

**Wyrok z dnia 13 lutego 1998 r.**

**III RN 114/97**

**Ustalenie stawki celnej dotyczącej samochodu powinno nastąpić wyłącznie na podstawie oficjalnie gromadzonych informacji technicznych oraz kwalifikacji danego typu pojazdów i to w zakresie w jakim dane te stanowią równocześnie prawnie określone przesłanki zaliczenia tego pojazdu do określonej grupy towarów, dla której ustalone zostały odrębne stawki celne (§ 1 pkt 1 lit. d oraz załącznik rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 lipca 1991 r. w sprawie ceł na towary przywożone z zagranicy, Dz.U. Nr 67 poz. 288 ze zm.).**

Przewodniczący SSN: Jerzy Kwaśniewski, Sędziowie SN: Adam Józefowicz, Andrzej Wasilewski (sprawozdawca).

Sąd Najwyższy, po rozpoznaniu w dniu 13 lutego 1998 r. sprawy ze skargi Przedsiębiorstwa Handlowo-Usługowego "G." - Antoni F. w B. na decyzję Prezesa Głównego Urzędu Ceł w W. z dnia 12 września 1995 r. [...] w przedmiocie wymiaru cła od samochodu, na skutek rewizji nadzwyczajnej Ministra Sprawiedliwości [...] od wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego-Ośrodka Zamiejscowego w Białymstoku z dnia 11 czerwca 1997 r. [...]

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

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

Dyrektor Urzędu Celnego w K. decyzją z dnia 17 maja 1993 r. dokonał odprawy celnej w imporcie towaru w postaci samochodu marki Ford-Escort AVF (dokumenty SAD [...] z dnia 17 maja 1993 r.) i zaklasyfikował przedmiotowy samochód do poz. 8704 (kod CN 8704 21 99) taryfy celnej importowej, która obejmuje samochody przeznaczone wyłącznie do przewozu ładunków oraz wymierzył Antoniemu F. stosowne należności celne i dopuścił wymieniony towar do obrotu na polskim obszarze celnym. W odwołaniu od powyższej decyzji Antoni F. podniósł, że kupiony prze-

zeń samochód posiada symbol LKW, co oznacza, że jest to samochód ciężarowo-dostawczy. Prezes Głównego Urzędu Ceł decyzją z dnia 10 listopada 1993 r. [...] utrzymał w mocy zaskarżoną decyzję. W uzasadnieniu tego rozstrzygnięcia Prezes Głównego Urzędu Ceł stwierdził, że samochód Ford-Escort AVF jest samochodem do transportu towarowego, choć jest on zbudowany na bazie nadwozia samochodu osobowego Ford-Escort, a w tej sytuacji, zgodnie z postanowieniem § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 grudnia 1991 r. (Dz.U. Nr 121, poz. 529), obowiązuje stawka celna 35% wartości, z zastrzeżeniem, że wysokość cła nie może być niższa niż równowartość 1.500 USD średniego kursu ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski. Dlatego, w opinii Prezesa Głównego Urzędu Ceł, Dyrektor Urzędu Celnego w K. prawidłowo zaklasyfikował przedmiotowy samochód oraz zastosował w danym wypadku prawidłową stawkę celną.

W wyniku złożonej przez Antoniego F. skargi do Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie, Sąd ten wyrokiem z dnia 20 września 1994 r. [...] uchylił zaskarżoną decyzję Prezesa Głównego Urzędu Ceł z dnia 10 listopada 1993 r., zalecając, aby przy ponownym rozpatrywaniu sprawy Prezes Głównego Urzędu Ceł rozważył powołanie biegłego ze znajomością budowy tego typu pojazdów, w celu wydania stosownej opinii w sprawie. W dniu 12 września 1995 r. Prezes Głównego Urzędu Ceł, działając na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 KPA oraz § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 lipca 1991 r. (Dz.U. Nr 67, poz. 288 ze zm.) wydał decyzję [...] utrzymującą w mocy uprzednią decyzję z dnia 17 maja 1993 r. W uzasadnieniu tego rozstrzygnięcia Prezes Głównego Urzędu Ceł stwierdził, że przeprowadzone ponownie postępowanie dowodowe, w którym wykorzystano wyjaśnienia Firmy Ford oraz opinię w sprawie sporządzoną przez Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego w W. wykazało, że przedmiotowy samochód jest samochodem do transportu towarowego o ładowności do 1000 kg, zbudowanym na bazie nadwozia samochodu osobowego marki Ford Escort, a więc jego klasyfikacja do kodu CN 8704 21 99 ze stawką celną 35% - minimum równowartość 1500 USD, zawarta w SAD [...] z dnia 17 maja 1993 r. jest prawidłowa. W uzasadnieniu decyzji podniesiono ponadto, że gdyby dany pojazd został zaklasyfikowany jako osobowy, nie byłby on zwolniony z podatku obrotowego. Ponadto, gdyby istniała możliwość przystosowania przedmiotowego samochodu do przewozu osób, to również nie byłby

on zaklasyfikowany do pozycji CN 8704, tylko do pozycji CN 8703 taryfy celnej. W uzasadnieniu tej decyzji nadmieniono także, że przy rozstrzygnięciu sprawy nie zostały uwzględnione opinie [...] z dnia 1 grudnia 1993 r. oraz z dnia 21 czerwca 1995 r. wydane przez Oddział Rzeczoznawców PZM w B., w których stwierdzono, że przedmiotowy samochód nie jest zbudowany na bazie nadwozia samochodu osobowego, ponieważ wiążącą jest opinia wydana w niniejszej sprawie przez Radę Naczelną Stowarzyszenia Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego, tzn. jednostkę nadrzędną Rady Oddziałowej w B.

Na powyższą decyzję Prezesa Głównego Urzędu Ceł z dnia 12 września 1995 r. Antoni F. wniósł skargę do Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie-Ośrodek Zamiejscowy w Białymstoku, w której zarzucił, że podejmując ponownie rozstrzygnięcie w niniejszej sprawie Prezes Głównego Urzędu Ceł nie zastosował się do zaleceń wynikających z wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 20 września 1994 r., bowiem wydając decyzję oparł się jedynie na informacjach uzyskanych od przedstawiciela Ford Distribution, a przedstawiciel tej Firmy nie oglądał przedmiotowego samochodu. Nie oglądał tego samochodu również przedstawiciel Stowarzyszenia Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego, a mimo to stwierdził, że samochód będący przedmiotem sporu jest zbudowany na bazie samochodu osobowego. Ponadto w skardze podniesiono zarzut, że w sprawie tej nie może być również dowodem katalog „Ciężarówka Świata”, na co powołuje się Prezes Głównego Urzędu Ceł.

Wyrokiem z dnia 11 czerwca 1997 r. Naczelny Sąd Administracyjny w Warszawie-Ośrodek Zamiejscowy w Białymstoku [...] uchylił zaskarżoną decyzję Prezesa Głównego Urzędu Ceł w Warszawie z dnia 12 września 1995 r. [...]. W uzasadnieniu tego wyroku podniesiono w szczególności, że przedmiotem sporu w niniejszej sprawie jest to, czy chodzi tu o samochód do transportu towarowego czy też samochód osobowo-towarowy zbudowany na bazie nadwozia samochodu osobowego, przy czym w obu wypadkach nie bez znaczenia jest także marka tego samochodu. Sąd podzielił zarzut, że Prezes Głównego Urzędu Ceł nie w pełni uzupełnił postępowanie dowodowe, stosownie do zaleceń poprzedniego wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego, bowiem opinie wykorzystane w ponownym postępowaniu wydane zostały bez oględzin spornego samochodu, a skarżący aż do dnia rozprawy nie otrzymał ofi-

cialnego stanowiska Firmy Ford. Przy rozpoznawaniu sprawy nie uwzględniono opinii biegłych zgłaszanych przez skarżącego, a ponadto przepisy powoływanego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 grudnia 1991 r. nie wyjaśniają istoty problemu zbudowania samochodu przeznaczonego do transportu towarowego na bazie samochodu osobowego. W rezultacie Naczelny Sąd Administracyjny zalecił, aby Prezes Głównego Urzędu Ceł przy ponownym postępowaniu w sprawie przeprowadził szczegółowe postępowanie dowodowe i dokonał pogłębionej analizy zebranych dowodów z uwzględnieniem zarzutów skarżącego.

Minister Sprawiedliwości [...] złożył rewizję nadzwyczajną od powyższego wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego-Ośrodka Zamiejscowego w Białymstoku z dnia 11 czerwca 1997 r. [...], któremu zarzucił rażące naruszenie art. 27 ust. 1 ustawy z dnia 11 maja 1995 r. o Naczelnym Sądzie Administracyjnym (Dz.U. Nr 74, poz. 368 ze zm.) w związku z art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 28 grudnia 1989 r. - Prawo celne (Dz.U. Nr 75, poz. 445 ze zm.) oraz § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 lipca 1991 r. w sprawie ceł na towary przywożone z zagranicy, w brzmieniu określonym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 12 grudnia 1991 r. (Dz.U. Nr 121, poz. 529 ze zm.) i na podstawie art. 57 ust. 2 ustawy o Naczelnym Sądzie Administracyjnym wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i oddalenie skargi, bądź o uchylenie tego wyroku i przekazanie sprawy Naczelnemu Sądowi Administracyjnemu-Ośrodkowi Zamiejscowemu w Białymstoku do ponownego rozpoznania. W uzasadnieniu rewizji nadzwyczajnej podniesiono w szczególności, że materiały zebrane w sprawie dowodzą, iż kwestia oceny typu samochodu sprowadzonego z zagranicy przez skarżącego została wyczerpująco wyjaśniona w toku postępowania i zastosowana w niniejszej sprawie stawka celna jest zgodna z prawem. W tej sytuacji wyrażona w wyroku ocena Naczelnego Sądu Administracyjnego, że Prezes Głównego Urzędu Ceł wydając decyzję dopuścił się naruszenia przepisów procedury administracyjnej w stopniu mającym wpływ na wynik sprawy, co skutkować powinno uchyleniem wydanych w tej sprawie decyzji organów I i II instancji, nie znajduje dostatecznego uzasadnienia. W odpowiedzi na rewizję nadzwyczajną skarżący powtórzył wcześniej podnoszone zarzuty pod adresem decyzji organów celnych oraz wniósł o utrzymanie w mocy zaskarżonego wyroku [...].

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Rewizja nadzwyczajna jest uzasadniona.

Stosownie do postanowienia art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 28 grudnia 1989 r. - Prawo celne (Dz.U. Nr 75, poz. 445 ze zm.) cło wymierza się według stanu towaru i jego wartości celnej w dniu dokonania zgłoszenia celnego i według stawek w tym dniu obowiązujących. W rozpoznawanej sprawie w dniu dokonania zgłoszenia do odprawy celnej przedmiotowego samochodu obowiązywały stawki celne wedle taryfy stanowiącej załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 lipca 1991 r. w sprawie ceł na towary przywożone z zagranicy (Dz.U. Nr 67, poz. 288) wraz ze zmianami wprowadzonymi postanowieniem § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 grudnia 1991 r. (Dz.U. Nr 121, poz. 529). W niniejszej sprawie postępowania ustalono w sposób bezsporny, że w dniu 17 maja 1993 r. skarżący złożył w Oddziale Celnym w B. pisemny wniosek o wszczęcie postępowania celnego na formularzu SAD, na którym w polu 31 tego formularza, dotyczącym opisu zgłaszanego do oclenia towaru, wpisany został samochód „Ford Escort” nr podwozia [...], przy czym prawdziwość podanych informacji potwierdzona została własnoręcznym podpisem zgłaszającego. Na tej podstawie oraz na podstawie dokonanej identyfikacji „w naturze” zgłoszonego do oclenia samochodu, Dyrektor Urzędu Celnego w K. w decyzji zawartej w jednolitym dokumencie administracyjnym SAD [...] z dnia 17 maja 1993 r. zaklasyfikował przedmiotowy samochód jako samochód do transportu towarowego o ładowności poniżej 1000 kg, który według obowiązujących wówczas stawek celnych odpowiadał działowi 87 (obejmującemu pojazdy nie szynowe), pozycji nr 8704 (obejmującej pojazdy samochodowe do transportu towarowego) i kodowi CN 8704 21 99 (obejmującemu samochody z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania o zapłonie samoczynnym, o masie nie przekraczającej 5 ton, z silnikiem o pojemności powyżej 2500 cm<sup>3</sup> - używane), ze stawką celną 35%, nie niższą jednak aniżeli równowartość 1500 USD, która stosowana była w odniesieniu do „pojazdów samochodowych do transportu towarowego”, objętych między innymi kodem CN 8704 21 99, ale: „zbudowanych na bazie nadwozia samochodów osobowych lub osobowo-towarowych (kombi)” (§ 1 pkt 1 lit.d oraz załącznik powołanego wyżej rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 lipca 1991 r. ze zm.). Skarżący wielokrotnie w toku toczą-

cego się postępowania kwestionował prawidłowość kwalifikowania przedmiotowego samochodu jako samochodu Ford Escort „zbudowanego na bazie nadwozia samochodów osobowych lub osobowo-towarowych” i na tę okoliczność przedstawiał organom celnym sporządzone na własne zlecenie opinie specjalistów. Tymczasem zarzutu tego nie potwierdziła oficjalna informacja sporządzona w niniejszej sprawie na zlecenie Prezesa Głównego Urzędu Ceł przez działającego w Polsce przedstawiciela firmy Ford - Ford Distribution, który w pisemnej odpowiedzi stwierdził, że przedmiotowy samochód - identyfikowany na podstawie podanych i niekwestionowanych numerów nadwozia - figuruje w bazie danych firmy jako Ford Escort VAN i jest samochodem dostawczym. Równocześnie w pisemnej opinii sporządzonej na zlecenie Prezesa Głównego Urzędu Ceł przez rzeczoznawcę Stowarzyszenia Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego potwierdzono także, że samochód o podanych numerach fabrycznych należy do kategorii samochodów, które z technicznego punktu widzenia zidentyfikowano jako „Ford Escort Express wyprodukowany w Wielkiej Brytanii na bazie samochodu osobowego Ford Escort i posiadający nadwozie typu furgon”. Z powyższych opinii jednoznacznie wynika, że: po pierwsze - w obu wypadkach sporządzone one zostały na podstawie powszechnie stosowanej informacji dotyczącej numerów identyfikacyjnych pojazdu, które wpisane zostały do dokumentu SAD i podczas odprawy celnej zostały zweryfikowane „w naturze” oraz po drugie - podane numery, identyfikujące konkretny samochód, pozwoliły równocześnie na dokonanie jego charakterystyki technicznej bez potrzeby oględzin „w naturze”. Charakterystyka techniczna tej klasy samochodów potwierdziła prawidłowość zakwalifikowania go do grupy towarów określonej w pozycji CN 8704 21 99 w tabeli stawek cła. W tej sytuacji brak było podstaw dla przyjęcia, że wydając zaskarżoną decyzję Prezes Głównego Urzędu Ceł naruszył przepisy art. 7 - 10 oraz art. 75, art. 77 i art. 80 KPA i to w sposób, który mógłby mieć wpływ na rozstrzygnięcie sprawy. Wprawdzie zarzuty podnoszone w toku postępowania przez stronę skarżącą, które wzięte zostały pod uwagę przez Naczelny Sąd Administracyjny w zaskarżonym wyroku, kwestionują w istocie prawidłowość określenia przez obowiązujące przepisy prawne kryteriów oceny i kwalifikacji pojazdów samochodowych do grupy towarów CN 8704 21 99, a w szczególności to, czy i kiedy należy przyjąć, że określony samochód „zbudowany jest na bazie nadwozia samochodu osobowego lub

osobowo-towarowego”. Tym niemniej, oceniając prawidłowość wymiaru cła na podstawie całokształtu materiału dowodowego zebranego w sprawie, organ administracyjny trafnie doszedł do wniosku, że w niniejszej sprawie ustalenie stawki celnej powinno nastąpić wyłącznie na podstawie zobiektywizowanych i oficjalnie gromadzonych informacji technicznych oraz kwalifikacji danego typu pojazdów i to w zakresie w jakim stanowią one równocześnie prawnie określone przesłanki zaliczenia danego pojazdu do określonej grupy towarów, dla której ustalone zostały odrębne stawki celne (§ 1 § 1 pkt 1 lit. d oraz załącznik powołanego wyżej rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 lipca 1991 r. ze zm.).

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. 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) w związku z art. 393<sup>15</sup> KPC orzekł, jak w sentencji.

=====