



Sygn. akt II CSK 511/17

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 6 lipca 2018 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Marta Romańska (przewodniczący)

SSN Anna Kozłowska (sprawozdawca)

SSN Bogumiła Ustjanicz

w sprawie z powództwa N. Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością Spółki
komandytowej z siedzibą w W.

przeciwko M. T.

o zapłatę,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym

w Izbie Cywilnej w dniu 6 lipca 2018 r.,

skargi kasacyjnej strony powodowej

od wyroku Sądu Apelacyjnego w (...)

z dnia 13 stycznia 2017 r., sygn. akt I ACa (...),

**uchyła zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę Sądowi
Apelacyjnemu w (...) do ponownego rozpoznania, pozostawiając
temu Sądowi rozstrzygnięcie o kosztach postępowania
kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy w Ł. wyrokiem z dnia 21 marca 2016 r. oddalił powództwo N. sp. z o.o. spółki komandytowej z siedzibą w W. przeciwko M. T. o zapłatę kwoty 116.761,77 zł i orzekł o kosztach procesu. W motywach rozstrzygnięcia Sąd Okręgowy ustalił, że powód jest przedsiębiorcą i zajmuje się m. in. działalnością usługową polegającą na organizacji odpraw celnych i transportu towarów, łącznie z organizacją procesu udzielania gwarancji celnych tranzytowych we Wspólnej Procedurze Tranzytowej na zlecenie podmiotów trzecich. W ramach tej działalności powód współpracuje z podmiotami grupy kapitałowej N., w tym z N. k.s. z siedzibą w D., przy czym N. k.s. współpracowało z N. Sp. z o.o. z siedzibą C. (komplementariuszem powoda).

N. k.s. posiada odpowiednie zezwolenie organów celnych do udzielania gwarancji celnych we Wspólnej Procedurze Tranzytowej (procedura T1). Ma status podmiotu zgłaszającego operacje tranzytowe do systemu NCTS i dysponuje w tym zakresie nadanym jej kodem dostępu do tego systemu celnego.

Procedura określana jako T1 jest Wspólną Procedurą Tranzytową (WPT) na terenie Unii Europejskiej. System NCTS, to system informatyczny obsługujący wspólnotową procedurę tranzytu na terenie Unii Europejskiej. Udzielenie gwarancji, zgodnie z przyjętymi w tym systemie procedurami następowało przez zalogowanie się gwaranta w systemie NCTS przy użyciu udostępnionego mu przez organ celny kodu, z podaniem danych dotyczących towaru, w tym numeru kontenera, danych z faktury sprzedaży towaru, wskazania urzędu celnego przeznaczenia. Informacje te są niezbędne do uruchomienia procedury tranzytu w tym systemie. Następnie informacje te były weryfikowane przez urząd celny wyjścia towaru. Wygenerowany elektronicznie formularz T1 z nadanym mu numerem MRN uzyskiwał postać dokumentu i był wydawany przewoźnikowi. W ten sposób, zgodnie z obowiązującą procedurą wspólnotową, uruchamiany był tranzyt z gwarancją tranzytową, obejmującą wszystkie należności celne i podatkowe ciążące na towarze. Zamknięcie tranzytu ma miejsce z chwilą zgłoszenia towaru do urzędu celnego w miejscu przeznaczenia lub w innym miejscu, o ile tranzyt zakończono wcześniej. Towar może zmienić miejsce przeznaczenia i oclenia, ale nie jest to praktykowane. W razie zmiany miejsca przeznaczenia towar powinien być oclony w dowolnym urzędzie celnym na terenie

Unii Europejskiej. Obowiązek gwaranta z tytułu gwarancji powstaje, gdy towar nie dotrze do wskazanego urzędu celnego. Kierowca zanim dostarczy towar na miejsce odbioru powinien zgłosić się z dokumentem T1 do miejsca celnego wskazanego w tym dokumencie. Zasadniczo zamyka procedurę celną ten, kto ją otworzył. W dokumencie T1, który kierowca otrzymuje z urzędu celnego wyjścia, znajdują się dane miejsca końcowej odprawy celnej. Dane dotyczące miejsca dostarczenia towaru nie muszą być w tym dokumencie. Obowiązek ocenia spoczywa na odbiorcy towaru, ale to zależy od treści dokumentów handlowych.

N. Sp. z o.o. z siedzibą C. zajmowało się m.in. świadczeniem usług spedycyjnych i celnych. Ta spółka, w czerwcu, lipcu i sierpniu 2009 r. przyjęła od W. sp. z o.o. z siedzibą W. Ż. zlecenie udzielenia gwarancji tranzytowych w procedurze T1, z tym, że gwarantem była N. k.s. Zlecenie dotyczyło udzielenia gwarancji należności celnych ciężących na towarach pochodzących spoza obszaru celnego Wspólnoty Europejskiej (głównie arabskich i chińskich) w tranzycie tych towarów z portu w H. (urząd celny wyjścia w procedurze tranzytowej T1) do odbiorcy w B. (urząd celny przeznaczenia w procedurze T1). Zakres zleceń różnił się, przy niektórych kontenerach chodziło tylko o ich odprawę, przy innych N. Sp. z o.o. zajmowała się zlecaniem ich przewozu do Polski, część dotyczyła tylko udzielania gwarancji celnych, bez przewozu towarów. Dokonanie przewozu spółka W. zleciła P. M. z firmy M., ten zaś zlecił przewóz pozwanemu prowadzącemu działalność gospodarczą pod firmą „T.” w B., jako podwykonawcy. Zlecenie dotyczyło przewozu kilku kontenerów na trasie H. – W. i obejmowało tylko i wyłącznie pobranie oraz transport kontenera do wskazanego miejsca w Polsce, z wyłączeniem czynności obejmujących zakończenie procedury celnej tranzytowej. Pozwany w sierpniu 2009 r. wykonywał 7-8 transportów na zlecenie P. M. Współpraca została przerwana, ponieważ P. M. mimo ponagleń pozwanego nie przekazał mu danych firmy W., na którą miały być wystawione faktury, a ponadto nie zapłacił za żaden przewóz. Ostatecznie pozwany po 4 miesiącach wystawił fakturę na M. za przewóz na trasie H. - W. - H., ale i ona nie została zapłacona; faktura na firmę W. została wystawiona dopiero gdy przyjechali agenci z CBS.

Informacje w formie elektronicznej niezbędne do uruchomienia procedury tranzytu w tym systemie, N. Sp. z o.o. uzyskiwała od W. Sp. z o.o. Informacje były weryfikowane przez urząd celny wyjścia, czyli urząd celny w H., w którym rozpoczynał się tranzyt. Wygenerowany elektronicznie formularz T1 z nadanym mu numerem MRN uzyskiwał

postać dokumentu i wydawany był przewoźnikowi (kierowcy); kierowca wypisywał druk CMR. W poszczególnych listach przewozowych wskazywano numery przewożonych kontenerów lub numery rejestracyjne naczep, numery dokumentów tranzytowych T1 dla każdego przewozu oraz miejsce przeznaczenia towaru - B.

Sąd Okręgowy ustalił również, że kierowcy pozwanego obierali towar wraz z dokumentami T1 w H. i zgodnie z poleceniem pozwanego zawozili towar do W.. Z zeznań kierowców- pracowników pozwanego, A. S., G. C. wynikało, że towar zawozili do W. a tam odbierał go jakiś Chińczyk albo odbiór następował na stacji benzynowej w S. Wraz z towarem kierowcy wydawali odbiorcy dokumenty transportowe. Kierowcy wiedzieli, że z dokumentu T1 wynika, iż miejscem przeznaczenia towaru jest B., ale działali na polecenie P. M., który wskazywał miejsce przekazania towaru. Na listach przewozowych nie ma podpisu P. M., że odebrał towar.

Dokument T1, dotyczący kontenera nr KKFU (...), z którym wiąże się należność dochodzona pozwem, jako miejsce przeznaczenia wskazuje B. List przewozowy wskazuje pozwanego jako przewoźnika, wskazuje odbiorcę w B., ale miejsce przeznaczenia „W.”, dopisane pod słowem „B.”, zostało skreślone. „W.” napisał kierowca pozwanego, bo takie miał polecenie, a towar zawiózł do W.

Towary, które przewoził pozwany na zlecenie P. M. nigdy nie zostały dostarczone do miejsca przeznaczenia określonego jako B., nie zgłoszono też zakończenia ich tranzytu w żadnym innym urzędzie celnym. Procedury celne tranzytowe tych towarów nie zostały zatem zamknięte, co stało się przyczyną obciążenia N. k.s. należnościami celnymi w kwocie 27.941,46 EUR i zostały przez ten podmiot zapłacone.

Po otrzymaniu decyzji celnych N. Sp. z o.o. i N. k.s. zwróciły się do spółki W. o przesłanie kopii dokumentacji dotyczącej przewozów zleconych przez W. na trasie H.-B. w okresie od dnia 1 lipca do 24 sierpnia 2009 r., wobec których N. Spółka z o.o. z siedzibą w C. oraz N. k.s. udzieliły gwarancji tranzytowych w zakresie należności celnych i co do których toczyły się postępowania celne oraz o udzielenia informacji jaką trasą były przewożone kontenery, gdzie nastąpił ich załadunek i rozładunek, kto i w jakiej formie zlecił usługę przewozową, kto i kiedy pokwitował odbiór przewożonego towaru na dokumencie CMR, czy firma posiada potwierdzone przez celników kopie dokumentów T1 wydawanych kierowcom przez urząd celny miejsca odbioru towaru. Listy przewozowe, które W. przekazał stronie

powodowej były już z pieczęciami rumuńskich władz celnych. Na dokumencie CMR dotyczącym kontenera nr KKFU (...) wypełnionym uprzednio przez pracownika pozwanego były przekreślenia, przekreślono „W.” (PL), wpisano „B.”. W rubryce nr 22 pieczętka widniała pieczętka „V.” z datą 30 sierpnia 2009 r. oraz nieczytelna pieczętka s.c. S. Rumuńskie władze celne poinformowały stronę powodową, że zakwestionowały autentyczność pieczęci i prawidłowość zamknięcia procedur dotyczących 35 operacji tranzytowych, przy czym towary importowane przez rumuńską firmę s.c. S. s.r.l. na trasie D.- H.-B. nie zostały przedstawione w biurze celnym przeznaczenia celem przeprowadzenia czynności celnych. Te operacje zostały zatwierdzone podstępnie za pomocą systemu elektronicznego NCTS, co w konsekwencji uniemożliwiało pobór opłat celnych z utworzonych kaucji. W sprawach tych toczy się postępowanie karne na terenie Rumunii; zostały też powiadomione władze niemieckie. Niemieccy celnicy zakwestionowali dokumenty otrzymane od spółki W. Sp. z o.o. Z treści decyzji niemieckich organów celnych wynikało, że towary, co do których pozwany rozpoczął w H. procedury tranzytowe objęte gwarancją N. k.s. nie dotarły do urzędu przeznaczenia w B., nie zakończono również tranzytu w żadnym innym urzędzie celnym. Doszło zatem do usunięcia tych towarów spod kontroli celnej bez poniesienia należnych opłat.

W związku z tym, że okoliczności związane z przewozem tych towarów uzasadniały podejrzenie, iż na terenie Polski, Niemiec i Rumunii działała zorganizowana grupa przestępcza zajmująca się fałszowaniem dokumentów celnych i przewozowych, wyłudzeniem gwarancji celnych w celu przywożenia m.in. do Polski towarów spoza obszaru celnego Wspólnoty Europejskiej bez uiszczania należności celnych, organizowaniem przewozów takiego towaru, a także jego składowania i zbywania na terenie Polski, poprzednik prawny powoda złożył w Prokuraturze Okręgowej w Z. zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa. Prokuratura prowadziła w tej sprawie postępowanie przygotowawcze pod sygn. VI Ds. (...), w sprawie sfalszowania dokumentów przewozowych.

N. k.s. zaważwał M. T. do próby ugodowej; do ugody nie doszło.

W dniu 20 października 2014 r. powód umową cesji nabył od N. k.s. wierzytelność w postaci roszczenia do pozwanego o zapłatę odszkodowania w kwocie 27.941,26 EUR z tytułu naruszenia jego obowiązków, jako przewoźnika rozpoczynającego procedurę celną

tranzytową, przez niedostarczenie towarów pobranych przez pozwanego do przewozu z portu w H. do ich miejsca przeznaczenia w B., a tym samym usunięcie tych towarów spod dozoru celnego, w wyniku czego N. k.s. została obciążona należnościami celnymi ciążącymi na tych towarach. Do umowy cesji został dołączony wykaz przewoźników wykonujących opisane przewozy i obciążające ich należności. O przelewie pozwany został zawiadomiony pismem z dnia 1 grudnia 2014 r.

W toku postępowania w sprawie sygn. akt VI Ds. (...) pozwanemu nie zostały przedstawione zarzuty, występował w charakterze świadka. Nie toczyło się też przeciwko niemu postępowanie administracyjne, które zmierzałoby do określenia jego odpowiedzialności celno-podatkowej. Pozwany nie był stroną postępowania, w wyniku którego została wydana przez niemiecki urząd celny decyzja dotycząca nieuiszczonych należności celnych.

Dokonując oceny prawnej tak ustalonego stanu faktycznego Sąd Okręgowy nie podzielił stanowiska powoda, że pozwany, jako przewoźnik - profesjonalista odpowiedzialny za dostarczenie towaru na miejsce przeznaczenia, świadomie tego nie uczynił, wyrządzając w ten sposób szkodę N. k.s. w wysokości równej co najmniej poniesionym z tego tytułu przez tę spółkę opłatom celnym i stanowiska, że gdyby pozwany wykonał swoje obowiązki przewoźnika zgodnie z obowiązującym prawem wspólnotowym i nie dopuścił się przy ich wykonywaniu czynów zabronionych w postaci świadomego poświadczania nieprawdy w dokumentacji przewozowej, przewiezienia towaru do innego miejsca niż wskazane w liście przewozowym, niezgłoszenia zakończenia procedury celnej tranzytowej w urzędzie celnym miejsca dostarczenia towaru, poprzednik prawny powoda nie zostałby obciążony należnościami celnymi i nie poniósł innych kosztów.

W ocenie Sądu Okręgowego przewoźnik może być uznany za dłużnika wówczas gdy zostanie wydana decyzja o jakiej mowa w art. 4 pkt 5 Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 2913/92 z 12 października 1992 r. ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz.Urz. UE. L Nr 302, str. 1; dalej jako w.k.c.); organ wydający decyzję ma obowiązek objąć postępowaniem wszystkie osoby, które zgodnie z art. 96 tego kodeksu są uznawane za dłużników. Dalej Sąd pierwszej instancji wyjaśnił, że prawidłowa wykładnia art. 203 ust. 3 tiret 4 w.k.c. prowadzi do wniosku, że dla wskazania dłużnika długu celnego powstałego na skutek usunięcia towaru spod dozoru celnego istotne jest ustalenie osoby zobowiązanej do

wykonania obowiązków wynikających z procedury celnej, nie ma natomiast znaczenia prawnego, kto faktycznie nie wykonał tych obowiązków. Zgodnie z artykuł 213 w.k.c. jeżeli w odniesieniu do tego samego długu celnego występuje kilku dłużników, są oni solidarnie zobowiązani do pokrycia tego długu.

W ocenie Sądu, P. M. ze spółką W. łączyła umowa przewozu drogowego, a pozwany był podwykonawcą P. M. w zakresie przewozu na trasie H.- W.; nie miał zleconego przewozu na trasie H. - B., stąd też w dokumencie CRM wpisywano trasę zleconą. Zakończeniem procedury tranzytowej miał się zająć P. M., takie ukształtowanie stosunku umownego nie jest sprzeczne z przepisami prawa. Pozwany nie miał wiedzy i świadomości, że P. M. nie dołoży należytej staranności, aby zakończyć procedurę celną związaną z tranzytem. W ocenie Sądu brak było podstaw do przyjęcia, że pozwany uczestniczył w procederze usuwania towarów spod dozoru celnego i miał świadomość lub wiedział, iż działa zorganizowana grupa przestępcza zajmująca się wprowadzaniem towarów na teren Unii Europejskiej bez uiszczania należnego cła i do tego czerpał z tego zyski.

Z uwagi na to, że podstawę odpowiedzialności pozwanego mógł stanowić art. 415 k.c., powód powinien był wykazać bezprawność działania lub zaniechania pozwanego, jego winę, udowodnić istnienie i rozmiar powstałej w ten sposób szkody oraz związek przyczynowy między działaniem lub zaniechaniem pozwanego a szkodą, co nie nastąpiło. Zważywszy na poczynione ustalenia faktyczne i ocenę prawną, brak było podstaw do przyjęcia istnienia przesłanek odpowiedzialności deliktowej pozwanego.

Sąd Apelacyjny w (...) oddalając wyrokiem z dnia 13 stycznia 2017 r. apelację powoda, podzielił przytoczone wyżej ustalenia faktyczne i ich ocenę prawną. Wskazał, że Sąd pierwszej instancji nie naruszył przepisów prawa materialnego, w szczególności art. 96, art. 206 i art. 213 w.k.c. W ocenie Sądu Apelacyjnego przewoźnik może ponosić odpowiedzialność za zobowiązania wynikające z tych przepisów, jednakże warunkiem uznania tej odpowiedzialności jest ustalenie, że dopuścił się on czynu zabronionego polegającego na usunięciu spod kontroli celnej towaru, który przewozi. Niedostarczenie towarów objętych procedurą tranzytu zewnętrznego do urzędu celnego przeznaczenia stanowi usunięcie spod dozoru celnego, skutkujące powstaniem długu celnego. Dług celny powstaje z chwilą usunięcia towaru niewspółnotowego spod dozoru celnego, a dłużnikami

są: osoba, która usunęła towar spod dozoru celnego, osoby, które uczestniczyły w tym usunięciu i które jednocześnie wiedziały lub powinny były wiedzieć, że towar zostaje usunięty spod dozoru celnego, osoby, które nabyły lub posiadały towar i które w chwili jego nabycia lub wejścia w jego posiadanie wiedziały bądź powinny były wiedzieć, że jest to towar usunięty spod dozoru celnego, i odpowiednio osoba zobowiązana do wykonania obowiązków wynikających z czasowego składowania towaru lub ze stosowania procedury celnej, którą towar ten został objęty (art. 203 w.k.c.). Wszyscy dłużnicy są solidarnie zobowiązani do pokrycia powstałego długu celnego (art. 213 w.k.c.). Solidarna odpowiedzialność wynikająca z art. 213 w.k.c. oznacza, że organ celny w drodze decyzji ma prawo według swego uznania obciążyć kwotą wynikającą z długu celnego dłużników określonych w art. 203 w.k.c. O zasadności roszczenia regresowego decyduje stosunek prawny między współdłużnikami. Dopiero na jego podstawie można ustalić czy i w jakim zakresie dłużnikowi długu celnego, który spełnił świadczenie, należy się zwrot od współdłużników, stosunek ten może wynikać z umowy lub z innego tytułu prawnego. Treść stosunku wewnętrznego łączącego dłużników solidarnych może różnie rozstrzygać kwestię ich rozliczeń. Wynikający z art. 213 w.k.c. solidarny obowiązek pokrycia długu celnego jest obowiązkiem publicznoprawnym - jako taki - nie może być modyfikowany w drodze czynności cywilnoprawnych. Jeżeli, zgodnie z treścią stosunku prawnego istniejącego między dłużnikami solidarnymi (z art. 213 w.k.c.) nie są wyłączone roszczenia regresowe, to w sytuacji, gdy jeden z nich usunął spod dozoru celnego towar, przez to, że nie dostarczył go do urzędu celnego przeznaczenia, a tym samym spowodował dług celny, dłużnikowi solidarnemu, który został zmuszony do zapłaty tego długu może przysługiwać roszczenie regresowe w pełnej wysokości. Z ustalonych w sprawie okoliczności wynikało jednak, że pozwany przyjął towary do przewozu jako podwykonawca P. M., który zlecił mu przewóz, określił jego ramy i wskazał sposób postępowania z towarem. Pozwany wiedząc, że towary, które przewoził są umieszczone pod procedurą tranzytu wspólnotowego, nie miał powodów, aby przypuszczać, że P. M. uchybi obowiązującym w tym zakresie przepisom i nie przedstawi ich do oceny. W sprawie nie udowodniono, że pozwany podjął działania zmierzające do uniknięcia zapłaty opłat celnych związanych z wprowadzeniem towaru do obrotu; brak było podstaw do przyjęcia, że pozwany wyrządził powodowi szkodę ze swej winy. Ponadto, oceniając całokształt przyjętego w związku z omawianym przewozem towarów mechanizmu zmierzającego do uniknięcia zapłaty cła za sprowadzone towary, Sąd

stwierdził, że uchybienie pozwanego (nawet jeśli miało miejsce) było w kontekście wskazanego mechanizmu najmniej istotne. Tak więc, choć nie budziło wątpliwości Sądu, że po stronie pozwanego mogła by powstać odpowiedzialność solidarna z powodem w związku z zobowiązaniami celnymi, Sąd uznał, że nie mogłaby ona polegać na obowiązku zwrotu całej dochodzonej pozwem należności; powód dostrzegając, że w omawianym procederze brały udział inne jeszcze podmioty domagał się od pozwanego zwrotu całej należności karno - skarbowej, jaką uiścił. Ponadto, sposób w jaki pozwany świadczył usługę transportową nie był bezprawny. Towar do miejsca przeznaczenia może być przewożony etapami a usługa przewozu świadczona przez różnych przewoźników. Tak więc nawet przy zachowaniu przez pozwanego należytej staranności nie miał on podstaw, aby zakładać, że przyjęty do przewozu przez pozwanego towar nie trafi do miejsca przeznaczenia lub nie zostanie zgłoszony do oclenia na terenie Polski.

W skardze kasacyjnej od wyroku Sądu Apelacyjnego powód zarzucił naruszenie art. 96 ust. 2, art. 203 ust. 3 tiret 2, art. 4 pkt 5 i art. 213 Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 2913/92 z 12 października 1992 r. ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz.Urz. UE. L Nr 302, str. 1, dalej jako w.k.c.) oraz naruszenie art. 58 k.c. w związku z art. 96 ust. 2 w.k.c. i art. 415 k.c.

We wnioskach kasacyjnych skarżący domagał się uchylenia zaskarżonego wyroku i zmianę wyroku Sądu Okręgowego przez uwzględnienie powództwa w całości i zasądzenia na jego rzecz kosztów procesu w obu instancjach.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Zgodnie z art. 96 ust. 1 w.k.c. główny zobowiązany jest osobą uprawnioną do korzystania z procedury wspólnotowego tranzytu zewnętrznego i jest odpowiedzialny za: a) przedstawienie, w wyznaczonym terminie w urzędzie celnym przeznaczenia, towarów w nienaruszonym stanie i z zachowaniem środków zastosowanych przez organy celne w celu zapewnienia tożsamości towarów, b) przestrzeganie przepisów procedury tranzytu wspólnotowego. Zgodnie z ust. 2 tego artykułu, osoba przewożąca towary lub ich odbiorca, który przyjmuje towary, wiedząc o tym, że są one objęte procedurą tranzytu wspólnotowego, jest również zobowiązany do przedstawienia ich w nienaruszonym stanie w urzędzie celnym przeznaczenia w wyznaczonym terminie i z zachowaniem środków zastosowanych przez organy celne w celu zapewnienia tożsamości towarów. Procedura tranzytu

zewnętrznego zostaje zakończona, a obowiązki zobowiązanego spełnione, gdy towar objęty tą procedurą i właściwe dokumenty zostaną przedstawione, zgodnie z przepisami tej procedury, w urzędzie celnym przeznaczenia (art. 92 ust. 1 w.k.c.). Organy celne zamykają procedurę tranzytu zewnętrznego, jeżeli są w stanie stwierdzić, na podstawie porównania danych dostępnych w urzędzie wyjścia i danych dostępnych w urzędzie przeznaczenia, że procedura została w prawidłowy sposób zakończona (art. 92 ust. 2 w.k.c.). Niedostarczenie towarów objętych procedurą tranzytu zewnętrznego do urzędu celnego przeznaczenia stanowi usunięcie spod dozoru celnego. Wówczas, zgodnie z treścią art. 203 ust. 3 tiret 4 w.k.c. główny zobowiązany staje się dłużnikiem, jako osoba, która nie wykonała obowiązków wynikających ze stosowania procedury tranzytu. Dłużnikami stają się również pozostałe osoby wymienione art. 203 ust. 3 w.k.c., w tym osoby, które uczestniczyły w usunięciu towaru spod dozoru celnego, i które jednocześnie wiedziały lub powinny były wiedzieć, że towar zostaje usunięty spod dozoru celnego (art. 203 ust. 3 tiret 2). Zwrócić jednak należy uwagę, że status dłużnika wskazane osoby uzyskują wobec wierzyciela, którym jest organ celny tego państwa, które poniosło uszczerbek na skutek usunięcia spod dozoru celnego towaru. Relacja ta ma charakter publicznoprawny i o jej powstaniu i zakresie podmiotowym przesądza treść wydanej przez organ celny decyzji. Również wynikający z art. 213 w.k.c. status dłużników jako dłużników solidarnych dotyczy relacji publicznoprawnej, względem wierzyciela.

Powyższe nie oznacza jednak, że naruszenie przepisów w.k.c. przez podmiot uczestniczący w przewozie towarów objętych procedurą tranzytu wspólnotowego, mimo że, z braku decyzji, nie staje się on dłużnikiem długu celnego, pozostaje bez znaczenia dla jego ewentualnej odpowiedzialności odszkodowawczej na gruncie prawa cywilnego. Powód jako podstawę roszczenia odszkodowawczego kierowanego przeciwko pozwanemu powołał art. 415 k.c. Stąd też należało ocenić czy zachowanie pozwanego było bezprawne i zawinione i czy zachowanie to było źródłem długu celnego ciążącego na powodzie (głównym zobowiązanym), a więc źródłem jego szkody. Dokonując takiej oceny, skutkującej oddaleniem powództwa i apelacji, Sądy odwołały się do poprawnego wykonania przez pozwanego umowy z P. M. i w związku z tym niemożności przypisania pozwanemu winy.

Czyn sprawcy pociągający za sobą odpowiedzialność cywilną musi wykazywać pewne cechy (znamiona) odnoszące się do strony przedmiotowej i podmiotowej. Chodzi o znamiona niewłaściwości postępowania od strony przedmiotowej, co określa się mianem

bezprawności czynu, i od strony podmiotowej, co określa się jako winę w znaczeniu subiektywnym. Bezprawność jest kategorią obiektywną. Element obiektywny oznacza niezgodność zachowania się z obowiązującymi normami postępowania, z obowiązującym porządkiem prawnym, a element subiektywny dotyczy stosunku woli i świadomości działającego do swojego czynu. Winę można zatem przypisać podmiotowi prawa wtedy, gdy istnieją podstawy do negatywnej oceny jego zachowania z punktu widzenia obu tych elementów.

Podzielić należy stanowisko skarżącego, że Sąd Apelacyjny nie trafnie przyjął, iż wykonanie umowy łączącej pozwanego z P. M. nie ma związku z obowiązkami pozwanego jako przewożącego towar objęty procedurą tranzytu wspólnotowego, wynikającymi z art. 96 ust. 2 w.k.c. Pozwany brał udział w przewozie objętym procedurą tranzytu wspólnotowego i związku z tym, zgodnie z powołanym przepisem, jako osoba przewożąca towar, był zobowiązany do jego przedstawienia w nienaruszonym stanie w urzędzie celnym przeznaczenia, co nie nastąpiło. Okoliczność, że powód nie stał się dłużnikiem długu celnego z uwagi na brak w stosunku do niego właściwej decyzji wierzyciela, nie stoi na przeszkodzie stwierdzeniu, że nieprzedstawienie towaru w urzędzie celnym stanowi naruszenie powołanego przepisu. Istniała zatem podstawa do przyjęcia, że skoro zachowanie pozwanego wprost naruszało przepisy w.k.c., to zachowanie takie było obiektywnie bezprawne.

Zagadnienie winy w znaczeniu subiektywnym wymaga zwrócenia uwagi na okoliczności towarzyszące przewozowi. Standardy staranności wymaganej w stosunku do podmiotów uczestniczących w przewozach objętych procedurą tranzytu wspólnotowego kształtuje orzecznictwo TSUE i sądów administracyjnych. dostarczając wskazówek jakie okoliczności mogą decydować o przypisaniu danemu podmiotowi wadliwości zachowania. I tak, na gruncie art. 203 ust. 3 tiret 2 w.k.c. przez czynności uczestnictwa w usunięciu towaru spod dozoru celnego uważa się jakiegokolwiek udział w tym działaniu, a sama nielegalna forma tego rodzaju działania nie musi mieć charakteru bezpośredniego, lecz może polegać na podejmowaniu działań pozostających z nim w związku. Z kolei sformułowanie tego przepisu: „powinny były wiedzieć”, że towar zostaje usunięty spod dozoru celnego, odnosi się do zachowania rozsądnego i ostrożnego podmiotu, co oznacza, że dana osoba miała lub powinna mieć wiedzę o istnieniu nieprawidłowości. Istotne jest czy osoba taka podjęła wszelkie kroki, których rozsądnie można było od niej oczekiwać celem

zapewnienia, że sporne towary nie zostaną usunięte spod dozoru celnego. Należy również wziąć pod uwagę informacje, którymi taka osoba dysponuje, lub które powinna znać, w szczególności ze względu na swoje obowiązki umowne (por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 listopada 2011 r. C-454/10, wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 24 czerwca 2014 r. I GSK 562/13). Biorąc pod uwagę, że pozwany uczestniczył w przewozie międzynarodowym towarów objętych procedurą tranzytową istotna jest więc ocena jego zachowania nie w odniesieniu do tego czy prawidłowo wykonał umowę łączącą go z P. M., ale czy na gruncie w.k.c. jego działanie było prawidłowe, mimo że nie stał się dłużnikiem długu celnego.

Nie budzi wątpliwości, że pozwany miał pełną świadomość, że towar jest objęty procedurą tranzytu wspólnotowego, jego pracownicy otwierali, bowiem tę procedurę pozyskując z urzędu celnego wyjścia dokument T1. Będąc przewoźnikiem zawodowo wykonującym przewozy międzynarodowe, pozwany wiedział lub powinien był wiedzieć, jakie są obowiązki przewoźącego towar w takiej procedurze. Zwraca uwagę, że listy przewozowe CMR wprost wskazywały pozwanego jako przewoźnika i zostały sprzecznie z treścią dokumentu T1 wystawione na przewóz na trasie H.- W. lub W. Wskazanie pozwanego w liście przewozowym CMR jako przewoźnika jest okolicznością, która podważa wniosek co do tego, że pozwany był podwykonawcą P. M. Sąd ustaleniami faktycznymi objął ponadto stwierdzenie, że faktury za przewóz, zgodnie z ustaleniami z P. M., miały być wystawione na spółkę W. i tak ostatecznie, po zainteresowaniu się sprawą organów ścigania, zostały wystawione, co nie dawało podstawy do kwalifikowania statusu pozwanego jako podwykonawcy ale jako przewoźnika w stosunku do spółki W. Sąd też pominął, że co prawda przewóz międzynarodowy może być wykonany przez kilku przewoźników, ale przy przewozie sukcesywnym przewóz jest wykonywany na podstawie jednego listu przewozowego, co wyklucza, aby w okolicznościach sprawy inny przewoźnik kontynuował przewóz do miejsca wynikającego z dokumentu T1. Sąd nie odniósł się również do faktu, że na listach przewozowych brak było potwierdzenia odbioru towaru, w tym w żaden sposób nie udokumentowano przekazania towaru ani P. M. ani innej osobie upoważnionej do odbioru. Pracownicy pozwanego zeznali, że w W., dokąd jechali z towarem, dochodziło do rozładunku, a więc przez zgłoszeniem się w urzędzie celnym. W tej sytuacji wnikliwej oceny wymagało czy istotnie zachowanie pozwanego, który poprzestał na

twierdzeniu P. M., że dokona przedstawienia towarów w urzędzie celnym było działaniem z należytą starannością czy też kwalifikowało się jako jej brak.

Biorąc pod uwagę powyższe, wniosek Sądu o niemożności przypisania pozwanemu deliktowej odpowiedzialności odszkodowawczej, przy jednoczesnym niewykluczenia w uzasadnieniu wyroku wpływu „uchybień pozwanego” na funkcjonowanie przestępczego mechanizmu usuwania towarów spod dozoru celnego, ale też przy całkowitym pominięciu zagadnienia związku przyczynowego pomiędzy zachowaniem pozwanego a szkodą powoda, jest daleko przedwczesny.

Z przedstawionych przyczyn Sąd Najwyższy na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. i na podstawie art. 108 § 2 w związku z art. 398²¹ k.p.c. orzekł jak w sentencji.

aj