



# Ryzykowny PRZEMYT

**M**iędzynarodowy przewóz towarów wiąże się z różnego rodzaju ryzykiem. Przykładowo, może dojść do próby przemytniczej, która w efekcie uruchomić może lawinę problemów celno-skarbowych. Przewoźnik może utracić swój pojazd oraz być obciążony wysokim podatkiem i karą za fizyczne „posiadanie” towarów akcyzowych. Takie rozwiązanie wydaje się dalece niesprawiedliwe; przewoźnik często nie ma wiedzy o przemyśle dopóki nie zostanie on wykryty przez służby graniczne. A jednak przepisy dają taką możliwość. W postępowaniu sądowym, którego przedmiotem jest odzyskanie utraconego w tym trybie mienia, dochodzi do szerokiej dyskusji na temat stosowanych rozwiązań prawnych. Interpretacja przepisów nie jest jednoznaczna. Wobec licznych wątpliwości, w marcu 2019 roku Sąd Apelacyjny zdecydował się na skierowanie do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości określonych pytań prejudycjalnych. Czy niewinny przewoźnik może być karany za próbę przemytniczą osób trzecich?

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 ochrona interesów państwa, nie jest więc zasadniczo skory do ustępstw. Argumentuje krótko: „Ignorancja kosztuje”. 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 przyjmowania 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 przemieścić 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 oko, bo „musi zarabiać a czasy są ciężkie”. Niestety, czasy okazują się o wiele cięższe, gdy samochód ulega przypadkowi 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. Obowiązuje zasada ograniczonego zaufania. Oczy szeroko 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 rozwagi. 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 dotkliwie 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 od-

wołać się do trybunału podatkowego. Ten oceniać 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 przekazuje sprawę do ponownego rozpatrzenia. Co innego, jeśli sprawa dotyczy odwołania od decyzji urzędu skarbowego w sprawie nałożenia na przewoźnika zobowiązania podatkowego oraz kary - w ścisłym związku / następstwie wcześniejszego zatrzymania pojazdu. Tu jurysdykcja sądu jest pełna, co oznacza, iż może on uchylić zaskarżoną decyzję administracyjną.

Czasem od zatrzymania celnego do zgłoszenia się urzędu 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 tego 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 skutkować odpowiedzialnością podatkową.

Jeśli dojdzie do zatrzymania pojazdu na granicy z powodu przemytu należy działać bez zbędnej zwłoki. Choć postępowanie w sprawie odzyskania mienia jest niezwykle trudne, sprawy są wygrywane, jeśli nie na etapie administracyjnym, to sądowym.

Artykuł przygotowany przez

Katarzynę Woźniak

Partner Zarządzający | Prawnik

Master of Law | Poland

LLM in Business International Law | UK

LLB (Hons) | UK



Rzetelna porada prawna

... I profesjonalny serwis

Kontakt z kancelarią:

02081448363

www.eurolexpartners.eu