



Sygn. akt I CSK 192/08

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 5 listopada 2008 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Tadeusz Wiśniewski (przewodniczący)

SSN Antoni Górski

SSA Dariusz Dończyk (sprawozdawca)

w sprawie z powództwa Skarbu Państwa - Dyrektora Izby Celnej w R.
przeciwko Zrzeszeniu Międzynarodowych P.(...) w Polsce z siedzibą w W.
o zapłatę,

na posiedzeniu niejawnym w Izbie Cywilnej w dniu 5 listopada 2008 r.,

na skutek skargi kasacyjnej strony pozwanej od wyroku Sądu Apelacyjnego z dnia 14
grudnia 2007 r., sygn. akt I ACa (...),

- 1) oddala skargę kasacyjną;**
- 2) zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 2.700 (dwa tysiące siedemset) zł tytułem zwrotu kosztów postępowania kasacyjnego.**

Uzasadnienie

Powód, Skarb Państwa reprezentowany przez Dyrektora Izby Celnej w R., wniósł o zasądzenie od pozwanego Zrzeszenia Międzynarodowych P.(...) w Polsce kwoty 189.410 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 15 czerwca 2003 r. do dnia zapłaty tytułem opłaty manipulacyjnej dodatkowej nieuiszczonej przez wprowadzającego towar

na polski obszar celny przedsiębiorcę A.(...) Ltd z M. (Białoruś), ograniczonej do kwoty gwarancyjnej w wysokości 50.000 USD, przeliczonej według kursu 1 USD/3,7872 PLN.

Wyrokiem z dnia 19 grudnia 2006 r. Sąd Okręgowy w W. oddalił powództwo. Sąd Okręgowy ustalił, że dnia 15 czerwca 2003 r. A.(...) Ltd. pod osłoną karnetu TIR wprowadził na polski obszar celny z pominięciem obowiązujących procedur określony towar wartości 311.309 zł. Ze względu na niezgłoszenia do odprawy celnej A.(...) Ltd. zobowiązany był zapłacić wymienioną wyżej kwotę wraz z odsetkami na podstawie decyzji administracyjnej z dnia 2 lipca 2003 r. tytułem opłaty manipulacyjnej dodatkowej wymierzonej w oparciu o art. 276 § 2 kodeksu celnego. Zobowiązany należności nie uiścił. Sąd Okręgowy uznał, że nie zaktualizowała się przesłanka uprawniająca powoda do żądania zapłaty wprost od poręczyciela - pozwanego Zrzeszenia i z tego względu oddalił powództwo jako nieuzasadnione. Odpowiedzialność poręczyciela zobowiązań posiadaczy karnetów TIR uzależniona jest od rodzaju należności. Opłata manipulacyjna dodatkowa, pobierana w wyniku ujawnienia towaru nie zgłoszonego do odprawy celnej, ma charakter represyjny. Pozwane Zrzeszenie zobowiązane było do zapłacenia opłaty manipulacyjnej dodatkowej, jednakże jego odpowiedzialność jest ograniczona do kwoty, jaką zapłaciłby A.(...) Ltd., gdyby towar był importowany zgodnie z przepisami regulującymi stosowną procedurę celną. Odpowiedzialność pozwanego za należności celne, inne niż opłaty, w szczególności za pieniężne kary administracyjne i sankcje finansowe, w myśl art. 8 ust. 2 Konwencji celnej, została ograniczona do wysokości opłat i podatków celnych, które obowiązywałby zobligowany ponieść, gdyby przedstawił organom celnym towar, zgodnie ze stosownymi przepisami celnymi. Przedmiotowy towar na terytorium Polski objęty był procedurą tranzytu, a stosownie do art. 4 Konwencji celnej, przewozy tranzytowe w ramach operacji TIR są zwolnione od wszelkich opłat i należności celnych.

Ponadto z uwagi na treść art. 8 ust. 7 Konwencji TIR, powód powinien był w pierwszej kolejności wystąpić z roszczeniem przeciw dłużnikowi celnemu. Niewystarczające było ograniczenie się do wezwania dłużnika do zapłaty. Odpowiedzialność stowarzyszenia poręczającego jest odpowiedzialnością subsydiarną, ale nie jest to odpowiedzialność bezwarunkowo solidarna. Powód nie zastosował żadnych środków zmierzających do uzyskania zapłaty od dłużnika i nie wykazał, aby nie było możliwe podjęcie żadnych środków zmierzających do uzyskania zapłaty bądź że ich zastosowanie nie było celowe.

Na skutek apelacji wniesionej przez powoda, wyrokiem z dnia 14 grudnia 2007 r. Sąd Apelacyjny zmienił zaskarżony wyrok Sądu Okręgowego w W. i zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 189.410 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 15 czerwca 2003 r. do dnia zapłaty, nadto orzekł o kosztach procesu.

Sąd Apelacyjny oparł swoje rozstrzygnięcie o ustalenia faktyczne Sądu pierwszej instancji, które uznał za prawidłowe z wyjątkiem ustalenia, że powód nie zastosował żadnych środków zmierzających do uzyskania zapłaty od przewoźnika i nie wykazał, aby było niemożliwe bądź niecelowe ich podjęcie. Postępowanie administracyjne w przedmiocie wymiaru opłaty na podstawie art. 276 § 2 kodeksu celnego toczyło się z udziałem osoby, która pod osłoną karnetu TIR wprowadziła towary na polski obszar celny, tj. A(...) Ltd z siedzibą w M. (Białoruś). Podmiot ten odmówił zapłaty i wykorzystywał stosowne środki prawne zmierzające do podważenia decyzji Kierownika Urzędu Celnego w O., w tym odwołanie i wniosek o wstrzymanie wykonania tej decyzji. Zgłoszenie pismem z dnia 24 października 2004 r. wobec Zrzeszenia Międzynarodowych P(...) w Polsce roszczenia do karnetu TIR numer MX (...) zawierało wyraźne wskazanie, że powstały wymagalne zaległości w uregulowaniu długu celnego, który po powstaniu tytułu nie został zaspokojony przez posiadacza karnetu. Ponadto Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Białorusi nie wiąże porozumienie międzynarodowe, które umożliwiałoby przeprowadzenie postępowania egzekucyjnego wobec posiadacza karnetu TIR. Z tych względów zostały spełnione przesłanki dochodzenia spełnienia świadczenia przez pozwanego.

Sąd Apelacyjny uznał za nieprawidłową wykładnię Sądu pierwszej instancji przepisów art. 8 ust. 2 w związku z art. 4 Konwencji TIR. Zgodnie z art. 8 ust. 5 Konwencji, odpowiedzialność stowarzyszenia poręczającego obejmuje nie tylko towary wyszczególnione w karnecie, lecz także towary, jakkolwiek nie wymienione w karnecie, ale znajdujące się pod zamknięciem celnym w części pojazdu drogowego albo kontenera. Od towarów przewożonych tranzytem przez polski obszar celny nie pobiera się cła i podatku VAT, jeżeli przewóz taki odbywa się z zachowaniem ustaleń Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR. W przeciwnym wypadku pobiera się „należne opłaty i podatki przywozowe lub wywozowe (...), które mogą się należeć na mocy ustaw i przepisów celnych państwa, w których ujawniono nieprawidłowość”, a jeżeli ustawy lub przepisy umawiającej się strony nie przewidują uiszczania opłat i podatków przywozowych lub wywozowych obowiązek stowarzyszenia dotyczy równowartości takich opłat. Definicja ustawowa, należnych opłat

i podatków, zawarta w art. 1 lit. b Konwencji obejmuje „opłaty celne, wszelkie inne opłaty, podatki należne i inne obciążenia, które są pobierane przy przywozie lub przy wywozie”. W myśl art. 37 Konwencji, jeżeli niemożliwe jest ustalenie na jakim terytorium naruszenie nastąpiło, uważa się, że na tym, gdzie stwierdzono naruszenie. W rozpoznawanej sprawie manifest towarów objętych karnetem TIR był nieprawidłowy, gdyż stan faktyczny różnił się (był wyższy) od zgłoszenia, co ujawniono na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Powstanie tej nadwyżki winno być zakwalifikowane jako niezachowanie ustaleń Konwencji z wszystkimi dalszymi konsekwencjami, w tym pobraniem równowartości opłat i podatków, które od towaru nie podlegającego tranzytowi pod osłoną karnetu TIR byłyby pobrane. Prawo żądania od posiadacza karnetu TIR należnych opłat i podatków jest równoznaczne z obowiązkiem ich uiszczenia przez pozwane Zrzeszenie. Obciążenie nie powstaje z tytułu importu tylko z tytułu naruszenia przepisów Konwencji TIR, polegającego na nie zwolnieniu karnetu TIR, do którego dochodzi na skutek niepoddania części towaru przewożonego pod jego osłoną procedurze celnej. Opłata manipulacyjna dodatkowa należna na podstawie art. 276 § 2 ustawy z dnia 9 stycznia 1997 r. kodeks celny (t.j. Dz.U. 2001 r. Nr 75, poz. 802 ze zm.), według stanowiska Trybunału Konstytucyjnego zawartego w uzasadnieniu wyroku z dnia 24 stycznia 2006 r. SK 52/04 (OTK-A 2006 nr 1, poz. 6), ma charakter przymusowy za oznaczoną postać deliktu administracyjnego i stanowi specyficzną formę odpowiedzialności prawnej. Zważywszy na to, że wysokość żądania między stronami nie była sporna, Sąd Apelacyjny na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. zmienił zaskarżony wyrok i uwzględnił powództwo.

Wyrok Sądu Apelacyjnego został zaskarżony w całości skargą kasacyjną przez pozwanego, który jako jej podstawę wskazał naruszenie prawa materialnego, a mianowicie: art. 1 lit. b, art. 8 ust. 1, 2, 3, 5 i 7 Konwencji Celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR) sporządzonej w Genewie dnia 14 listopada 1975 r. (zał. do Dz. U. z 1984 r. Nr 17, poz. 76 ze zm.) oraz art. 276 § 2 ustawy z dnia 9 stycznia 1997 r. Kodeks celny (Dz. U. z 2001 r. Nr 75, poz. 802 ze zm.), polegające na niewłaściwej wykładni tych przepisów, prowadzącej się do przyjęcia, że poręczenie (gwarancja), jakiej udziela stowarzyszenie poręczające stosownie do przepisów Konwencji TIR obejmuje również (oprócz ceł przywozowych i wywozowych oraz podatków) opłatę manipulacyjną dodatkową mającą charakter sankcji administracyjnej. Jako podstawę skargi kasacyjnej wskazano także naruszenie przepisów postępowania, które miało istotny wpływ na

wynik sprawy, a mianowicie art. 386 § 1 i art. 382 k.p.c. przez zastosowanie tych przepisów w sytuacji, w której niewystarczające były przesłanki do wydania wyroku reformatoryjnego i nie zachodziły podstawy do przyjęcia, że wysokość dochodzonej pozew należności nie była kwestionowana, skoro pozwane Zrzeszenie kwestionowało w czasie całego postępowania zasadę swej odpowiedzialności i do kwestii wysokości dochodzonej należności w ogóle się nie odnosiło wiedząc, że, stosownie do art. 8 ust. 3 Konwencji TIR, maksymalna wysokość kwoty poręczenia należnej od stowarzyszenia poręczającego nie może przewyższać 50.000 USD, a Sąd pierwszej instancji także wysokością dochodzonego roszczenia nie zajmował się uznając, że pozwane Zrzeszenie nie ponosi odpowiedzialności w tej sprawie. Pozwany wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi Apelacyjnemu ewentualnie o uchylenie tego wyroku i oddalenie apelacji powoda.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Przepisy Konwencji celnej sporządzonej w Genewie dnia 14 listopada 1975 r. dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR, Dz. U. z 1984 r. Nr 17, poz. 76 z późn. zm.) regulują międzynarodowy przewóz towarów, bez jego przeładunku, dokonywany przynajmniej w części przez transport drogowy przez jedną lub kilka granic od wyjściowego urzędu celnego jednej z umawiającej się strony do docelowego urzędu celnego innej umawiającej się strony lub tej samej umawiającej się strony (art. 2 Konwencji TIR). Z przepisów tej Konwencji wynikają dwie zasadnicze konsekwencje prawne wykonywania transportu towarów w jej ramach. Po pierwsze, towary przewożone zgodnie z procedurą TIR pod zamknięciem celnym w pojazdach drogowych, w zespołach pojazdów lub w kontenerach, w zasadzie nie podlegają kontroli celnej w przejściowych urzędach celnych (art. 5 ust. 1 Konwencji). Po drugie, od towarów przewożonych, zgodnie z procedurą TIR, nie są uiszczane lub składane do depozytu w przejściowych urzędach celnych opłaty i podatki przewozowe i wywozowe (art. 4 Konwencji). Innymi słowy, posiadacz karnetu TIR jest zwolniony z obowiązku uiszczenia należności publicznoprawnych, które należałoby uiścić w związku z przewozem lub wywozem towarów ujętych w karnecie TIR. Przez opłaty i podatki przywozowe i wywozowe – jak stanowi art. 1 lit. f) Konwencji - rozumie się opłaty celne oraz wszelkie inne opłaty, podatki, należności i inne obciążenia finansowe, które są pobierane przy przewozie lub wywozie bądź w związku z przywozem lub wywozem towarów, z wyjątkiem należności i obciążeń finansowych nieprzekraczających przybliżonego kosztu świadczonych usług. Według noty wyjaśniającej, zawartej w

załączniku nr 6 do tej Konwencji, wyjątki (należności i obciążenia finansowe), o których mowa w artykule 1 lit. f, oznaczają wszystkie kwoty inne niż opłaty i podatki pobierane przez Umawiające się strony przy przewozie lub wywozie albo w związku z przewozem lub wywozem. Kwoty te będą ograniczone do wysokości przybliżonego kosztu świadczonych usług i nie będą stanowić pośredniego sposobu ochrony produktów krajowych lub opłaty o charakterze podatkowej pobieranej od importu lub eksportu. Te należności i obciążenia finansowe obejmują, między innymi, płatności odnoszące się:

- do świadectw pochodzenia, jeśli są one konieczne przy tranzycie,
- do analiz wykonywanych przez laboratoria celne w celach kontroli,
- do inspekcji celnych i innych czynności odprawy celnej, wykonywanych poza normalnymi godzinami pracy i pomieszczeniami urzędów celnych,
- do inspekcji wykonywanych ze względów sanitarnych, weterynaryjnych lub fitopatologicznych.

Definicja opłat i podatków przewozowych i wywozowych zawarta w art. 1 li. f) Konwencji jest ukierunkowana na określenie zakresu zwolnienia przewoźnika – posiadacza karnetu TIR, z obowiązku uiszczania opłat i podatków przywozowych i wywozowych od towarów ujętych w karnecie TIR. Definicja ta ujmuje w sposób szeroki opłaty i podatki przywozowe i wywozowe, skoro stanowi, że oznaczają one „opłaty celne” oraz wszelkie inne opłaty, podatki, należności i inne obciążenia finansowe”, a ponadto w sposób wąski zakreśla wyjątki od tak szeroko rozumianej definicji, a więc te należności publicznoprawne, które nie są objęte pojęciem opłat i podatków przywozowych i wywozowych, o których mowa w przepisach Konwencji. Tak podana definicja opłat i podatków przewozowych i wywozowych nie obejmuje kar bądź grzywien. Kary i grzywny nie są to bowiem należności publicznoprawne, które należałoby uiścić przy przewozie lub wywozie towarów ujętych w karnecie TIR bądź w związku z przewozem lub wywozem tych towarów, a z których to obowiązków publicznoprawnych jest zwolniony przewoźnik - posiadacz karnetu TIR.

Przewóz dokonywany na podstawie przepisów Konwencji TIR może naruszać przepisy tej Konwencji. Jak stanowi art. 36 Konwencji, każde naruszenie postanowień Konwencji narazi naruszającego w państwie, w którym naruszenie zostało dokonane, na sankcje przewidziane przez ustawodawstwo tego państwa. Konsekwencją ujawnienia przez władze państwa nieprawidłowości odnoszącej się do operacji TIR może być m.in. aktualizacja obowiązku przewoźnika – posiadacza karnetu TIR, uiszczenia opłat i podatków przewozowych i wywozowych od towarów deklarowanych w karnecie TIR, z

którego to obowiązku posiadacz karnetu TIR był zwolniony z chwilą rozpoczęcia operacji TIR, na podstawie art. 4 Konwencji. Powyższy obowiązek dotyczy tych towarów, które były ujęte w karnecie TIR spełniającym funkcję deklaracji celnej. Naruszenie przepisów Konwencji może polegać m.in. na tym, że pod zamknięciem celnym w części pojazdu drogowego albo w kontenerze, znajdują się towary nie wyszczególnione w karnecie TIR. W takim wypadku, według art. 276 § 2 ustawy z dnia 9 stycznia 1997 r. kodeks celny (Dz.U. j. t. z 2001 r., nr 75, poz. 802 ze zm.), w brzmieniu obowiązującym w 2003 r., jeżeli po przedstawieniu towaru wprowadzonego na polski obszar celny organ celny wykaze nadwyżkę towaru ujawnionego w wyniku rewizji celnej w stosunku do przedstawionego, to od osoby, o której mowa w art. 39 kodeksu celnego, pobiera się opłatę manipulacyjną dodatkową w wysokości wartości celnej towaru odpowiadającej nadwyżce. W uzasadnieniu wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 stycznia 2006 r. SK 52/04 wyjaśniono, że opłata manipulacyjna jest świadczeniem pieniężnym, powszechnym, przymusowym i bezzwrotnym, ustalany jednostronnie. Jest wnoszona jako swego rodzaju ekwiwalent za świadczenia państwa przez organy administracji państwowej na rzecz opłacającego. Opłata manipulacyjna dodatkowa różni się od opłaty manipulacyjnej zwykłej tym, że spełnia także rolę sankcji administracyjnej. Sankcje administracyjne są specyficzną formą odpowiedzialności prawnej, polegającej na stosowaniu kar pieniężnych, które nie mają charakteru grzywny. Tego rodzaju sankcje spełniają funkcję dyscyplinująco-regresyjną. Według systematyki kodeksu celnego, opłata manipulacyjna dodatkowa jest zaliczana do opłat w sprawach celnych. Opłata ta jest uregulowana w dziale II – Opłaty w sprawach celnych – tytułu IX tego kodeksu – Postępowanie w sprawach celnych. Według art. 277 Kodeksu celnego, w brzmieniu obowiązującym do 10 sierpnia 2003 r., opłaty, w tym opłata manipulacyjna dodatkowa, pobierane są na zasadach i w trybie ustalonym dla należności celnych przywozowych i wywozowych. W świetle tych przepisów, należy uznać opłatę manipulacyjną dodatkową jako należną od przewoźnika na mocy ustawy opłatę celną związaną z przewozem towaru ponad stan przedstawiony w deklaracji celnej (w tym w karnecie TIR) w chwili wprowadzenia towarów na polski obszar celny.

Zgodnie z art. 3 pkt b) Konwencji TIR, przewozy w ramach tej Konwencji powinny odbywać się pod gwarancją stowarzyszeń uznanych zgodnie z postanowieniami artykułu 6 Konwencji. Według art. 1 lit. q) Konwencji, określenie „stowarzyszenie poręczające” oznacza stowarzyszenie uznane przez władze celne Umawiającej się Strony jako poręczające za osoby, które stosują procedurę TIR. Przepis art. 8 ust. 1

określa charakter odpowiedzialności tego stowarzyszenia, a mianowicie, że jest to odpowiedzialność wspólna i solidarna z osobami, od których należne są kwoty z tytułu „należnych opłat i podatków przewozowych lub wywozowych”. W uzasadnieniu uchwały Sądu Najwyższego z dnia 26 września 2002 r. III CZP 48/02, (OSNC z 2003 r., nr 9, poz. 116), stwierdzono, że odpowiedzialność stowarzyszenia poręczającego przypomina konstrukcję prawną poręczenia według przepisów prawa cywilnego. Stowarzyszenie zaciąga bowiem własne zobowiązanie mające jednak charakter akcesoryjny w stosunku do zobowiązania głównego. W świetle art. 8 ust. 1 i 2 Konwencji TIR, pomiędzy władzami celnymi państwa a stowarzyszeniem poręczającym zachodzi stosunek umowny - zobowiązaniowy – na podstawie pisemnej umowy, który nie ma charakteru publicznoprawnego. Źródłem tego stosunku prawnego jest porozumienie stron, w którym zawarte jest zobowiązanie się stowarzyszenia poręczającego do spełnienia świadczenia za pierwotnie zobowiązanego. Przepis art. 8 ust. 3 Konwencji stanowi o ograniczeniu tej odpowiedzialności do maksymalnej kwoty od jednego karnetu TIR, której można żądać od stowarzyszenia poręczającego, która to kwota ograniczenia powinna być określona przez każdą z umawiających się stron. W umowie z dnia 17 lutego 1999 r., zawartej pomiędzy Prezesem Głównego Urzędu Cel a pozwanym Zrzeszeniem, odpowiedzialność ta została ograniczona, zgodnie z notą wyjaśniającą stanowiącą załącznik nr 6 do Konwencji, do kwoty 50.000 dolarów USA.

Odpowiedzialność stowarzyszenia poręczającego aktualizuje się w razie ujawnienia nieprawidłowości odnoszącej się do operacji TIR. Obejmuje ona - co wynika z art. 8 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 5 Konwencji – obowiązek spełnienia świadczenia za pierwotnie zobowiązanego posiadacza karnetu TIR z tytułu opłat i podatków przywozowych i wywozowych za towary wyszczególnione w karnecie TIR, od uiszczenia których – zgodnie z art. 4 Konwencji - zwolniony był posiadacz karnetu TIR w chwili rozpoczęcia operacji TIR. Także w przypadku, gdy ustawy i przepisy Umawiającej się Strony nie przewidują uiszczenia opłat i podatków przewozowych lub wywozowych w przypadku ujawnienia nieprawidłowości odnoszącej się do operacji TIR, stowarzyszenie poręczające – jak stanowi art. 8 ust. 2 Konwencji TIR – zobowiąże się do zapłacenia, na tych samych warunkach, kwoty równej opłatom i podatkom przywozowym lub wywozowym, zwiększoną o jakiejkolwiek odsetki za zwłokę. Przepis art. 8 ust. 2 Konwencji dotyczy nieprawidłowości operacji TIR odnoszącej się także – podobnie jak art. 8 ust. 1 Konwencji - do towarów ujętych w karnecie TIR, co wynika nie tylko z treści tego przepisu Konwencji, ale także z art. 8 ust. 6 Konwencji, który stanowi o ustaleniu

opłat i podatków wymienionych w ustępach 1 i 2 Konwencji, przy zastosowaniu danych dotyczących towarów zawartych w karnecie TIR, które będą uważane za ważne do czasu przedstawienia dowodu przeciwnego.

Stowarzyszenie poręczające ponosi odpowiedzialność – w granicach określonych przepisami art. 8 ust. 1-3 Konwencji – nie tylko za towary ujęte w karnecie TIR, ale także za towary, które jakkolwiek nie wyszczególnione w tym karnecie, znajdują się pod zamknięciem celnym w części pojazdu drogowego albo w kontenerze. Wynika to wprost z przepisu art. 8 ust. 5 Konwencji TIR. Zważywszy, że towary, nieujęte w karnecie TIR nie są objęte zwolnieniem z obowiązku publicznoprawnego, o którym mowa w art. 4 Konwencji, pojęcie należnych opłat i podatków przywózowych i wywózowych obejmuje te opłaty celne oraz wszelkie inne opłaty, podatki, należności i inne obciążenia finansowe (art. 1 lit. f) Konwencji TIR), które są pobierane od przewoźnika – posiadacza karnetu TIR, na mocy ustaw i przepisów celnych przy przewozie lub wywozie bądź w związku z przewozem lub wywozem towarów, pod przykryciem celnym, nie wyszczególnionych w karnecie TIR. Odpowiedzialność stowarzyszenia poręczającego, według art. 8 ust. 5 Konwencji, została bowiem ściśle powiązana z rodzajem towarów: wyszczególnionych i niewyszczególnionych w karnecie TIR, przewożonych przez przewoźnika – posiadacza karnetu TIR, do których to towarów należy odnieść pojęcie „należnych opłat i podatków przywózowych lub wywózowych” z art. 8 ust. 1 i 2 Konwencji TIR. Opłata manipulacyjna dodatkowa, o której mowa w art. 276 § 2 ustawy z dnia 9 stycznia 1997 r. kodeks celny, należy się także od przewoźnika - posiadacza karnetu TIR, za towary niewyszczególnione w karnecie TIR, znajdujące się pod zamknięciem celnym w związku z stwierdzeniem nieprawidłowości odnoszącej się do operacji TIR. Opłata manipulacyjna dodatkowa nie jest przy tym karą w rozumieniu przepisów prawa karnego, lecz wynikającą z przepisów rangi ustawowej, konsekwencją prawną, przewozu towarów w nadwyżce w stosunku do wielkości ujętej w deklaracji celnej. Opłata manipulacyjna dodatkowa jest również opłatą celną według systematyki kodeksu celnego. Zważywszy na powyższe uznać należy, że opłata manipulacyjna dodatkowa – mimo że zawiera w sobie element sankcji administracyjnej - jest opłatą, za którą ponosi odpowiedzialność pozwane Zrzeszenie poręczające w razie ujawnienia nieprawidłowości operacji TIR, polegającej na przewożeniu towarów niewyszczególnionych w karnecie TIR.

W uzasadnieniu skargi kasacyjnej powołano się na wzorzec standardowego porozumienia pomiędzy władzami celnymi krajów członkowskich Unii Europejskiej

a stowarzyszeniami poręczającymi w zakresie procedury TIR, w którym wyraźnie zastrzeżono, że zobowiązanie stowarzyszenia poręczającego, o którym mowa w art. 8 Konwencji TIR, nie obejmuje kar i grzywien. Jak wynika z wcześniejszych uwag, źródłem odpowiedzialności stowarzyszenia poręczającego wobec państwa jest umowa zawarta pomiędzy tym stowarzyszeniem a władzami celnymi państwa – strony Konwencji TIR. Nie ma więc znaczenia prawnego sam wzorzec umowy zalecany stowarzyszeniom poręczającym, lecz jedynie treść umowy zawartej pomiędzy pozwanym Zrzeszeniem a władzami celnymi Polski jako strony Konwencji TIR. Umowa ta – zawarta w dniu 17 lutego 1999 r. – nie zawierała takiego ograniczenia. Zważywszy na powyższe za bezzasadny należy uznać zarzut skargi kasacyjnej naruszenia prawa materialnego: art. 1 lit. b), art. 8 ust. 1, 2, 3, 5 Konwencji TIR oraz art. 276 § 2 kodeksu celnego.

Bezzasadny jest także – bliżej nieumotywowany w skardze kasacyjnej - zarzut naruszenia art. 8 ust. 7 Konwencji TIR, według którego, w razie, gdy kwoty wymienione w ustępach 1 i 2 staną się wymagalne, właściwe władze powinny, w miarę możliwości, przed skierowaniem roszczenia do stowarzyszenia poręczającego, zażądać ich zapłaty od osoby, od której kwoty bezpośrednio się należą. Jak wynika z noty wyjaśniającej do tego przepisu, Konwencji działania, o których mowa w art. 8 ust. 7 Konwencji, powinny obejmować co najmniej zawiadomienie o niezwolnieniu operacji TIR lub przekazanie żądania zapłaty posiadaczowi karnetu TIR. Jak wynika z wiążących Sąd Najwyższy ustaleń faktycznych Sądu drugiej instancji – posiadacz karnetu TIR był informowany o niezwolnieniu operacji TIR, jak również brał aktywny udział w postępowaniu administracyjnym, w którym określono zasadę i wysokość obowiązku uiszczenia przez niego opłaty dodatkowej manipulacyjnej. Tym samym powód dochował wymogów określonych w art. 8 ust. 7 Konwencji TIR.

Przepis art. 382 k.p.c. określa, że sąd drugiej instancji orzeka na podstawie materiału zebranego w postępowaniu w pierwszej instancji oraz w postępowaniu apelacyjnym. Sąd Apelacyjny nie naruszył tego przepisu, skoro orzekając w sprawie, nie brał pod uwagę innego materiału niż zebranego przed Sądem pierwszej i drugiej instancji. Zarzutu naruszenia tego przepisu nie uzasadnia to – jak podnosi w skardze kasacyjnej pozwany – że Sąd drugiej instancji zaniechał przeprowadzenia dodatkowego postępowania dowodowego i ustalenia wysokości kursu dolara USA wobec pieniądza polskiego – obowiązującego w chwili wyrokowania przez Sąd drugiej instancji. Zarzut naruszenia art. 382 k.p.c. mógłby zostać skutecznie podniesiony gdyby Sąd drugiej

instancji zaniechał dokonania takiego ustalenia faktycznego, które było istotne dla rozstrzygnięcia sprawy dysponując odpowiednim dowodem na tę okoliczność.

Podniesiony w skardze kasacyjnej zarzut nieprzeprowadzenia przez Sąd drugiej instancji stosownego postępowania dowodowego na okoliczność kursu dolara USA wobec pieniądza polskiego w celu ustalenia wysokości świadczenia należnego powodowi opiera się na założeniu, że Sąd Apelacyjny powinien był zastosować kurs z dnia wyrokowania. Takie stanowisko pozwanego nie może być uzasadnione treścią przepisów procesowych, które tej kwestii nie regulują, lecz może mieć uzasadnienie jedynie w przepisach prawa materialnego dotyczących zasad i zakresu odpowiedzialności stowarzyszenia poręczającego za zobowiązanie przewoźnika – posiadacza karnetu TIR, jako pierwotnie zobowiązanego. Mając na uwadze treść przepisów zawartych w art. 8 ust. 1 – 5 Konwencji TIR, dochodzone przez powoda roszczenie nie miało charakteru odszkodowawczego, do którego należałoby stosować przepis art. 363 § 2 k.c. Dlatego dla rozstrzygnięcia sprawy - w zakresie ustalenia wysokości świadczenia należnego powodowi od pozwanego - nie był istotny kurs dolara USA wobec pieniądza polskiego z daty wyrokowania przez Sąd Apelacyjny, lecz z daty, gdy zaktualizowała się wobec powoda odpowiedzialność posiadacza karnetu TIR, a tym samym odpowiedzialność wspólna pozwanego Zrzeszenia. Na tę chwilę podany kurs waluty nie był przez pozwanego kwestionowany. Dlatego za bezzasadny należy uznać zarzut naruszenia art. 386 § 1 k.p.c. Zachodziły zatem podstawy do wydania orzeczenia reformatoryjnego przez Sąd drugiej instancji bez potrzeby przeprowadzenia uzupełniającego postępowania dowodowego co do kursu dolara USA wobec pieniądza polskiego obowiązującego w dacie wyrokowania Sądu Apelacyjnego. Zgodnie bowiem z art. 227 k.p.c., przedmiotem dowodu są fakty mające istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy. Kurs dolara USA wobec pieniądza polskiego obowiązujący w dacie wydania zaskarżonego skargą kasacyjną wyroku był nieistotny dla rozstrzygnięcia sprawy.

Wobec braku uzasadnionych podstaw skarga kasacyjna została oddalona na podstawie art. 398¹⁴ k.p.c. O kosztach postępowania kasacyjnego orzeczono na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c., art. 99 k.p.c. w związku z art. 391 § 1 k.p.c. i art. 398²¹ k.p.c.