

Sygn. akt II K 530/14

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 9 września 2015 roku

Sąd Rejonowy w Piotrkowie Trybunalskim II Wydział Karny w składzie:

Przewodniczący: SSR Renata Folkman

Protokolant: Joanna Kotala, Dorota Słomka

przy udziale Prokuratora: Tomasza Retyka, Marcina Polaka, Adama Zarzyckiego

oraz oskarżyciela publicznego: Wioletty Szafran z ramienia Urzędu Celnego wP. (...)

po rozpoznaniu w dniach 14 listopada 2014 r., 05 grudnia 2014 r., 15 stycznia 2015 r., 12 marca 2015 r., 15 maja 2015 r., 02 września 2015 r. na rozprawie sprawy

**S. K.**

**s. J. i A. z domu K.**

**ur. (...) w Ł.**

oskarżonego o to, że:

będąc Prezesem (...) Sp. z o.o. odpowiada za uchylenie się od opodatkowania przez (...) Sp. z o.o. poprzez niezłożenie do właściwego organu, tj. Urzędu Celnego w P., deklaracji uproszczonej (...) w związku z dokonaniem nabycia wewnątrzspółnotowego samochodów osobowych n/w marek:

1) T. (...) o nr nadwozia (...),

2) V. (...) o nr nadwozia (...),

wbrew obowiązкови wynikającemu z art. 106 ust. 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 108, poz. 626), które to deklaracje powinny być złożone do dnia: 1) 23.09.2010 roku, 2) 05.08.2010 roku, przez co naraził na uszczuplenie podatek akcyzowy w łącznej wysokości 18122,00 zł,

**tj. o przestępstwo skarbowe z art. 54§2 kks w zw. z art. 54§1 kks w zw. z art. 6§2 kks w zw. z art. 9§3 kks**

orzeka

1. oskarżonego S. K. uniewinnia od popełnienia zarzucanego czynu;

2. wydatkami w sprawie obciąża Skarb Państwa.

## UZASADNIENIE

**Sąd ustalił, co następuje:**

S. K. w 2010 r. był prezesem Spółki z o.o. K. w B.. Spółka w szczególności zajmowała się importem pojazdów, osobowych, ciężarowych. Spółka zatrudniała dwie księgowo (I. S., S. D.), kierowcę (M. W.), handlowców (P. P., P. S. i

W. B.), przy czym handlowcy w Spółce zmieniali się, ich pensja zależała od wyników sprzedażowych. Wyszukiwaniem ofert pojazdów do sprzedaży zajmował się w Spółce S. K.

S. K. wyszukał oferty sprzedaży pojazdów V. (...) i T. (...). Pojazdy te spółka zakupiła w Belgii, jako samochody używane, wyrejestrowane. Pojazdy zostały przetransportowane lawetami do Niemiec, gdzie zostały przekształcone na pojazdy ciężarowe w karoserii osobowych. Polegało to na zdemontowaniu foteli, poza dwoma przednimi fotelami (kierowcy i pasażera), zdemontowaniu pasów bezpieczeństwa przy zdemontowanych fotelach, zamontowaniu metalowej kraty – przegrody, za przednimi fotelami, oddzielającej przestrzeń osobową od towarowej. Przeróbki odbywały się przy wykorzystaniu otworów technologicznych znajdujących się w pojazdach, a wytworzonych przez producenta. Oba te pojazdy posiadają homologację producentów tak na pojazd osobowy, jak i ciężarowy, co oznacza że każdy z nich może pełnić obie funkcje, w zależności od wyposażenia i uzyskanej w tym zakresie homologacji producenta, co następnie widnieje w dowodzie rejestracyjnym pojazdu.

Tak przekształcone pojazdy zostały następnie na terenie Niemiec poddane badaniu technicznemu, po którym uzyskały homologację jako auta ciężarowe (w karoserii osobowych) oraz zostały zarejestrowane w niemieckim urzędzie komunikacji jako auta ciężarowe, otrzymały tablice rejestracyjne, po czym zostały przywiezione – w takim stanie, czyli jako dwuosobowe ciężarówki w karoserii osobowej, z kratką oddzielającą część ładunkową od osobowej – do Polski, na plac (...) w B.. Zakupem pojazdu T. zainteresowany okazał się T. W., a zakupem pojazdu V. – J. A.. Oboje wyżej wymienieni nabywcy prowadzili działalność gospodarczą. Zgodnie z ówczesnym stanem prawnym przedsiębiorcy, mając auto ciężarowe, mogli dokonywać pewnych odliczeń podatku VAT w związku z wykorzystywaniem takiego auta dla potrzeb prowadzonej działalności gospodarczej. Nadto auta ciężarowe nie były obłożone akcyzą, przez co były (o tę akcyzę) tańsze w zakupie. Zatem oboje wyżej wymienieni nabywcy zainteresowani byli nabyciem aut w takiej właśnie wersji, czyli ciężarowej w karoserii osobowej. Zarówno J. A., jak i T. W. nabyli auta w wersji ciężarowej.

Po zakupie aut w wersji ciężarowej (aut, które były leasingowane, czyli T. W. i J. A. wybrali samochody, zaś odpowiednie fundusze leasingowe dla nich je zakupiły, przy czym faktycznego wyboru pojazdu dokonywali ich faktyczni użytkownicy, czyli A. i W.), kiedy auta nie były już we władaniu Spółki (...), auta zostały poddane „doposażeniu”, także przy wykorzystaniu istniejących otworów technologicznych tak, aby osiągnęły funkcję aut osobowych, to jest, aby mogły przewozić więcej niż jednego pasażera poza kierowcą. Zostały zatem do nich dołożone tylne kanapy (w T. nawet dwie, bo jest to z założenia auto 7 – osobowe), pasy bezpieczeństwa oraz została w V. przesunięta kratka metalowa poza obręb kanap, zaś w T. kratka ta została w ogóle zdemontowana i pozostała jedynie zasłonka do części bagażowej.

S. K. nie zlecał wykonania tych zmian, miał natomiast świadomość, iż zmiany takie są w tych pojazdach (jak i w wielu innych) możliwe, ale byłoby to niezgodne z obowiązującymi przepisami w zakresie podatku akcyzowego i VAT, dlatego zmian takich nie czynił. Zajmował się sprowadzaniem takich pojazdów, na jakie miał popyt i zbyt. Od wszelkich sprowadzanych pojazdów osobowych, zgodnie z przepisami, zarządzana przez niego Spółka odprowadzała akcyzę, bez czego nabywca nie mógł w wydziale komunikacji pojazdu zarejestrować. Od zaimportowanych pojazdów ciężarowych Spółka akcyzy nie odprowadzała (bo nie było takiego obowiązku). Spółka nie miała możliwości kontrolowania docelowego przeznaczenia, jakie zaimportowanemu (przez Spółkę) samochodowi przypisywał klient, który go nabywał.

(dowód: wyjaśnienia S. K. – k. 481 v – 488, 512 v – 513 v, 518 i v, 555 i v, 602 i v, 604, 666)

S. K. urodził się (...) Jest średniego wykształcenia, z zawodu handlowiec. Jest prezesem (...) spółka z o.o. z siedzibą w Ł., z miesięcznym dochodem netto na poziomie około 1.600 zł. Jest ojcem jednego dziecka, wobec którego ma orzeczony obowiązek alimentacyjny na poziomie 1.000 zł miesięcznie. Jest żonaty. Nie był karany. (k. 481 v)

S. K. oświadczył na rozprawie, że nie przyznaje się do popełnienia zarzucanego mu czynu i w całości nie zgadza się z zarzutem postawionym mu przez Urząd Celny.

Wyjaśnił, że reprezentuje spółkę, która prowadziła działalność gospodarczą zupełnie legalnie, a nie „proceder”, zaś samochody, jakie były – przez jego spółkę – importowane, wcześniej były wyrejestrowane. Powiedział, że każdy importowany samochód osobowy, dokładnie z tego samego źródła, który nie miał homologacji samochodu ciężarowego, miał składaną deklarację (...) – U w ciągu 7 dni od jego zaimportowania; gdyby naprawdę chciał oszukać Skarb Państwa, to robiliby to na większą skalę, nie zaś w kwestii akurat dwóch samochodów (jakie są przedmiotem zarzutu). Powiedział, że wskutek tej sprawy jego spółka zawiesiła działalność handlową, bo wiąże się to ze zbyt dużym ryzykiem, bowiem jedno ze spornych aut spółka zakupiła w Belgii za 70 tysięcy złotych, sprzedała klientowi w Polsce za 80 tysięcy złotych, zaś Urząd Celny narzucił za to auto 19 tysięcy akcyzy, przy czym uczynił to po 4-5 latach od zdarzenia gospodarczego, podczas gdy w umowach zawieranych przez spółkę z klientami był zapis, iż spółka może zmienić cenę pojazdu w przypadku zmiany przepisów celno – podatkowych, ale tylko w terminie 2 lat od dnia zawarcia umowy. Z tego względu spółka nie mogła dochodzić swoich praw od nabywców tychże dwóch pojazdów (z powodu upływu terminu). Dalej wyjaśnił, że cały problem stąd się wziął, iż klient kupował auto jako ciężarowe, a potem – już we własnym zakresie – przerabiał je na osobowe. Samochody były nabywane przez firmy leasingowe, a potem po upływie leasingu, czyli po 4 latach od zakupu, były sprzedawane osobom prywatnym, które przerabiały auto na osobowe. Dodał, że Urząd Celny przeprowadził oględziny pojazdów po 3 latach od ich zaimportowania, a wówczas klienci już je przerobili na osobowe, bo skończyła się umowa leasingu i możliwość odpisywania VAT. Powiedział, że wszystkie dokumenty, jakie przedłożył Urzędowi Celnemu w odniesieniu do tych dwóch spornych aut, potwierdzają, iż w momencie przekraczania granicy były to pojazdy ciężarowe. Dodał, że pojazd V. (...) o końcowym numerze VIN (...), do dnia 24.06.2010 r. było samochodem osobowym, po czym zostało wyrejestrowane na terenie UE, po czym zostało ponownie zarejestrowane na terenie UE jako auto ciężarowe, co potwierdzają dokumenty zawarte w aktach sprawy na k. 322 – 323. Powiedział, że analogiczna sytuacja była w odniesieniu do samochodu T. o końcowym numerze VIN (...), pojazd ten, pierwotnie rejestrowany jako osobowy, został wyrejestrowany na terenie UE, a następnie ponownie zarejestrowany na terenie UE, ale już jako ciężarowy i jako takie auto wprowadzony w polski obszar celny, co potwierdza dokument z karty 320 akt sprawy. Powiedział, że jego firma zapłaciła łącznie około 32 tysiące akcyzy za te dwa sporne pojazdy. Dodał, że w przypadku tych dwóch spornych aut nie wykonał niestety dla własnych potrzeb zdjęć celem udokumentowania, iż w momencie przekraczania polskiej granicy, były to samochody ciężarowe. Miał natomiast inną sytuację z samochodem M., gdzie na szczęście wykonał zdjęcia wyglądu pojazdu na chwilę przekraczania granicy (było widoczne, że ma przegrodę za przednimi fotelami i jest ciężarowy) i kiedy po 6 miesiącach od zaimportowania tegoż auta Urząd Celny zwrócił się, bo nabywca dokonał przeróbki samochodu na własną rękę na osobowy, wówczas przedstawił zdjęcia wyglądu pojazdu z chwili jego importu, po czym Urząd Celny postępowanie w tamtej sprawie umorzył.

Wyjaśnił, że te dwa sporne auta nie były znacznie tańsze z tego powodu, iż nie były obłożone akcyzą (jako ciężarowe), lecz ich atrakcyjność polegała na tym, że dawały przedsiębiorcom możliwość odpisania podatku VAT i zaliczenia kosztów eksploatacji na terenie Polski do kosztów uzyskania przychodu, w tym tkwiła istota, że auta osobowego nie można było wliczyć w koszty i nie można było odpisać VAT. Powiedział, że w związku z tym nie mieli wówczas klientów na samochody osobowe, a mieli zapotrzebowanie na samochody z homologacją ciężarową, tym bardziej, że rok 2010 był ostatnim, w jakim można było odpisać VAT od samochodów ciężarowych w karoserii aut osobowych i odliczenia kosztów eksploatacji od kosztów uzyskania przychodu, a wszystkie umowy leasingu operacyjnego zawarte do 31.12.2010 r. pozostawały pod rządami starych przepisów. Dodał, że producenci aut osobowych w 2010 r. sprzedawali 80 – 90 % pojazdów z homologacją ciężarową.

Dalej powiedział, że firma (...) kupowała na podstawie faktury VAT od belgijskiego kontrahenta wyrejestrowany pojazd, następnie zmian konstrukcyjnych w pojeździe dokonywała na terenie Niemiec niemiecka firma (...) wystawiając na to zaświadczenie o badaniach technicznych pojazdu wykonanych na terenie Niemiec. Dalej powiedział, że świadectwo homologacji otrzymuje producent i jego wyciąg przekazuje nabywcy pojazdu, nabywca w oparciu o to świadectwo uzyskuje dowód rejestracyjny, który od tej pory staje się podstawą kwalifikowania pojazdu, z jednym wyjątkiem – gdy auto zostanie wyrejestrowane, co właśnie miało miejsce co do tych dwóch spornych aut. Wówczas z nieważnym dowodem rejestracyjnym należało pojechać do stacji diagnostycznej na terenie UE i należało uzyskać ponowne dopuszczenie do ruchu drogowego, a zgodnie z przepisami, jeżeli diagnosta dopuszcza

pojazd zrekonstruowany, przerobiony, do ruchu drogowego, to jest to wiążące dla wydziału komunikacji w zakresie stwierdzenia przeznaczenia pojazdu i jego kategorii. I tak właśnie było w przypadku tych dwóch spornych pojazdów. Była wydzielona przestrzeń bagażowa, z przodu dwa miejsca dla kierowcy i pasażera, na tej podstawie pojazdy uzyskały badanie, że są ciężarowymi. Powiedział też, iż motywem wyrejestrowywania aut za granicą przez ich zbywcę firmę (...) nie była polska akcyza, lecz VAT. Wyjaśnił, że firma (...) chcąc sprzedać pojazd używany, bez obowiązku odprowadzenia VAT (i narażenia się na to również w przyszłości) musiała pojazd ten wyrejestrować i zdać od niego tablice rejestracyjne. W ten sposób nabywca tegoż pojazdu przed jego zarejestrowaniem, musiał tenże VAT odprowadzić. (...) takie było następnie na terenie Niemiec przerabiane (na ciężarowe), jako takie rejestrowane i jako takie sprowadzane w polski obszar celny. Dodał, że działał w zaufaniu do organów państwa, skoro diagnosta robił badania techniczne pojazdu i kwalifikował go jako ciężarowy, zaś wydział komunikacji, jako taki właśnie pojazd rejestrował, to on nie miał podstaw wątpić w kwalifikację tegoż pojazdu. Dodał, że wiedział, iż import samochodów osobowych podlega akcyzie, zaś ciężarowych nie podlega. Dodał, że w tej chwili nie pamięta jak się miała proporcja za 2010 r. importu aut osobowych i ciężarowych, ale mniej więcej po równo, średnio raz na tydzień jego spółka składała deklarację (...) od samochodów osobowych, od których odprowadzali akcyzę, zatem nie można mówić, że motywem jego działania było oszukanie Skarbu Państwa na akcyzie od tychże dwóch spornych aut. Po prostu sprowadzał takie samochody, na jakie miał popyt, takie jakich chcieli klienci, zaś klienci w tamtym czasie preferowali samochody ciężarowe z powodu możliwości odpisania VAT i „wrzucenia” kosztów eksploatacji takiego pojazdu w koszty prowadzonej działalności gospodarczej. Powiedział też, że dowiadywał się od firmy (...) spółka z o.o. i (...) spółka z o.o., samochody T. (...) i V. (...) na rynku belgijskim i niemieckim występują jako ciężarowe. Powiedział, że nie miał żadnych wątpliwości co do tego, że samochody te mogą być zarejestrowane jako ciężarowe, skoro na runku UE te konkretne modele mogą być rejestrowane jako osobowe, osobowo – ciężarowe, ciężarowe, a nawet jako bankowóz, czy pomoc drogowa.

Dalej powiedział, że na importowane auta otrzymywał belgijską fakturę sprzedażową, niemiecki dowód rejestracyjny. Dodał, że w momencie nabycia belgijskich aut od firmy (...), pojazdy te nie miały żadnego charakteru, bo były wyrejestrowane (przez zbywcę). Firma transportowa, która na zlecenie K. odbierała pojazdy za granicą, otrzymywała belgijski nieważny dowód rejestracyjny z adnotacją „wyrejestrowano” i fakturę sprzedażową, a następnie na terenie Niemiec dokonywane były przeróbki auta, badanie techniczne, po którym auto było rejestrowane jako ciężarowe i z takim dowodem rejestracyjnym (niemieckim) jego firma w Polsce auto odbierała od firmy transportowej. Powiedział, że nie jest w stanie stwierdzić, czy w belgijskim (nieważnym) dowodzie rejestracyjnym był zapis czy auto jest osobowe czy ciężarowe. Powiedział też, że tych samych przeróbek co na terenie Niemiec, można było dokonać i na terenie Polski, ale wówczas trzeba by było odprowadzić akcyzę (bo auto wkroczyłoby w polski obszar celny jako osobowe). W Niemczech, mimo przeróbki na ich terytorium, nie trzeba było akcyzy odprowadzać, bo takim podatkiem są tam obłożone auta, dla których Niemcy są krajem docelowym, a nie tranzytowym. Na koniec powiedział, że na każdym etapie działalności był przekonany, iż import pojazdów jest lege artis, że przepisy zezwalają mu na rejestrację samochodu zakupionego w Belgii poprzez skierowanie go na badania i określenie sposobu użytkowania tego pojazdu, zwłaszcza że weszły wówczas przepisy mówiące o tym, że wszelkie dokumenty wystawione przez stacje diagnostyczne na terenie UE są obowiązującymi dokumentami również na terenie Polski, co oznaczało, że badania w niemieckiej stacji diagnostycznej powinny być honorowane w Polsce przy rejestracji pojazdu. Mimo to bezzwłocznie po wprowadzeniu pojazdów w polski obszar celny kierowali je do polskiej stacji diagnostycznej po to, aby Urząd Celny lub Skarbowy nie miały żadnych wątpliwości co do przeznaczenia tych pojazdów jako ciężarowych. Dodał też, że w przypadku T. (...) miał świadomość popartą niemieckimi i polskimi badaniami technicznymi, że wprowadza na polski obszar celny samochód ciężarowy, dwuosobowy o ładowności powyżej 500 kg. W świadomości tej utwierdził go starosta, który jako organ administracji publicznej, zarejestrował pojazd jako ciężarowy i nie wymagał od importera (czyli od jego spółki) zaświadczenia o złożeniu (...) i dowodu opłacenia akcyzy, jak w przypadku sprzedaży auta osobowego, kiedy to starosta za każdym razem żądał zaświadczenia o zapłaceniu akcyzy i złożeniu terminowo deklaracji. Powiedział też, że samochód T. został wyrejestrowany w dniu 19.08.2010 r., a jego nabycie nastąpiło w dniu 30.08.2010 r. Natomiast co do samochodu V., to został wyrejestrowany 24.06.2010 r., a nabycie nastąpiło w lipcu 2010 r. (k. 481 v – 488)

Uzupełniając dodaje (po zeznaniach M. W.), że w firmie jest zlecenie od T. W. na adaptację pojazdu T. z dwu na czteroosobową ciężarówkę. W odniesieniu do nabywcy pojazdu V. – adwokatki A., powiedział, że nie wie, czy zmiany takie były u nich dokonywane, czy osoba ta odebrała od nich auto jako dwuosobowe ciężarowe i na tym ich praca się zakończyła. Dodaje, że warunkiem do tego, aby dokonać w pojeździe jakichkolwiek zmian konstrukcyjnych było, aby pojazd posiadał polski, tzw. „twardy” dowód rejestracyjny, a dokąd dowodu takiego nie było, w ogóle nie było mowy o dokonywaniu zmian w pojeździe i próbie zalegalizowania tego w oparciu o przepisy europejskie. Powiedział, że „ten dystans czasowy wynosił minimum 14 dni, a niekiedy wydłużał się do miesiąca. Dodaje, że jego firma nawet podpisywała z klientem zlecenie, że firma (...) może zorganizować taką adaptację, ale było w nim wyraźnie napisane, że to klient dostarcza siedzenia i ponosi pełną odpowiedzialność karną za ewentualne konsekwencje, które mogą wynikać z takiego zabiegu. Powiedział, że wyraźnie to klientom wówczas tłumaczyli, a klienci weryfikowali to u swoich księgowych. Przepisy „były wówczas labilne”, a klienci trzymali się zasady, że jeżeli samochód zachowuje ładowność powyżej 500 kg, to nawet, jeśli ma 4 siedzenia, nadal zachowuje status ciężarowego, mogą jeździć i nadal odpisywać VAT. Powiedział, że te zlecenia i przeróbki, wszystko było oficjalne. Wyjaśnił, że zawarte w aktach badania diagnostyczne obu pojazdów, czyli T. i V., potwierdzają, że zmiana przegrody i dołożenie dwóch siedzeń nastąpiły już po odbiorze pojazdów z firmy (...) przez klientów. Ponadto uzupełnił, że to zlecenie na przeróbki było formą zabezpieczenia się K. przed ewentualnymi konsekwencjami prawnymi, miało być dowodem, że jest to na wyraźne życzenie klienta, w tym zakresie firma (...) nie działała dla zysku, a „udostępniała ścieżkę”, to klient dostarczał siedzenia, jechał do stacji S. i płacił za przeróbkę. Powiedział też, że gdyby Urząd Celny wystąpił „z tymi sprawami” nie w 2013 r., lecz wcześniej, to na podstawie tegoż właśnie zlecenia i umów sprzedaży zawartych z klientami A. i W., mieliby pełen regres wobec klientów, ale wobec tego, że jest dwuletni okres przedawnienia, to klienci, czyli nabywcy A. i W., podnieśli oczywiście zarzut przedawnienia. Powiedział, że nie „odsyłali” klientów w kwestii przeróbek we własnym zakresie do stacji S. czy innej, lecz niejako w tym pośredniczyli kontaktując klienta ze stacją, gdyż zależało im na dobrym wizerunku firmy. (k. 512 v – 513 v)

Uzupełniając do zeznań W. B. wyjaśnił, że W. B. odszedł z jego spółki i założył działalność wprost konkurencyjną, bo stał się dealerem tej firmy, której naczepy i K. sprzedawał, zatem aktualnie z relacjach pomiędzy nimi (K. i B.) „chodzi o pieniądze”. Zarzucił, że zeznając W. B. ewidentnie nie miał pamięci jak chodzi o te dwa sporne auta, zaś dokumenty pokazują, iż B. rejestrował w Niemczech tylko T., bo kiedy doszło do sprowadzenia V. on już nie pracował i rejestracją tegoż auta zajmowała się firma (...) albo D. i wówczas auto przyjechało już z niemieckimi dokumentami. Powiedział, że w tamtym okresie auta kupowane z Belgii były „wyzerowane”, w ten sposób belgijski sprzedawca się zabezpieczał, sprzedając auto bez VAT, że potem im belgijski urząd skarbowy nie naliczy podatku, bo samochodem takim nie można się było poruszać po drogach, trzeba go było ponownie zarejestrować i wówczas nabywca VAT musiał odprowadzić. Powiedział, że dokumenty belgijskie tych dwóch spornych aut muszą być w niemieckim wydziale komunikacji, to jest w G., albo U., bo tam zostały zarejestrowane. Wyjaśnił, że w niemieckim systemie badań technicznych jest tak, że jeśli pojazd zmienia status, firma (...) albo T. zmienia, na przykład z osobowego na ciężarowy, to ta firma wykonuje zdjęcia pojazdu, które „wrzuca” na centralny serwer; urzędnik w wydziale komunikacji, po numerze badania wyszukuje pojazd i otwiera mu się wówczas cała jego (pojazdu)teczka elektroniczna. Dodaje, że firmy (...) zajmują się zmianami w pojazdach i oceną tych zmian. (k. 518 i v)

W ustosunkowaniu do zeznań T. W. (nabywcy T.) powiedział, że sprzedał samochód T. z kompletem polskich badań technicznych, z niemieckim dowodem rejestracyjnym, z wyciągiem ze świadectwa homologacji, czyli ze wszystkimi dokumentami niezbędnymi do rejestracji jako samochód ciężarowy. Dodaje, że starostwo w P., gdzie został zarejestrowany następnie ten pojazd, nie wymagało zaświadczenia o zapłacie akcyzy, jakiego powinno żądać w przypadku samochodu osobowego. Powiedział też, że za lipiec i sierpień 2010 r. obroty jego spółki były milionowe, dlatego nie był w stanie kontrolować osobiście każdej transakcji. Na dzień 14.12.2010 r. właścicielem spółki (...) była jego matka. Za rok 2010 r. spółka (...) zarobiła 100.000 zł. (k. 555 i v)

W ustosunkowaniu do wyjaśnień J. A. powiedział, że samochód V. w dniu 07.07.2010 r. został zakupiony przez jego spółkę na terenie Belgii, badanie firmy (...) jest z dnia 20.07.2010 r., pojazd ten w terminie od 20.07.2010 r. do 03.08.2010 r. przebywał na terenie Niemiec. Powtórzył, że samochody, jakie kupowała jego spółka, jeżeli miały w

dokumentach przeznaczenie osobowe, to trafiały do diagnosty, który badaniami to ostatecznie przesądzał i w oparciu o to pojazd był w Polsce rejestrowany. Z kolei jak było auto ciężarowe, to trafiało w Niemczech do stacji diagnostycznej, przechodziło adaptację, otrzymywało nowy dowód rejestracyjny, który klasyfikował je jako dopuszczone do ruchu ciężarowe albo osobowe, to zależało od tego, jakie zmiany zostały dokonane i w takim stanie auto wjeżdżało do Polski. Dodał, iż z dokumentów wynika, że w samochodzie V. tylna kanapa została dołożona w dniu 11.08.201 r., czyli już po jego sprowadzeniu przez firmę (...) do Polski, a J. A. odebrała pojazd w dniu 12.08.2010 r. samochód ten zarejestrowany został w dniu 05.08.2010 r., a jego sprzedaż nastąpiła w dniu 29.07.2010 r. jako ciężarowego z dwoma fotelami.

Powiedział, że druki zamówień były „gotowcami”, ale tylko dla tych samochodów, które mieli już kupione lecz nie przywiezione do kraju. Chodziło o to, by sklasyfikować pojazd i cenę. W wypadku V. ono było od 24.06.2010 r. wyrejestrowane i nie posiadało żadnego statusu. Chodziło więc o to, by wiedział, czy ma samochód na terenie Niemiec przerabiać i przywieźć jako ciężarowy, czy też nie przerabiać, przywieźć jako osobowy, ale wówczas doliczyć klientowi do ceny akcyzę, a w tym wypadku to konkretne V. byłoby drogie, zaś J. A. mówiła, iż zdecydowała cena. Powiedział, że do zamówienia wszystkie parametry V. zostały przepisane z faktury (którą otrzymali natychmiast mailem), na podstawie której K. 07.07.2010 r. kupiła to auto w Belgii, co widać po parametrach, np. w fakturze i zamówieniu brak parametrów kół, jest natomiast w obu dokumentach przebieg pojazdu. (k. 602 i v)

Wyjaśnił też, że z dokumentów wystawionych przez firmę (...) wynika, iż w V. został drugi rząd siedzeń wyjęty, zamontowano kratkę działową, pasy bezpieczeństwa wyjęte, ładowność 750 kg, auto przystosowane do przewozu 2 osób i towarów; zostało to potwierdzone badaniami diagnostycznymi z dnia 20.07.2010 r., po czym 05.08.2010 r. V. – jako ciężarowe – zostało wprowadzone w polski obszar celny. (k. 604)

W ustosunkowaniu się do zeznań P. P., a w szczególności do podniesionej przez niego kwestii, iż to na polecenie S. K. J. K. dokonywał przeróbek w spornych pojazdach V. i T. celem ich przerobienia z ciężarowych na osobowe, zaprzeczył. Wyjaśnił, że tego rodzaju przeróbki mogła wykonywać tylko stacja, która miała do tego uprawnienia, zatem żadnych tego rodzaju poleceń K. nie wydawał. Inną kwestią było, że klienci, którzy nabywali pojazdy ciężarowe w karoserii osobowych wyłącznie z powodów podatkowych (tańsze o akcyzę oraz mogli odliczać VAT) interesowali się czy da się w dalszej perspektywie zmienić przeznaczenie nabywanego pojazdu, a w takich wypadkach J. K. mógł zademonstrować jak wyglądał będzie samochód bez kratki i z dołożonymi tylnymi fotelami; nie należy tego jednak mylić z przerobieniem pojazdu skutkującym zmianę jego statusu z ciężarowego na osobowy, bo tego rodzaju przeróbki mogła dokonać wyłącznie uprawniona do tego firma, po czym musiały być badania w stacji diagnostycznej stwierdzające dopuszczenie pojazdu do ruchu po takiej zmianie jego przeznaczenia (na przykład stacja S. w B.). Wyjaśnił, że klienci potwierdzali w zamówieniach i protokołach zdawczo – odbiorczych, że kupują auto ciężarowe. Dodał, że to pracownicy, czyli B. i P. mogli mieć interes w większej sprzedaży, bo od tego zależało ich wynagrodzenie. On sam zaś nie był właścicielem spółki, nie miał interesu – jako jej prezes – do zlecenia pracownikom robienia czegoś wbrew prawu, bo wie jakie za to grożą konsekwencje karne i skarbowe. Powiedział, że sporne dwa auta klienci z jego firmy odebrali jako dwuosobowe, ciężarowe i on nie może ponosić odpowiedzialności za przeróbki, jakich dokonali na własną rękę, sprowadził im takie auta, jakich chcieli. (k. 666)

**I. S.**, która była księgową w firmie (...), zeznała że zaimportowane przez firmę samochody były kwalifikowane „po dokumentach” czy należy od nich odprowadzić akcyzę czy nie. I jeżeli w dokumentach było „samochód osobowy”, to było oczywiste, że akcyzę należy odprowadzić; jeżeli było „samochód ciężarowy”, to akcyzie nie podlegał. Zeznała, w odniesieniu do spornych dwóch konkretnych aut, że nigdy nie miała wątpliwości, iż należałoby akcyzę od nich odprowadzić, bowiem z dokumentów tych pojazdów i dokonanych już w Polsce ich badań technicznych wynikało, że są to samochody ciężarowe. Na dodatkowe pytanie w tym zakresie powiedziała, że firma wielokrotnie była kontrolowana przez Urząd Skarbowy i Urząd Kontroli Skarbowej i nikt niczego nie zarzucał, ani nawet nie podnosił w zakresie tychże dwóch spornych aut. Powiedziała też, że firma sprowadzała takie auta, jakich klienci sobie życzyli, bo z tego spółka żyła; w tamtym okresie (2010 r.) struktura zaimportowanych aut była pół na pół samochody osobowe do ciężarowych. Zeznała, że importowane pojazdy przeważnie przyjeżdżały na lawecie, a kierowca lawety zostawiał im dokumenty przywiezionego samochodu. Jeśli to był samochód osobowy, to pracownik otrzymywał upoważnienie od

prezesa i składał w Urzędzie Celnym deklarację wypełnioną przez I. S., fakturę i dowód rejestracyjny pojazdu. Zeznała, że pojazdy w karoserii osobowego w środku miały tylko dwa fotele, za nimi przegrodę i z tyłu przestrzeń ładunkową, nadto w dokumentach i krajowym badaniu technicznym przez diagnostę miały wpisane, że są ciężarowe. (k. 500 v – 505 v)

**P. S.** zeznał, że był doradcą klienta w firmie (...), lecz pracował tam tylko w lipcu i sierpniu 2010 r. Nie zajmował się jednak sprowadzeniem i sprzedażą spornych dwóch aut. Co do zasady, to klient dzwonił, składał zamówienie na samochód osobowy lub ciężarowy i pod to zamówienie następnie firma szukała pojazdu. Samochody były importowane z Belgii, Niemiec, Francji; zawsze pod konkretne zapotrzebowanie klienta. Co do zasady zaimportowane pojazdy przyjeżdżały na lawetach. Zeznał, że to klient decydował czy zabiera zaimportowany pojazd z firmy (...) na lawecie i sam zajmie się jego rejestracją, czy też samochód ma zostać zarejestrowany zanim klient go odbierze z placu (...). Powiedział, że po sprzedaży auta firmom leasingowym nie było w samochodach już nic robione, natomiast przed sprzedażą firma (...) robiła na życzenie klienta serwis. Dodał, że klienci – o ile mieli taką możliwość – to decydowali się wówczas na samochody ciężarowe i takie właśnie zamawiali – bo „chodziło o VAT i koszty, a gdyby dla takiego klienta firma (...) sprowadziła samochód osobowy, to klient by go nie kupił”. Dodał, że klientami firmy (...) były wówczas głównie podmioty gospodarcze, weryfikujące oferty samochodów pod kątem księgowym i prawnym. (k. 505 v – 508)

**M. W.** zeznał, że był kierowcą w firmie (...). Powiedział, że zdarzało się, iż już po sprzedaży samochodu, po załatwieniu wszystkich formalności, po zarejestrowaniu pojazdu, na życzenie klienta były dokładane jakieś elementy „jak klient chciał, to mu się siedzenia dołożyło, przeróbki były dokonywane po sprzedaży samochodu klientowi, jak chciał mieć przeróbkę. Przeróbki robiła firma (...), bo była uprawniona do tego”. Dalej zeznał, że w takim stanie jak samochód przyjechał do nich na plac i zjechał z lawety, w takim stanie były robione dokumenty. Zeznał też, że jeżeli – już po sprzedaży i zarejestrowaniu auta – na życzenie klienta były w pojeździe robione jakieś przeróbki, to „był na to papier od mechanika” jako dowód na to kto i co przerobił. Powiedział, że po takich przeróbkach, np. dołożeniu dwóch dodatkowych siedzeń i przesunięciu kraty, samochód miał nadal status ciężarowego czteroosobowego, co potwierdzał diagnosta. Zeznał, że takie kwestie klient dogadywał z handlowcami w biurze, zaś on (czyli M. W.) zaprowadzał następnie pojazd do stacji S., gdzie następowały przeróbki, następnie stamtąd odbierał i pojazd trafiał jeszcze ponownie do diagnosty, który musiał wydać ponownie dokumenty, że to pojazd ciężarowy, czteroosobowy. (k. 509 – 512 v)

**W. B.** zeznał, że w firmie (...) był zatrudniony w latach 2007 – 2010, przy czym od 2007 rozpoczął też swoją działalność gospodarczą doradztwo sprzętowo – finansowe. W styczniu lub lutym 2010 r. zakończył pracę w firmie (...). Powiedział, że wyszukiwaniem ofert aut oferowanych za granicą do sprzedaży w firmie (...) zajmował się wyłącznie prezes S. K.. Powiedział, że te konkretne dwa auta, czyli T. i V. on osobiście rejestrował na terenie Niemiec na podstawie faktury zakupu, belgijskiego dowodu rejestracyjnego oraz ubezpieczenia pojazdu, a także na podstawie badań technicznych, o ile takowe były wymagane, bo aktualnie nie pamięta, gdyż samochodów rejestrował wiele. Powiedział, że dokumenty otrzymywał od firmy (...), a konkretnie mógł je dostać od S., W. lub wziąć za wiedzą K.. Powiedział, że pojazdy przyjeżdżały na lawecie, a ich dokumenty kurierem. Wówczas brał dokumenty i jechał do Niemiec je zarejestrować. Powiedział, że S. K. także miał dostęp do tych dokumentów. Zeznał, że nie pamięta, czy w belgijskich dowodach rejestracyjnych była zawarta informacja co do tego czy pojazd jest osobowy czy ciężarowy. Podobnie nie pamięta czy informacja w tym zakresie występowała na fakturze. Nie pamięta czy belgijskie dokumenty były w firmie (...) archiwizowane lub skanowane. Powiedział, że w niemieckim wydziale komunikacji nie wypełniał żadnych dokumentów, jedynie przedkładał tam dokumenty, rejestrował tablice celne, ubezpieczał samochód, następnie z kompletem dokumentów wracał do spółki (...). Dodał, że rejestrowania samochodów w Niemczech dokonywał bez tychże samochodów. Nie potrafił rozsądnie wytłumaczyć dlaczego samochody były rejestrowane w Niemczech, mówił, że być może dlatego, iż w B. (gdzie był właściwy wydział komunikacji) były kolejki, albo może dlatego, że do granicy niemieckiej było bliżej. Nie potrafił też wytłumaczyć logicznie dlaczego samochody nie były sprzedawane z dokumentami belgijskimi, twierdził, że być może samochody były w drodze na lawecie, albo po drodze zostały zagubione tablice rejestracyjne. Dodał, że w 2010 r. rozstał się z firmą (...), bo nie było spodziewanej sprzedaży i w związku z tym zaproponowane wynagrodzenie nie sprostało jego oczekiwaniom. (k. 514 - 517 v)

**M. Ł.** (diagnosta samochodowy) zeznał, że pracuje w okręgowej stacji diagnostycznej J. S. (...) poza tym prowadzi salon sprzedaży R., którego S. jest dealerem i warsztat. Zeznał, że w stacji, gdzie jest zatrudniony wszystkie czynności są rejestrowane w systemie elektronicznym, a klient otrzymuje papier potwierdzający czynność. Zeznał, że w odniesieniu do pojazdów sprowadzonych z zagranicy, z jednego z państw UE, winny być honorowane badania techniczne tegoż pojazdu przeprowadzone za granicą, ale praktyka była taka, że wydziały komunikacji żądały polskich badań, zatem były wykonywane pod nazwą „pierwsze badanie”, z tym że tak było dawniej, a teraz są wykonywane pod nazwą „badania okresowe”. Zeznał, że kiedy wykonywał badanie techniczne pojazdu sprowadzonego z zagranicy, to decydujące dla niego było przeznaczenie pojazdu (osobowy/ciężarowy) zapisane w przedstawionych w tłumaczeniu dokumentach pojazdu. Niezależnie od tego sprawdzał czy zapisy w dokumentach zgadzają się z rzeczywistością.

Co do T., to powiedział, że pojazd ten w dacie badań technicznych, jakie po jego sprowadzeniu do Polski wykonywał, był ciężarowym, miał dwa fotele, za nimi przegrodę i przestrzeń ładunkową. Powiedział, że nie ma możliwości, aby wówczas pojazd ten miał więcej foteli dla pasażerów, jeżeli zaś później w pojeździe tym była jakaś usługa wykonywana w firmie (...), to musi mieć to odzwierciedlenie w dokumentach. Powiedział, że jest możliwe dołożenie dwóch foteli do takiego samochodu, ale pod pewnymi obwarowaniami. Po pierwsze może to wykonać wyłącznie firma, która ma do tego uprawnienia i założy fotele, pasy oryginalne. Po drugie firma taka przesuwa następnie grodzie metalową poza obręb 4 foteli, zmniejsza się przestrzeń ładunkowa, ale pojazd nie traci pierwotnego przeznaczenia – samochodu ciężarowego. Powiedział, że firma (...) ma uprawnienia do wykonywania takich przeróbek. Po takich przeróbkach pojazd ponownie musi przejść badanie u diagnosty, który sprawdza przeróbki i jeżeli je zaakceptuje, to pojazd jest dopuszczony do ruchu. Weryfikacja przez diagnostę następuje poprzez sprawdzenie czy przeróbki nastąpiły przy wykorzystaniu otworów technologicznych producenta, bo nie wolno nawiercać karoserii. Zeznał, że pojazdy, ich karoserie, „wychodzą jedną bramą u producenta”, potem dopiero są montowane siedzenia, pasy. Jeżeli nabywca chce zmienić przeznaczenie pojazdu z osobowego na ciężarowy, to musi uzyskać homologację od producenta, chodzi o takie zapewnienie producenta, że są warunki na przeróbkę tego pojazdu, homologacja, to wykaz wszystkich danych o pojeździe. W oparciu o takie świadectwo homologacji uprawniona firma wykonuje czynności związane ze zmianami w pojeździe. Wracając do badań technicznych spornej T. zeznał, że po pierwsze w jej dowodzie rejestracyjnym widniało, że jest to samochód ciężarowy, co potwierdził podczas osobistych oględzin pojazdu. Dodał, że gdyby następnie właściciel pojazdu chciał zmienić jego przeznaczenie na osobowy, to nie pozostałyby ślady, bo są otwory technologiczne, tylko w dowodzie rejestracyjnym byłby zapis „pojazd ciężarowy”. Powiedział, że zmiany zawsze były dokonywane na rzecz właściciela pojazdu ewentualnie faktycznego użytkownika przy (leasingach). (k. 549 v – 553)

**T. W.** zeznał, że kupił samochód T. (...) od firmy (...), choć formalnie nabywcą był fundusz leasingowy, który to finansował. Powiedział, że prowadził wówczas działalność gospodarczą, a przepisy zezwalały na odliczenie VAT od paliwa w przypadku homologacji ciężarowej pojazdu. Zeznał, że samochód odbierał z B. w dniu 13.09.2010 r. i był to pojazd z siedmioma miejscami, bez kratki ale z homologacją ciężarową. Wówczas rozmawiał z P. P. w firmie (...), przelał zaliczkę, załatwiał formalności z funduszem leasingowym, a dwa tygodnie później 28 września samochód odebrał. Powiedział, że po odbiorze auta nie dokonywał w nim żadnych przeróbek, bo nie były mu potrzebne, a przerejestrował pojazd po upływie leasingu, bo w dowodzie rejestracyjnym było, że to auto ciężarowe z dwoma miejscami.

Zeznał, że w dniu 13.09.2010 r., kiedy samochód już faktycznie stał na placu w B. i miał 7 miejsc oraz brak przegrody, podpisał antydatowane na 09.09.2010 r. zamówienie na tenże samochód T. ciężarowy dwuosobowy z przegrodą. Powiedział też, że gdy odbierał samochód w dniu 28.09.2010 r., to de facto „poświadczył nieprawdę”, bo poświadczył, że odbiera samochód ciężarowy, a odebrał faktycznie osobowy. Powiedział, że nie był tym samochodem w firmie (...), w dniu 28.09.2010 r. odebrał samochód i pojechał do domu. Zeznał, że przez trzy lata leasingu nie przerejestrowywał pojazdu, bo to byłaby bardzo skomplikowana procedura. Natomiast po zakończeniu leasingu, bez dokonywania zmian w pojeździe przerejestrował go na osobowy. Powiedział, że z jednej strony auto było dla niego atrakcyjne, bo pozwalało zmniejszyć koszty eksploatacji samochodu, poprzez odpisanie VAT z paliwa, formalnie samochód był ciężarowy, a faktycznie osobowy. „Samochód był atrakcyjny, dlatego że pozwalał ograniczyć koszty eksploatacji, a to, że była to nieprawda, to już inna rzecz”. Zeznał, że oglądając ofertę w internecie skusił go stan techniczny pojazdu, jego przebieg.



Nie potrafił wytłumaczyć z czyjego polecenia pojazd miał stan faktyczny (osobowy) niezgodny ze stanem prawnym figurującym w jego papierach (ciężarowy). Powiedział, że w tamtym okresie było wiele tego rodzaju ofert w internecie. Powiedział, że zaufał P. P., który mówił mu, że zasłonka do bagażnika wystarczy, oddziela część bagażową. Dodał, że potem na koniec 2010 r. pokazał dokumenty swojemu księgowemu i ten poradził mu, żeby nie odliczał VAT na ten samochód, bo to grozi mu konsekwencjami, a potem z początkiem 2011 r. przepisy się zmieniły i problem odliczania VAT przestał istnieć. (k. 553 – 556)

**J. A.** zeznała, że samochód V. (...) nabyła formalnie dopiero w 2013 r. (stała się jego właścicielką), a w 2010 r. nabyła go dla niej firma leasingowa, której pojazd ten wyszukała (J. A.) i wskazała. Powiedziała, że gdy pojechała z mężem do B. na plac, to samochód ten już tam stał i zainteresował ją, bo miał opinię firmy (...) co do stanu technicznego. W dokumentach, jakie otrzymała kupując pojazd było zaświadczenie ze stacji kontroli pojazdów, które kwalifikowało pojazd jako ciężarowy dwuosobowy. Powiedziała, że gdy odbierała pojazd z B. miał on 5 foteli, ale w opinii stacji diagnostycznej był zapis, że może przewozić 2 osoby, z tego względu później fundusz leasingowy żądał od niej ponownego badania w stacji diagnostycznej celem zmiany wpisu w dowodzie rejestracyjnym, iż pojazd może przewozić 4 osoby. Zeznała, że kiedy pierwszy raz oglądała to auto na placu (...), pracownik firmy poinformował ją, że samochód jest rejestrowany jako ciężarowy, ale jej to nie przeszkadzało, poinformował też, że może go przerejestrować na 4 - osobowy. Samochód miał wówczas polski dowód rejestracyjny i chyba rejestrowany był na K.. Fundusz leasingowy kupił dla niej ten samochód, a po jego odbiorze pojechała do stacji diagnostycznej, zrobić badanie techniczne, po czym przerejestrowała pojazd na 4 – osobowy. Powiedziała, że do chwili obecnej pojazd jest rejestrowany jako ciężarowy czteroosobowy, nie się w tym zakresie nie zmieniło, poza tym, że już zakończyła leasing i jest teraz właścicielką pojazdu. Przyznała, że kiedy wyjeżdżała pojazdem V. z placu (...), był on rejestrowany na 2 osoby, a przerejestrowania na 4 osoby zażyczył sobie fundusz leasingowy, nie wie dlaczego. Powiedziała, że uważa, iż niemożliwe jest, aby antydatowała dokument zamówienia samochodu, bo od 2009 r. wykonuje zawód adwokata i przywiązuje dużą wagę do tych kwestii. Zeznała, że mogło tak być, że handlowiec wypisał zamówienie na pojazd, którego nie było na placu lecz był za granicą i podpisała to zamówienie, bo wówczas ryzykowała tylko zaliczką w wysokości 4.000 zł; natomiast nie mogło tak być, żeby przed podpisaniem umowy leasingowej nie widziała samochodu na placu w naturze, bo nawet mąż sprawdzał ten pojazd. Powtórzyła, że nigdy nie zgadza się na antydatowanie dokumentów, ale widać że data na zamówieniu nie jest wpisana jej ręką. (k. 599 – 603)

**M. B.** zeznał, że jedynie był na prośbę J. A. na oględzinach z jej samochodem w Urzędzie Celnym w W. i nic poza tym w sprawie nie wie. (k. 603 i v)

**P. P.** zeznał, że w firmie (...) pracował w okresie 2009 – 2012 r. Firma sprowadzała samochody. Zostało sprowadzone V. (...), które miało 2 fotele i kratkę za nimi, a dalej przestrzeń bagażową; z tym że kiedy J. A. odbierała pojazd V. miało już kratkę przesuniętą i dołożoną tylną kanapę. Zeznał, że jego pensja zależała od wysokości sprzedaży, im większa sprzedaż, tym większa premia. Powiedział, że przeróbkami w pojeździe dla A. zajął się J. K., który był pracownikiem placowym, a zrobił to na polecenie S. K.. Zeznał, że analogicznie sytuacja wyglądała w odniesieniu do samochodu T.. Zeznał, że to klienci życzyli sobie samochodów ciężarowych. Zeznał, że każdy samochód, który przyjeżdżał z zagranicy, miał już zagraniczny dowód rejestracyjny, tablice rejestracyjne, klient dostawał fakturę i dokumenty pojazdu. Zeznał, że zamówienia pojazdu przygotowywał sobie wcześniej, czyli wpisywał w nie dane pojazdu, a potem klient tylko własnoręcznie wpisywał swoje dane w to zamówienie, aby uniknąć pomyłek. Powiedział, że nigdy osobiście nie słyszał, aby K. wydał K. takie polecenia, bo K. unikał wydawania poleceń jednemu pracownikowi w obecności pozostałych, ale sądzi że tak właśnie musiało być, bo każdy miał w firmie swój zakres obowiązków, on i B. sprzedaż, S. – dokumenty, a K. był pracownikiem placowym. (k. 662 v - 666)

**C. A.** zeznał, że kupili z żoną na kancelarię żony, poprzez leasing auto V., które od początku posiadał fizycznie 7 foteli, ale mogą używać tylko 4. Powiedział, że pierwotnie auto to było rejestrowane na 2 osoby, ale kiedy je odbierali z B., to było już rejestrowane na 4 osoby. Zeznał, że dla nich to było korzystniej kupić samochód ciężarowy, bo mogli odliczyć VAT i inne koszty, benzynę. Zeznał, że przed zakupem porównywali z żoną ceny samochodów i ten egzemplarz był jednym z najtańszych V. (...), co było istotnym argumentem. Następnie stwierdził, że jednak nie jest pewien czy

kiedy po raz pierwszy widział ten samochód, to miał on jakiegokolwiek inne siedzenia poza dwoma przednimi fotelami kierowcy i pasażera, natomiast w dniu odbioru były już wszystkie kanapy zamontowane. (k. 693 – 695)

### **Sąd ocenił i zważył co następuje:**

Z konsekwentnych wyjaśnień oskarżonego wynika, iż w dacie wprowadzania w polski obszar celny obu przedmiotowych pojazdów (V. (...) i T. (...)) były to pojazdy ciężarowe, z tym że w karoserii osobowych, miały po dwa siedzenia, kratkę i za nią przestrzeń ładunkową (T. na 500 kg, zaś V. na 750 kg). Potwierdzają to dokumenty zawarte w aktach sprawy. Nie ulega wątpliwości, że następnie w każdym z tych pojazdów dokonano zmian mających de facto zniwelować charakter ciężarowy tych aut, bo dołożono tylne kanapy (w T. nawet dwie, bo jest to z założenia samochód 7 – osobowy), pasy bezpieczeństwa, przesunięto poza ich obręb kratki oddzielające przestrzeń osobową od towarowej (tak w V., bo w T. w ogóle kratkę zdemontowano), ale S. K. konsekwentnie twierdzi, iż nastąpiło to już po przeniesieniu własności tychże pojazdów (przez K.) na ich nabywców (a w tych dwóch przypadkach, konkretnie na fundusze leasingowe, bo były to samochody leasingowane), ale – co ważniejsze – odbyło się to zaangażowania z jego strony, a wyłącznie na zlecenie nabywców pojazdów (w tym wypadku na zlecenie osób, dla których samochody były leasingowane, czyli T. T. (1) i J. V.), a w związku z tym on nie może ponosić za to odpowiedzialności, skoro sprzedał im pojazdy ciężarowe, od których akcyza nie obowiązuje, a zmian w pojazdach dokonano później i bez jego udziału. Nie sposób odmówić wiary wyjaśnieniom oskarżonego w tym zakresie, pomimo że P. P. zeznał, iż tych przeróbek dokonał (nieżyjący obecnie) J. K., a to na polecenie S. K.. Po pierwsze zaprzeczył temu kategorycznie S. K. i poczynił w tym zakresie logiczny wywód. Mianowicie wyjaśnił, że to sami klienci wówczas poszukiwali samochodów ciężarowych w karoserii osobowych, bo obowiązujące wówczas przepisy podatkowe pozwalały im „wpuszczać” koszty użytkowania takiego pojazdu w koszty firmy (najogólniej mówiąc), jego zaś firma była handlową, czyli generalnie miała interes zaimportować to, czego klient oczekiwał, z tym jednak, że firma jego nie miała już interesu łamać prawa, bo akurat S. K. doskonale się orientował jakimi to konsekwencjami grozi. Ta jego zresztą dobra orientacja co do przepisów podatkowych związanych z obrotem autami, z czego żyje, była widoczna w trakcie całego postępowania w tej sprawie. S. K. przyznał, że oczywiście dla niego było, iż wielu klientów, którzy prowadzili działalność gospodarczą, było zainteresowanych - z powodów podatkowych - zakupem w leasingu auta rejestrowanego jako ciężarowe, ale w karoserii osobowego, a następnie w dalszej (lub całkiem bliskiej) perspektywie zainteresowanych było „przeróbką” auta z ciężarowego na osobowe poprzez dołożenie siedzeń, zamontowanie pasów bezpieczeństwa, przesunięciem kratki metalowej, lecz – o ile to w ogóle robili – to na własny rachunek i ryzyko, bo – co ważne – robili to w momencie jak samochód był już ich (de facto to funduszu leasingowego, który dla nich zakup finansował) własnością, a nie pozostawał już w dyspozycji S. K. i bez jego udziału w tej kwestii. Co ważne, bo jest to logiczna argumentacja ze strony oskarżonego, on jako prezes spółki, która sprowadzała auta i ciężarowe i osobowe, w zależności od zapotrzebowań klientów, a od zaimportowanych aut osobowych odprowadzała akcyzę, a wcześniej składała terminowo deklaracje w tym zakresie, co zresztą było wymogiem, aby klient mógł zarejestrować zakupione auto w wydziale komunikacji, nie miał żadnego interesu w oszukiwaniu Skarbu Państwa akurat na akcyzie od spornego V. i T., skoro od innych sprowadzanych aut – pod warunkiem, że miały klasyfikację samochodu osobowego – akcyzę tę odprowadzał, co zresztą doliczał klientowi do ceny zakupu. Rzecz w tej sprawie więc ma inny punkt ciężkości. Otóż, to klienci, w tym wypadku J. A. prowadząca działalność gospodarczą kancelarię adwokacką w W. i T. W., także prowadzący działalność gospodarczą, byli zainteresowani zakupem aut ciężarowych. Zresztą T. W. to szczerze w pewnym momencie na rozprawie przyznał, w przeciwieństwie do J. A. (prawnika) nie uświadamiając sobie z pewnością całości możliwych konsekwencji. Przyznał oto wprost, że chciał skorzystać na odliczeniu VAT (firmowego), mając jednocześnie wygodny samochód zaspakajający potrzeby jego rodziny. Wpisuje się to w logikę zdarzeń prezentowanych konsekwentnie od początku przez oskarżonego, a mianowicie, iż tak J. A., jak i T. W. chcieli kupić samochody ciężarowe, które po pierwsze w zakupie były tańsze o akcyzę (z tym, że to nieznacznie), a po drugie i to jest ważniejsze, że mogli (w świetle ówczesnych przepisów o podatku VAT) „wrzucić” w koszty prowadzonej działalności koszty eksploatacji tych pojazdów (wykorzystywanych, co z zeznań T. W. wprost wynika) także do celów prywatnych. S. K. sprzedał im pojazdy, jakich szukali, czyli ciężarowe. Z zeznań tak M. W. (kierowcy w firmie (...)), jak i P. S. (handlowca w tej firmie) oraz M. Ł. (diagnosty w okręgowej stacji diagnostycznej pojazdów), zgodnie wynika, że nie było żadnych przeróbek w tych dwóch pojazdach do momentu przeniesienia ich własności formalnie na fundusze leasingowe, a faktycznie

użytkownikami byli W. i A.. A w każdy razie ponad wszelką wątpliwość z zeznań tych nie wynika, aby S. K. miał cokolwiek wspólnego z dokonywaniem tychże przeróbek, aby to autoryzował, nadzorował, zlecał, wykonywał lub coś podobnego. Z wyjaśnień S. K. logicznie wynika, iż on nie miał żadnego interesu aby mieć cokolwiek wspólnego z tymi przeróbkami, bo wiedział czym to grozi, bo prowadził legalną firmę, odprowadzał akcyzę od każdego zaimportowanego osobowego auta, natomiast motywacja jego handlowców w tym zakresie już mogła być inna, bo handlowców wynagrodzenie zależało od ilości sprzedanych aut. Wprawdzie P. P. zeznał, że przeróbek w tych dwóch pojazdach, już po ich sprzedaży, na polecenie K. dokonał J. K., ale następnie wycofał się z tak kategorięznego stwierdzenia, bo powiedział, że nie słyszał, aby K. tego rodzaju polecenie wydał. Ponadto stwierdzenie to padło pod adresem człowieka, który już nie żyje i nigdy nie został przesłuchany, więc jest nie do zweryfikowania. Nadto S. K., który kategorięcznie temu od razu zaprzeczył, wyjaśnił też od razu, że klienci byli z pewnością zainteresowani jak będzie się prezentował nabyty pojazd po zamontowaniu siedzeń i przesunięciu kratki, więc J. K. mógł (ale bez żadnej ingerencji szefa) klientom to zademonstrować, montując takie elementy, co nie oznaczało zmiany przeznaczenia pojazdu, który po jego wyrejestrowaniu na terytorium Belgii i jego przerobieniu na ciężarowy w Niemczech, a następnie zarejestrowaniu w Niemczech jako ciężarowy, był sprowadzany do Polski jako auto ciężarowe i w takim charakterze sprzedawane, zgodnie z zapotrzebowaniem klientów, którzy – co jeszcze raz trzeba podkreślić – chcieli właśnie samochodu ciężarowego, kupowanego na firmę, właśnie w związku z tym, że mogli „wrzucić” go w koszty prowadzonej firmy. Ta akurat kwestia wątpliwości żadnych w tej sprawie nie budzi, T. W. (który nie jest prawnikiem) wprost to szczerze przyznał, mówiąc zresztą przy tym, że chciałby pomóc S. K. (i dlatego mówi całą prawdę, nie bacząc nawet na grożące mu ewentualnie konsekwencje), bo nie chciałby, aby K. jednak tę akcyzę musiał zapłacić, obawia się bowiem, że następnie zażądałby jej regresu od W., coż on (W.) natomiast poradzi, że „takie mamy prawo”, chciał wykorzystać możliwość, jaka się pojawiła. J. A. stwierdziła natomiast, że „nie przeszkadzało jej”, iż auto jest rejestrowane jako ciężarowe, choć nie potrafiła logicznie wytłumaczyć w jakich okolicznościach, szczególnie z czyjej inicjatywy dokonała - już po zakupie pojazdu - jego dodatkowych badań technicznych umożliwiających rejestrację auta na cztery osoby zamiast pierwotnych dwóch. Twierdziła, że fundusz leasingowy dał jej takie zalecenie, a ona się zastosowała, ale nie wytłumaczyła skąd taki tok rozumowania, dlaczego to fundusz miał jej kazać zmienić przeznaczenie auta w ten sposób, że jest ono nadal ciężarowe, ale rejestrowane na 4 osoby, a nie jak pierwotnie przy zakupie na 2. W tym sensie wyjaśnienia oskarżonego jawią się jako najdokładniejsze i najbardziej logiczne. Kryterium tego nie spełniają już natomiast – na takim samym poziomie – ani zeznania J. A. (z których nadal wprost jasno nie wynika po co dla potrzeb kancelarii adwokackiej było jej auto ciężarowe, nie wynika też logiczna motywacja przerejestrowania następnie auta z dwu na czteroosobowe, ale nadal ciężarowe). Nie spełniają tego kryterium także zeznania W. B., który – pomimo iż przedstawia się jako wytrawny handlowiec – nie potrafił w żaden logiczny sposób wytłumaczyć czemu miał jeździć z dokumentami tychże dwóch aut do Niemiec, aby je tam zarejestrować. Jako przykład absurdu, w jaki ten świadek popadł można przytoczyć, że w pewnym momencie powiedział, iż może do Niemiec było bliżej jechać zarejestrować (a pamiętać trzeba, że z jego zeznań wynika, iż samochody miały już wówczas stać na placu w B., gdzie przecież jest wydział komunikacji). W tym kontekście wyrazistości nabierają słowa oskarżonego, który powiedział, iż z W. B. rozstał się, gdyż jednego nie satysfakcjonował poziom sprzedaży, a drugiego poziom zarobków, po czym W. było podjął działalność konkurencyjną stając się dealerem tego producenta, którego pojazdy sprzedawał u K.. Nadto oskarżony przywołał z akt dokumenty, z jakich wynika, iż przy imporcie V. nie uczestniczył, bo już nie pracował. Przekreśla to ostatecznie zeznania W. B., jako pochodzące z nieobiektywnego źródła dowodowego, nie pozostającego w poprawnych relacjach z oskarżonym, co rzutuje na jego wiarygodność, a zaprezentowany przez świadka brak logiki, ocierający się momentami o absurd, zeznania te dyskwalifikuje. Nieco podobnie rzecz się ma jak chodzi o zeznania P. P., który już także u oskarżonego nie pracuje. Przy czym w odniesieniu do tychże zeznań i wynikających z nich treści, iż to S. K. miał zlecać przeróbki w samochodach V. i T., to – przeczą temu przekonująco logiczne i wyczerpujące w tym zakresie wyjaśnienia S. K.. Wyjaśnienia S. K. potwierdzają się też w zawartych w aktach dokumentach (złożonych zresztą w większości przez niego samego). Trzeba też zwrócić uwagę na to, że z zeznań tak T. walczak jak i J. A. nie wynika, aby czynności z nimi dokonywał S. K.; wynika za to, iż wykonywał te czynności handlowiec, a T. walczak wprost przyznał, że „zaufał P. P., który zapewniał go, iż zasłonka za tylną kanapą wystarczy” (po dołożeniu siedzeń i zdemontowaniu kratki). Zeznania I. S. niewiele wnoszą do sprawy, świadek, jako księgowa, pracowała i bazował wyłącznie na dokumentach, potwierdzają jedynie wyjaśnienia oskarżonego w tych częściach, gdzie wyjaśnienia S. K. potwierdzają dokumenty.

Konkludując powyższe, sąd rejonowy doszedł do przekonania, iż nie sposób przypisać S. K. motywu uchylania się od podatku akcyzowego, a to w związku z importem spornych aut V. (...) i T. (...), bowiem zaimportował on i sprzedał na terenie Polski auta w wersji ciężarowej, takiej, jak życzyli sobie klienci. Nabywcy tychże aut mieli motyw kupić auta ciężarowe, bo koszt ich eksploatacji mogli „wrzucać” w koszty prowadzonej działalności gospodarczej, a cały problem do tego się sprowadził, że de facto ich wolą (zgodną z zapotrzebowaniem faktycznym) było posiadanie auta osobowego, przystosowanego do przewozu większej niż dwie ilości osób, którą to wolę sfinalizowali. S. K. nie może za to ponosić odpowiedzialności z art. 54 § 1 kks, który jest przestępstwem umyślnym, możliwym do popełnienia jedynie w postaci zamiaru bezpośredniego zabarwionego chęcią uchylenia się od opodatkowania, to jest niezapłacenia należnego podatku w terminie, jest to więc czyn kierunkowy. Skoro S. K. wszystkie pozostałe podatki płacił w terminie, to jaki miałby motyw uniknąć akcyzy od tychże dwóch aut. Jedyne logiczne wytłumaczenie jest takie, że pozostawał w przekonaniu (zgodnym z faktami), iż zaimportował pojazdy ciężarowe, co zresztą znajdowało odzwierciedlenie w dokumentach i stanie faktycznym przywiezionych aut i takich właśnie aut oczekują ich nabywcy. Trudno w zachowaniu S. K. dopatrzeć się działania nakierowanego na uniknięcie akcyzy od tych samochodów (którą klienci i tak zapłaciliby w cenie, albo też w ogóle nie sprowadziłby tych samochodów, jako zbyt drogich poprzez akcyzę, ale i brak możliwości odliczania VAT, sprowadziłby za to z pewnością coś innego w to miejsce, jak to w handlu). Działanie jego można byłoby ewentualnie rozpatrywać w kategoriach zamiaru ewentualnego, a mianowicie rozważać, iż przewidywał i godził się z tym, że nabywcy postąpią (jak zresztą postąpili, bo ze sprawy wynika, iż miała to być praktyka wówczas powszechna, „dostosowana” do możliwości, jakie miały dawać wówczas przepisy o VAT), tyle tylko, że zamiar ewentualny jest niekaralny. (tak w: „Kodeks Karny Skarbowy, Komentarz” LEX, Piotr Kardas, Grzegorz Łabuda, Tomasz Razowski, wydanie 2, art. 54, teza 16).

Dlatego, stosownie do treści art. 414 § 1 kpk w zw. z art. 17 § 1 pkt 2 kpk sąd rejonowy uniewinnił oskarżonego od popełnienia zarzucanego czynu.

O kosztach rozstrzygnął w oparciu o art. 632 pkt 2 kpk.