



Oskar Możdżyń

<http://orcid.org/0000-0002-0614-4799>

Oskar Możdżyń Firma Prawnicza „Masz Prawo”

Status pojazdu mechanicznego jako odpadu Sprzedaż, import i naprawa po szkodzie całkowitej Uwagi wybrane

Wstęp

Korzystanie z pojazdów mechanicznych wiąże się z ryzykiem uczestniczenia w zdarzeniach drogowych, których skutkiem jest m.in. uszkodzenie pojazdu. Wysokie koszty napraw oraz zadośćuczynień dla uczestników zdarzeń drogowych skutkują koniecznością zawierania przez posiadaczy pojazdów umów obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (tzw. ubezpieczenia OC). Wśród posiadaczy pojazdów popularne są również dobrowolne ubezpieczenia casco pojazdów lądowych (tzw. ubezpieczenia AC/autocasco).

Uczestnik zdarzenia drogowego, który chce zgłosić roszczenia związane z uszkodzeniem jego pojazdu, uczestniczy w tzw. postępowaniu likwidacyjnym określanym również jako „likwidacja szkody”. Jego efektem jest decyzja ubezpieczyciela, który odmawia uznania roszczeń lub uznaje je za zasadne w części lub w całości. W przypadku uznania roszczeń ubezpieczyciel podejmuje decyzję, czy w postępowaniu likwidacyjnym ustalono istnienie tzw. szkody częściowej lub szkody całkowitej. W potocznym rozumieniu szkoda całkowita oznacza brak opłacalności naprawy pojazdu. Szkoda częściowa uprawnia do otrzymania odszkodowania obejmującego koszt niezbędnych napraw.

Zgodnie z raportem Polskiej Izby Ubezpieczeń w 2019 r. w ramach ubezpieczeń OC zlikwidowano 1 189 674 szkody, co oznacza, że około 5 na 100 ubezpieczonych w tym roku pojazdów brało udział w postępowaniu likwidacyjnym.

Z kolei w ramach ubezpieczenia AC zlikwidowano 805 203 szkody (11 na 100 ubezpieczonych w tym roku pojazdów)¹.

Raport nie wskazuje, ile z tych szkód było szkodami całkowitymi. Według danych przeanalizowanych przez firmę autoDNA wśród 10 modeli najczęściej weryfikowanych w raportach tej firmy aut szansa na stwierdzenie szkody całkowitej wynosiła od 6,8—13,2%, zależnie od konkretnego modelu².

Zagadnienie szkód całkowitych i częściowych dotyczy również pojazdów importowanych. W samym tylko 2019 r. w Polsce zarejestrowano 929 028 osobowych pojazdów używanych, które zostały sprowadzone z zagranicy. Aż 54,5% z nich miało ponad 10 lat, 34,3% z nich było wyprodukowanych od 4 do 10 lat przed pierwszą rejestracją w Polsce. Pozostałe 11,1% stanowiły pojazdy w wieku młodszym niż 4 lata³.

W przypadku pojazdów starszych, ze względu na okres ich użytkowania, rośnie prawdopodobieństwo ich pokolizyjnej przeszłości. W przypadku pojazdów bardzo młodych istnieje wysokie ryzyko, że ich sprzedaż za granicę zaledwie do 4 lat po kupnie wiąże się ze szkodą całkowitą, której usuwanie w kraju pochodzenia było nieopłacalne.

Według raportu firmy CARFAX, która m.in. gromadzi historię pojazdów ze Stanów Zjednoczonych, ponad 20% samochodów importowanych z USA do Europy miało stwierdzoną szkodę całkowitą. Polska jest czwartym krajem importu, do którego najczęściej trafiają pojazdy z taką historią⁴.

Wskazane wyżej okoliczności są relewantne prawnie na kilku płaszczyznach. W artykule kolejno omawiane są cywilnoprawne i techniczne aspekty likwidacji szkód komunikacyjnych, ich wpływ na status pojazdu jako odpadu, a także stosowanie przepisów z zakresu ochrony środowiska do importu, sprzedaży i naprawy pojazdów po szkodzie całkowitej.

Opisanie cywilnoprawnych i technicznych aspektów likwidacji szkód komunikacyjnych jest niezbędne dla wyjaśnienia, jakie przesłanki decydują o uznaniu, że pojazd jest przedmiotem szkody całkowitej. Zakres znaczeniowy tego pojęcia jest kluczowy dla zrozumienia praktycznych aspektów stosowania przepisów prawa odpadowego w kontekście użytkowania i obrotu pojazdami, które to zagadnienia opracowane są w dalszej części publikacji. Ze względu na brak literatury analizującej status pojazdu jako odpadu kluczowym elementem opra-

¹ *Ubezpieczenia w liczbach 2019. Rynek ubezpieczeń w Polsce*. Polska Izba Ubezpieczeń, s. 14.

² <https://pim.pl/kupujesz-popularny-model-samochodu-sprawdz-jaka-jest-szansa-ze-mial-szkode-calkowita-sprzedajesz-auto-uzywane-dolacz-do-niego-raport-autodna-aby-zwiekszyc-szanse-na-szybka-transakcje/> [dostęp: 3.09.2020].

³ *Raport Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego. Pierwsze rejestracje używanych samochodów osobowych 2019—2020*.

⁴ <https://www.carfax.eu/pl/samochody-uzywane/amerykanskich-aut-z-salvage-title> [dostęp: 1.09.2020].

cowania jest analiza nielicznych orzeczeń sądów administracyjnych oraz omówienie najistotniejszych przepisów powoływanych w judykaturze.

Cele postępowania likwidacyjnego

Na gruncie prawa celem postępowania likwidacyjnego powinna być realizacja tzw. zasady pełnego odszkodowania, wynikającej z art. 363 § 1 Kodeksu cywilnego⁵, zgodnie z którym „naprawienie szkody powinno nastąpić, według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Jednakże gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu”.

Na gruncie rozbieżnej praktyki orzeczniczej i niespójnych praktyk ubezpieczycieli Rzecznik Ubezpieczonych w 2006 r. wystąpił do Sądu Najwyższego z wnioskiem o rozstrzygnięcie rozbieżności w wykładni prawa w trybie art. 60 ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. o Sądzie Najwyższym⁶, formułując następujące pytanie: „Czy na podstawie przepisu art. 363 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. — Kodeks cywilny (Dz.U. nr 16, poz. 93 z późn. zm.) »za nadmierne trudności lub koszty przywrócenia stanu poprzedniego« można uznać koszt naprawy uszkodzonego pojazdu, który nie jest równy lub nie przekracza 100% jego wartości sprzed szkody?”. Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 12 stycznia 2006 r. stwierdził, że „koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, nieprzewyższający jego wartości sprzed wypadku, nie jest nadmierny w rozumieniu art. 363 § 1 k.c.”⁷.

Określenie wynikającego z przepisów prawa celu postępowania likwidacyjnego nie zwalnia z próby określenia rzeczywistych dążeń jego poszczególnych uczestników. W przypadku poszkodowanego najczęstsze będzie dążenie do

⁵ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. — Kodeks cywilny, t.j. Dz.U. 2019, poz. 1145, dalej: k.c.

⁶ T.j. Dz.U. 2016, poz. 1254.

⁷ Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 stycznia 2006 r., III CZP 76/05, LEX nr 175463. Sąd Najwyższy ze względów proceduralnych odmówił podjęcia uchwały w trybie art. 60 ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. o Sądzie Najwyższym, jednak i tak merytorycznie odniósł się w treści uzasadnienia do przedstawionego zagadnienia prawnego, potwierdzając istniejącą już wtedy linię orzeczniczą Sądu Najwyższego. W praktyce jednak dopiero to orzeczenie oraz istotne zaangażowanie w pomoc ubezpieczonym Rzecznika Ubezpieczonych, a później Rzecznika Finansowego, przyczyniło się do upowszechnienia się w orzecznictwie sądów powszechnych zasady, zgodnie z którą o szkodzie całkowitej można mówić dopiero w sytuacji, gdy wysokość odszkodowania przekracza 100% wartości rynkowej pojazdu przed powstaniem szkody.

uznania szkody za szkodę częściową, maksymalizacja wysokości odszkodowania określonego tzw. metodą kosztorysową bazującą na hipotetycznych kosztach naprawy, a następnie po otrzymaniu odszkodowania, naprawienie pojazdu kosztem niższym niż otrzymane odszkodowanie.

W przypadku zakładu ubezpieczeń najczęstszą praktyką będzie zaniżanie przewidywanego kosztu naprawy lub kwestionowanie wysokości rzeczywiście poniesionego kosztu naprawy, a także zaniżanie przewidywanego lub rzeczywistego okresu naprawy. Kwestionowanie czasu naprawy jest związane z zaniżaniem odszkodowania z tytułu zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego⁸.

Jeśli przewidywany koszt naprawy pojazdu jest wysoki, zakład ubezpieczeń dąży również do zniżenia wartości pojazdu sprzed szkody oraz zawyżenia wartości pojazdu po szkodzie. Kumulacja tych czynników ma skutkować przyjęciem, że ma miejsce szkoda całkowita, co prowadzi do zniżenia wysokości odszkodowania⁹. Wypłacona kwota odpowiada wtedy wartości pojazdu sprzed szkody pomniejszonej o cenę wraku.

Należy podkreślić, że ani w obowiązujących przepisach prawa, ani w praktyce likwidacji szkód, wśród celów postępowania likwidacyjnego nie ma próby weryfikacji, czy podjęta przez zakład ubezpieczeń decyzja będzie wiązała się z negatywnymi konsekwencjami dla środowiska, w szczególności nie weryfikuje się, czy naprawa pojazdu jest technologicznie możliwa, czy została przeprowadzona w sposób zgodny z technologią producenta i czy pojazd nie powinien zostać uznany za odpad.

Przyczyny dążenia ubezpieczyciela do uznania szkody za całkowitą

W zakresie opisywanego zagadnienia ustawodawca nie nałożył na zakłady ubezpieczeniowe żadnych innych obowiązków poza zawieraniem i wykonywaniem umów ubezpieczeń. Kompetencje związane z weryfikacją stanu technicznego pojazdów oraz z ich recyklingiem i wycofywaniem z eksploatacji są rozproszone po innych podmiotach, które w żaden sposób nie współpracują z zakładami ubezpieczeniowymi w toku postępowań likwidacyjnych. Tym samym celem zakładu ubezpieczeniowego w zakresie orzekania o szkodzie jest maksymalizacja zysku.

⁸ B. CHMIELOWIEC: *Raport Rzecznika Ubezpieczonych w sprawie likwidacji szkód komunikacyjnych — oddziaływanie i reakcja rynku ubezpieczeniowego*. „Monitor Ubezpieczeniowy” 2014, nr 58, s. 3.

⁹ B. CHMIELOWIEC: *Problemy ze szkodą całkowitą — Raport Rzecznika*. „Monitor Ubezpieczeniowy” 2015, nr 61, s. 3.

Sprzyja temu również okoliczność, że pojęcie szkody całkowitej nie jest zdefiniowane w prawie. Przyjmuje się, że o szkodzie całkowitej mówi się, gdy koszt naprawy przewyższa wartość pojazdu lub gdy pojazd nie nadaje się do naprawy¹⁰. Z praktyki likwidacji szkód wynika jednak, że o ile rzeczoznawca motoryzacyjny zawsze ustala zakres i koszt naprawy pojazdu, to niemal nigdy nie weryfikuje, czy naprawa jest możliwa. Okoliczność ta również pokazuje, że kluczowe jest tylko i wyłącznie kryterium finansowe ustalane zazwyczaj w oderwaniu od ewentualnie przeprowadzonej, rzeczywistej naprawy pojazdu.

Mając na celu ustalenie przez zakład ubezpieczeń, że szkoda ma charakter całkowity, wystarczające będzie zaniżenie wartości pojazdu sprzed szkody, zawyżenie ceny naprawy i zawyżenie wartości pojazdu po szkodzie, tj. wartości „wraku”.

Zaniżenie wartości pojazdu sprzed szkody będzie możliwe np. poprzez niezastosowanie korekt wartości ze względu na wyposażenie, przebieg niższy od normatywnego czy szereg innych korekt przewidzianych w publikacjach i narzędziach informatycznych dla rzeczoznawców motoryzacyjnych¹¹.

Zawyżenie ceny naprawy jest jeszcze trudniejsze do weryfikacji, ponieważ bazuje na subiektywnej ocenie dotyczącej m.in. takich okoliczności jak zakres naprawy, liczba godzin niezbędna na naprawę, cena roboczogodziny, rodzaj części (oryginalne, zamienniki), metoda wyceny (np. realny koszt naprawy bazujący na ofertach warsztatów lub zredukowany koszt naprawy bazujący na cenach ASO pomniejszonych o amortyzację wynikającą z wieku pojazdu)¹². Aktualnie stosunkowo najmniej podatnym na manipulację elementem procesu likwidacji szkody jest wycena tzw. wraku, niemniej jednak również na tym polu możliwe są nadużycia.

Inne powody, dla których ubezpieczyciel dąży do rozliczenia szkody jako całkowitej, to jej prostsza obsługa przez pracowników zakładu ubezpieczeń oraz mniejsza nieprzewidywalność przebiegu likwidacji szkody obejmująca ewentualne zmiany zakresu naprawy lub wydłużenie jej czasu.

Szkoda całkowita i szkoda częściowa są więc tylko i wyłącznie **sposobem obliczenia wysokości odszkodowania** podyktowanym subiektywnym interesem uczestników postępowania likwidacyjnego¹³. Zazwyczaj obliczenia war-

¹⁰ T. KRUPA, E. KULIŃSKA: *Likwidacja szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych — podstawowe problemy*. Warszawa 2015, s. 29.

¹¹ *Instrukcja określania wartości pojazdów*. „Rzeczoznawca Samochodowy” 2016, nr 1.

¹² A.R. SKLORZ: *Zagadnienia ubezpieczeniowe: „szkoda całkowita”*. <https://warsztat.pl/ar-tykuly/zagadnienia-ubezpieczeniowe-8222-szkoda-calkowita-8221,59483> [dostęp: 31.08.2020].

¹³ Efekt ten jest istotnie wzmacniany przez warsztaty naprawiające szkody, w których interesie jest zawyżenie kosztu naprawy oraz wydłużenie jej czasu ze względu na odpłatne wynajmowanie samochodu zastępczego. Podmioty te stają się bezpośrednimi uczestnikami postępowania likwidacyjnych ze względu na tzw. naprawy bezgotówkowe, których elementem jest cesja uprawnień do odszkodowania na rzecz warsztatu. Warsztat dąży więc do maksymalnego zwiększenia wysokości odszkodowania, ale nieprzekroczenia jego wartości tak, że skutkowałoby ono zakwalifikowaniem szkody jako całkowitej.

tości naprawy mają charakter hipotetyczny i nie weryfikuje się, czy i w jaki sposób naprawa została przeprowadzona¹⁴.

Sprzedż pojazdów po szkodzie całkowitej

Na rynku powszechnie dostępne są oferty sprzedaży pojazdów po szkodzie całkowitej. Zakłady ubezpieczeń wyceniają warto pojazdu po szkodzie najczęściej poprzez wystawienie go na aukcji internetowej i przedstawienie poszkodowanemu ofert kupna lub też poprzez przejęcie pojazdu od poszkodowanego i jego samodzielną sprzedaż¹⁵.

Przepisy prawa nie przewidują szczególnych obowiązków ewidencyjnych dla pojazdu po szkodzie całkowitej związanych np. z umieszczaniem informacji o szkodzie całkowitej w umowie sprzedaży, w dowodzie rejestracyjnym lub w karcie pojazdu. Pojazd taki po naprawie zazwyczaj kierowany jest na dodatkowe badanie techniczne na podstawie art. 81 ust. 11 pkt. 1), 5) lub 6) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym¹⁶. Uprawniony diagnosta nie dysponuje jednak sporządzonym przez rzeczoznawc i zaakceptowanym przez ubezpieczyciela opisem i kosztorysem przewidywanej naprawy i dokonuje weryfikacji stanu pojazdu jedynie w zakresie opisanym w przepisach wykonawczych do Prawa o ruchu drogowym. Przykładowo nie dysponuje on możliwością skutecznej weryfikacji, czy w pojeździe są nieużywane poduszki powietrzne, czy też zamontowano poduszki używane, regenerowane lub poduszek powietrznych w pojeździe nie ma i zastąpiono je tzw. rezystorami w celu symulacji prawidłowej pracy systemu bezpieczeństwa pojazdu¹⁷.

¹⁴ Weryfikacja faktu naprawy ma zazwyczaj miejsce jedynie wtedy, gdy poszkodowany naprawia pojazd na własny koszt i dochodzi odszkodowania od zakłdu ubezpieczeń na podstawie udokumentowanego kosztu naprawy.

¹⁵ <https://www.autobaza.pl/blog/czy-warto-kupowac-samochody-z-ubezpieczalni/> [dostęp: 31.08.2020].

¹⁶ T.j. Dz.U. 2020, poz. 110 — Prawo o ruchu drogowym.

¹⁷ Na marginesie opisywanego zagadnienia można wskaza, że portal Allegro.pl umożliwia sprzedaż i kupno również takich podzespołów pojazdu, jak poduszki powietrzne. Z 155 722 ofert zaledwie 20,46% ofert dotyczy poduszek nowych. Pozostałe oferty dotyczą poduszek używanych, regenerowanych lub uszkodzonych. Źródło: <https://allegro.pl/kategoria/wyposazenie-wnetrza-poduszki-powietrzne-18896> [dostęp: 1.09.2020]. Wymontowanie i ponowne użycie poduszki powietrznej, niezależnie od tego, czy była aktywowana, czy nie, stanowi podstaw niedopuszczenia pojazdu do ruchu i narusza przepisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 wrzesnia 2005 r. w sprawie wykazu przedmiotów wyposazenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko. Dz.U. 2005, nr 201, poz. 1666.

Opisywane zagadnienie dodatkowo komplikuje się w przypadku pojazdów importowanych do Polski, które w kraju pierwotnej rejestracji były przedmiotem postępowania likwidacyjnego. W takim przypadku, w kraju, w którym miała miejsce szkoda, stosuje się inne przepisy prawa, inne orzecznictwo i inne metody obliczeń — mogą być one istotnie odmienne od tych obowiązujących w polskim porządku prawnym. Paradoksalnie jednak weryfikacja pojazdu pochodzącego z importu może być częstsza, jednak będzie to wynikało nie ze względu na szerzej zakrojoną kontrolę stanu technicznego, ale z bazowania wyłącznie na dokumentach sprzedaży pojazdu, które mogą zawierać informację o szkodzie całkowitej.

Status pojazdu jako odpadu w kontekście jego importu i obrotu krajowego

Zagadnienie statusu pojazdu jako odpadu wymaga nierozdzielnej omówienia z tematyką importu¹⁸ pojazdów będących za granicą przedmiotem postępowania likwidacyjnego, w trakcie którego stwierdzono szkodę całkowitą. Mimo istotnego ujednoczenia polskiego prawa o odpadach z przepisami prawa europejskiego, zagadnienie pojazdu jako odpadu pojawia się niemal wyłącznie w przypadku importu pojazdów do Polski, nie zaś w przypadku obrotu krajowego.

Orzekanie o statusie pojazdu jako odpadu niemal wyłącznie w przypadku jego importu jest niezrozumiałe, ponieważ przeważająca liczba pojazdów po szkodzie całkowitej była w momencie stwierdzenia tej szkody pojazdami krajowymi. O ile jednak w przypadku pojazdów zagranicznych w dokumentach sprzedaży często umieszcza się informację o szkodzie całkowitej, która była przyczyną sprzedaży, o tyle przepisy krajowe nie formułują identycznych obostrzeń przy obrocie pojazdami już zarejestrowanymi w kraju. Jedynym sposobem weryfikacji stanu pojazdów krajowych jest opisane wyżej badanie techniczne, o ile pojazd zostanie na nie skierowany.

W sytuacji pojazdu, który był przedmiotem szkody całkowitej, przywołuje się definicję odpadu zawartą w art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach¹⁹, zgodnie z którą jest to każda substancja lub przedmiot, „których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć lub do których pozbycia się jest obowiązany”. Przesłankę „pozbycia się” spełnia zawarcie umowy sprzedaży pojazdu.

¹⁸ Ilekroć w artykule mowa o imporcie, należy przez to rozumieć również wewnątrz-wspólnotowe nabycie pojazdu.

¹⁹ T.j. Dz.U. 2020, poz. 797, dalej: u.o

Jak wskazał Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 12 stycznia 2018 r., „przesłanka pozbycia się odnosi się do uprzedniego posiadacza pojazdu, co oznacza, że to jego wola i sposób postępowania ma wpływać na kwalifikację pojazdu jako odpadu. Wskazaną w art. 3 ust. 1 pkt 6 u.o. przesłankę »pozbycia się« można stwierdzić wyłącznie na podstawie zachowania posiadacza pojazdu, z uwzględnieniem okoliczności obiektywnych umożliwiających odtworzenie zamiaru jaki był w dacie przekazania przedmiotu innemu podmiotowi”²⁰.

Na gruncie opisywanego procesu likwidacji szkód należy jednak zwrócić uwagę na fakt, że sprzedawcy pojazdu zazwyczaj obojętne jest, w jaki sposób będzie wykorzystywany pojazd, w przypadku jego sprzedaży jako tzw. pozostałości/wraku.

Aktualna definicja odpadu uwypukla subiektywny element woli posiadacza²¹, niemniej jednak uprzednio obowiązujące w polskim porządku prawnym uregulowania, które miały na celu większą obiektywizację pojęcia odpadu, nie były bardziej funkcjonalne z punktu widzenia omawianego zagadnienia. Jak wskazuje M. Górski — na przykładzie ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o odpadach²² — identyczna argumentacja odnosząca się do uszkodzonego pojazdu mogła prowadzić do odmiennych rozstrzygnięć związanych z próbą obiektywizacji pojęcia „nieprzydatności”²³ przedmiotu²⁴.

Zagadnienia pojazdu jako wraku nie rozwija ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji²⁵, która w art. 3 pkt 6 definiuje pojęcie pojazdu wycofanego z eksploatacji jako pojazdu stanowiącego „odpad w rozumieniu przepisów o odpadach”. Ustawa precyzuje natomiast, co z takim odpadem należy zrobić, wskazując w art. 18, że „właściciel pojazdu wycofanego z eksploatacji przekazuje go wyłącznie do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów”. Obowiązek ten, zgodnie z art. 2 ust. 1 ustawy, ma również zastosowanie do pojazdów importowanych z lub spoza terenu Unii Europejskiej.

Gdyby więc bazować wyłącznie na tej regulacji, każdy nabywca tzw. wraku/ pozostałości, czyli nienaprawionego pojazdu, który był przedmiotem szkody cał-

²⁰ Wyrok NSA z dnia 12 stycznia 2018 r., I OSK 1631/17.

²¹ B. RAKOCZY: *Komentarz do art. 3 ustawy o odpadach*. W: *Ustawa o odpadach. Komentarz*. Red. B. RAKOCZY. Warszawa 2013.

²² T.j. Dz.U. 1997, nr 96, poz. 592.

²³ Zgodnie z definicją odpadów zawartą w art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o odpadach „rozumie się przez to wszystkie przedmioty oraz substancje stałe, a także nie będące ściekami substancje ciekłe powstałe w wyniku prowadzonej działalności gospodarczej lub bytowania człowieka i nieprzydatne w miejscu lub czasie, w którym powstały; za odpady uważa się również osady ściekowe”.

²⁴ M. GÓRSKI: *Komentarz do art. 3 ustawy o odpadach*. W: *Ustawa o odpadach. Komentarz*. Red. J. JERZMAŃSKI. Wrocław 2002, nota boczna 6.

²⁵ T.j. Dz.U. 2019, poz. 1610.

kowej, powinien przekazać go do jednego z podmiotów wskazanych w art. 18 ustawy.

Przepisy omawianej ustawy nie dają przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu kompetencji do naprawiania pojazdów. W efekcie powszechnie znanym faktem na rynku motoryzacyjnym jest naprawianie pojazdów po uszkodzeniu całkowitej poza stacjami demontażu i odsprzedawanie ich jako sprawnych pojazdów, które nigdy nie zostały wyrejestrowane i nie potwierdzono ich statusu jako odpadu w toku jakiegokolwiek postępowania. Zagadnienie skutków naprawy pojazdu dla jego statusu jako odpadu zostanie omówione w dalszej części artykułu.

Import pojazdu po uszkodzeniu całkowitej

O ile w ramach obrotu krajowego pojazdy po uszkodzeniu całkowitej czasem są wycofywane z eksploatacji, o tyle w przypadku ich importu pojazdy te są niemal zawsze przeznaczone do naprawy i dalszej odsprzedaży.

Na poziomie międzynarodowym nie istnieją ujednoczone przepisy dotyczące uznawania pojazdu za uszkodzenie całkowite. W Stanach Zjednoczonych każdy ze stanów formułuje w tym zakresie odrębne prawodawstwo, w efekcie czego za uszkodzenie całkowite może być uznany pojazd, którego koszt naprawy wynosi 70% jego wartości. Ten sam pojazd nie byłby przedmiotem orzeczenia o uszkodzeniu całkowitej w Polsce²⁶. Nie sposób również badać intencji sprzedawcy pojazdu z orzeczeniem o uszkodzeniu (*salvage title*), ponieważ w wielu przypadkach możliwe jest naprawienie pojazdu i jego dalsze użytkowanie (*rebuilt title*)²⁷.

Z kolei w Niemczech dopuszcza się przyjęcie istnienia szkody częściowej w sytuacji, gdy koszt naprawy nie przekracza 130% wartości pojazdu, o ile pojazd zostanie naprawiony i będzie użytkowany co najmniej przez 6 miesięcy²⁸. Stanowisko takie zostało wypracowane w orzecznictwie Federalnego Trybunału Sprawiedliwości²⁹.

Ze względu na brak międzynarodowych norm dotyczących zagadnienia szkody całkowitej polskie organy bazują tylko i wyłącznie na dokumentach, z których wynikają informacje o przeszłości pojazdu. Jak wskazał Naczelny

²⁶ https://en.wikipedia.org/wiki/Salvage_title [dostęp: 1.09.2020].

²⁷ <https://www.caranddriver.com/research/a32620260/can-you-insure-a-car-with-a-salvage-title/> [dostęp: 1.09.2020].

²⁸ <https://de.wikipedia.org/wiki/Totalschaden> [dostęp: 1.09.2020].

²⁹ Wyrok Federalnego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 15 lutego 2005 r., VI ZR 70/04, lexetius.com/2005,32 [dostęp: 1.09.2020].

Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 16 kwietnia 2014 r.³⁰: „[...] w postępowaniach [...] dotyczących uszkodzonych pojazdów przewożonych przez granicę, pierwszoplanowe znaczenie mają dowody z dokumentów [...]. [...] badania techniczne pojazdu, w tym wykonane przez biegłego powołanego przez organ celem wydania opinii, mogą pełnić wyłącznie rolę drugorzędą i uzupełniającą, znajdując zastosowanie wtedy, gdy dowody z dokumentów uniemożliwiają sformułowanie jednoznacznych wniosków co do kwalifikacji pojazdu”. Wobec braku możliwości realnego zbadania intencji sprzedawcy oraz zapoznania się z zagranicznymi dokumentami z postępowania likwidacyjnego przyjmuje się również, że „jako odpady traktowane są nie tylko przedmioty, które posiadacz uważa za zbędne i których chciałby się wyzbycić, ale także takie, które podlegają dalszym procesom odzysku w celu ich gospodarczego wykorzystania”³¹.

Równocześnie jednak wobec braku regulacji pozwalającej na ustalenie możliwości naprawy takiego pojazdu, jej sposobu oraz weryfikacji, sądy administracyjne powszechnie przyjmują, że „nie bada się możliwości przywrócenia pojazdowi stanu technicznego umożliwiającego dopuszczenie do ruchu drogowego. To, co stanie się w przyszłości z pojazdem, nie ma wpływu na uzyskany przez niego status odpadu”³².

Powyższa okoliczność prowadzi albo do nabywania za granicą pojazdów, z dokumentacji których nie będzie wynikała szkoda całkowita (mimo tego, że mogła mieć miejsce), albo do fałszowania dokumentacji w szczególności poprzez zniszczenie oryginalnego dokumentu potwierdzającego nabycie pojazdu i sfalszowanie go poprzez podanie nowych danych.

Kolejnym skutkiem nabywania pojazdów z zagranicy po szkodzie całkowitej jest przyjęcie, że transport takiego pojazdu stanowi nielegalne przemieszczanie odpadów w efekcie niezastosowania procedur wskazanych w rozporządzeniu 2006/1013/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów³³. Zgodnie z art. 24 ust. 3 ww. rozporządzenia „jeżeli odpowiedzialność za nielegalne przemieszczanie ponosi odbiorca, właściwy organ miejsca przeznaczenia zapewnia, że przedmiotowe odpady zostaną poddane odzyskowi lub unieszkodliwianiu w sposób racjonalny ekologicznie [...]”.

Na gruncie cytowanego rozporządzenia i wykładni pojęcia odpadu w postaci pojazdu wykorzystuje się wytyczne korespondentów nr 9 w sprawie przemieszczania odpadów w postaci pojazdów, w których jako jedno z kryterium uznania pojazdu za odpad wskazuje się to, że „koszty naprawy przekraczają obecną wartość pojazdu [...]”.

³⁰ Wyrok NSA z dnia 16 kwietnia 2014 r., II OSK 2793/12, LEX nr 2005847.

³¹ Wyrok NSA w Warszawie z dnia 31 stycznia 2013 r., IV SA/Wa 2085/12, LEX nr 1513958.

³² Wyrok NSA z dnia 18 października 2019 r., II OSK 2974/17, LEX nr 2755496.

³³ Dz.U. UE L 190 z dnia 12.07.2006 — rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów.

Wytyczne zostały uzgodnione na posiedzeniu z dnia 8 lipca 2011 r. przeprowadzonym zgodnie z art. 57 rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów. Nie mają one charakteru normatywnego, ale w świetle orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE powinny być uwzględniane przez sądy krajowe³⁴. Podobne — niewiążące — wytyczne na potrzeby współdziałania z organami takimi jak Straż Graniczna³⁵ przygotował również Główny Inspektor Ochrony Środowiska³⁶.

Pojazd będący odpadem zostanie najczęściej sklasyfikowany jako odpad niebezpieczny pod kodem 160104* (zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy) ze względu na pozostawanie w pojeździe płynów eksploatacyjnych oraz elementów niebezpiecznych, takich jak olej, paliwo, płyn chłodniczy, silnik, zbiornik paliwa, skrzynia biegów itp.³⁷.

Ustalenie przez organy administracji prawdopodobieństwa nielegalnego przemieszczania odpadu w postaci pojazdu skutkuje wszczęciem postępowania w trybie art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 29 czerwca 2007 r. o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów³⁸, zgodnie z którym „w przypadku stwierdzenia nielegalnego międzynarodowego przemieszczania odpadów [...] Główny Inspektor Ochrony Środowiska wszczyna z urzędu postępowanie administracyjne i wzywa [...], do zastosowania procedur określonych w art. 24 rozporządzenia nr 1013/2006, określając termin realizacji działań wynikających z tych procedur, nie dłuższy niż 30 dni”. Efektem wszczętego postępowania może być nałożenie kary administracyjnej oraz zobowiązanie do oddania odpadu, w celu wycofania go z eksploatacji, niezależnie od jego ewentualnej, skutecznej naprawy.

³⁴ *Informator. Materiał podsumowujący warsztaty dla organów sądowych, organów ścigania i organów kontroli zorganizowane w ramach projektu POIS.02.04.00-00-0077/17-00 „Droga do czystego środowiska — program edukacyjno-promocyjny na rzecz wzmocnienia świadomości społecznej korzystania ze środowiska z poszanowaniem ogólnie przyjętych zasad i norm”*. Warszawa 2019, s. 21.

³⁵ J. JERZMAŃSKI: *Komentarz do art. 3 ustawy o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów*. W: J. JERZMAŃSKI, W. RADECKI: *Ustawa o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów. Komentarz*. LEX 2014.

³⁶ *Wskazówki metodyczne z dnia 3 kwietnia 2008 r. z korektami pkt 2 z dnia 15 lipca 2008 r. oraz z dnia 21 marca 2013 r. w sprawie uznawania pojazdów za odpad w transgranicznym przemieszczaniu odpadów*. Główny Inspektor Ochrony Środowiska.

³⁷ *Ibidem*, s. 22.

³⁸ Dz.U. 2019, poz. 1162.

Naprawa pojazdu po szkodzie całkowitej

Zgodnie z przytoczonym wyżej orzeczeniem Naczelnego Sądu Administracyjnego „to, co stanie się w przyszłości z pojazdem, nie ma wpływu na uzyskany przez niego status odpadu”. Sądy administracyjne nie pozostają objęte na hipotetyczną możliwość naprawy pojazdu, jednak konieczne jest jej przeprowadzenie w ramach uregulowanej procedury odzysku odpadu, która nie istnieje. Jak wskazał Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 29 stycznia 2016 r.: „Rozważyć należy, czy odpad w postaci pojazdu mógłby zostać w ramach międzynarodowego przemieszczania odpadów, po dopełnieniu procedury zgłoszenia i uzyskania zezwolenia na przywóz odpadu poddany procesowi odzysku poprzez jego naprawę i po uzyskaniu pełnej sprawności potwierdzonej stosownymi dokumentami ponownie zarejestrowany i dopuszczony do ruchu. Nie wchodząc zbyt głęboko w tę materię, należy uznać, że takie rozwiązanie jest możliwe, przy czym recyklingu odpadu w postaci pojazdu, w szczególności jego naprawy w celu przywrócenia mu dawnej funkcji, powinna dokonać wyspecjalizowana jednostka”³⁹.

Na możliwość naprawy pojazdu poprzez odzysk wskazywały również inne orzeczenia⁴⁰, w których jednak nie odnoszono się do faktu, że przepisy prawa nie dają przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu pojazdów wyraźnej kompetencji do takich czynności, w efekcie czego podmioty te nie oferują takich usług.

Podsumowanie

Przeprowadzone rozważania prowadzą do wniosku, że zarówno ustawodawca, jak i organy stosujące prawo dotąd nie podjęły usystematyzowanych działań, które miałyby na celu odpowiedzieć na opisane procesy społeczne i gospodarcze. Ich przewidzenie było możliwe, ponieważ w doktrynie prawa ochrony środowiska od dawna wskazywano, że po 1990 r. liczba pojazdów w Polsce w przeliczeniu na mieszkańca była bardzo niska⁴¹. Aktualnie Polska zajmuje

³⁹ Wyrok NSA z dnia 29 stycznia 2016 r., II OSK 1326/14, LEX nr 2067252.

⁴⁰ Wyrok NSA w Warszawie z dnia 25 października 2016 r., IV SA/Wa 1413/16, LEX 2782924 ze zdaniem odrębnym wskazującym na utratę przez pojazd statusu odpadu ze względu na faktycznie wykonaną naprawę, niezależnie od ewentualnych sankcji ze względu na jej nieprawidłowy formalnie charakter oraz wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 9 stycznia 2018 r., IV SA/Wa 2566/17, LEX 2743966.

⁴¹ E. Gończ: *Zarządzanie środowiskiem*. W: *Ochrona środowiska*. Red. Z. Brodecki. LexisNexis 2005.

piąte miejsce wśród państw Unii Europejskiej w liczbie samochodów na 1000 mieszkańców, znacznie przekraczając średnią unijną⁴².

Omawiane przepisy o recyklingu pojazdów w ogóle nie przewidują możliwości odzysku pojazdów będących odpadami, co istotnie odbiega od realiów rynkowych. Działania organów administracji mają charakter incydentalny, co stanowi wypadkową dużej skali zjawiska i jego zupełnego ignorowania przez władzę ustawodawczą i wykonawczą.

Mimo praktycznej doniosłości zagadnienia jego analiza jest możliwa jedynie na przykładzie nielicznych orzeczeń sądów administracyjnych oraz pojedynczych uwag przedstawicieli doktryny.

Nie sposób nie dostrzec istotnego rozdzwieńku pomiędzy stanem tzw. polskiego parku pojazdów a niemającymi styczności z realiami użytkowania samochodów przepisami i ich stosowaniem.

Wobec braku oficjalnych danych można postawić hipotezę, że w Polsce zarejestrowane są setki tysięcy pojazdów, które były przedmiotem orzeczenia o szkodzie całkowitej. Równocześnie w bazie orzeczeń Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska w 2019 r. zarejestrowano jedynie 32 sprawy dotyczące recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji⁴³.

Restrykcyjne podchodzenie do pojęcia szkody całkowitej, brak próby jego zdefiniowania oraz istotne zróżnicowanie sytuacji pojazdów krajowych i importowanych prowadzi do nielicznych, ale bardzo poważnych w konsekwencjach postępowań administracyjnych i sądownoadministracyjnych. Jednocześnie brak kontroli nad sposobem usuwania poważnych szkód po zdarzeniach drogowych skutkuje korzystaniem z pojazdów niebezpiecznych dla uczestników ruchu drogowego i znacznie wyeksploatowanych.

W ocenie autora wprowadzenie przepisów, które urealniłyby pojęcie szkody całkowitej poprzez przyjęcie innych wytycznych poza kryterium finansowym, częstsze weryfikowanie statusu pojazdu jako odpadu, a także wprowadzenie powszechnych procedur odzysku pojazdów będących odpadami, nie jest możliwe, gdyż — ze względu na bardzo duży park samochodowy (25 282 812 umów OC obowiązujących w 2019 r. wg przytoczonego we wstępie raportu Polskiej Izby Ubezpieczeń), liczne zdarzenia drogowe oraz częsty obrót krajowy i zagraniczny pojazdami — wymagałoby to zbyt dużych nakładów finansowych i organizacyjnych. Prowadziłoby również do sprzeciwu właścicieli pojazdów, którzy musieliby niejednokrotnie zrezygnować z ich posiadania lub też korzystać z tańszych marek i modeli, które przedstawiałyby lepszy stan techniczny, ale mniejszy — subiektywny — komfort użytkowania.

⁴² *The Automobile Industry Pocket Guide 2020—2021*. European Automobile Manufacturers Association, s. 51—53.

⁴³ Weryfikacja wskazanych danych możliwa jest pod adresem http://www.gios.gov.pl/orzecznictwo_bip/rejestr.php po wybraniu tematu dokumentu „recykling pojazdów wycofanych z eksploatacji”.

Literatura

- CHMIELOWIEC B.: *Problemy ze szkodą całkowitą — Raport Rzecznika*. „Monitor Ubezpieczeniowy” 2015, nr 61.
- CHMIELOWIEC B.: *Raport Rzecznika Ubezpieczonych w sprawie likwidacji szkód komunikacyjnych — oddziaływanie i reakcja rynku ubezpieczeniowego*. „Monitor Ubezpieczeniowy” 2014, nr 58.
- DĘBOWIEC A., KUROWICKI P., LANGOWSKI A. i in.: *Informator. Materiał podsumowujący warsztaty dla organów sądowych, organów ścigania i organów kontroli zorganizowane w ramach projektu POIS.02.04.00-00-0077/17-00 „Droga do czystego środowiska — program edukacyjno-promocyjny na rzecz wzmocnienia świadomości społecznej korzystania ze środowiska z poszanowaniem ogólnie przyjętych zasad i norm”*. Warszawa 2019.
- GOŃCZ E.: *1.2. Zarządzanie środowiskiem*. W: *Ochrona środowiska*. Red. Z. BRODECKI. LexisNexis 2005.
- GÓRSKI M.: *Komentarz do art. 3 ustawy o odpadach*. W: *Ustawa o odpadach. Komentarz*. Red. J. JERZMAŃSKI. Wrocław 2002.
- Instrukcja określania wartości pojazdów*. „Rzeczoznawca Samochodowy” 2016, nr 1.
- JERZMAŃSKI J.: *Komentarz do art. 3 ustawy o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów*. W: JERZMAŃSKI J., RADECKI W.: *Ustawa o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów. Komentarz*. LEX 2014.
- KRUPA T., KULIŃSKA E.: *Likwidacja szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych — podstawowe problemy*. Warszawa 2015.
- RAKOCZY B.: *Komentarz do art. 3 ustawy o odpadach*. W: *Ustawa o odpadach. Komentarz*. Red. B. RAKOCZY. Warszawa 2013.
- Raport Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego. Pierwsze rejestracje używanych samochodów osobowych 2019—2020*.
- The Automobile Industry Pocket Guide 2020—2021*. European Automobile Manufacturers Association.
- Ubezpieczenia w liczbach 2019. Rynek ubezpieczeń w Polsce*. Polska Izba Ubezpieczeń.
- Wskazówki metodyczne z dnia 3 kwietnia 2008 r. z korektami pkt 2 z dnia 15 lipca 2008 r. oraz z dnia 21 marca 2013 r. w sprawie uznawania pojazdów za odpad w transgranicznym przemieszczaniu odpadów*. Główny Inspektor Ochrony Środowiska.

Orzecznictwo

- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 stycznia 2006 r., III CZP 76/05, LEX nr 175463.
- Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 16 kwietnia 2014 r., II OSK 2793/12, LEX nr 2005847.
- Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 29 stycznia 2016 r., II OSK 1326/14, LEX nr 2067252.
- Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 18 października 2019 r., II OSK 2974/17, LEX nr 2755496.
- Wyrok Federalnego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 15 lutego 2005 r., VI ZR 70/04.
- Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 31 stycznia 2013 r., IV SA/Wa 2085/12, LEX nr 1513958.
- Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 25 października 2016 r., IV SA/Wa 1413/16, LEX 2782924.
- Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 9 stycznia 2018 r., IV SA/Wa 2566/17, LEX 2743966.

Źródła internetowe

- <https://allegro.pl/kategoria/wyposazenie-wnetrza-poduszki-powietrzne-18896> [dostęp: 1.09.2020].
- <https://www.autobaza.pl/blog/czy-warto-kupowac-samochody-z-ubezpieczalni> [dostęp: 31.08.2020].
- <https://www.caranddriver.com/research/a32620260/can-you-insure-a-car-with-a-salvage-title> [dostęp: 1.09.2020].
- <https://www.carfax.eu/pl/samochody-uzywane/amerykanskich-aut-z-salvage-title> [dostęp: 1.09.2020].
- <https://de.wikipedia.org/wiki/Totalschaden> [dostęp: 1.09.2020].
- https://en.wikipedia.org/wiki/Salvage_title [dostęp: 1.09.2020].
- http://www.gios.gov.pl/orzecznictwo_bip/rejestr.php [dostęp: 1.09.2020].
- <https://pim.pl/kupujesz-popularny-model-samochodu-sprawdz-jaka-jest-szansa-ze-mial-szkode-calkowita-sprzedajesz-auto-uzywane-dolacz-do-niego-raport-autodna-aby-zwiekszy-czansanse-na-szybka-transakcje/> [dostęp: 3.09.2020].
- SKŁORZ A.R.: *Zagadnienia ubezpieczeniowe: „szkoda całkowita”*. <https://warsztat.pl/artykuly/zagadnienia-ubezpieczeniowe-8222-szkoda-calkowita-8221,59483> [dostęp: 31.08.2020].

Oskar Możdżyń

**The legal status of the motor vehicle as waste
Sale, import and damage repair after a total loss
Selected remarks**

Summary

The participation of motor vehicles in road incidents results in the necessity of their repair or decommissioning. Generally, these activities are preceded by a liquidation procedure conducted by the insurance company, which in its course may declare a vehicle so-called total loss. The economic unprofitability of repair is often not related to the classification of the vehicle as waste and its decommissioning. Defining the concept of total loss, the author considers its consequences on the recognition of a vehicle as waste in the context of its sale, damage repair, import and withdrawal from use in road traffic.

Keywords: total loss, automotive law, environmental protection, waste

Оскар Мождзынь

**Статус автотранспортного средства как отходов
Продажа, импорт и ремонт после полной гибели
Выбранные замечания**

Резюме

Участие автотранспортных средств в дорожно-транспортных происшествиях приводит к необходимости их ремонта или выводу из эксплуатации. Этим действиям обычно предшествует процедура ликвидации, осуществляемая страховой компанией, которая в ходе нее может принять решение о так называемой полной гибели. Однако экономическая нерентабельность ремонта часто не предполагает признания транспортного средства отходами и вывода его из эксплуатации. Определяя понятие полной гибели, автор обсуждает ее влияние на признание транспортного средства отходами в контексте его продажи, ремонта, импорта и вывода из эксплуатации.

Ключевые слова: полная гибель, автомобильное право, охрана окружающей среды, отходы

Oskar Możdżyn

**Stato del veicolo a motore come rifiuto
Vendita, importazione e riparazione dopo un danno totale
Note selezionate**

Sommario

Riassunto: la partecipazione di veicoli a motore a incidenti stradali comporta la necessità di ripararli o di ritirarli dal servizio. Tali attività sono di norma precedute da una procedura di liquidazione condotta dall'impresa di assicurazione, che nel corso della quale può dichiarare il cosiddetto danno totale. Tuttavia, l'inutilità economica della riparazione spesso non è legata al riconoscimento del veicolo come rifiuto e al suo ritiro dall'utilizzo. Nel definire il concetto di danno totale, l'autore discute gli effetti sul riconoscimento del veicolo come rifiuto nel contesto della sua vendita, riparazione, importazione e ritiro dall'uso.

Parole chiave: danni totali, diritto automobilistico, protezione dell'ambiente, rifiuti