



PRZEMYT pod pozorem zlecenia

Przewoźnik międzynarodowego transportu drogowego rzadko kiedy obawia się kontroli granicznej. Czego bowiem miałby się bać? Wykonuje on zlecenie transportowe i jego zadaniem jest bezpiecznie dostarczenie towaru na miejsce. A jednak, praktyka pokazuje jak „łatwo” można wpaść w spiralę problemów celno-skarbowych. Ciosem jest utrata pojazdu, którym przewożone są towary, jeśli w trakcie kontroli okaże się, iż w towarze lub innym miejscu ukryte były towary akcyzowe.

Jak odzyskać pojazd, który często jest własnością banku? Jak ominąć kary finansowe nakładane przez urząd skarbowy w następstwie zatrzymania? Wyjście z kłopotów często okazuje się niezwykle trudne. Urząd państwowy liczy potencjalne straty. Jego zadaniem jest stanie na straży interesów państwa, nie jest więc zasadniczo skory do ustępstw. Argumentuje krótko: „Skoro nie zwracałeś wystarczającej uwagi na to, co dzieje się z twoim pojazdem, licz się z konsekwencjami”. I tu jest sedno sprawy. Przewoźnik to podmiot gospodarczy, od którego wymaga się należytej staranności w prowadzeniu swej działalności. A to zakłada przyjęcie określonych zasad, tak w zakresie procedury w przyjmowaniu wykwalifikowanych, doświadczonych i zaufanych kierowców, jak i obsługi zleceń transportowych. Dlaczego? Ponieważ przewoźnik posiada coś - środek transportu, który jest atrakcyjny, bo konieczny, dla przeprowadzenia działań przestępczych. Jest to bowiem środek, za pośrednictwem którego można przemycić towar pod pozorem legalnego zlecenia.

Przewoźnik często jest rzeczywiście niewinny co do samego przemytu, o którym szczerze nic nie wiedział. Przyjął zlecenie, załadował towar, wypełnił dokumenty transportowe i...stracił pojazd na granicy. Tu pojawia się pytanie - czy można było zapobiec zdarzeniu? Czy było coś, co wzbudzało wątpliwości, było nietypowe, podejrzane, a jednak zlekceważone? Czy rzeczywiście, w świetle całokształtu okoliczności sprawy, można uznać, iż przewoźnik dołożył staranności na tyle, by zauważyć i zredukować czynniki ryzyka. A może przymknął on oko, bo „musi zarabiać a czasy są ciężkie”. Niestety, czasy okazują się o wiele cięższe, gdy samochód ulega przepadkowi na rzecz państwa jako „narzędzie” przemytu a tuż za rogiem jawi się urząd z rachunkiem do zapłaty na kwoty rzędu kilkuset tysięcy złotych.

Jak w wielu innych przypadkach, znaczenie ma - prewencja. Bez względu na obowiązuje zasada ograniczonego zaufania. Oczywiście otwarte mogą, w razie problemu, uchylić drzwi do odzyskania utraconego mienia.

Zrozumiałe jest, iż w obliczu strat, przewoźnicy protestują przeciwko drastycznym rozwiązaniom, w wyniku których tracą własność mienia o dużej wartości. Tracą też możliwości dalszego zarobkowania, co tylko potęguje straty. Plus, w perspektywie jawią się kary i zobowiązania podatkowe. A przecież, w świetle litery prawa, nie popełnili przestępstwa, które obejmuje działania zamierzone. Niemniej, jak wskazuje praktyka, z uwagi na rodzaj prowadzonej działalności i związane z nim ryzyko praktyk przestępczych osób trzecich, organy państw, których interesy mogą być naruszone, oczekują od przewoźników należytej staranności, uzasadnionej rozważy. Nie ma tu miejsca na „przymykanie oczu” i tolerowanie ryzyka działań przestępczych. Może to bowiem skutkować uznaniem przyczynienia się do przemytu, to jest jego umożliwienia czy ułatwienia. A to oznacza dotkliwe konsekwencje.

Jeśli, podczas kontroli granicznej dojdzie do wykrycia ukrytych towarów akcyzowych, urząd celny lub skarbowy ma prawo zatrzymać pojazd i orzec jego przepadek. Przewoźnik, celem dochodzenia zwrotu mienia, musi podjąć określone formalne działania wg ustalonych procedur. Jeśli urząd odmówi wydania pojazdu w pierwszej instancji, przewoźnik może wnioskować o rewizję decyzji, od której następnie może odwołać się do trybunału podatkowego. Ten ocenić będzie, czy ostateczna decyzja odmowna urzędu była słuszna. Niemniej jurysdykcja trybunału w tego rodzaju sprawach jest ograniczona do w/w oceny. Jeśli więc, trybunał uzna, iż decyzja urzędu była niesłuszna, wówczas nie

uchyla jej a przekazuje do ponownego rozpatrzenia przez organ decyzyjny. Co innego, jeśli sprawa dotyczy odwołania od decyzji urzędu skarbowego w sprawie nałożenia na przewoźnika zobowiązania podatkowego oraz kary - w ścisłym związku / następnie wcześniejszego zatrzymania pojazdu z uwagi na przemyt. Czasem od zatrzymania celnego do zgłoszenia się urzędowi skarbowego z rachunkiem może minąć nawet więcej niż rok. Nie ma tu większego znaczenia, iż pojazd został uwolniony przez organ zatrzymujący, natomiast to, co może mieć znaczenie, to jakie było uzasadnienie decyzji tegoż organu. Warto tu zaznaczyć, iż praktyka zapłaty przez kierowcę opłaty za wydanie pojazdu „od ręki”, to jest w dniu zatrzymania, najczęściej przy niższych wartościach akcyzowych, bez wiedzy przewoźnika (pracodawcy) o samym zdarzeniu, może w przyszłości skutkować problemami. Pojazd/przewoźnik będzie w wyniku takiego zatrzymania figurował w rejestrze zatrzymanych z powodu przemytu, co będzie miało znaczenie w przypadku kolejnych zatrzymań, i może zrodzić odpowiedzialność podatkową.

W tego rodzaju sprawach, nazwijmy to podatkowych w związku z przemytem, właściwość trybunału jest pełna, to jest może on znieść decyzję, tym samym całkowicie uwolnić przewoźnika od odpowiedzialności finansowej. Tu, odsyłamy do jednej z prowadzonej przez nas spraw przed trybunałem podatkowym, w której z powodzeniem uwolniliśmy przewoźnika od odpowiedzialności za zobowiązanie sięgające w przeliczeniu około 1 miliona złotych - sprawa TC/2015/00463.

Artykuł przygotowany przez

Katarzynę Woźniak

Partner Zarządzający | Prawnik

Master of Law | Poland

LLM in Business International Law | UK

LLB (Hons) | UK



EURO LEX
PARTNERS

Rzetelna porada prawna

... i profesjonalny serwis

Kontakt z kancelarią:

02081448363

www.eurolexpartners.eu