

Jak stracić dwa razy jedną ciężarówkę

Dotychczas funkcjonariusze białoruskich służb kontrolnych poszukiwali konkretnego pretekstu np. brak koła zapasowego, czy wywóz przez kierowcę kilkunastu paczek papierosów ponad dopuszczalnym limitem. Mając taką podstawę można zaarrestować ciężarówkę (nawet z ładunkiem) – jeżeli właściciel nie zapłaci ustanowionej przez sąd ceny wykupu, traci pojazd bezpowrotnie.

Ryszard Gałczyński

Przystąpienie tego kraju do unii celnej z Rosją i Kazachstanem otworzyło przed białoruskimi służbami kontrolnymi nowe możliwości.

Okazuje się bowiem, że na terenie jednego obszaru celnego nie funkcjonuje system przekazywania informacji, a decyzja wydana w jednym z tych państw nie ma żadnej mocy prawnej w drugim. O tym, jak dotkliwe konsekwencje finansowe mogą wynikać z takiego stanu rzeczy przekonał się przewoźnik S. – pracujący na rynku rosyjskim od ponad dwudziestu lat. Po raz pierwszy w historii firmy zdarzyło się, że skradziono mu samochód. Okoliczności, w jakich to się stało, pozwalają przewoźnikowi S. przypuszczać, że posłużono się jego pojazdem w innych celach – bo czy prawie dziesięcioletnia ciężarówka z ładunkiem kartofli jest takim cenny łupem?

Ciężarówka należąca do firmy S. przekroczyła granicę białorusko-rosyjską 24 kwietnia 2012 r. Kiedy po godz. 23 kierowca podjechał w Moskwie pod wskazany w zleceniu przewozu urząd celny, okazało się że nie może tam dokonać odprawy. Z powodu bardzo późnej pory na miejsce postoju wybrał znany parking przy ul. Rabinowej.

Dojechał tam około 23.30, następnie wyszedł z kabiny, aby zabezpieczyć klamrą naczepę. Kiedy mył ręce

został od tyłu zaatakowany i sterrowany pistoletem. Bandyci zakleili mu oczy i wpełnęli do kabiny. Po krótkiej szamotaninie związali mu ręce kablem elektrycznym, zasłanili firanki i zaczęli przeglądać dokumenty. Z rozmów, jakie napastnicy prowadzili między sobą, kierowca wywnioskował, że interesuje ich przewożony towar. Było to dziwne o tyle, że jego wartość relatywnie nie była duża – ok. 1 500 dolarów; tyle bowiem kosztuje 200 worków kartofli.

Następnie „przerzucili” kierowcę do samochodu osobowego i wozili go przez całą noc po Moskwie. Nad ramię zamknęli go w jakiejś przyczepie. Z odgłosów dochodzących z zewnątrz wywnioskował, że znalazł się na targowisku. Reguły były proste i jasne: jesteś sam, nikt nie wie gdzie; będziesz grzeczny - nic ci się nie stanie. Przesiedział w tej budzie cały dzień, raz przyniesiono mu wodę i pierogi. Kolejnej nocy znowu wsadzono go do samochodu osobowego i wywieziono 20 km za Moskwę, gdzie wyrzucono go w środku lasu. Na koniec powiedziano mu jeszcze, żeby poszedł 2 km wskazaną drogą i tam znajdzie swoją ciężarówkę. Ciężarówki oczywiście nie było, kierowca poszedł dalej, kilka kilometrów w kierunku miasta.

Kiedy dotarł do pierwszego komisariatu policji, funkcjonariusze oględnie rzecz biorąc zignorowali jego powiadomienie o rabunku i upro-

wadzeniu i kazali mu się po prostu wynosić. Dopiero interwencja i zaangażowanie przedstawiciela ZMPD w Moskwie nadała sprawie właściwy tryb i rozpoczęto postępowanie prokuratorskie. Odtworzenie paszportu dla kierowcy i czynności śledcze rosyjskiej policji trwały tydzień. W tym czasie kierowca był codziennie przesłuchiwany. Po złożeniu wyjaśnień prokuratura Federacji Rosyjskiej sprawę umorzyła, uznając przewoźnika S. za poszkodowanego – co zostało potwierdzone stosownym dokumentem.

W tym momencie ta historia powinna się właściwie zakończyć. Szczęśliwie kierowcy z powodu napadu nic złego się nie stało, a przewoźnik S. dołożył należytej staranności, aby wspólnie z rosyjskim organami całą sprawę wyjaśnić.

Po kilku miesiącach okazało się, że ciężarówka skreślona z ewidencji po orzeczeniu rosyjskiej policji „żyje drugim życiem” w systemie ewidencji Służby Celnej Białorusi. W sierpniu tamtejsze służby kontrolne zaczęły zatrzymywać pojazdy należące do przewoźnika S. Przez terytorium Białorusi mogły się one poruszać tylko w konwoju. Jest to koszt wynoszący około 400 dolarów za pojazd. Z relacji przewoźnika S. wynika, że gdy skierowano do przejazdu w konwoju pięć jego samochodów: – „zapłaciliśmy 2 000 dolarów i pojechałem do Brześcia, aby na miejscu wyjaśnić, o co chodzi. Tam usłyszałem, że nie

zostało zapłacone cło za towar, który wjechał na teren Białorusi 24 kwietnia 2012 r. - a minęły już trzy miesiące, w ciągu których był zobowiązany to zrobić”.

- Poinformowałem tamtejszych urzędników, że ciężarówka z towarem została w Moskwie skradziona z kompletem dokumentów tuż przed odprawą celną i dysponuję dokumentami wystawionymi przez policję Federacji Rosyjskiej, które to potwierdzają. Na taką argumentację urzędnik odpowiedział mi, że do chwili uregulowania należności celnych moje samochody będą konwojowane przez terytorium Białorusi w drodze do wskazanego w liście przewozowym urzędu celnego po to, aby zabezpieczyć prawidłowość zachowania wszystkich procedur. Ponieważ ten kierunek obsługuje 40 moich ciężarówek, z prostych wyliczeń wynikało, że za przejazd przez Białoruś w ciągu następnych dwóch tygodni będziemy musieli zapłacić ponad 15 tys. dolarów. Tamtejsi funkcjonariusze zaproponowali mi inne rozwiązanie: zażądali, bym dobrowolnie poddał się karze i zapłacił zaległe cło za ziemniaki. Kwota zaległego cła wynosiła ok. 2 000 dolarów i została wtedy niezwłocznie uiszczona”.

Ten akt dobrej woli ze strony przewoźnika S. miał się okazać brzemenny w skutkach.

Pod koniec września 2012 r. wpłynęło do firmy pismo z urzędu celnego w Brześciu, z żądaniem wyjaśnienia, co się stało z naczepą oraz samochodem, ponieważ minął 3-miesięczny okres „wjazdu czasowego”. Pojazd wjechał na Białoruś i obszar Unii Celnej, ale nie ma żadnej informacji, że go opuścił.

10 października 2012 r. została w Brześciu złożona kompletna dokumentacja całej sprawy, w tym dokumenty wystawione przez policję i prokuraturę Federacji Rosyjskiej, zaświadczone o kradzieży pojazdu i towaru w Moskwie.

Przewoźnik S. do dzisiaj nie otrzymał od naczelnika urzędu celnego w Brześciu żadnej odpowiedzi.

Naczelnik urzędu celnego w Brześciu nie przesłał w 14-dniowym terminie (wynikającym z prawodawstwa białoruskiego) do firmy przewoźnika S. żadnej odpowiedzi.

Jego stanowisko S. poznał 27 grudnia 2012 r., kiedy „zaaresztowano” mu na przejściu granicznym ciężarówkę. Z pomocą adwokata udało mu się odzyskać ciągnik (był użytkowany w leasingu) i ładunek (był własnością klienta), naczepa pozostała na parkingu urzędu celnego w Grodnie. Dzień później prawnik firmy odebrał postanowienie o zatrzymaniu naczepy należącej do firmy transportowej S. na poczet zaległych należności celnych, wynoszących wraz z odsetkami na dzień

dzień niższa niż ta, której domagają się władze celne, przewoźnik S. będzie obowiązany do pokrycia różnicy z własnej kieszeni. W obawie przed utratą naczepy i dodatkowych pieniędzy, przewoźnik zapłacił na początku 2013 r. 70 tys. dolarów wraz z odsetkami. Odzyskał swoją własność oraz możliwość poruszania się swoimi ciężarówkami po Białorusi.

Tak zakończyła się historia rabunku i uprowadzenia w Rosji ciężarówki z kartoflami należącej do przewoźnika S., za którą pół roku później za-

Z rozmów, jakie napastnicy prowadzili między sobą, kierowca wywnioskował, że interesuje ich przewożony towar. Było to dziwne o tyle, że jego wartość relatywnie nie była duża – ok. 1 500 dolarów; tyle bowiem kosztuje 200 worków kartofli.

20.12. 2012 r. 593 224 584 rubli białoruskich, czyli ok. 70 tys. dolarów. Jak nietrudno się domyślić, była to kwota opłaty celno-skarbowej za ciągnik i naczepę, które 24 kwietnia 2012 r. wjechały na teren Białorusi i nie wyjechały. Został wysunięty zarzut przekazania pojazdu w trzecie ręce.

Przeciwko tej decyzji (i takim praktykom) przedsiębiorca S. odwołał się do władz celnych w Mińsku. Poza jego skargą wpłynęło tam również pismo od polskiego konsula w tej samej sprawie. Po ich rozpatrzeniu urząd centralny podtrzymał decyzje wydane przez placówki w Grodnie i Brześciu.

Wartość naczepy chłodniczej Schmitz Cargobull z 2012 r. zatrzymanej przez urząd celny została wstępnie oszacowana przez urzędników z Grodna na 52 tys. dolarów. Uświadomiono również przewoźnikowi S., że jeżeli zostanie ona sprzedana, aby uzyskać pieniądze na pokrycie roszczeń urzędu celnego, to 15% wartości weźmie ich rzeczoznawca za wycenę; 10% wartości stanowi opłata za zabezpieczenie na parking; 10% kosztuje obsługa firmy, która będzie ją licytować. Jeżeli uzyskana w ten sposób kwota bę-

placił cło z odsetkami na Białorusi.

Od samego początku tej sprawy białoruskich służb nie interesowało, co się z ciężarówką stało w Rosji. Nie zadali sobie trudu, aby dokumenty dotyczące kradzieży w Moskwie zweryfikować, co w normalnych warunkach jest standardową procedurą. Nie sprawdzili również, czy np. taki pojazd zupełnie legalnie nie opuścił wspólnego obszaru celnego. Przecież zanim kierowca został uwolniony i zgłoszono kradzież, bandyci przez dwie doby dysponowali samochodem z kompletem dokumentów. Poza tym nikt nie poinformował przedsiębiorcy S. do chwili nałożenia aresztu na ciężarówkę, co mu grozi.

- Według białoruskich urzędników moja wina, bez względu na wszystkie okoliczności, wyszła na jaw z chwilą zapłaty zaległego cła za skradzione ziemniaki. Kierowali się „żelazną” logiką charakterystyczną dla urzędników z tamtego obszaru, która opiera się na przekonaniu: jeżeli płaci to znaczy, że przyznaje się do winy? A jeśli jest winien – to zapłaci więcej? Czy istnieje skuteczna procedura odwoławcza? Nie.