.2009 r.) stwierdził, iż: „Konieczność stosowania przepisów obowiązujących w dacie wystąpienia zdarzeń powodujących skutki podatkowe dotyczy przepisów materialnych prawa podatkowego.

Natomiast przepisy procesowe i ustrojowe stosuje się według stanu prawnego istniejącego w dacie wydania decyzji. Jeżeli zobowiązanie wygaśnie na skutek zapłaty podatku, nie może wygasnąć drugi raz z powodu przedawnienia. Skoro zapłata podatku powoduje wygaśnięcie zobowiązania, to po zapłacie termin przedawnienia już nie biegnie, jeśli tak to organ odwoławczy w czasie praktycznie nieograniczonym może wydać jedną z decyzji wymienionych w art. 233 par.1 i 2 Ordynacji podatkowej, w tym także władny jest uchylić decyzje organu I instancji i określić podatek w prawidłowej wysokości”.

5. Określenie zobowiązania podatkowego z tytułu podatku od towarów i usług - naruszenie przez organy podatkowe przepisów postępowania, które mogło mieć istotny wpływ na rozstrzygnięcie

WSA w Warszawie (wyrok sygn. akt III SA/Wa 218/09 z dn. 22.07.2009r.) stwierdził, iż: „Strona ma prawo do składania wniosków dowodowych przez cały czas trwania postępowania dowodowego, nawet w trakcie postępowania odwoławczego i nie jest ograniczona w tym zakresie żadnym terminem. Nawet jeżeli organ podatkowy uzna, że dowody przedkładane przez stronę nie są dowodami istotnymi dla rozstrzygnięcia sprawy to nie może tych dowodów pomijać milczeniem bądź jedynie w sposób ogólnikowy się o nich wypowiadać”.

6. Nadpłata w podatku akcyzowym z tytułu nabycia wewnątrzwspólnotowego pojazdu

WSA w Kielcach (wyrok sygn. akt I SA/Ke 210/09 z dn. 30.07.2009 r.) stwierdził, iż: „Wobec braku danych pozwalających ustalić stan techniczny nabytego samochodu organy celne w sposób uprawniony odwołały się do komputerowego systemu EURO TAX dla ustalenia średniej ceny rynkowej samochodu osobowego zarejestrowanego w kraju tej samej marki, modelu i roku produkcji, co nabyty wewnątrz Wspólnoty przez skarżącego samochód osobowy uwzględniając stan samochodu wynikający z jego eksploatacji pozostawiony został organom podatkowym”.

7. Określenie zobowiązania podatkowego z tytułu podatku od towarów i usług

WSA w Poznaniu (wyrok sygn. akt I SA/Po 577/09 z dn. 05.08.2009 r.) stwierdził, iż: „Przepisy Ordynacji podatkowej nie przewidują możliwości uznania byłych wspólników zlikwidowanej spółki cywilnej za jej następców prawnych. Wspólników takich zalicza się natomiast do kręgu osób trzecich, których odpowiedzialność jest uregulowana w rozdz. 15 działu III Ordynacji podatkowej”.

8. Określenie podatku dochodowego od osób fizycznych

WSA w Kielcach (wyrok sygn. akt I SA/Ke 237/09 z dn. 13.08.2009 r.) stwierdził, iż: „Choć art. 187 par. 1 Ordynacji podatkowej nakłada na organ ciężar dowodzenia określonych faktów, nie może to zwalniać strony od współdziałania w realizacji tego obowiązku. Czynności podejmowane przez organ podatkowy w zakresie gromadzenia materiałów dowodowych powinny być wspierane przez podmiot biorący udział w postępowaniu, ponieważ sam organ nie zawsze może obiektywnie wyjaśnić wszystkie okoliczności sprawy, gdyż często zdarza się, że tylko podatnik dysponuje stosowaną wiedzą”.

9. Określenie podatku dochodowego od osób fizycznych

WSA w Olsztynie (wyrok sygn. akt I SA/Ol 477/09 z dn. 03.09.2009 r.) stwierdził, iż: „Doręczenie podatnikowi jako stronie postępowania kopii decyzji nie można uznać za spełnienie wymogu z art. 211 Ordynacji podatkowej. Przepis ten stanowi bowiem, że „Decyzje doręcza się stronie na piśmie”. Wymóg doręczenia spełniony jest, gdy strona otrzyma oryginał decyzji”.

* Uchwała siedmioosobowego składu NSA sygn. akt I FPS 4/09 z dn. 13.07.2009 r. : „Przepis art. 72 par 1 pkt 1 ustawy z dn. 29.08.1997r. Ordynacja podatkowa nie stoi na przeszkodzie zwrotowi nadpłaty w podatku akcyzowym także wtedy, gdy ciężar podatku poniósł nabywca opodatkowanego towaru”.

W/w uchwała została podjęta w związku z zagadnieniem prawnym budzącym poważne wątpliwości w zarówno w doktrynie jak i w polskim orzecznictwie, a dotyczącym podmiotu uprawnionego do otrzymania nadpłaty w podatku akcyzowym z tytułu sprzedaży energii elektrycznej. Należy zauważyć, iż producenci energii powołując się na naruszenie przez Polskę przepisów dyrektywy Rady 2003/96/WE z 27.10.2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (tzw. Dyrektywy energetycznej) wystąpili z wnioskami do polskich organów celnych o zwrot akcyzy z tytułu energii elektrycznej dostarczonej do dystrybutora.

Punktem wyjścia do składanych wniosków było stwierdzenie, iż przepisy ww. dyrektywy (wobec faktu, iż do końca okresu przejściowego tj. do dn. 31.12.2005 r. Polska nie dokonała ich implementacji do porządku krajowego)

są niezgodne z przepisami ustawy z dn. 23.01.2004 r. w zakresie określenia momentu powstania obowiązku podatkowego.

Należy również zauważyć, iż w wyroku w sprawie sygn. akt P7/00 z dn. 06.03.2002 r. Trybunał Konstytucyjny odwołał się do cywilistycznej koncepcji nienależnego świadczenia oraz funkcji przepisów Ordynacji podatkowej dotyczących nadpłaty stwierdzając, iż zwrot nadpłaty należy się zubożonemu tj. tej osobie, która faktycznie poniosła ciężar ekonomiczny nienależnie zapłaconego podatku.

Na kanwie nin. stanowiska, WSA w Poznaniu w wyroku sygn. akt I SA/Po 433/08 z dn. 13.06.2008 r. odmówił prawa do otrzymania zwrotu podatku akcyzowego producentowi energii elektrycznej jako wyłącznie „formalnemu podatnikowi”, podczas, gdy faktycznym podatnikiem był ostateczny odbiorca energii tj. konsument. Skoro zatem producent energii elektrycznej nie poniósł ekonomicznego ciężaru podatku akcyzowego (bo otrzymał jego równowartość wraz z zapłatą ceny przez nabywcę) to nie przysługuje mu prawo do otrzymania jego zwrotu. W przeciwnym razie doszłoby bowiem do bezpodstawnego wzbogacenia się osoby.

Z kolei w innych wyrokach (np. WSA w Lublinie sygn. akt I SA/Lu 23/08 z dn. 02.04.2008 r.) wyjaśniono, iż istotny dla stwierdzenia nadpłaty jest sam fakt zapłacenia podatku przez podatnika, który nie był do tego zobowiązany, nie zaś kwestia rzeczywistego zubożenia podatnika. W świetle powyższych wątpliwości nie może dziwić przedstawienie stosownego zapytania prawnego do rozstrzygnięcia przez poszerzony skład sędziów Naczelnego Sądu Administracyjnego.

Należy zauważyć, iż omawiana problematyka ma istotne znaczenie nie tylko dla podatników podatku akcyzowego, ale również dla pozostałych podatników (sensu largo), ponieważ ewentualny zwrot nadpłaty akcyzy producentom energii elektrycznej oznaczałby obciążenie finansowe Skarbu Państwa kwotą kilku mld zł. (kilkaset złożonych wniosków o zwrot podatku). Ponadto w przypadku zwrotu całości podatku akcyzowego mogłoby dojść do patowej sytuacji, gdyż energia elektryczna w ogóle nie byłaby opodatkowana.

Uwzględniając powyższe Ministerstwo Finansów w dn. 13.07.2009 r. wydało dodatkowy komunikat na swojej stronie internetowej, w którym wyraziło stanowisko o braku zasadności zwrotu podatku akcyzowego producentom energii elektrycznej, pomimo dopuszczalnej i stwierdzonej w omawianej uchwale NSA prawnej „możliwości zwrotu” nadpłaty akcyzy ww. podmiotom.

Ponadto w dn. 11.08.2009 r. na stronie internetowej MF opublikowane zostały założenia do projektu ustawy o zmianie ustawy - Ordynacja podatkowa „zmierzające do utrwalenia rozumienia instytucji nadpłaty podatku pośredniego w sposób wskazany w wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dn. 06.03.2002 r.” (tj. w oparciu o względy natury słusznościowej, nie zaś o wykładnię literalną art. 72 ust.1 Ordynacji podatkowej).

Należy oczekiwać, iż ze względu na skalę zjawiska oraz ewentualne negatywne skutki dla budżetu państwa przedstawione zagadnienie będzie w najbliższym czasie stanowić przedmiot kolejnych orzeczeń polskich sądów administracyjnych, które rozstrzygając poszczególne sprawy niewątpliwie odniosą się do poglądu wyrażonego przez poszerzony skład NSA.

Jedynie celem uzupełnienia warto również odnotować zdanie odrębne zgłoszone przez jednego z sędziów NSA w kwestii zasadności wystąpienia z w omawianej sprawie z zapytaniem prawnym do Trybunału Konstytucyjnego, który miałby dokonać oceny czy brak rozwiązań proceduralnych warunkujących zwrot nadpłaty od tego kto poniósł ekonomiczny ciężar podatku jest zgodny z art. 2 Konstytucji RP.

PYTANIA DO KWARTALNIKA

Pytania dotyczące problematyki poruszanej w naszym czasopiśmie prosimy nadsyłać na adres redakcji lub pocztą elektroniczną: kwartalnik@rectus.edu.pl

Proszę o informację, czy możliwe będzie i od kiedy przekraczanie przez mieszkańców rejonów przygranicznych granicy z Białorusią bez wiz?

Jedną z możliwości przekraczania granicy bez konieczności posiadania wiz jest tzw. mały ruch graniczny, którego zasady stanowią odstępstwo od przepisów regulujących kontrolę graniczną osób, opartych na Kodeksie granicznym Schengen. Należy jednak podkreślić, iż dotyczy on wyłącznie mieszkańców strefy przygranicznej, którzy w ściśle określonych celach tj. społecznych, kulturalnych lub z uzasadnionych powodów ekonomicznych lub względów rodzinnych mogą poruszać po terenie sąsiedniego państwa na podstawie specjalnego zezwolenia wydawanego przez uprawnione organy (na ogół konsula).

Każde z państw członkowskich Unii Europejskiej ma prawo do zawierania umów o małym ruchu granicznym, a stosowne upoważnienie w tym zakresie daje Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 1931/2006 z dn. 20.12.2006 r. ustanawiające przepisy dotyczące małego ruchu granicznego na zewnętrznych granicach lądowych państw członkowskich i zmieniające postanowienia Konwencji z Schengen. Jednakże żadna dwustronna umowa nie może być sprzeczna z postanowieniami ww. rozporządzenia, a nad jej przestrzeganiem czuwa Komisja Europejska, z którą należy każdorazowo uwzględnić projekt umowy.

W chwili obecnej Polska ma podpisaną umowę o małym ruchu granicznym z Ukrainą (weszła ona w życie z dniem 1.07.2009 r.). W przypadku Białorusi, projekt dwustronnej umowy został zaakceptowany przez prezesa Rady Ministrów RP już w marcu 2008 r., zaś w kolejnych miesiącach trwały negocjacje i uzgodnienia ze stroną białoruską. Ostatecznie projekt nie uzyskał aprobaty Komisji Europej-

skiej ze względu na fakt, iż zawarte w jego treści zapisy były niezgodne z unijnym rozporządzeniem 1931/2006. Wątpliwości dotyczyły zbyt szerokiego określenia strefy przygranicznej (na 50 km) oraz wprowadzonego w projekcie umowy obowiązku posiadania przez podróżnego ubezpieczenia medycznego.

Ponieważ, pomimo tych uwag, Polska dokonała stosownej poprawki jedynie w aspekcie rozmiarów strefy przygranicznej, Komisja w czerwcu br. ponownie wystąpiła do naszego kraju o wprowadzenie zmian również w pozostałej części projektu umowy, tj. wymogu posiadania polisy ubezpieczeniowej.

Ze względu na powyższe uzgodnienia oraz dalszy proces legislacyjny (konieczność ratyfikacji umowy przez Prezydenta RP po uprzednim wyrażeniu zgody na jej dokonanie przez Sejm) trudno jest zatem w chwili obecnej określić choćby przybliżony termin wejścia w życie umowy o małym ruchu granicznym między Polską a Białorusią. Warto odnotować, iż w przypadku analogicznej umowy z Ukrainą, pomiędzy jej podpisaniem (28.03.2008 r.), a wejściem w życie (01.07.2009 r.) upłynęło kilkanaście miesięcy.

Na zakończenie wydaje się interesujące poświęcenie uwagi wspomnianej uprzednio kwestii szerokości przyszłej strefy przygranicznej pomiędzy Polską a Białorusią, czyli określenie obszaru, którego mieszkańcy zostaną objęci przyszłą umową o małym ruchu granicznym. Biorąc pod uwagę rozwiązanie zastosowane w obowiązującej umowie z Ukrainą, a także negatywne stanowisko Komisji Europejskiej odnośnie propozycji wyznaczenia 50-kilometrowej strefy, należy spodziewać się przyjęcia wariantu „30+” polegającego na objęciu umową obszaru sięgającego nie dalej niż 30 km od granicy, z jednoczesnym zastrzeżeniem, iż w przypadku, gdy część danej jednostki terytorialnej (w przypadku umowy z Ukrainą stanowi ją gmina) jest położona między 30 a 50 kilometrem od linii granicy, to uznaje się ją za część strefy przygranicznej. (red.)

Prenumerata

Kwartalnik
CELNY

„Kwartalnik Celny” stanowi forum wymiany myśli dotyczącej szeroko rozumianych zagadnień związanych z cłem, podatkami, spedycją i transportem. I temu poświęcone są teksty drukowane na łamach pisma. Autorami są naukowcy – profesorowie ze Szkoły Głównej Handlowej, doktoranci z SGH i innych wyższych uczelni, wykładowcy Studium Celnego, specjaliści ze służby celnej, praktycy zajmujące się spedycją i transportem.

Kwartalnik służy propagowaniu przemian i procesów gospodarczych zachodzących w Polsce, Unii Europejskiej i świecie. Ukazuje się w nakładzie 500 egzemplarzy. Trafia do bibliotek najważniejszych polskich uczelni wyższych. Także do instytucji i organów oraz firm zajmujących się cłem, spedycją i transportem.

Polecając „Kwartalnik Celny” proponujemy Czytelnikom najkorzystniejszą formę jego zakupu - prenumeratę. W przypadku prenumeraty rocznej cena egzemplarza wynosi 15 zł. Za 4 numery łączna cena to 60 zł. Do tego należy doliczyć 4 zł za koszty wysyłki w jednym kwartale.

Wpłaty należy dokonać na adres:

Podlaska Agencja Consultingowa
„RECTUS” – WOC Sp. z o.o.
ul. Warszawska 14 p. 6
21-500 Biała Podlaska

Numer konta: 22 1020 1260 0000 0102 0012 7894 (PKO BP)

Z dopiskiem: Prenumerata „Kwartalnika Celnego”. Należy określić ilość egzemplarzy i okres prenumeraty.

Kwartalnik wysyłany będzie na adres wskazany przez wpłacającego.

Redakcja

EDUKACJA GOSPODARKA KULTURA POLITYKA WYWIADY

TELEWIZJA MŁODYCH

Chcesz zaistnieć w Internecie?
ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY



Pierwsza w regionie telewizja internetowa

Zareklamuj się na: www.interwizja.edu.pl

**PODLASKA AGENCJA CONSULTINGOWA
RECTUS-WOC Sp. z o.o.**

PROWADZI

- Studium Celne
- Agencje Zatrudnienia
- Polsko – Niemieckie Centrum
Przedsiębiorczości
- Kursy: językowe, BHP, na AGENTÓW CELNYCH.



Biała Podlaska, ul. Warszawska 14, p. 6

Tel./fax (083) 343 14 60

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

