

Wyrok z dnia 2 grudnia 1999 r.

III RN 105/99

"Kradzież towaru" nie może być utożsamiana ze "zniszczeniem towaru", o którym mowa w art. 14 ust. 1 pkt 38 ustawy z dnia 28 grudnia 1989 r. Prawo celne (jednolity tekst: Dz.U. z 1994 r. Nr 71, poz. 312 ze zm.).

Przewodniczący: SSN Andrzej Wasilewski (autor uzasadnienia), Sędziowie SN: Jerzy Kwaśniewski (sprawozdawca), Andrzej Wróbel.

Sąd Najwyższy, przy udziale prokuratora Prokuratury Krajowej Waldemara Grudzieckiego, po rozpoznaniu w dniu 2 grudnia 1999 r. sprawy ze skargi Jana K. na decyzję Prezesa Głównego Urzędu Cła z dnia 19 grudnia 1997 r. [...] w przedmiocie wymiaru cła, na skutek rewizji nadzwyczajnej Ministra Sprawiedliwości [...] od wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 30 października 1998 r. [...]

u c h y l i ł zaskarżony wyrok i oddalił skargę.

U z a s a d n i e n i e

Dyrektor Urzędu Celnego w S. decyzją z dnia 13 maja 1995 r. przekazał pod osłoną karnetu TIR [...] towar, przewożony przez Spółkę Cywilną Międzynarodowy Transport Drogowy „P.” – Jan K. w K. z Niemiec do Składu Celnego „P.” w B., celem dokonania odprawy celnej ostatecznej przez Dyrektora Urzędu Celnego w W. Jednakże przedmiotowy towar nie został dostarczony w wyznaczonym terminie ani do wskazanego, ani też do innego urzędu celnego, co było równoznaczne z naruszeniem przez posiadacza karnetu TIR obowiązku, o którym stanowi art. 42 ustawy z dnia 28 grudnia 1989 r. Prawo celne (jednolity tekst: Dz.U. z 1994 r. Nr 71, poz. 312 ze zm. - powoływanej nadal jako: Prawo celne) w związku z art.36 Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencji TIR), sporządzonej w Genewie dnia 14 listopada 1975 r. (Dz.U. z 1984 r. Nr 17, poz.76). W tej sytuacji Dyrektor Urzędu Celnego w W. decyzją z dnia 7 marca

1997 r. [...]dokonał wymiaru należności celnych, która następnie została utrzymana w mocy decyzją, wydaną na podstawie art. 24, art. 42 i art. 45 ust. 3 Prawa celnego oraz art. 28 i art. 36 Konwencji TIR przez Prezesa Głównego Urzędu Cei w dniu 19 grudnia 1997 r. [...]. W uzasadnieniu tej decyzji Prezes Głównego Urzędu Cei podniósł w szczególności, że przewoźnik przyczynił się w znacznym stopniu do wprowadzenia towaru na polski obszar celny z pominięciem kontroli celnej, bowiem zamiast do Urzędu Celnego w W., wskazanego w manifeście karnetu TIR, przywiózł towar w dniu 14 maja 1995 r. do B., gdzie w nocy na zaparkowany samochód na niestrzeżonym terenie, nieznani sprawcy dokonali napadu rabunkowego. Prowadzone w tej sprawie śledztwo nie doprowadziło do wykrycia sprawców rabunku i zostało umorzone przez Prokuraturę Rejonową w G.M. W ocenie Prezesa Głównego Urzędu Cei, w rozpoznawanej sprawie nie wystąpiły natomiast okoliczności, które uzasadniałyby uznanie skradzionego towaru za wolny od cła na podstawie art. 14 ust. 1 pkt 38 Prawa celnego, bowiem użyte w tym przepisie określenie „zniszczenie” towaru nie obejmuje przypadków jego „kradzieży”.

Jan K. w skardze na powyższą decyzję Prezesa Głównego Urzędu Cei wniósł o jej uchylenie, zarzucając równocześnie, że błędne jest ustalenie, jakoby kierowca - zwożąc towar pod adres odbiorcy, czyli Składu Celnego „P.” w B. - przyczynił się do zaistnienia opisanej kradzieży towaru, a w konsekwencji także do wprowadzenia przedmiotowego towaru na polski obszar celny bez kontroli celnej.

Naczelny Sąd Administracyjny w Warszawie wyrokiem z dnia 30 października 1998 r. [...] uchylił zaskarżoną decyzję Prezesa Głównego Urzędu Cei. W uzasadnieniu tego wyroku Naczelny Sąd Administracyjny podniósł w szczególności, że dla rozstrzygnięcia przedmiotowej sprawy, podstawowe znaczenie ma art. 14 ust. 1 pkt 48 Prawa celnego oraz art. 36 i art. 41 Konwencji TIR. Sąd stanął na stanowisku, że w ustalonym w niniejszej sprawie stanie faktycznym, w wyniku użycia przemocy wobec posiadacza karnetu TIR, przewożony towar został skradziony (wraz ze środkiem transportu), przed jego podjęciem do obrotu na polskim obszarze celnym w sposób określony przepisami art. 24 w związku z art. 67 ust. 1 Prawa celnego. W tej sytuacji, znaczenie podstawowe w niniejszej sprawie ma interpretacja dotycząca zakresu stosowania zwolnienia na podstawie art. 14 ust. 1 pkt 38 Prawa celnego, wedle którego zwolnienie takie obejmuje w szczególności także „towary celne, które przed podjęciem do obrotu na polskim obszarze celnym uległy zniszczeniu”. Naczelny Sąd Administracyjny stanął przy tym na stanowisku, że w dotychczasowym orzecznictwie

utrwalił się pogląd, iż „zniszczenie towaru przed podjęciem do obrotu na polskim obszarze celnym jest równoznaczne z kradzieżą, bowiem oznacza całkowitą jego utratę i pozbawienie na trwałe możliwości korzystania z rzeczy”. W opinii tego Sądu: „Wykładnia funkcjonalna tego przepisu także prowadzi do powyższego wniosku, gdyż celem tego przepisu jest nieobciążanie obowiązkiem uiszczenia cła, osób, które zostały na trwałe pozbawione towaru przed dopuszczeniem go do obrotu na polskim obszarze celnym”. Przy tym Sąd stwierdził, że skoro w danym wypadku sprawcy dopuścili się kradzieży kwalifikowanej, to: „Nie można zatem podzielić poglądu (...), że posiadacz karnetu TIR przyczynił się w znacznym stopniu do wprowadzenia towaru na polski obszar celny z pominięciem kontroli celnej, gdyż zamiast do urzędu celnego wskazanego w manifeście karnetu przywiózł go do B., zaś samochód zaparkował na terenie niestrzeżonym”, tym bardziej jeśli zważyć - jak to ujął Sąd, że: „Niedostarczenie towaru celnego do urzędu celnego wskazanego w dokumencie przewozowym (art. 42 ustawy - Prawo celne) mogące stanowić naruszenie postanowień Konwencji TIR (art. 36) oznacza świadome i zawinione działanie, czego w niniejszej sprawie osobie przewożącej towar pod osłoną karnetu TIR nie można przypisać”. Ponadto Naczelny Sąd Administracyjny podniósł w uzasadnieniu, że organy celne, podejmując rozstrzygnięcia w niniejszej sprawie, „nie dokonały oceny zwolnienia od odpowiedzialności celnej przewoźnika na tle powołanego wyżej art. 41 Konwencji TIR”.

Minister Sprawiedliwości pismem z dnia 29 czerwca 1999 r. [...] wniósł rewizję nadzwyczajną od powyższego wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 30 października 1998 r. [...], zarzucając mu rażące naruszenie art. 22 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 maja 1995 r. o Naczelnym Sądzie Administracyjnym (Dz.U. Nr 74, poz. 368 ze zm. – powoływanej nadal jako: ustawa o NSA) w związku z art. 14 ust. 1 pkt 38 Prawa celnego, a w konsekwencji na podstawie art. 57 ust. 2 ustawy o NSA wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i oddalenie skargi. W uzasadnieniu rewizji nadzwyczajnej podkreślono, że istota sporu sprowadza się w niniejszej sprawie do interpretacji art. 14 ust. 1 pkt 38 Prawa celnego. W szczególności, obok interpretacji przedstawionej przez Naczelny Sąd Administracyjny w zaskarżonym wyroku, w orzecznictwie reprezentowany jest także pogląd zmierzający do restryktywnej wykładni tego przepisu. Przyjmuje się zwłaszcza, że przepis ten, jako dopuszczający wyjątek od zasady powszechności obowiązku celnego, nie może być interpretowany rozszerzająco, a w braku legalnej definicji pojęcia „zniszczenie” nale-

ży przez nie rozumieć „zagładę, dewastację, zużycie czegoś, czyli zmianę dotychczasowego stanu czy funkcji”, natomiast brak jest przesłanek, aby postawić znak równości między pojęciami „zniszczenie” i „kradzież”. Jest to pogląd tym bardziej zasadny, że także w art. 15 Prawa celnego ustawodawca wprowadza rozróżnienie pomiędzy „zniszczeniem towaru” oraz „jego utratą”. Taką właśnie restryktywną interpretację art. 14 ust. 1 pkt 38 Prawa celnego podzielił także skład siedmiu sędziów Naczelnego Sądu Administracyjnego w uchwale z dnia 4 maja 1999 r. (FPS 4/99). W uzasadnieniu rewizji nadzwyczajnej podniesiono również, że w art. 214 § 2 nowego Kodeksu celnego stwierdza się już wprost, że: „Za ostatecznie utracony uważa się towar, który nie może już zostać przez nikogo wykorzystany. Utraty towaru w wyniku kradzieży nie traktuje się jako jego całkowitego zniszczenia lub ostatecznej utraty”. Równocześnie w rewizji nadzwyczajnej podniesiono, że nie jest trafny również, podniesiony w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku, zarzut niedokonania przez organy celne oceny dopuszczalności zwolnienia skarżącego od odpowiedzialności celnej w rozpoznawanej sprawie na podstawie art. 41 Konwencji TIR. Przewidziane tym przepisem Konwencji TIR zwolnienie od zapłaty, normalnie wymaganych należności celnych, dopuszczalne jest też wyjątkowo, a użyte tam pojęcia „siły wyższej” i „wypadku”, także nie mogą być interpretowane rozszerzająco i nie obejmują one „kradzieży”. Natomiast, skoro przewozy dokonywane pod osłoną karnetu TIR korzystają ze szczególnych uproszczeń, to tym bardziej wynika stąd dla posiadaczy takich karnetów obowiązek ścisłego przestrzegania przepisów Konwencji TIR, bowiem Konwencja ta nie przewiduje możliwości obciążenia należnościami celnymi innych podmiotów niż posiadaczy karnetu TIR. W odpowiedzi na rewizję nadzwyczajną, skarżący wniósł o jej oddalenie, podnosząc przy tym, że rozstrzygnięcie Naczelnego Sądu Administracyjnego w niniejszej sprawie jest zgodne także z dyspozycją art. 17 ust. 2 Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów – CMR (Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 ze zm.), bowiem – jak to ujęto: „towar został skradziony w czasie między przyjęciem przez przewoźnika towaru, a jego wydaniem”.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Rewizja nadzwyczajna jest zasadna.

Wedle art. 14 ust. 1 pkt 38 Prawa celnego, przywóz towarów z zagranicy w ramach ustanowionych norm jest wolny od cła i od wymaganego zgodnie z art. 7 poz-

wolenia, między innymi wówczas, gdy przedmiotem przywozu są: „towary celne, które przed podjęciem do obrotu na polskim obszarze celnym uległy zniszczeniu (...)”. Przepis ten dopuszcza więc wyjątek od zasady powszechności obowiązku celnego (art. 4 ust. 1 Prawa celnego) i już z tej przyczyny nie może być interpretowany w sposób rozszerzający (*exceptiones non sunt extendendae*). Jego interpretacja musi odpowiadać równocześnie regułom wykładni systemowej, a więc musi być dokonywana także w kontekście pozostałych przepisów tej ustawy i nie może prowadzić do wniosków z nią sprzecznych. Jeśli więc zważyć, że art. 15 Prawa celnego stanowi, iż „Zwalnia się od cła towary dopuszczone do czasowego przewozu, jeżeli ich powrotny wywóz nie nastąpił wskutek zniszczenia towaru albo jego utraty nie zawnionej przez podmiot dokonujący obrotu towarowego, jeżeli zostały przedstawione dowody stwierdzające przyczyny niewywiezienia towaru”, to wynika stąd w sposób nie budzący wątpliwości, że w przepisach Prawa celnego ustawodawca wyraźnie odróżnia sytuację określoną jako „zniszczenie towaru”, w której bierze się pod uwagę stan towaru uniemożliwiający wprowadzenie go do obrotu, od sytuacji „jego nie zawnionej utraty przez podmiot dokonujący obrotu towarowego z zagranicą”, w której bierze się pod uwagę to, że podmiot dokonujący obrotu towarowego z zagranicą nie jest już w posiadaniu towaru, co może być także rezultatem „kradzieży towaru”. Oznacza to, że na gruncie przepisów Prawa celnego ustawodawca posługuje się pojęciem „zniszczenia towaru” w znaczeniu ścisłym i w żadnym razie nie utożsamia go z pojęciem „kradzieży towaru”. „Kradzież towaru” nie oznacza bowiem jego „zniszczenia”, ale wyłącznie bezprawne zawłaszczenie towaru, który pozostawał w posiadaniu innego podmiotu. Dotyczy to również interpretacji art. 14 ust. 1 pkt 38 Prawa celnego, w którym zwrot „zniszczenie” musi być rozumiany w sposób ścisły.

Z kolei art. 41 Konwencji TIR stanowi, że: „Jeżeli ustalono w sposób zadowalający władze celne, że towary wymienione w manifeście karnetu TIR zaginęły lub zostały bezpowrotnie zagubione na skutek wypadku lub siły wyższej albo że nastąpił ich ubytek naturalny, przyznane zostanie zwolnienie od zapłaty normalnie wymaganych należności i podatków”. Nawet gdyby przyjąć (co wydaje się wątpliwe), że w określonych okolicznościach użyty w tym przepisie zwrot „wypadek” obejmuje również „kradzież towaru”, należy mieć na względzie, że bezwzględną przesłanką prawną warunkującą dopuszczalność skorzystania z przewidzianego tym przepisem zwolnienia, jest zawsze to, czy w konkretnej sytuacji faktycznej dokonano koniecznych ustaleń „w sposób zadowalający władze celne” (*sic!*). Ale nawet wówczas, nie

uchyla to sformułowanej w art. 36 Konwencji TIR ogólnej zasady, w myśl której: „Każde naruszenie postanowień niniejszej konwencji narazi naruszającego w państwie, w którym naruszenie zostało dokonane, na sankcje przewidziane przez ustawodawstwo tego państwa”.

W rozpoznawanej sprawie jest poza sporem, że skarżący, który przewoził towar korzystając z osłony karnetu TIR, był obowiązany dostarczyć towar do wskazanego w manifeście karnetu TIR Urzędu Celnego w W. Tymczasem przywiózł towar w dniu 14 maja 1995 r. pod adres siedziby odbiorcy towaru - Składu Celnego „P.” w B. Tym samym skarżący naruszył swe obowiązki wynikające z Konwencji TIR i z tej też przyczyny organy celne nie uznały wyjaśnień skarżącego dotyczących kradzieży towarów (art. 41 in principio Konwencji TIR). Natomiast podnoszona przez skarżącego okoliczność, że nie wywiązał się następnie z ciążącego na nim obowiązku dostarczenia towaru do wskazanego urzędu celnego (art. 42 Prawa celnego), bowiem przewożony przez niego towar został skradziony, nie mogła być brana pod uwagę w celu zwolnienia przedmiotowego towaru od cła na podstawie art. 14 ust. 1 pkt 38 Prawa celnego, ponieważ nie zostały spełnione określone w tym przepisie przesłanki prawne takiego zwolnienia, a w szczególności „kradzież towaru” nie może być w danym wypadku utożsamiana z jego „zniszczeniem”. W tej sytuacji, z punktu widzenia dopuszczalności zwolnienia przedmiotowego towaru od cła, zbędne były dalsze ustalenia dotyczące okoliczności i skutków dokonanej kradzieży tego towaru, a organy celne postąpiły prawidłowo, wydając decyzję w sprawie wymiaru należności celnych za towar, który przewożony był przez skarżącego pod osłoną karnetu TIR i nie został przez niego dostarczony do odprawy celnej. Należy bowiem mieć na uwadze, że wobec braku jakichkolwiek dowodów wskazujących na ewentualne „zniszczenia towaru”, który został skradziony przewoźnikowi, zwolnienie skradzionego towaru od cła oznaczałoby nie tylko, że w danym wypadku art. 14 ust. 1 pkt 38 Prawa celnego został zinterpretowany i zastosowany z rażącym naruszeniem prawa, ale w konsekwencji prowadziłoby to faktycznie także do obciążenia Skarbu Państwa skutkami ryzyka, które - również w razie kradzieży towaru – ponosić powinien przedsiębiorca, w danym wypadku skarżący jako przewoźnik towaru.

Biorąc powyższe pod uwagę, Sąd Najwyższy na podstawie art. 236 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. Nr 78, poz. 483) oraz art. 393¹⁵ KPC w związku z art. 10 ustawy z dnia 1 marca 1996 r. o zmianie Kodeksu postępowania cywilnego, rozporządzeń Prezydenta Rzeczypospolitej -

Prawo upadłościowe i Prawo o postępowaniu układowym, Kodeksu postępowania administracyjnego, ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 43, poz. 189 ze zm.) orzekł jak w sentencji.

=====