

Dr Małgorzata Chackiewicz
Akademia Sztuki Wojennej
ORCID: 0000-0002-6255-2789
e-mail: m.chackiewicz@akademia.mil.pl

Zwalczanie międzynarodowej przestępczości w logistyce na wybranych przykładach — narzędzia, metody, system kar¹

Combating international crime in logistics on selected examples — tools, methods, penalty system

Streszczenie

W artykule omówiono zjawisko zwalczania międzynarodowej przestępczości w logistyce na przykładzie kontroli dokonywanych przez funkcjonariuszy Krajowej Administracji Skarbowej. Celem artykułu jest identyfikacja przestępstw występujących w logistyce w odniesieniu do: towaru, dokumentów, obsługi systemów SENT i ANPRS oraz wynikających z działań przedsiębiorców. Dokonano charakterystyki wykorzystania narzędzi i metod w zwalczaniu przestępczości w logistyce na przykładzie: kontroli SENT, Automatycznego Systemu Rozpoznawania Numerów Rejestracyjnych (ANPRS) i analizy kryminalnej. Przeanalizowano dostępne statystyki dotyczące liczby przeprowadzonych kontroli w latach 2018–2020 na podstawie kontroli SENT. Wskazano wybrane instytucje i organy wewnętrzne oraz międzynarodowe, powołane m.in. do zwalczania przestępczości w logistyce. Przedstawiono przykłady udaremnionych prób przemytu towarów w transporcie drogowym.

Słowa kluczowe:

przestępczość w logistyce, zwalczanie, kontrole SENT, analiza kryminalna, system kar

Abstract

The article discusses the phenomenon of combating international crime in logistics on the example of controls performed by officers of the National Revenue Administration. The aim of the article is to identify crimes occurring in logistics in relation to: goods, documents, operation of SENT and ANPRS systems and resulting from the activities of entrepreneurs. Characteristics of the use of tools and methods in combating crime in logistics are presented on the example of: SENT control, Automatic Number Plate Recognition System (ANPRS) and criminal analysis. The available statistics on the number of controls performed in 2018–2020 based on SENT controls were analyzed. Selected intra-EU and international institutions and bodies, including those established to combat crime in logistics, were indicated. Examples of unsuccessful attempts to smuggle goods in road transport are presented.

Keywords:

crime in logistics, combating, SENT inspections, criminal analysis, penalty system

JEL: K42

Wstęp

Przestępczość w logistyce jest jedną z form przestępczości gospodarczej. Jej zwalczaniem zajmują się między innymi funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, którzy podejmują działania zmierzające do wykrywania przestępstw związanych z wyłudze-

niami VAT, nieuiszczaniem lub zaniżaniem należności publicznoprawnych, a także wprowadzaniem oraz wyprawdaniem towarów z obszaru celnego Unii Europejskiej i krajów trzecich. Należy zaznaczyć, że wykorzystując takie narzędzia jak stawki celne, ulgi czy zwolnienia celne oraz zakaz czy ograniczenia ilościowe przywozu, można odpowiednio

wpływać na określone zachowanie podmiotów uczestniczących w wymianie międzynarodowej (Drozddek, 2017, s. 41–42).

Omówione w niniejszym studium zagadnienia stanowią tylko ogólny zarys zjawiska przestępczości w logistyce. Autorka skupiła się na przestępstwach dokonywanych w międzynarodowym transporcie drogowym i kolejowym. Wymieniła wybrane sposoby zwalczania przestępczości w logistyce realizowane przez funkcjonariuszy Krajowej Administracji Skarbowej. Przedstawiła je na przykładzie kontroli SENT (systemu monitorowania drogowego przewozu towarów), Automatycznego Systemu Rozpoznawania Numerów Rejestracyjnych (ANPRS) i analizy kryminalnej. Przeanalizowała dane dotyczące wykonywanych kontroli SENT od 2018 r. Wykorzystując w praktyce zgromadzone dzięki tym narzędziom informacje, należy brać pod uwagę rozwój informatyzacji, wykorzystanie najnowocześniejszego sprzętu do porozumiewania się przestępców i utrudniania czynności operacyjnych, jak również zmiany tras przemytu.

Charakterystyka przestępstw w logistyce na wybranych przykładach

Po analizie przepisów ustawy SENT oraz wyników działań kontrolnych funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej autorka pogrupowała w sposób następujący przestępstwa, z którymi mamy do czynienia podczas międzynarodowego obrotu towarowego transportem drogowym i kolejowym: przestępstwa związane z towarem, dokumentami, niewłaściwą obsługą systemów SENT i ANPRS oraz wynikające z działań przedsiębiorców.

Przestępstwa związane z towarem

Do najczęściej występujących przestępstw związanych z międzynarodowym przewozem towarów zaliczamy:

- niewłaściwą ilość i rodzaj zgłoszonych towarów;
- niewłaściwą klasyfikację towarów;
- błędnie wyliczoną wartość celną;
- zastosowanie nieprawidłowego kodu taryfy celnej;
- niezgodną liczbę i niewłaściwe cechy zamknięć urzędowych i/lub zamknięć producenta albo zamknięć nałożonych w miejscu załadunku lub w innym oraz brak zgodności z danymi umieszczonymi w dokumentach dotyczących przewozu, o ile zostały nałożone;

- niewłaściwą ilość, rodzaj i pojemność opakowań lub przekraczanie całkowitej/dopuszczalnej pojemności zbiorników cystern/komór ładunkowych lub dopuszczalnej ładowności części ładunkowej, również w naczepach, kontenerach cysternach;
- błędną identyfikację cech fizycznych przemieszczanych towarów;
- niewystarczającą ochronę miejsca składowania towarów;
- niewłaściwe oznaczenia na towarze lub opakowaniach i pojemnikach wykorzystywanych do transportu towarów oraz nieodpowiedni zakres danych tam umieszczonych;
- niewłaściwe określenie ze względu na stawkę celną;
- zachowanie niezgodne z wymogami procedury celnej.

W przypadku niewłaściwego opisu towaru zachodzi konieczność pobrania próbki do przeprowadzenia badania wstępnego przesiewowego oraz w zależności od wyniku badania próbki — przekazania do akredytowanego laboratorium.

Przestępstwa dotyczące dokumentacji

Najczęściej występujące przestępstwa związane z przewozem towarów dotyczą braku dokumentów lub ich sfalszowania. Należą do nich:

- świadczenie usług przewozowych bez dowodu zawarcia umowy przewozu (list przewozowy) i/lub innych dokumentów przewozowych (zlecenie przewozu, manifest, konosament);
- przemieszczanie wyrobów akcyzowych bez wydruku e-AD, UDT, dokumentów handlowych o charakterze równoważnym, dokumentu dostawy;
- przewóz towarów niebezpiecznych bez dokumentu ADR w przypadku transportu drogowego i RID w transporcie kolejowym spełniającego wymogi związane z przewozem towarów niebezpiecznych, pisemnej instrukcji dla przewoźnika w przypadku postępowania wypadkowego;
- w przypadku zgłoszeń celnych brak m.in. dokumentów celnych (potwierdzających objęcie procedurą celną tranzytu, składowania, odprawy czasowej, przetwarzania lub wywozu albo powrotnego wywozu), handlowych (np. faktury), wewnętrznych i magazynowych (np.: WZ, MM, DW), ilościowo-jakościowych (specyfikacje, kwity wagowe, certyfikaty analityczne, sprawozdania laboratoryjne), dotyczących działalności w transporcie (np.: licencje i zezwolenia) lub innych;
- nieprawidłowo wypełnione dokumenty.

Przestępstwa dotyczące obsługi systemów SENT i ANPRS

Często występujące naruszenia prawa w związku z nieprawidłową obsługą na przykładzie systemów SENT i ANPRS:

- brak uzupełnienia/aktualizacji danych w zgłoszeniu;
- brak przekazywania danych geolokalizacyjnych z lokalizatorów oraz zewnętrznych systemów lokalizacji, obejmujących: współrzędne geograficzne dotyczące położenia środka transportu, datę i godzinę pozyskania tych współrzędnych, prawidłowość przekazywania danych satelitarnych;
- nieposiadanie numeru referencyjnego albo nieuruchomienie lokalizatora przez kierującego;
- niewłączenie lokalizatora przez kierującego przed rozpoczęciem przewozu towaru rozpoczynającego się na terytorium kraju, a w przypadku kilku miejsc załadunku na terytorium kraju z chwilą rozpoczęcia przewozu towaru z pierwszego miejsca załadunku na terytorium kraju;
- niewłączenie lokalizatora przez kierującego z chwilą rozpoczęcia przewozu towaru na terytorium kraju w przypadku przewozu towaru z terytorium państwa członkowskiego albo z terytorium państwa trzeciego na terytorium kraju;
- wyłączenie przez kierującego lokalizatora przed dostarczeniem towaru do miejsca na terytorium kraju, a w przypadku kilku miejsc dostarczenia towaru na terytorium kraju przed dostarczeniem towaru do ostatniego miejsca;
- wyłączenie przez kierującego lokalizatora przed zakończeniem przewozu towaru na terytorium kraju;
- kontynuowanie przewozu w przypadku trwającej dłużej niż godzinę niesprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji.

Przestępstwa wynikające z działań przedsiębiorców

Do często spotykanych przestępstw w prowadzeniu działalności przez przedsiębiorców dokonujących międzynarodowego obrotu towarowego zaliczamy:

- niewłaściwe wykorzystanie systemu informatycznego przedsiębiorcy zagrażające przewozom międzynarodowym;
- nieprawidłowe lub niepełne rejestrowanie transakcji w systemie księgowym;
- wyłudzenie pozwolenia lub innych dokumentów (art. 85 k.k.s.);
- przywóz/wywóz towaru bez jego przedstawienia organowi celnemu lub bez zgłoszenia celnego (art. 86 k.k.s.);
- wprowadzenie w błąd organu uprawnionego do kontroli celnej, narażenie należności celnych na uszczuplenie (art. 87 k.k.s.);

- niedokonanie przez uprawnionego do korzystania z procedury odprawy czasowej powrotnego wywozu towaru lub niepodjęcie innych czynności w celu jej zamknięcia (art. 88 k.k.s.);
- zmiana celu lub przeznaczenia towaru (art. 89 k.k.s.);
- usunięcie towaru lub środka przewozowego spod dozoru celnego, zniszczenie lub usunięcie zamknięć celnych (art. 90 k.k.s.);
- przewożenie, przesyłanie towaru stanowiącego przedmiot czynu zabronionego określonego w art. 86–90 § 1 k.k.s. (art. 91 k.k.s.);
- wprowadzanie w błąd właściwego organu przez podanie danych niezgodnych ze stanem rzeczywistym lub zatajenie rzeczywistego stanu rzeczy z zamiarem uzyskania nienależnego zwrotu należności celnej lub umorzenia należności celnej należnej do zapłacenia (art. 92 k.k.s.); przez pojęcie zwrotu należności celnych należy rozumieć zwrot całości lub części należności celnych przywozowych lub wywozowych, natomiast umorzenie oznacza decyzję o odstąpieniu od pobrania w całości lub części długu celnego bądź decyzję unieważniającą w całości lub w części zaksięgowanie kwoty należności celnych przywozowych lub wywozowych, które nie zostały uiszczone (Witkowski, 2004, s. 299);
- naruszenie przepisów prawa celnego w zakresie warunków działalności wolnego obszaru celnego lub składu celnego (art. 93 k.k.s.);
- nieudzielanie ustnych lub pisemnych wyjaśnień mających znaczenie dla kontroli celnej lub nieudostępnianie wymaganych dokumentów dotyczących obrotu z zagranicą towarami lub usługami;
- odmowa wykonania czynności przygotowawczych do kontroli celnej lub niedopełnienie obowiązku niezwłocznego dostarczenia towaru do miejsca wskazanego przez organ celny (art. 94 k.k.s.);
- nieprzechowywanie dokumentów mających znaczenie dla kontroli celnej (art. 95 k.k.s.)²;
- niedopełnienie obowiązku nadzoru nad przestrzeganiem reguł obowiązujących w działalności danego przedsiębiorstwa lub innej jednostki organizacyjnej, nieumyślne dopuszczenie do popełnienia czynu zabronionego (art. 96 k.k.s.).

Zjawisko zwalczania przestępczości w logistyce

Zwalczanie przestępczości transgranicznej w logistyce jest ściśle związane m.in. z międzynarodowym obrotem towarowym i przemitem alkoholu, papierosów, suszu tytoniowego, paliw, oleju opałowego, broni, amunicji, narkotyków, lekarstw, zabytków, bursztynu, odpadów, podrabianych towarów, ginących ga-

tunków roślin i zwierząt. Potwierdzają to udaremnione przypadki przemytu wskazanych towarów przewożonych przez granicę państwową lub w tranzycie.

Dokonana przez autorkę analiza publikacji, wyników badań, a także informacji pochodzących od służb zajmujących się zwalczaniem celnej przestępczości transgranicznej pozwoliła podjąć próbę zdefiniowania zjawiska: „Zwalczanie celnej przestępczości transgranicznej oznacza określone czynności wykonywane przez organy celne we współpracy z innymi służbami, organami i organizacjami międzynarodowymi w celu zapewnienia zgodności z przepisami prawa celnego oraz innymi przepisami regulującymi międzynarodowy obrót towarami” (Chackiewicz, 2019, s. 194). Zwalczanie celnej przestępczości transgranicznej może odbywać się poprzez zwiększenie skuteczności kontroli obrotu towarowego m.in. pod kątem wprowadzania do obrotu towarów nielegalnych bądź nieznanego pochodzenia, fałszowania znaków towarowych oraz nielegalnego prowadzenia działalności handlowej. Zwalczanie przestępczości w logistyce jest ściśle związane ze zjawiskiem zwalczania celnej przestępczości transgranicznej. W niniejszym artykule scharakteryzowano je na przykładzie przewozów transportem drogowym i kolejowym oraz działań kontrolnych wykonywanych przez funkcjonariuszy Krajowej Administracji Skarbowej (KAS).

Narzędzia wykorzystywane podczas kontroli celno-skarbowej

Należy podkreślić, że organy celne państw członkowskich przejmują coraz więcej obowiązków dotyczących m.in. dziedziny bezpieczeństwa i wykonują je na granicach zewnętrznych. Zapewnienie jednolitego poziomu przeprowadzania kontroli granicznej i kontroli celnej na granicach zewnętrznych powinno być realizowane poprzez udzielanie państwom członkowskim odpowiedniego wsparcia finansowego Unii.

Dla przykładu wniosek Komisji dotyczący kolejnych wieloletnich ram finansowych przewiduje kwotę 9 318 mln euro przeznaczoną na Fundusz Zintegrowanego Zarządzania Granicami w latach 2021–2027. Środki finansowe na wdrożenie wynoszą 1,3 mld euro³.

Trzeba zaznaczyć, że również KAS korzysta ze wsparcia Unii np. na zakup specjalistycznego sprzętu, nowoczesnego uzbrojenia i umundurowania jak również zakup samochodów.

System Elektronicznego Nadzoru Transportu (SENT)

System Elektronicznego Nadzoru Transportu (SENT) dotyczy kontroli realizowanych przez funk-

cjonariuszy Służby Celno-Skarbowej na drogach publicznych oraz w obrębie krajowej sieci kolejowej. Kontrole te zostały omówione w przepisach działu V, rozdziału 1: Kontrola celno-skarbowa ustawy z 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej.

SENT wprowadza rozwiązania pozwalające egzekwować przepisy prawa (ustawa z 9 marca 2017 r. w sprawie systemu monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu olejami opałowymi, zwana dalej „ustawą SENT”) i umożliwia skuteczną walkę ze zjawiskiem szarej strefy oraz ochronę rynku. Obejmuje działania mające na celu rozwój metod oraz narzędzi wykorzystywanych podczas realizacji czynności kontrolnych polegających na:

- wprowadzeniu na stałe do obszaru kontroli działań prewencyjnych;
- systemowym powiązaniu danych ze zgłoszeń z danymi geolokalizacyjnymi;
- wykorzystaniu laboratoriów mobilnych;
- automatycznej analizie ryzyka;
- identyfikacji tablic rejestracyjnych.

Kontrolę przewozu towarów w ramach realizacji ustawowych zadań mogą przeprowadzać: funkcjonariusze Policji; funkcjonariusze Straży Granicznej i inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego (art. 13 ust. 4 ustawy SENT).

Przedmiotem monitorowania jest przewóz towarów w związku z nabyciem wewnątrzspółnotowym, dostawą wewnątrzspółnotową, tranzytem, importem albo eksportem. Rozpoczęcie faktycznego przewozu po drodze publicznej albo krajowej sieci kolejowej powoduje dla podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego i przewoźnika powstanie obowiązku zgłoszenia przewozu do rejestru, jak również uzupełnienia i aktualizacji danych. Przewoźnik dodatkowo jest zobowiązany do przekazywania danych geolokalizacyjnych podczas całej trasy przewozu po drodze publicznej. Musi również posiadać numer referencyjny oraz uruchomić lokalizator aplikacji. Rejestr zgłoszeń, o którym mowa w art. 4 ustawy SENT, zawiera:

- dane ze zgłoszeń wraz z ich uzupełnieniem i aktualizacją;
- dane geolokalizacyjne przekazywane z lokalizatorów i zewnętrznych systemów lokalizacji (współrzędne geograficzne);
- wyniki przeprowadzonych kontroli.

Funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej mają dostęp w trybie online zarówno do rejestru, jak i do danych w ramach modułu SENT GEO LIVE. Kontrola SENT polega na analizie: zapisów w zgłoszeniu przewozu, dokumentów towarzyszących przesyłce, informacji pozyskanych od kierującego, a przede wszystkim ich weryfikacji. Kontrola ta obejmuje również dokonanie fizycznych oględzin środka przewozowego oraz towaru znajdującego się w przestrzeni ładunkowej.

Tabela 1

Liczba zrealizowanych czynności kontrolnych w ramach SENT w latach 2018–2020*

Rok	Wyroby energetyczne	Alkohole	Tytoń, susz	Olej roślinny	Farmaceutyki	Inne towary niepodlegające monitorowaniu	Kolej	Łączna liczba kontroli
2018	40 275	3 081	453	8 760	738	327 665	2 121	470 574
2019	44 120	2 701	760	6 805	1 783	355 224	13 668	517 076
2020	26 430	1 081	480	2 933	925	166 804	4 023	252 124
Razem	110 825	6 863	1 693	18 498	3 446	849 693	19 812	1 239 774

* Dane za 2020 r. obejmują okres od 1.01.2020 do 23.07.2020 r.; dane za 2019 r. — od 1.01 do 31.12 2019 r.; dane za 2018 r. — od 1.01 do 31.12.2018 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze Śląskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Katowicach, Dział Centrum SENT, Wyniki realizowanych czynności kontrolnych w zakresie SENT w latach 2018–2020, materiały w posiadaniu autora.

Należy podkreślić, że zgodnie z art. 67 ust. 1 ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej naczelnik urzędu celno-skarbowego w uzasadnionych przypadkach może zarządzić na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej konwój towarów. Dla przykładu w 2018 r. zrealizowano 893 konwoje towarów, w 2019 r. — 483, a od 1 stycznia do 23 lipca 2020 r. — 15 konwojów.

Towary wrażliwe z podatkowego punktu widzenia generują duże ryzyko oszustw tranzytowych. Do takich towarów należą m.in. paliwa silnikowe, paliwa opałowe, oleje smarowe i preparaty smarowe, wyroby zawierające alkohol etylowy oraz metylowy, alkohol całkowicie skażony, susz tytoniowy czy produkty lecznicze, środki spożywcze specjalnego przeznaczenia żywieniowego oraz wyroby medyczne zagrożone brakiem dostępności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Wykaz towarów objętych systemem monitorowania SENT dotyczy przesyłek, których masa brutto przekracza 500 kg lub których objętość przekracza 500 l⁴.

Jak wynika z danych przedstawionych w tabeli 1, w 2018 r. dokonano najwięcej w porównaniu z 2019 r. i pierwszą połową 2020 r. kontroli przewozu alkoholu, tj. 3081. Oprócz tego przeprowadzono najwięcej kontroli oleju roślinnego — 8760. Łącznie w 2018 r. przeprowadzono 252 124 kontroli w ramach SENT.

W 2019 r. skontrolowano najwięcej wyrobów energetycznych — 44 120 kontroli, tytoniu i suszu — 760, farmaceutyków — 1783, przeprowadzono 355 224 kontroli innych towarów niepodlegających monitorowaniu i 13 668 kontroli przewozów kolejowych. Łącznie w 2019 r. przeprowadzono 517 076 kontroli. Natomiast w I połowie 2020 r. obserwujemy znacznie mniejszą liczbę kontroli przewozów kolejowych — 4023, co w porównaniu z 2019 r. stanowi 29%. Łącznie od 1 stycznia 2018 r. do 23 lipca 2020 r. funkcjonariusze KAS przeprowadzili 1 239 772 kontroli w ramach SENT.

Inne towary niepodlegające monitorowaniu w ramach systemu SENT, które poddano kontroli (w 2018 r. — 327 665, w 2019 r. — 355 224 i w I po-

łowie 2020 r. — 166 804), to np. okazy ginących gatunków roślin i zwierząt CITES, podróbki, dobra kultury, tekstylia, broń i amunicja, narkotyki, anaboli i prekursorzy, sterydy, chemikalia.

System kar pieniężnych za przestępstwa ujawnione podczas kontroli w SENT

Kary za przestępstwa wynikające z ustawy SENT obciążają:

- podmiot wysyłający — za niewykonanie zgłoszenia przed rozpoczęciem przewozu towaru i nieuzyskanie numeru referencyjnego oraz nieprzekazanie go przewoźnikowi i odbiorcy w przypadku przewozu towaru rozpoczynającego się na terytorium kraju (art. 21 ust. 1 ustawy SENT — 46% wartości brutto towaru przewożonego, podlegającego obowiązkowi zgłoszenia, nie mniej niż 20 000 zł);
- podmiot odbierający — za niewykonanie zgłoszenia przed rozpoczęciem przewozu towaru i nieuzyskanie numeru referencyjnego oraz nieprzekazanie go przewoźnikowi w przypadku przewozu towaru z terytorium państwa członkowskiego albo z terytorium państwa trzeciego na terytorium kraju (art. 21 ust. 1 ustawy SENT — 46% wartości brutto towaru przewożonego, podlegającego obowiązkowi zgłoszenia, nie mniej niż 20 000 zł);
- podmiot wysyłający albo podmiot odbierający — za nieprzekazanie przewoźnikowi treści wezwania (wraz z numerem referencyjnym albo potwierdzeniem aktualizacji danych w rejestrze) do przedstawienia środka transportu w dacie zakończenia przewozu towaru, w miejscu dostarczenia towaru lub w oddziale celnym urzędu celno-skarbowego zlokalizowanym najbliżej miejsca zakończenia przewozu na terytorium kraju w celu przeprowadzenia kontroli (art. 21 ust. 2a ustawy SENT — 20 000 zł);
- przewoźnika — za niedokonanie zgłoszenia (art. 22 ust. 1 pkt 1 ustawy SENT — 20 000 zł);

- e) przewoźnika — za nieprzedstawienie środka transportu organowi KAS wskazanemu w protokole kontroli, w dacie zakończenia przewozu towaru, w miejscu dostarczenia towaru lub miejscu zakończenia przewozu na terytorium kraju w celu usunięcia nałożonych zamknięć urzędowych (art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy SENT — 20 000 zł);
- f) przewoźnika — za nieuzupełnienie zgłoszenia o dane określone w art. 5 ust 4 ustawy SENT w przypadku przewozu towaru rozpoczynającego się na terytorium kraju oraz o dane określone w art. 6 ust 3 ustawy SENT w przypadku przewozu towaru z terytorium państwa członkowskiego albo z terytorium państwa trzeciego na terytorium kraju (art. 22 ust. 2 ustawy SENT — 10 000 zł);
- g) przewoźnika — za niezapewnienie w trakcie całej trasy przewozu towaru objętego zgłoszeniem przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu objętego tym zgłoszeniem (art. 22 ust. 2a ustawy SENT — 10 000 zł; odstępuje się od nałożenia kary w przypadku niedopełnienia obowiązku wynikającego z niedostępności rejestru, art. 22 ust. 2b ustawa SENT);
- h) przewoźnika — za niedostarczenie zgłoszonego towaru do miejsca dostarczenia towaru albo miejsca zakończenia przewozu na terytorium kraju, o ile nie ustalono podmiotu, który nabył lub posiada te towary, lub nie ustalono miejsca zakończenia przewozu na terytorium kraju (art. 22a ust. 1 ustawy SENT — 100 000 zł);
- i) podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnika — za niewykonanie obowiązków określonych w art. 8 ust 1 ustawy SENT dotyczących niezwłocznego aktualizowania danych zawartych w zgłoszeniu w takim zakresie, w jakim byli obowiązani do ich zgłoszenia (art. 8 ust. 1 ustawy SENT), albo zgłoszenie danych niezgodnych ze stanem faktycznym, innych niż dotyczących towaru (art. 24 ust. 1 ustawy SENT — 10 000 zł).

Kara ulega obniżeniu w przypadku, gdy towar był przewożony ze składu podatkowego w rozumieniu ustawy o podatku akcyzowym i podatek akcyzowy oraz należny podatek od towarów i usług zostały wpłacone przez podmiot wysyłający, a ujawnione nieprawidłowości są wynikiem oczywistego błędu i dotyczą zgłoszonych przez podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnika danych innych niż dotyczące towaru, z wyjątkiem numeru rejestracyjnego środka transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a (art. 24 ust. 1a ustawy SENT — 2000 zł).

Odstępuje się od nałożenia kary pieniężnej za niewykonanie obowiązku dotyczącego niezwłocznego aktualizowania danych zawartych w zgłoszeniu w takim zakresie, w jakim są do tego zobowiązani podmiot wysyłający, odbierający albo przewoźnik (art. 8 ust. 1 ustawy SENT), jeżeli jego niedopełnienie wynikało z niedostępności rejestru (art. 24 ust. 2 ustawy SENT).

Nałożenie zamknięcia urzędowego w ramach ustawy SENT zawsze powoduje powstanie obowiązku wpłaty kaucji przez przewoźnika (obecnie wysokość kaucji wynosi 2000 zł od zamknięcia urzędowego).

Automatyczny System Rozpoznawania Numerów Rejestracyjnych (ANPRS)

Kolejnym narzędziem wykorzystywanym przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej do zwalczania przestępczości logistyczne, a uściślając — w transporcie drogowym — jest uruchomiony 28 grudnia 2017 r. przez Krajową Administrację Skarbową Automatyczny System Rozpoznawania Numerów Rejestracyjnych (Automatic Number Plate Recognition System — ANPRS PL). System ten wykorzystuje to, że w jednej wspólnej sieci są połączone polskie, estońskie, litewskie i litewskie systemy rozpoznawania numerów rejestracyjnych. Założeniem systemu jest dostarczanie niezbędnych informacji w celu zwalczania przemytu towarów oraz zapobieganie oszustwom podatkowym i uchylaniu się od opodatkowania. Jego działanie opiera się na urządzeniach rejestrujących numery tablic pojazdów samochodowych. Urządzenia te są rozmieszczone na granicach zewnętrznych UE, a docelowo planuje się je umieścić na głównych szlakach komunikacyjnych, na granicach wewnętrznych, a także w samochodach operacyjnych KAS.

System ANPRS powstał w wyniku porozumienia zawartego w Brukseli 11 października 2017 r. Efektem jego uruchomienia jest lepsze monitorowanie przepływu towarów, przez co stanowi skuteczne narzędzie wspomagające zwalczanie przestępczości gospodarczej, w tym przemytu towarów objętych należnościami publicznoprawnymi, narkotyków oraz innych towarów podlegających zakazom i ograniczeniom. Dane gromadzone poprzez ten system ułatwiają wykrywanie międzynarodowych szlaków przemytniczych. ANPRS jest również jednym z elementów szerszego projektu monitorowania drogowego przewozu towarów⁵.

Analiza kryminalna

Innym narzędziem zwalczania przestępstw w logistyce jest analiza kryminalna. Definiuje się ją jako zespół czynności ukierunkowanych na zidentyfikowanie istniejących i poszukiwanie nowych powiązań pomiędzy informacjami dotyczącymi zdarzeń o charakterze przestępczym oraz osób z nimi związanych oraz innymi danymi uzyskanymi z dostępnych źródeł⁶.

Analiza kryminalna jest wykonywana w sprawach: a) wielowątkowych, priorytetowych, skomplikowanych oraz takich, w których sposób popełnienia przestępstwa wskazuje na wyspecjalizowanych przestępców lub na rozwojowy charakter sprawy;

b) w przypadku, gdy doszło do znacznych strat Skarbu Państwa, tj. uszczuplenia lub narażenia na uszczuplenie należności publicznoprawnej dużej wartości (k.k.s.).

Centralny Rejestr Analiz Kryminalnych KAS jest prowadzony przez Naczelnika Dolnośląskiego Urzędu Celno-Skarbowego we Wrocławiu.

Przydatność analizy kryminalnej w procesie wykrywania przestępstw została potwierdzona w sprawach wielowatkowych oraz o dużym zasięgu terytorialnym, w których występuje skomplikowana i rozbudowana struktura powiązań przestępczych i gdzie służby mają do czynienia z dużą liczbą informacji uniemożliwiających śledzenie i kojarzenie faktów. W zależności od efektów, jakie chcemy osiągnąć w procesie analitycznym, analizę kryminalną dzielimy na: analizę operacyjną oraz analizę strategiczną (Kobylas, 2014, s. 13).

Wybrane instytucje i organy wewnętrzne i międzynarodowe powołane do zwalczania przestępczości w logistyce

Do organizacji międzynarodowych powołanych do zwalczania przestępczości w logistyce zaliczamy:

- a) Cross Border Cooperation (CBC) — organizację, której zadaniem jest rozwiązywanie wspólnych problemów granicznych⁷;
- b) Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (European Anti-Fraud Office — OLAF), prowadzący dochodzenia w sprawach nadużyć na szkodę budżetu UE; organy celne krajów UE, a także niektóre państwa spoza UE we współpracy z OLAF przeprowadzają regularnie wspólne operacje celne (Wódka, 2015, s. 159–160);
- c) Eurojust — instytucję koordynującą transgraniczną współpracę między krajowymi organami ścigania w zakresie zwalczania przestępczości transgranicznej i zorganizowanej (Pływaczewski, 2011, s. 361);
- d) grupę kontaktową portów morskich RALPH, w skład której wchodzi przedstawiciele placówek celnych obsługujących ruch towarowy w ośmiu portach morskich UE: Rotterdamie, Antwerpii, Hawrze, Felixstowe, Hamburgu, Szczecinie, Lixoes i Bilbao (Szadokierski, 2016, s. 30–31);
- e) grupę zadaniową ds. przestępczości zorganizowanej Baltcom, działającą w regionie Morza Bałtyckiego; członkami grupy są przedstawiciele Policji, Służby Celnej, Straży Granicznej z Danii, Estonii, Finlandii, Niemiec, Islandii, Łotwy, Litwy, Norwegii, Polski, Rosji oraz Szwecji (Safjański, 2017, s. 73);
- f) Międzynarodową Sieć Służb Celnych (Customs Enforcement Network — CEN), posiadającą bazę

danych związaną z egzekwowaniem prawa, w której znajdują się takie elementy jak: alerty, raporty analityczne i biuletyny informacyjne⁸;

- g) Światową Organizację Celną (World Customs Organization), która uruchomiła Mercator Programme — A Navigational Map For Trade Facilitation; program ten zakłada stworzenie mapy nawigacyjnej ułatwiającej handel⁹;
- h) sieć Regionalnych Biur Wymiany Informacji Celnej (Regional Intelligence Liaison Offices — RILO), które wspierają administracje członkowskie WCO, opracowując m.in. analizy projektów i operacji wywiadowczych (Zespół RILO ECE, 2016, s. 32);
- i) grupy oficerów łącznikowych i attaché celnych — współpracują z oficerami innych państw w zakresie wymiany informacji i wykorzystywanych metod operacyjnych; attaché celny najczęściej występuje jako przedstawiciel ambasady lub konsulatu; attaché celni stanowią ważny element walki z międzynarodową przestępczością celną (Czyżowicz, 2015, s. 58);
- j) Misję Doradczą Unii Europejskiej na granicy Mołdawii i Ukrainy (European Union Border Assistance Mission to Moldova and Ukraine — EUBAM); głównym zadaniem EUBAM jest wniesienie trwałego wkładu w rozwój procedur zarządzania granicami, co w konsekwencji przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa regionalnego oraz wsparcia rozwoju gospodarczego (Pichor, 2015, s. 52);
- k) kanadyjsko-amerykańskie Forum Przestępczości Transgranicznej CBCF (Cross-Border Crime Forum), zajmujące się kwestiami przestępczości międzynarodowej, takimi jak: przestępczość zorganizowana, zwalczanie terroryzmu, przemyt, przestępczość gospodarcza i inne pojawiające się transgraniczne zagrożenia (Chackiewicz, 2019, s. 192–200).

Przykłady ujawnionych przestępstw w logistyce

Przykłady udaremnionych prób przemytu towarów w międzynarodowym obrocie są publikowane na stronach internetowych poszczególnych izb celnych oraz na stronie Ministerstwa Finansów w zakładce Krajowa Administracja Skarbowa.

Jednym ze spektakularnych przykładów zwalczania przestępczości w logistyce jest zatrzymanie olbrzymiego transportu tytoniu bez akcyzy. Funkcjonariusze Nadodrzańskiego Oddziału Straży Granicznej, współdziałając z funkcjonariuszami Krajowej Administracji Skarbowej oraz Śledczego Urzędu Celnego w Dreźnie i z placówką w Görlitz, pod nadzorem Prokuratury Krajowej zarekwirowali ponad 18 t suszu tytoniowego o wartości blisko 9,5 mln zł.

Skuteczność kontroli SENT potwierdzili funkcjonariusze Podkarpackiego Urzędu Celno-Skarbowego w Przemyślu, którzy podczas monitorowania drogowego przewozu towarów udaremnili nielegalny transport olejów podlegających obowiązkowi zgłoszenia w systemie SENT. Kierowca kontrolowanej ciężarówki, z pominięciem przepisów, przewoził prawie 4 tys. l olejów mineralnych i syntetycznych.

Kolejny przykład ujawnionego przestępstwa w przewozach międzynarodowych z sierpnia 2020 r. to zatrzymanie 46 kg metaamfetaminy ukrytej w ciężarówce. Przemysł udaremniała na przejściu granicznym w Dorohusku lubelska Krajowa Administracja Skarbowa z Nadbużańskim Oddziałem Straży Granicznej. Narkotyki były ukryte w ciężarówce, która wjeżdżała z Ukrainy do Polski. Rynkowa wartość zatrzymanych substancji to ponad 2,3 mln zł.

Zakończenie

We współpracy z państwami Unii Europejskiej jak również z państwami trzecimi podejmowane są różne działania w zakresie bezpieczeństwa transgranicznego obrotu towarowego. Dla przykładu przedstawiony system ANPRS polega na wymianie informacji niezbędnych do zwalczania zjawiska przemytu w logistyce. Wykorzystywany jest również do zapobiegania oszustwom podatkowym i uchylania się od opodatkowania. Funkcjonariusze KAS monitorują

pojazdy, które wjeżdżają na obszar RP poprzez zewnętrzną granicę Unii Europejskiej (przejścia graniczne z Rosją, Białorusią i Ukrainą) oraz częściowo przez port promowy w Świnoujściu i przejście graniczne z Litwą w Budzisku. Należy podkreślić, że brakuje narzędzi służących do nadzorowania przewozu towarów i osób przez granicę wewnętrzną Unii Europejskiej. Stwarza to pole do nadużyć przez nieuczciwych przedsiębiorców w zakresie przemytu towarów (np. szlak bałkański).

Scharakteryzowano zwalczanie zjawiska przestępczości w logistyce za pomocą m.in. wykorzystania najnowocześniejszego sprzętu służącego do kontroli, psów służbowych, wymiany informacji, prowadzenia wspólnych operacji i szkoleń przez organy celne UE. Rozwój administracji celnych w Unii Europejskiej oraz zwiększenie efektywności działań kontrolnych następują zgodnie z przyjętymi strategiami europejskiego cła. Obecnie realizowane są zadania wynikające z Customs 2014–2020. Wszelkie działania powinny się skupić m.in. na zapewnieniu ochrony i bezpieczeństwa ładunków przewożonych wewnątrz Unii Europejskiej jak również pomiędzy krajami trzecimi.

Sprawność funkcjonowania wielopodmiotowego systemu przeciwdziałania i zwalczania międzynarodowej przestępczości w logistyce wymaga precyzyjnego określenia zakresu zadań poszczególnych służb i organów, jak również wskazania mechanizmów koordynacji działań w sferze kontrolnej, operacyjnej, analitycznej i dotyczącej profilaktyki.

Przypisy/Notes

¹ Publikacja artykułu została sfinansowana w ramach zadania Upowszechnianie nauki, nr III.1.23 z Planu zadaniowo-finansowego działalności naukowej Akademii Sztuki Wojennej na 2019 r.

² Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z 25 maja 2017 r. w sprawie dokumentów mających znaczenie dla kontroli celno-skarbowej.

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z 12 czerwca 2018 r. ustanawiające, w ramach Funduszu Zintegrowanego Zarządzania Granicami, instrument wsparcia finansowego na rzecz sprzętu do kontroli celnej, Strasburg, 12.6.2018, COM(2018)474 final, s. 14

⁴ Wykaz towarów objętych systemem monitorowania, jeżeli masa brutto przesyłki towarów objętych tymi pozycjami przekracza 500 kg lub jej objętość przekracza 500 litrów. Platforma Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych (PUESC), <https://puesc.gov.pl/documents/10180/75428865/PL+-+WYKAZ+TOWAR%C3%93W+-+CN+od+20200901.pdf/310aaa43-df62-4e14-a621-ed43df6c6944> (3.09.2020).

⁵ KAS uruchomiła system rozpoznawania numerów rejestracyjnych ANPRS PL, https://mf-arch2.mf.gov.pl/krajowa-administracja-skarbowa/wiadomosci/aktualnosci/-/asset_publisher/2UW1/content/kas-uruchomila-system-rozpoznawania-numerow-rejestracyjnych-anprs-pl?redirect=https%3A%2F%2Fmf-arch2.mf.gov.pl%2Fkrajowa-administracja-skarbowa%2Fwiadomosci%2Faktualnosci%3Fp_id%3D101_INSTANCE_2UW1%26p_lifecycle%3D0%26p_state%3Dnormal%26p_mode%3Dview%26p_col_id%3Dcolumn-2%26p_col_count%3D1%26_101_INSTANCE_2UW1_advanced-Search%3Dfalse%26_101_INSTANCE_2UW1_keywords%3D%26_101_INSTANCE_2UW1_delta%3D20%26_101_INSTANCE_2UW1_cur%3D38%26_101_INSTANCE_2UW1_andOperator%3Dtrue (28.06.2020).

⁶ Zarządzenie nr 41 Szefa Krajowej Administracji Skarbowej z 27 grudnia 2018 r. w sprawie wykonywania przez Krajową Administrację Skarbową analizy kryminalnej.

⁷ *European Neighbourhood Policy And Enlargement Negotiations. Cross Border Cooperation*, https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/cross-border-cooperation_en (6.09.2020).

⁸ *Customs Enforcement Network (CEN)*, <http://www.wcoomd.org/en/topics/enforcement-and-compliance/instruments-and-tools/cen-suite/cen.aspx> (10.09.2020).

⁹ *Mercator Programme. A Navigational Map For Trade Facilitation*, http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/wto-atf/mercator-programme/wco_mercator.pdf?la=en (6.09.2020).

Bibliografia/References

Literatura/Literature

Chackiewicz, M. (2019). Mechanizmy i instrumenty zwalczania celnej przestępczości transgranicznej. W: S. Krysiński, A. Wikarczyk, J. Żylińska (red.), *Nauki społeczne w dobie innowacji*. Warszawa: Instytut Wydawniczy Euro Prawo.

- Czyżowicz, W. (2015). Polityczno-prawne mechanizmy i organizacyjne formy zwalczania przestępstw celnych w ramach WCO. *Monitor Prawa Celnego i Podatkowego*, (2).
- Drozdek, A. (2017). Analiza normatywna dochodów budżetowych uzyskiwanych z ceł w polskim porządku prawnym, *Prawo Budżetowe Państwa i Samorządu*, 5(2). <http://dx.doi.org/10.12775/PBPS.2017.008>
- Kobylas, M. (2014). *Analiza kryminalna dla studentów bezpieczeństwa wewnętrznego*. Szczytno: WSPol.
- Pichor, S. (2015). Współpraca międzynarodowa w zakresie zwalczania przestępczości transgranicznej z perspektywy doświadczeń Misji Doradczej Unii Europejskiej (EUBAM). W: E. W. Pływaczewski, E. Kowalewska-Borys (red.), *Nielegalne wprowadzenie towarów akcyzowych na obszar Unii Europejskiej*. Warszawa: Difin.
- Pływaczewski, E. W. (2011). Zwalczanie przestępczości zorganizowanej z perspektywy międzynarodowej. W: E. W. Pływaczewski (red.), *Przestępczość zorganizowana*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Police Cooperation Handbook, dok. 15732/03 z 12 grudnia 2003 r. z późn. zm.
- Safjański, T. (2017). Zintegrowane zwalczanie przestępczości zorganizowanej w regionie Morza Bałtyckiego (BALTCOM) — geneza, główne aspekty działania oraz perspektywy rozwoju. *Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego*, 9(16).
- Szadokierski, M. (2016). Współpraca międzynarodowa Izby Celnej w Szczecinie w 2015 r. *Wiadomości Celne*, (3).
- Witkowski, P. (2004). *Instytucje wspólnotowego prawa celnego w międzynarodowym obrocie towarowym*. Chełm: Wyższa Szkoła Stosunków Międzynarodowych i Komunikacji Społecznej w Chełmie.
- Wódka, M. (2015). *Międzynarodowa przestępczość zorganizowana — typologia, charakterystyka i zwalczanie*. Siedlce: Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach.
- Zespół RILO ECE (2016). Współpraca międzynarodowa realizowana w ramach Regionalnego Biura Łącznikowego dla Europy Wschodniej i Środkowej. *Wiadomości Celne*, (3).

Akty prawne/Legal acts

- Decyzja Komisji 1999/352/WE z 28 kwietnia 1999 r. ustanawiająca Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF), SEC (1999) 802, (1999/352/WE, EWWiS, Euratom) (Dz.U. L 136 z 31.5.1999, s. 20).
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z 25 maja 2017 r. w sprawie dokumentów mających znaczenie dla kontroli celno-skarbowej w zakresie przestrzegania przepisów prawa celnego, innych przepisów związanych z przywozem i wywozem towarów oraz przepisów z zakresu refundacji wywozowych, a także osób obowiązanych do przechowywania tych dokumentów. (Dz.U. 2017, poz. 1047).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z 12 czerwca 2018 r. ustanawiające, w ramach Funduszu Zintegrowanego Zarządzania Granicami, instrument wsparcia finansowego na rzecz sprzętu do kontroli celnej, Strasburg, 12.6.2018, COM(2018)474 final, s. 14.
- Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie 30 września 1957 r.
- Ustawa z 10 września 1999 r. — Kodeks karny skarbowy (Dz.U. 2018, poz. 1958, 2192, 2193 oraz 2227).
- Ustawa z 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz.U. 2019, poz. 768, 730, 1520 i 1556).
- Ustawa z 9 marca 2017 r. w sprawie systemu monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu olejami opałowymi (Dz.U. 2018, poz. 2332; Dz.U. 2019, poz. 730, 1123 i 1556).
- Zarządzenie nr 41 Szefa Krajowej Administracji Skarbowej z 27 grudnia 2018 r. w sprawie wykonywania przez Krajową Administrację Skarbową analizy kryminalnej.

Źródła internetowe/Internet sources

- 46 kg metaamfetaminy ukryte w ciężarówce, <https://www.gov.pl/web/kas/46-kg-metaamfetaminy-ukryte-w-ciezarowce> (8.09.2020).
- Customs Enforcement Network (CEN), <http://www.wcoomd.org/en/topics/enforcement-and-compliance/instruments-and-tools/cen-suite/cen.aspx> (10.09.2020).
- European Neighbourhood Policy And Enlargement Negotiations. Cross Border Cooperation, https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/cross-border-cooperation_en (6.09.2020).
- KAS uruchomiła system rozpoznawania numerów rejestracyjnych ANPRS PL, https://mf-arch2.mf.gov.pl/krajowa-administracja-skarbowa/wiadomosci/aktualnosci/-/asset_publisher/2UW1/content/kas-uruchomila-system-rozpoznawania-numerow-rejestracyjnych-anprs-pl?redirect=https%3A%2F%2Fmf-arch2.mf.gov.pl%2Fkrajowa-administracja-skarbowa%2Fwiadomosci%2Faktualnosci%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_2UW1%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D1%26_101_INSTANCE_2UW1_advancedSearch%3Dfalse%26_101_INSTANCE_2UW1_keywords%3D%26_101_INSTANCE_2UW1_delta%3D20%26_101_INSTANCE_2UW1_cur%3D38%26_101_INSTANCE_2UW1_andOperator%3Dtrue (28.06.2020).
- Mercator Programme. A Navigational Map For Trade Facilitation, http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/wto-atf/mercator-programme/wco_mercator.pdf?a=en (6.09.2020).
- Wykaz towarów objętych systemem monitorowania, jeżeli masa brutto przesyłki towarów objętych tymi pozycjami przekracza 500 kg lub jej objętość przekracza 500 litrów. Platforma Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych (PUESC), <https://puesc.gov.pl/documents/10180/75428865/PL+-+WYKAZ+TOWAR%C3%93W+-+CN+od+20200901.pdf/310aaa43-df62-4e14-a621-ed43df6c6944> (3.09.2020).
- Skuteczne kontrole SENT, https://www.podkarpackie.kas.gov.pl/izba-administracji-skarbowej-w-rzeszowie/wiadomosci/aktualnosci/-/asset_publisher/3Q3r/content/skuteczne-kontrole-sent-1?redirect=https%3A%2F%2Fwww.podkarpackie.kas.gov.pl%2Fizba-administracji-skarbowej-w-rzeszowie%2Fwiadomosci%2Faktualnosci%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_3Q3r%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D1%26_101_INSTANCE_3Q3r_advancedSearch%3Dfalse%26_101_INSTANCE_3Q3r_keywords%3D%26_101_INSTANCE_3Q3r_delta%3D8%26_101_INSTANCE_3Q3r_cur%3D5%26_101_INSTANCE_3Q3r_andOperator%3Dtrue#p_p_id_101_INSTANCE_3Q3r (8.09.2020).
- Zatrzymano kolejne 18 ton tytoniu bez akcyzy, https://www.slaskie.kas.gov.pl/izba-administracji-skarbowej-w-katowicach/wiadomosci/aktualnosci/-/asset_publisher/1THt/content/zatrzymano-kolejne-18-ton-tytoniu-bez-akcyzy?redirect=https%3A%2F%2Fwww.slaskie.kas.gov.pl%2Fizba-administracji-skarbowej-w-katowicach%2Fwiadomosci%2Faktualnosci%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_1THt%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D1#p_p_id_101_INSTANCE_1THt_ (25.07.2020).

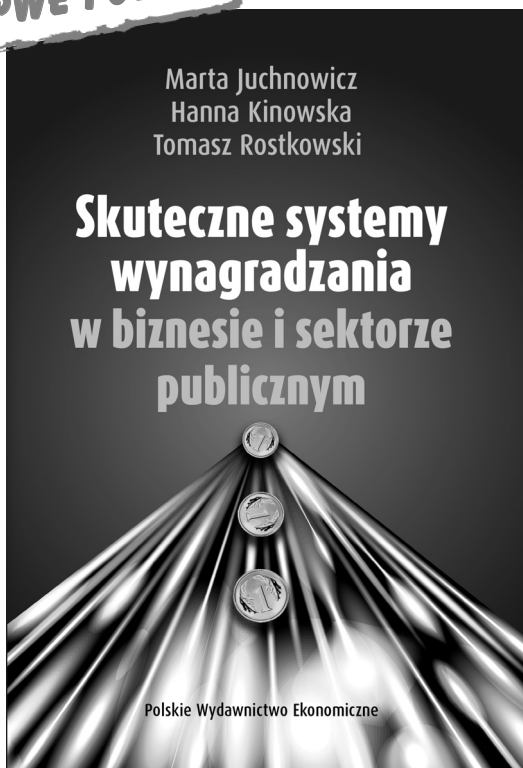
Dr Małgorzata Chackiewicz

Pracownik naukowy Akademii Sztuki Wojennej, Wydział Zarządzania i Dowodzenia, Instytut Logistyki, Katedra Zarządzania Transportem. Specjalizuje się w problematyce z obszaru: prawo celne, zwalczanie przestępczości w logistyce międzynarodowej, przestępczość transgraniczna celna, ochrona ginących gatunków flory i fauny (Konwencja Waszyngtońska CITES).

Dr Małgorzata Chackiewicz

Ph.D. Researcher at the War Studies University, Faculty of Management and Command, Institute of Logistics, Department of Transport Management. She specializes in issues in the area of: customs law, combating crime in international logistics, cross-border customs crime, protection of endangered species of flora and fauna (CITES Washington Convention).

PWE POLECA



znajdź wybierz zamów www.pwe.com.pl

**Skuteczne systemy
wynagradzania
w biznesie i sektorze
publicznym**

Marta Juchnowicz
Hanna Kinowska
Tomasz Rostkowski

Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne

Wynagrodzenia stanowią jeden z najważniejszych obszarów zarządzania kapitałem ludzkim, dlatego nieprzerwanie znajdują się w centrum zainteresowań teorii i praktyki. Imperatywem systemu wynagrodzeń w okresie rozwoju gospodarki rynkowej była efektywność wynagrodzeń wyrażona maksymalizacją zwrotu z kosztów pracy, to znaczy produktywności na jednostkę tych kosztów. Takie podejście nie odpowiada współczesnym warunkom funkcjonowania, które wymagają zróżnicowanych i elastycznych strategii biznesowych, dostosowanych do funkcjonowania w świecie VUCA oraz zmieniającej się hierarchii celów i oczekiwań pracowników. Dlatego kryterium oceny współczesnych systemów wynagrodzeń powinna stanowić ich skuteczność, która oznacza kompleksowe podejście do celów zarządzania wynagrodzeniami. Obok istotnych celów ekonomicznych uwzględnia także cele pozaekonomiczne, takie jak satysfakcja i zaangażowanie pracowników, oceniane z perspektywy kluczowych interesariuszy.

Tworzenie systemu wynagradzania w organizacji jest jednym z trudniejszych wyzwań jakie stoją przed menedżerami w procesie zarządzania. Pogłębia ją obiektywna potrzeba ciągłej modernizacji systemu, wymuszona zmiennością otoczenia (np. sytuacją na rynku pracy) i warunków wewnętrznych (np. zmianą struktury zatrudnienia). Dlatego celem niniejszej monografii jest dostarczenie kompendium informacji pomocnych w procesie zarządzania wynagrodzeniami. Omawiane zagadnienia zostały przedstawione na tle uniwersalnej i utrwalonej wiedzy dotyczącej kształtowania wynagrodzeń w szerokim spectrum organizacji: w firmach biznesowych, instytucjach sektora publicznego, a także w organizacjach non-profit. Treści merytoryczne uzupełnione są komentarzami na temat realiów polskiej gospodarki. Przedstawiane w książce wyniki badań dostarczają materiału na temat diagnozy i tendencji w kształtowaniu systemów wynagrodzeń w organizacjach działających w latach 2019–2020. Celem ich prezentacji, poza aspektem informacyjnym, jest konfrontacja z dorobkiem nauki oraz inspiracja czytelników do samodzielnej analizy i oceny rzeczywistości.