

Spis treści

PRZESŁANKI KORZYSTANIA Z USŁUG SPEDYTORA (op.JN)

- ✓ Wejście na rynek transportowy
- ✓ Co to jest spedycja? Kim jest spedytor?
- ✓ Usługi świadczone przez spedytorów
- ✓ Rodzaje firm spedycyjnych
- ✓ Atrybuty spedytora
- ✓ Zaufanie i lojalność
- ✓ Rynek usług spedycyjnych w Polsce

PRZEGLĄD PRAWNY PISiL (op. HW)

- ✓ Pakiet Mobilności I ” – kolejne zmiany w drodze
- ✓ Nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym
- ✓ Nowelizacja prawa celnego
- ✓ UOKiK prezentuje zasady karania
- ✓ Rozporządzenie uzupełniające rozporządzenie PE i Rady (UE) 2017/625
- ✓ Sądowy przełom w opodatkowaniu silosów – orzeczenie
- ✓ Od 01 maja 2021 roku zmiany w przepisach w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów

SĄD ARBITRAŻOWY przy PISiL (op. HW w im. BJ)

- ✓ Czym jest arbitraż ?
- ✓ Jak można skorzystać z arbitrażu?
- ✓ Jakie są zalety arbitrażu ? Czym się różni postępowanie przed sądem arbitrażowym od postępowania przed sądem powszechnym?

"Umieszczone w Biuletynie artykuły, komentarze, materiały i wszelkie inne treści w nim zamieszczone nie stanowią ani źródła prawa, ani oficjalnej jego wykładni; nie są też poradą bądź opinią prawną/ prawno-podatkową. Stanowią wyłącznie odzwierciedlenie poglądów Autora, a zatem ich przywoływanie w stosunkach prawnych pomiędzy stronami, osobami trzecimi oraz przed urzędami i sądami odbywać się może wyłącznie na ryzyko Czytelnika."

Wydawca: Polska Izba Spedycji i Logistyki , ul. Świętojańska 3/2, 81-368 Gdynia - tel. (58) 620 98 26, 620 19 50 , e-mail:pisil@pisil.pl ; www.pisil.pl ; Konto: Bank Millennium S.A. nr 3411602202000000061904525; NIP: 586-20-75-731; Regon: 192629364 ; KRS 0000068564, Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ, VIII Wydział Gospodarczy KRS

PRZESŁANKI KORZYSTANIA Z USŁUG SPEDYTORA

Wejście na rynek transportowy

Zawierając kontrakt handlowy, eksporter i importer podejmują decyzję, co do podziału gestii transportowej, lub też przydzielenia jej w całości jednej ze stron. Przejęcie gestii transportowej niesie dla jej posiadacza pewne niedogodności, ale może też przynieść wymierne korzyści.

Wybór gestii oznacza dla eksportera lub importera konieczność wejścia na **rynek transportowy**, w charakterze podmiotu reprezentującego stronę popytową, aby w wyznaczonym terminie towar bezpiecznie dotarł do odbiorcy.

Rynek transportowy, zwłaszcza międzynarodowy, to skomplikowany system, gdzie stronę podaźową reprezentuje wiele podmiotów, świadczących najrozmaitsze usługi, mające pomóc sprawnie przemieścić towar od nadawcy do odbiorcy. Na rynku tym obowiązują określone procedury, przepisy prawa krajowego i międzynarodowego, występują różne środki transportu, metody ustalania cen, różne dokumenty itp.

Posiadacz gestii transportowej zawsze powinien rozważyć, czy ma czas, ochotę i kompetencje, aby zapoznać się z regułami rządzącymi rynkiem transportowym oraz podejmować samemu kroki i decyzje, tworzące proces transportowy, odpowiedni do konkretnych potrzeb. Może jednak uznać, że korzystniej będzie skorzystać z usług profesjonalnego podmiotu, czyli spedytora, którego istotą działalności jest wyłączenie posiadacza gestii transportowej w zakresie organizacji i zarządzaniu procesem transportowym.

Co to jest spedycja? Kim jest spedytór ?

Spedycja jest to usługa, polegająca na zorganizowaniu przemieszczenia ładunku przy wykorzystaniu odpowiednio dobranych dróg, środków i sposobów transportu, w wyniku czego następuje dostarczenie towaru od nadawcy do odbiorcy.

Pod pojęciem *przemieszczania* należy rozumieć takie czynności, jak: przewóz, przeładunek, składowanie oraz inne fizyczne manipulacje dokonywane z przesyłką w trakcie trwania procesu transportowego. Tak więc z definicji wynika, że podstawowym zadaniem spedytora jest **zorganizowanie** powyższych czynności, w odpowiednim miejscu i czasie.

A zatem – krótko mówiąc – spedycja polega na organizowaniu procesów transportowych.

Natomiast **spedytór** to osoba, która zawodowo zajmuje się organizowaniem przemieszczania ładunków, świadcząc odpłatnie usługi spedycyjne w imieniu własnym albo w imieniu dającego zlecenie¹. Spedytorem nie będzie zatem osoba, która nie jest przedsiębiorcą spedycyjnym.

Zgodnie z art. 794 kodeksu cywilnego: **Przez umowę spedycji² spedytór zobowiązuje się za wynagrodzeniem w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do wysłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem.**

Nieco szerzej definiują spedytora Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 2010: **Spedytór – podmiot, który zawodowo, za wynagrodzeniem podejmuje się we własnym imieniu lecz na rachunek zleceniodawcy**

¹ W języku angielskim spedycja to *freight forwarding*, a spedytór *freight forwarder*, w języku niemieckim spedycja to *Spedition*, a spedytór *Spediteur*, w języku francuskim spedycja to *commission de transport* lub *expedition*, a spedytór to *commissionnaire de transport* lub *transitaire*.

² Na temat implikacji zawarcia przez strony umowy spedycji obszernie pisze B. Janicka, *Podręcznik spedytora*, red. D. Marciniak-Neider, J. Neider, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia 2020, rozdz. II.

lub w imieniu i na rachunek zleceniodawcy wysłania lub odbioru przesyłki, zorganizowania całości lub części procesu przemieszczania przesyłki lub innych usług związanych z obsługą przesyłki i jej przemieszczaniem³.

Usługi świadczone przez spedytorów

W kontekście ostatnich dwóch definicji warto zwrócić uwagę na wzmiankowane *inne usługi*. Aby proces transportowy powstał i został sprawnie zrealizowany, do przemieszczenia ładunku niezbędne są właśnie owe *inne usługi*. Katalog tych usług wykonywanych przez każdego spedytora może być dłuższy lub krótszy, ale do podstawowych możemy niewątpliwie zaliczyć:

- a) udzielanie porad np. dotyczących zastosowania odpowiednich warunków podziału gestii transportowej, wyboru środka transportu czy drogi przemieszczania przesyłek;
- b) udzielanie instrukcji dotyczących przygotowania towaru do transportu, to znaczy właściwego opakowania czy oznakowania przesyłki;
- c) zawieranie umów o przewóz, przeładunek czy składowanie oraz koordynacja i synchronizacja realizacji wymienionych umów;
- d) sporządzanie i przesyłanie odpowiednich dokumentów;
- e) dostarczanie środków transportu (często wraz z kontenerami) w celu załadunku towarów;
- f) zlecenie ważenia kontenerów z ładunkiem;
- g) aranżowanie odpraw celnych oraz występowanie do właściwych urzędów o pozwolenie na przewóz przesyłek czy też ich wprowadzenia na obszar celny UE;
- h) informowanie zleceniodawcy o możliwości wwozu zawartości danej przesyłki na obszar innego państwa;
- i) zlecenie wymaganych kontroli jakościowych i ilościowych;
- j) oferowanie możliwości ubezpieczenia ładunku;
- k) składowanie przesyłek oraz wykonywanie czynności logistycznych, jak konfekcjonowanie, pakowanie czy znakowanie przesyłek;
- l) tworzenie przesyłek zbiorowych;
- m) nadzór nad przebiegiem procesów transportowych oraz przekazywanie na bieżąco informacji na ten temat zleceniodawcom;
- n) m/ podejmowanie czynności w celu zabezpieczenia praw zleceniodawców względem osób trzecich.

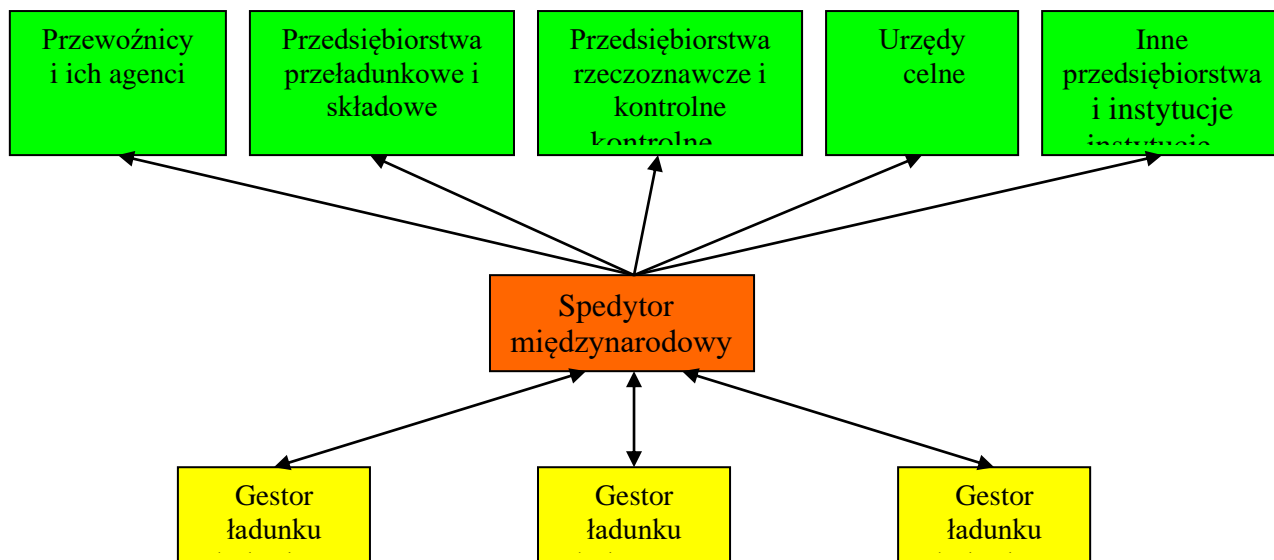
Niektóre z tych rodzajów usług są też wymienione we wspomnianych OPWS 2010, w § 3.

Tak więc przy realizacji procesu transportowego z udziałem spedytora pojawiają się dwa rodzaje czynności:

- 1) czynności z zakresu organizacji i zarządzania wykonywane bezpośrednio przez spedytora;
- 2) czynności związane z fizycznym przemieszczeniem ładunku, zlecane przez spedytora do wykonania innym podmiotom.

Rys. 1. Miejsce spedytora międzynarodowego w organizacji procesu transportowego

³ Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 2010, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia 2010, s. 1.



Źródło: opracowanie własne.

Tak by wynikało z ustaleń teoretycznych. Jednak w praktyce wiele firm spedycyjnych świadczy również usługi przewozowe lub magazynowe, dysponując własnym taborem przewozowym, magazynami i sprzętem manipulacyjnym. W takim przypadku przyjmują one na siebie wszelkie obowiązki i odpowiedzialność, wynikające z wykonywania takich czynności.

Spedytora nie bez racji nazywa się więc „architektem” transportu. Znając, z jednej strony, warunki panujące na rynku transportowym, a z drugiej – wymagania zleceniodawcy i potrzeby ładunku, projektuje on konstrukcję w postaci indywidualnego procesu transportowego, a następnie sprawuje nadzór nad jej realizacją przez inne wyspecjalizowane podmioty (rys. 1).

Rodzaje firm spedycyjnych

Warto również zwrócić uwagę na pojęcie **przewoźnika umownego** (*contracting carrier*). Jest to podmiot, który zawiera umowę przewozu, mogący wystawiać własny list przewozowy, nie wykonujący jednak samodzielnie fizycznego przemieszczenia przesyłki, czym zajmuje się, na jego zlecenie, przewoźnik faktyczny. Przewoźnik umowny ponosi wobec swojego zleceniodawcy odpowiedzialność za to, aby przewóz został wykonany. W roli przewoźnika umownego, przejmując jego prawa i obowiązki, najczęściej występują właśnie spedytorzy.

Wyróżniamy też takie określenia, jak spedytor główny, dalszy i zastępczy. **Spedytor główny** to przedsiębiorca, który przyjął zlecenie spedycyjne i zawarł umowę spedycji ze swoim zleceniodawcą. **Spedytor zastępczy** natomiast to podmiot, któremu spedytor główny powierza, w celu wykonania zadania, całość obowiązków wynikających z zawartej pomiędzy spedytorem głównym, a jego zleceniodawcą umowy spedycji. Wreszcie **spedytor dalszy** to podmiot, którym posługuje się spedytor główny przy wykonywaniu zlecenia spedycyjnego, powierzając mu do wykonania tylko oznaczoną część swych obowiązków.

Atrybuty spedytora

Podstawowym atrybutem i zaletą spedytora jest jego znajomość rynku transportowego. Dzięki swoim kontaktom, sieci własnych przedstawicielstw oraz współpracujących agentów jest on w stanie zaoferować klientowi usługę, odpowiednią dla jego potrzeb. Ponadto spedytor, dysponując przesyłkami od wielu nadawców, ma większe możliwości skutecznego negocjowania warunków i kosztów transportu niż każdy pojedynczy klient z osobna. Pozwala to na obniżenie opłat ponoszonych przez zleceniodawców za wykonane na ich rzecz usługi transportowe.

Rynek transportowy dostarcza wiele możliwości, ale poruszanie się po nim jest skomplikowane, Natomiast wiedza spedytora dotycząca reguł jego funkcjonowania, jego doświadczenie i kontakty sprawiają, że towary trafiają bezpiecznie i na czas do odbiorców.

Nie bez powodu mówi się zatem, że spedytor jest „**adwokatem**”, czy też prawą ręką importera lub eksportera. Pomimo ścisłych kontaktów, jakie spedytor musi mieć z podmiotami oferującymi różnego rodzaju usługi transportowe, musi on zawsze pamiętać, że **istotą spedycji jest działanie na korzyść tych klientów, którzy powierzają mu swoje ładunki**, w celu zorganizowania ich przemieszczania pomiędzy miejscami nadania i miejscami odbioru.

Każdy spedytor powinien więc dłożyć starań, aby zapewnić klientowi takie korzyści jakościowe i ekonomiczne, które spowodują, że zleceniodawca nie będzie miał wątpliwości co do celowości jego zatrudnienia przy obsłudze procesu transportowego. Do korzyści takich zaliczamy:

1. terminowość, czyli dostarczenie ładunku do odbiorcy w precyzyjnie określonym czasie i miejscu;
2. pewność, czyli przekonanie klienta (posiadacza gestii transportowej), że realizacja procesu transportowego nie napotka przeszkód, które uniemożliwią dostarczenie towaru na czas i do określonego miejsca;
3. bezpieczeństwo, czyli pewność, że do przemieszczenia określonego rodzaju ładunku zostaną wykorzystane takie środki i urządzenia, które zabezpieczą go przed uszkodzeniem lub utratą, a wykonawcy poszczególnych usług dłożą w tym celu odpowiednich starań;
4. atrakcyjność ekonomiczna, czyli zaoferowanie klientowi satysfakcjonującej go ceny za realizację wybranego wariantu procesu transportowego.

Ponadto, spedytorzy powinni spełniać inne, cenione przez gestorów ładunku wymogi, jak: profesjonalizm, niezawodność działania, operatywność, kompleksowość podejmowanych czynności na rzecz ładunku, lojalność (w tym zachowanie tajemnicy handlowej), dostępność spedytora, czy wreszcie wpisana w istotę jego działalności dbałość o interesy ładunku i zleceniodawcy.

Zaufanie i lojalność

Jednak kluczowe znaczenie ma stopień **zaufania** zleceniodawcy w stosunku do spedytora. Jeżeli zleceniodawca z założenia traktuje spedytora jako jeszcze jednego, niepotrzebnego pośrednika, którego usługi kosztują, a nie przynoszą żadnych korzyści (choć od czasu do czasu można z nich ewentualnie skorzystać), to oczywiście o żadnym zaufaniu nie może być mowy. Klient taki z reguły ma niewielką wiedzę co do tego, na czym polega działalność spedycyjna i jakie korzyści (nie tylko cenowe) może mu przynieść bliższa i długoterminowa współpraca z wybranym spedytorem na ustalonych indywidualnie warunkach. Dla zleceniodawcy liczy się wówczas z reguły doraźna korzyść i wyłącznie cena.

Przykładem może być zlecenie spedycyjne, z którym autor miał okazję się zetknąć. Otóż wielce nieufny klient zawarł w nim dość długi wykaz czynności, jakie powinien na jego rzecz wykonać spedytor. I nie były to jakieś nadzwyczajne potrzeby, ale wręcz rutynowe działania wykonywane przez każde profesjonalne przedsiębiorstwo spedycyjne każdego dnia. Dodatkowo, za każdą niewykonaną czynność (lub wykonaną nieterminowo) zleceniodawca przewidywał kary umowne płacone przez spedytora na jego rzecz.

Natomiast dla spedytora niezmiernie istotna jest **lojalność** klienta i dostrzeganie przez niego wysiłków podejmowanych przez spedytora w celu zabezpieczenia jego interesów (np. poprzez wyznaczenie pracownika a nawet tworzenie zespołów dedykowanych do obsługi konkretnych klientów). Mówiąc o lojalności można często spotkać się w środowisku spedytorskim z nieco sceptyczną reakcją. W skrajnych przypadkach można usłyszeć opinie o braku jakiegokolwiek lojalności i o tym, że liczy się wyłącznie różnica cen, niekiedy nawet symboliczna, ale wystarczająca do powierzenia zlecenia innemu spedytorowi.

Taka postawa klientów może mieć różne przyczyny. Może świadczyć o mizernej kondycji finansowej, przejmowaniem niektórych zleceń bezpośrednio przez przewoźników (szczególnie w przypadku

nieskomplikowanych, jednogłęziowych procesów transportowych w relacjach dom-dom z udziałem transportu drogowego), niekiedy o niezbyt uczciwej konkurencji pomiędzy spedytorami, ale także o postawie samych spedytorów. A może niezbyt dobrze i precyzyjnie zidentyfikował on indywidualne potrzeby i oczekiwania klienta? Może oferta przez niego złożona była nieumiejętnie sformułowana i przedstawiona a przez to nieatrakcyjna dla klienta? Może jest zbyt mało elastyczny w rozwiązywaniu bieżących potrzeb zleceniodawcy? Może zbyt długo oferuje te same usługi, podczas gdy konkurencja zrobiła już kolejny krok do przodu?

Na te i podobne pytania spedytor powinien nieustannie szukać odpowiedzi, chcąc być niezbędnym oraz cenionym partnerem dla zleceniodawców i sukcesywnie rozwijać działalność własnej firmy.

Rynek usług spedycyjnych w Polsce

Polski aparat spedycyjny nie różni się od tego, który funkcjonuje w innych krajach europejskich. Działają tu przedsiębiorstwa zróżnicowane co do wielkości i zakresu świadczonych usług, począwszy od globalnych koncernów, a skończywszy na firmach zatrudniających po kilka lub kilkanaście osób. Jedni świadczą pełną paletę usług TSL w oparciu w własny potencjał magazynowy (niekiedy także i przewozowy), a mniejsi występują w roli „domowych” spedytorów, znających dobrze potrzeby swoich klientów. A pomiędzy nimi funkcjonuje duża liczba firm różnej wielkości, wykonująca zarówno tradycyjne usługi spedycyjne, jak i starająca się wzbogacać swoją ofertę o niektóre czynności dodatkowe i logistyczne.

Spedytorzy muszą być bowiem otwarci na nowe wyzwania, ponieważ działają w otoczeniu bardzo dynamicznym. Wymagania klientów rosną, a niektóre zjawiska zachodzące na rynku transportowym nie zawsze sprzyjają umacnianiu ich pozycji. I takie zmiany na pewno można zaobserwować w ofercie firm spedycyjnych działających w Polsce. Na przykład, ciekawie rozwijają się przedsiębiorstwa organizujące przewozy ładunków nienormatywnych, coraz większa grupa spedytorów jest zaangażowana w organizację transportu intermodalnego, inni wzbogacają usługi o czynności logistyczne, polegające głównie na świadczeniu usług magazynowych – konsolidacyjnych, rozdzielczych i dystrybucyjnych na bazie umów o świadczenie takich usług. Wchodzą więc w rolę operatorów logistycznych. Można więc powiedzieć, że dla przedsiębiorstw spedycyjnych, które poważnie myślą o swojej przyszłości, jest sporo możliwości i kierunków rozwoju.

Trudno jednak precyzyjnie powiedzieć ile firm, dla których podstawową działalnością pozostaje spedycja, funkcjonuje w naszym kraju. Brakuje wiarygodnych danych statystycznych. Wiemy tylko, że ogólnokrajowa Polska Izby Spedycji i Logistyki z siedzibą w Gdyni ma 165 członków (w maju 2021 r.), chociaż oczywiście nie wszystkie przedsiębiorstwa spedycyjne do Izby należą.

Na pewno można stwierdzić, że na rynku usług spedycyjnych mamy do czynienia z dużą konkurencją, a pomimo tego polski handel zagraniczny generuje tak duży popyt, że na rynku tym pojawiają się nowe przedsiębiorstwa spedycyjne zarówno z kapitałem polskim, jak i zagranicznym.

Na rynku jest miejsce dla każdego rodzaju firmy spedycyjnej. Zarówno dużej, jak i małej; oferującej kompleksowe usługi, czy też wyspecjalizowanej w konkretnej działalności lub obsłudze wybranej gałęzi transportu; obsługującej kilkaset tysięcy zleceń spedycyjnych rocznie, czy pracującej na zlecenie tylko kilku czy kilkunastu zleceniodawców.

Każdy więc klient, w zależności od swoich potrzeb, może znaleźć na rynku spedycyjnym swojego zaufanego partnera.

W tym miejscu należy doradzić potencjalnym i niezdecydowanym zleceniodawcom, że jeżeli chodzi o członków Izby zawsze mogą zasięgnąć informacji czy porady na temat wyboru odpowiadającej ich potrzebom firmy spedycyjnej. (op. Janusz Neider)

PRZEGLĄD PRAWNY PISiL

Pakiet Mobilności I ” – kolejne zmiany w drodze

Pomimo wejścia w życie części przepisów tzw. „Pakietu Mobilności I” w sierpniu 2020 roku (w tym zmian w czasie pracy i odpoczynku kierowców, obowiązków związanych z powrotem do bazy), kolejne zmiany wprowadzane są etapami. Nie cichnie również od kilku miesięcy dyskusja na temat zasadności pakietu mobilności w branży TSL. Kilka krajów Unii Europejskiej złożyło skargę do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej na przepisy unijnego pakietu mobilności, domagając się, by sędziowie w Luksemburgu uznali część rozwiązań za dyskryminujące. Dotychczas wpłynęły skargi z Litwy, Bułgarii, Rumunii, Węgier, Malty oraz Polski. Ponadto, polscy przedsiębiorcy zaskarżyli do unijnego sądu pakiet mobilności, czym informowaliśmy we wpisie tu: <https://pisil.pl/polscy-przedsiębiorcy-skarza-do-unijnego-sadu-pakiet-mobilnosci/>

Zwracamy uwagę na kolejne zmiany, które zaczną obowiązywać w następujących terminach i obszarach:

- marzec 2022 – nowe limity kabotażu, nowe zasady delegowania kierowców,
- maj 2022 – licencje wspólnotowe i tachografy dla pojazdów powyżej 2,5 t,
- grudzień 2024 – lipiec 2026 – wymiana tachografów na urządzenia II generacji.

Najważniejszą zmianą dla przewoźników zarządzających flotą poniżej 3,5 tony jest wprowadzenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (bądź też licencji wspólnotowej), co do tej pory nie było wymagane. Po wejściu w życie Pakietu Mobilności I, na przedsiębiorców wykonujących przewozy samochodami o dopuszczalnej masie całkowitej 2,5 - 3,5 tony zostaną nałożone w związku z tym nowe obowiązki:

- ✓ uzyskanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika,
- ✓ uzyskanie licencji wspólnotowej,
- ✓ wykazanie zdolności finansowej na wymaganym poziomie.

Kalendarium zmian dotyczących tachografów przedstawia się następująco:

- obowiązkowa wymiana tachografów analogowych i cyfrowych na smart tachografy II generacji - grudzień 2024 r.,
- obowiązek przechowywania i okazywania do kontroli danych z tachografu z danego dnia i poprzedzających go 56 dni - grudzień 2024 r.,
- obowiązkowa wymiana smart tachografów I generacji na smart tachografy II generacji - wrzesień 2025 r.,
- obowiązkowe stosowanie tachografów i rejestracja czasu pracy oraz odpoczynków kierowców aut do 3,5 t w transporcie międzynarodowym - lipiec 2026 r.

(Źródło: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32020R1055/HW>)

Nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym

8 kwietnia 2021 roku prezydent Andrzej Duda podpisał ustawę, która wprowadza w życie regulacje dyrektywy unijnej – tzw. części technicznej czwartego pakietu kolejowego.

Celem ustawy jest częściowe wdrożenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei, wchodzących w skład tzw. części technicznej czwartego pakietu kolejowego.

Nowelizacja zmieni między innymi:

- **procedurę homologacji pojazdów kolejowych.** Dotychczas zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego wydawanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), po zmianie zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu będzie wydawane przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej. Zezwolenie będzie mógł wydać również prezes UTK, ale tylko w przypadku, jeśli użytkowanie pojazdu ograniczone będzie do terytorium Polski.
- **Agencja Kolejowa Unii Europejskiej będzie działała jako tzw. “One Stop Shop”** – punkt kompleksowej obsługi, który poprzez platformę informatyczną będzie umożliwiał wnioskodawcy zdalne składanie wniosków (np. o wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, jednolity certyfikat bezpieczeństwa) i przesyłanie dokumentów.
- w miejsce dotychczasowych [certyfikatów bezpieczeństwa](#) w dwóch częściach – A i B, wydawanych przez tzw. krajowe organy ds. bezpieczeństwa – **wprowadzono jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydawany przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej lub Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego** (gdy taką wolę wyrazi wnioskodawca i tylko dla działalności w Polsce).
- dostosowanie **katalogu zadań Prezesa UTK** w zakresie nadzoru nad podmiotami sektora kolejowego, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, do postanowień dyrektywy 2016/798. Poszerzony został również zakres zadań Prezesa UTK w zakresie spójności systemu kolejowego, w tym nadzoru nad rozwiązaniami technicznymi, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo systemu kolei.
- **zmiana wymagań dotycząca systemów zarządzania bezpieczeństwem**, tworzonych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Przewoźnicy kolejowi będą mieli obowiązek zapewnienia pomocy rodzinom ofiar śmiertelnych wypadków oraz osobom ciężko rannym i ich rodzinom. Zgodnie z nowym rozwiązaniem, przewoźnik będzie udzielał poszkodowanym informacji dotyczących procedur dochodzenia roszczeń w ramach przepisów unijnych. Jednocześnie – na własny koszt – przewoźnik kolejowy będzie musiał zapewnić [wsparcie psychologiczne](#).

Ustawa zasadniczo wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia. W odniesieniu jednakże do zmian dotyczących wymagań w zakresie świadectw sprawności technicznej termin wejścia w życie został określony na dzień 16 czerwca 2022 r. natomiast z dniem 16 czerwca 2021 r. wejdą w życie przepisy wprowadzające zmiany związane z zastąpieniem krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) przez europejski rejestr pojazdów kolejowych (EVR). (*Źródło: Prezydent.gov.pl, Prawo.pl. dla Lex z dn. 30.03.2021 r./HW*)

Nowelizacja prawa celnego

Ustawą z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo celne oraz niektórych innych ustaw zmieniono ustawę z dnia 19 marca 2004 r. – Prawo celne.

Podstawowym celem ustawy jest usprawnienie wydawania decyzji w zakresie należności celnych i podatkowych oraz opłat paliwowej i emisyjnej, które są należne z tytułu importu towarów. Nowelizacja przewiduje odpowiednie stosowanie do postępowań w sprawie określenia należności podatkowych oraz opłaty paliwowej i opłaty emisyjnej określonych przepisów prawa celnego, umożliwiając tym samym przeprowadzenie jednego postępowania i wydanie jednej decyzji w sprawach związanych z importem.

Pozostałe zmiany obejmują m.in.:

- uproszczenie procesu ubiegania się o wpis do wykazu gwarantów uprawnionych do udzielania gwarancji składanych jako zabezpieczenie pokrycia kwot wynikających z długów celnych oraz o wpis na listę agentów celnych; zmianę organu prowadzącego wykaz gwarantów;
- doprecyzowanie przepisów o postępowaniach w sprawach celnych;
- ujednoczenie trybu prowadzenia kontroli celno-skarbowych w zakresie przestrzegania przepisów prawa celnego i prawa podatkowego w związku z przywozem towarów w obrocie między obszarem celnym Unii Europejskiej a państwami trzecimi;

Ustawa wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia.
(Źródło: Prezydent.gov.pl/HW)

UOKiK prezentuje zasady karania

Prezes UOKiK opublikował nowe wyjaśnienia co do zasad karania za stosowanie niedozwolonych porozumień oraz nadużywania pozycji dominującej przez przedsiębiorców. Niektórzy eksperci wskazują, że zmiany mogą być zapowiedzą zaostrzenia kar nakładanych przez urząd.

Zgodnie z [ustawą o ochronie konkurencji i konsumentów](#), kara za stosowanie przez przedsiębiorców praktyk ograniczających konkurencję oraz nadużywania pozycji dominującej wynosi do 10 proc. obrotu osiągniętego w roku poprzedzającym wydanie decyzji. Ustawa określa maksymalny wymiar kar oraz ogólne przesłanki ich wysokości. UOKiK, aby doprecyzować sposób ustalenia kar, co jakiś czas objaśnia metodologię nakładania sankcji. To ma w założeniu ułatwić przedsiębiorcom, wobec których toczą się postępowania antymonopolowe, oszacowanie wysokości grożącej kary.

Prezes UOKiK Tomasz Chróstny wydał zaktualizowane wyjaśnienia, co do zasad karania za stosowanie niedozwolonych porozumień oraz nadużywania pozycji dominującej przez przedsiębiorców.

Wytyczne odnoszą się do spraw, w którym szczegółowe uzasadnienie zarzutów przedstawione będą po 5 kwietnia 2021 roku. Wynika z nich, że przy ustalaniu wysokości kary prezes UOKiK weźmie pod uwagę charakter naruszenia – jego wagę, skutki, a także skalę. Na tej podstawie ustali kwotę bazową, która będzie służyła dalszemu określeniu wysokości kary.

– Najdotkliwiej karane będą zmony między konkurentami oraz nadużywanie pozycji dominującej mające na celu lub prowadzące do eliminacji konkurencji na rynku – mówi prezes Tomasz Chróstny.

Należy podkreślić, że nowe wyjaśnienia, podobnie jak poprzednie, są wyłącznie odzwierciedleniem polityki karania prezesa UOKiK i nie wiążą sądu w toku procedury odwoławczej. (Źródło: Prezydent.gov.pl, [Prawo.pl dla Lex z dn. 08.04.2021 r./HW](#))

Rozporządzenie uzupełniające rozporządzenie PE i Rady (UE) 2017/625

W dniu 21.04.2021 roku weszło w życie rozporządzenie uzupełniające rozporządzenie PE i Rady (UE) 2017/625 w odniesieniu do niektórych kategorii towarów zwolnionych z kontroli urzędowych w punktach kontroli granicznej i zmieniające decyzję Komisji 2007/275/WE, określającą, w jakich przypadkach i na jakich warunkach produkty złożone są zwolnione z kontroli urzędowych w punktach kontroli granicznej, oraz przewidujące, w jakich sytuacjach takie zwolnienie jest uzasadnione.

Produkt złożony oznacza żywność zawierającą zarówno produkty pochodzenia roślinnego, jak i przetworzone produkty pochodzenia zwierzęcego. W załączniku do ww. rozporządzenia znajduje się wykaz produktów złożonych zwolnionych z kontroli urzędowych w punktach kontroli granicznej. (Źródło: [Lex.pl, http://eur-lex.europa.eu](http://eur-lex.europa.eu)/HW)

Sądowy przełom w opodatkowaniu silosów – orzeczenie

Obiekty budowlane służące do składowania materiałów sypkich: zboże, pasze itp., w praktyce mogą występować zarówno jako budynek, jak i budowla.

Naczelny Sąd Administracyjny wydał przełomowy wyrok w sprawie podatku od nieruchomości od silosów. Orzeczenie porządkuje kryteria ich oceny jako budynków i jako budowli, co ma kolosalne znaczenie dla obciążeń podatkowych. Sprawa dotyczyła spółki z branży piwowarskiej. We wniosku o interpretację wyjaśniła, że jest właścicielem gruntów, budynków oraz budowli. Jednym z obiektów zlokalizowanych na terenie browaru jest zespół 14 silosów służący do magazynowania słodu. Firma uważała, że w świetle wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 13 grudnia 2017 r. (SK 48/15) zespół silosów powinien być

traktowany jak budynek. W konsekwencji można go obciążyć podatkiem od nieruchomości od powierzchni użytkowej. Lokalny fiskus miał jednak inną wizję podatkowej kwalifikacji silosów. Jego zdaniem stanowi on element całego systemu produkcyjnego. A skoro tak, to wypełnia definicję budowli. Dla spółki oznaczało to znaczący wzrost obciążenia podatkowego.

Dlatego zaskarżyła interpretację do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu, ale przegrała. WSA, podpierając się orzecznictwem, potwierdził stanowisko fiskusa. Ostatecznie spór zakończył się jednak korzystnie dla spółki, bo NSA zdecydował się na korektę dotychczasowego podejścia do opodatkowania silosów. Nie miał wątpliwości, że skutki dynamicznie rozwijającej się rzeczywistości społeczno- gospodarczej należy uwzględniać nie tylko podczas tworzenia prawa podatkowego, ale przede wszystkim jego stosowania.

Jak podkreślił NSA, nie można zakładać, że z powodu funkcji czy przeznaczenia zespołu silosów obiekt ten przestaje mieć cechy budynku. Silosy, rozumiane jako obiekty budowlane służące do składowania materiałów sypkich, jak zboże, pasze, cement itp., zwane także elewatorami czy bunkrami, mogą w praktyce występować zarówno jako budynek, jak i budowla. O właściwej ich kwalifikacji decydować będą kryteria techniczne wymienione w art. 1a ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych. Dopiero ich wykluczenie determinuje możliwość oceny, czy obiekt budowlany stanowi budowlę. Wyrok jest prawomocny. (Źródło: *Rzeczpospolita e – wydanie z dn. 26.04.2021 r./HW*)

Od 01 maja 2021 roku zmiany w przepisach w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów

Rozporządzenie Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 26 kwietnia 2021 r. zmienia rozporządzenie w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi.

Główne zmiany dotyczą towarów przemieszczanych w ramach procedury zawieszenia poboru akcyzy. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 maja 2021 r. (Źródło: *Lex.pl/HW*)

SĄD ARBITRAŻOWY przy PISiL

Przy Polskiej Izbie Spedycji i Logistyki działa **Sąd Arbitrażowy**, przed którym rozpoznawane są w szczególności sprawy z zakresu prawa gospodarczego, cywilnego oraz pracy.

Czym jest arbitraż ?

Arbitraż jest alternatywą dla kosztownego, czasochłonnego i niekoniecznie zawsze fachowego, sądownictwa powszechnego. Jest znacznie tańszy i działa szybciej niż sądy powszechne, w których oczekiwanie na samą rozprawę bardzo się wydłuża. Cechuje się poufnością postępowania. Zaletą jest również poziom specjalizacji arbitrów. Wybierani przez strony, rekrutują się zazwyczaj z grona przedstawicieli danej dziedziny, a na listach stałych sądów polubownych znaczną część stanowią wyspecjalizowani prawnicy (adwokaci, radcy prawni czy pracownicy naukowci). Zasadą arbitrażu jest to, że strony postępowania mają bezpośredni lub pośredni wpływ na wybór arbitrów oraz zasady rozstrzygania sporów. Najczęściej stosowany w postępowaniach z zakresu prawa cywilnego i gospodarczego.

Jak można skorzystać z arbitrażu?

Aby skorzystać z sądu arbitrażowego, strony powinny w umowie o współpracę- lub w zleceniu spedycyjnym oraz ofercie - dokonać **zapisu**, w którym zgodnie stwierdzą, że występujące pomiędzy nimi spory rozpatrywane będą wyłącznie przez wymieniony w umowie sąd polubowny (**zapis na sąd polubowny**).

Takie oświadczenia można również złożyć później, poprzez zawarcie dodatkowej umowy o poddaniu się pod arbitraż w momencie pojawienia się sporu, też przed wdaniem się w spór.

Jakie są zalety arbitrażu ? Czym się różni postępowanie przed sądem arbitrażowym od postępowania przed sądem powszechnym?

1. **szybkość postępowania** – w sądzie polubownym załatwienie sprawy następuje niemal natychmiast. Sąd polubowny znacznie szybciej przeprowadzi postępowanie, dodatkowo doloży starań, aby orzeczenie zostało wydane na pierwszej rozprawie. Przed Sądem Arbitrażowym przy Polskiej Izbie Spedycji i Logistyki mamy do czynienia z jednoinstancyjnością postępowania. Zapewnia to oszczędność czasu oraz pieniędzy, jeśli porównamy z kosztem postępowania wieloinstancyjnego. Postępowanie przed sądem powszechnym jest dwuinstancyjne, co łączy się z długotrwałym procesem, wpływa niekorzystnie na szybkie dochodzenie roszczeń, tak potrzebne w prowadzeniu działalności gospodarczej.
2. **oszczędność kosztów postępowania** – koszty postępowania arbitrażowego są określone w regulaminie danego sądu. Strona jest w stanie precyzyjnie oszacować już na początku sporu łączny koszt postępowania. Przy sprawach o znacznej wartości przedmiotu sporu i o znacznym skomplikowaniu arbitraż będzie tańszy. Koszty procesu w sądzie powszechnym mogą zaskoczyć strony (opłaty sądowe, pełnomocnicy procesowi, rzeczoznawcy, dojazdy na kolejne rozprawy, itd.). Oszczędności osiągnięte są również poprzez kwalifikacje zespołu orzekającego pozwalające rozpoznać istotę problemu bez powoływania biegłych.
3. **skuteczność** – po nadaniu klauzuli wykonalności wyrok sądu polubownego podlega wykonaniu. Wyrok sądu polubownego działającego w Polsce jest tytułem egzekucyjnym, który po nadaniu przez sąd państwowy klauzuli wykonalności nadaje się do egzekucji, podobnie jak wyrok sądu państwowego.
4. **mniejszy formalizm** – postępowanie toczyć się może na warunkach określonych przez strony.
5. **poufność** – postępowanie przed sądem polubownym nie jest jawne, zaś wszystkich uczestników postępowania obowiązuje zasada poufności. Choć akta spraw sądowych w sądach powszechnych są także dostępne wyłącznie stronom i ich pełnomocnikom, to jednak sama rozprawa w sądzie powszechnym jest z zasady jawna, a nawet w nielicznych wypadkach utajnienia rozprawy, sam fakt jej toczenia się w sądzie jest obwieszczany zawsze na wokandzie sądowej. Tymczasem przedsiębiorcy najczęściej nie są zainteresowani upublicznianiem faktu prowadzenia przez nich procesów sądowych. Często w procesie podać należy informacje stanowiące tajemnice handlową. Arbitraż zapewnia całkowitą poufność postępowania, a o fakcie procesu arbitrażowego poza samymi stronami nikt nie jest informowany.
6. **swoboda** - wyboru sądu, języka, miejsca postępowania. Zasady te określone są w regulaminie sądu, swoboda wyboru mediatorów i arbitrów.
7. **możliwość mediacji i ugody** - w każdej sprawie strony mogą prowadzić mediację i w każdej chwili mogą zawrzeć ugodę, co daje obniżenie o połowę kosztów postępowania.
8. **fachowość arbitrów** - do składu orzekającego sądu polubownego strony mogą powołać specjalistów z dziedziny, której spór dotyczy. Przy całym szacunku dla kompetencji sędziów sądów powszechnych, sędziowie nie zawsze są wyspecjalizowanymi prawnikami z zakresu określonej branży np. TSL. Stąd tak wielka - tendencja do korzystania przez sędziów sądów powszechnych do korzystania z opinii biegłych. W rezultacie proces przed sądem powszechnym polega na powoływaniu kolejnych biegłych, a to z kolei przedłuża postępowanie. Do składu orzekającego sądu polubownego strony mogą powołać specjalistów z dziedziny, której spór dotyczy. Oznacza to, że osoby kompetentne w danej dziedzinie są jednocześnie sędziami-arbitrami, co wpływa na jakość orzeczeń oraz szybkość postępowania. Powszechnie uważa się, że sądy arbitrażowe w swoich składach orzekających są bardziej kompetentne merytorycznie od sądów powszechnych.

Zapraszamy do zapoznania się z Regulaminem Sądu Arbitrażowego przy PISiL pod linkiem <https://pisil.pl/sad-arbitrazowy/>, gdzie znajdą Państwo również dodatkowe informacje na temat działania Sądu Arbitrażowego.

Opracowała: Hanna Woźniak - Sekretarz Sądu Arbitrażowego przy PISiL
W imieniu Prezesa Sądu Arbitrażowego przy PISiL -r.pr. Beaty Janickiej