

FORTUNA

kołem się toczy...



Umowa o przewóz towarów z Polski do Wielkiej Brytanii jest jedną z wielu form prowadzenia biznesu z udziałem elementu transgranicznego. Czy są więc powody do jakichkolwiek zmartwień poza typowymi, związanymi z zapisami zlecenia i jego należyтым wykonaniem? Sprawa wydaje się być prosta: odbiór towaru od nadawcy, załadunek na pojazd, przewóz, rozładunek w miejscu dostawy. Zapłata najczęściej gotówką po wykonaniu zlecenia. Ten scenariusz często jednak bywa poważnie zaburzony tzw. drugim dnem w postaci prób przemytu. Zwykle niestety odbywa się to kosztem przewoźnika nieświadomego faktu, iż jego środek transportu zostanie wykorzystany do nielegalnych działań. A niestety w praktyce okazuje się, iż konsekwencje prawne spadają właśnie na przewoźnika w postaci obciążenia go nie tylko kwotą podatku akcyzowego za przemycane towary ale również kary finansowej. Są to często kwoty rzędu milionów złotych. Nie wspominając już, iż samochód przewoźnika w którym znaleziono ukryte towary ulega przepadkowi na rzecz państwa. Przewoźnik może uruchamiając odpowiednią procedurę odzyskać pojazd, często jednak za opłatą, która liczona jest od wartości rynkowej pojazdu lub z uwzględnieniem innych czynników. Z praktyki wiemy, iż sprawa przewoźnika jest trudna. Dlaczego? Dlatego, iż okazuje się, że urzędnik nie jest tak zainteresowany jego wyjaśnieniami jak tym, co zastał. Interpretacja okoliczności jest zazwyczaj wyjątkowo sztywna – był ukryty towar? – był; został on wprowadzony na terytorium państwa? – tak - więc jest odpowiedzialność. Kto był w posiadaniu towaru na czas zatrzymania – przewoźnik, więc ten stanie się podmiotem odpowiedzialnym. Oczywiście zadaniem organu jest dotrzeć do tego, który jest rzeczywiście zaangażowany w przemyt. Najczęściej jest to nadawca towarów lub inny podmiot zlecający przewóz w imieniu jednej ze stron zamówienia. Często jednak okazuje się, że nadawca towaru lub zleceniodawca po prostu „znika” a odbiorca nigdy nie istniał lub nigdy nie złożył żadnego zlecenia. Na świeczniku pozostaje więc przewoźnik. I tu docieramy do sedna sprawy, mianowicie do obowiązków przewoźnika przed przyjęciem zlecenia oraz w trakcie jego realizacji. Oto przykład z praktyki:

XL Transport Polska otrzymuje drogą telefoniczną zlecenie przewozu towarów (mebli) do UK. Zapłata gotówką po dostarczeniu towaru. Załadunek ma miejsce w nocy z magazynów wskazanych jako należące do nadawcy lub bezpośrednio na pojazd przewoźnika

w jego siedzibie. Nadawca lub inny podmiot zlecający ładuje meble umieszczone w oznaczonych kartonach na pokład pojazdu przewoźnika. Kierowca pojazdu siedzi w tym czasie w kabinie a następnie odbiera właściwą dokumentację (m.in. dokument przewozu międzynarodowego CMR), „rzuci okiem” na załadowany towar i rusza w trasę. Na przejściu w Dover zostaje zatrzymany przez urzędników Border Force, którzy po szczegółowej inspekcji samochodu wykrywają ukryty towar - papierosy o wartości akcyzowej £620,000. Kierowca składa wyjaśnienia i otrzymuje dokument (np. 'seizure notice') potwierdzający dane zdarzenia, w tym zatrzymania pojazdu (ciągnika i naczepy). Ażeby odzyskać pojazd, przewoźnik musi rozpocząć formalną procedurę zwrotu zatrzymanego pojazdu, w wyniku której może, ale nie musi otrzymać wnioskowany zwrot, w zależności od okoliczności sprawy i wyjaśnień podanych we wniosku. Urząd w podjęciu decyzji stosuje swoje zasady polityki wydawania pojazdów komercyjnych, które w dużej mierze zależą od tego, czy urzędnik prowadzący sprawę został przekonany o niewinności przewoźnika oraz czy tenże przewoźnik podjął minimum kroków celem zapobieżenia przemytowi. Urząd po analizie okoliczności sprawy wydaje decyzję odmowną. W uzasadnieniu podaje, iż uważa, iż przewoźnik mógłby wykryć przemyt, gdyby dokonał właściwych sprawdzeń przed przyjęciem zlecenia. Okazuje się bowiem, iż nadawca towaru nie istniał formalnie a odbiorca towaru nigdy nie złożył zlecenia na meble. Co zarzuca się przewoźnikowi? Iż nie sprawdził w rejestrach lub w inny sposób nadawcy zlecenia – jego NIP, REGON, siedzibę, opinie. Nadto, iż nie sprawdził firmy odbierającej towar (IKEA) – jej rejestrację, siedzibę oraz, w omawianym przypadku, złożenie zlecenia i oczekiwanie na towar w zamówionej ilości i danego dnia. Przewoźnik przyjął bowiem „z góry”, iż skoro jest to znana firma nie trzeba jej sprawdzać. Zarzucono również, iż przewoźnik nie był obecny w trakcie załadunku oraz, iż nie sprawdził dokładnie towaru. Następnie, przewoźnik składa aplikację o rewizję decyzji. W jej wyniku otrzymuje decyzję zezwalającą na wydanie pojazdu za opłatą (tzw. restoration fee), który przy wysokiej kwocie zaangażowanego podatku akcyzowego wynosi wartość zajętego samochodu. Następnie, przewoźnik składa apelację do Trybunału Podatkowego (Tax Tribunal), który ostatecznie uznaje, iż urzędnicy nie dopełnili pewnych czynności,

na które zwrócono uwagę w apelacji oraz, iż 'ślepo' zastosowali swoje wewnętrzne procedury nie zwracając jednocześnie uwagi na pewne okoliczności łagodzące. Samochód po miesiącach walki zostaje w końcu wydany bez opłaty. Sprawa jest pomyślnie zakończona.

W innym przypadku, przewoźnik również otrzymał decyzję zezwalającą na wydanie pojazdu ale po roku otrzymał wezwanie od innego organu, Urzędu Skarbowego (HM Revenue & Customs) o zapłatę £200,000 tytułem zaangażowanej, choć jedynie potencjalnej akcyzy za przemycane papierosy oraz £150,000 tytułem kary. Okazuje się bowiem, iż oba urzędy działają oddzielnie, stosując oddzielne zasady w odniesieniu do tej samej sprawy. Dla urzędu skarbowego nie liczy się czy przewoźnik wiedział czy nie o przemycie, tylko że na dzień zatrzymania był w posiadaniu papierosów. Przewoźnik polski nie jest w stanie zapłacić prawie 2 mln złotych za coś, za co nie poczuwa się do odpowiedzialności. Jest to sytuacja na pozór absurdalna, jednakże dopiero określona interpretacja przepisów prawnych w świetle danych okoliczności sprawy pozwoli na jej ostateczne rozstrzygnięcie przez Trybunał Podatkowy.

Najlepszym zabezpieczeniem przed przykrymi konsekwencjami związanymi z próbami przemytu towarów jest – ostrożność, której nigdy za wiele. Pokutuje bowiem powszechne przekonanie przewoźników, iż oni „tylko” wykonują zlecenie. Owszem, jednak należy mieć na uwadze, iż to zlecenie wykonywane jest na terytorium różnych państw i oceniane jest przez ich organy z punktu widzenia zabezpieczenia ich interesów, w tym przypadku fiskalnych. Z tego względu więc warto podjąć pewne działania, których późniejsze wykazanie może pomóc w przekonaniu urzędnika, iż dołożono należytej staranności, a tym samym pomóc swojej sprawie w odzyskaniu zatrzymanych pojazdów.

Artukół opracowany przez Katarzynę Woźniak

Partner Zarządzający/ Prawnik Euro Lex Partners LLP (City London)
Master of Law (Poland) LLM in Business International Law (UK) LLB (Hons) (UK)

Twój kontakt do kancelarii:

Euro Lex Partners LLP, Tower 42, 25 Old Broad Street, London, EC2N 1HN,
(przy stacji metra Liverpool Street)

Otwarte w godz 9-21- Pracujemy dla klientów również w Sobotę

Tel. 020 8144 8363, Mob 07837214987, Mob 077 7226 0251,

E: office@eurolexpartners.co.uk, www.eurolexpartners.eu

skype: eurolexpartners