



PRAWO I SAMOCHODY

Spis treści

Słowo wstępu Anna Dąbrowska, dr Szymon Kubiak, Michał Nowacki	3
Nowe standardy emisji spalin Michał Nowak, dr Dominik Wałkowski, dr Szymon Kubiak	4
Co wie o Tobie Twój samochód? Aleksandra Drożdż, Krzysztof Wojdyło	7
Kontrola eksportu technologii samochodów zautomatyzowanych i autonomicznych Anna Olejniczak-Michalska	10
Ubezpieczenia OC posiadaczy autonomicznych pojazdów mechanicznych Mateusz Kosiorowski	14
Kiedy samochód jest odpadem? Dr Dominik Wałkowski	17
Fundusze unijne w perspektywie finansowej 2021-2027 a sektor motoryzacyjny Joanna Prokurat	22
Łańcuchy dostaw w dobie pandemii Michał Barłowski	26

Słowo wstępu

ANNA DĄBROWSKA, DR SZYMON KUBIAK, MICHAŁ NOWACKI

Branża motoryzacyjna przeżywa trudne chwile. Pandemia COVID-19 spowodowała wyraźne spadki w sprzedaży samochodów (wyjątkiem są pojazdy z napędem elektrycznym i hybrydowym). Nie jest to jedyne wyzwanie, przed jakim stają podmioty z tego sektora. W tej publikacji omawiamy aspekty prawne, które mają istotne znaczenie dla szeroko rozumianej motoryzacji.

Polityka środowiskowa Unii Europejskiej ma na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, m.in. poprzez wprowadzanie coraz bardziej restrykcyjnych limitów emisji spalin. Od początku 2021 r. na terenie Unii Europejskiej zaczęły obowiązywać nowe standardy emisji spalin, a w planach są kolejne obostrzenia. Szerzej omawiamy to zagadnienie w artykule „*Nowe normy emisji spalin*”.

Do Polski często sprowadzane są uszkodzone i powypadkowe pojazdy. Mogą one zostać zakwalifikowane jako odpady, co wiąże się z ryzykami dla podmiotów przywożących takie auta. Ostatnie orzecznictwo sądów administracyjnych podchodzi do tematu dość rygorystycznie. Więcej na ten temat w tekście „*Kiedy samochód jest odpadem?*”.

Współczesny samochód przetwarza olbrzymie ilości danych. Poza danymi czysto technicznymi gromadzone są również dane osobowe. Jak się to przekłada na obowiązki wynikające z RODO, piszemy w artykule „*Co wie o Tobie Twój samochód?*”. Producenci samochodów inwestują w technologie czujników i uczenia maszynowego. Eksport niektórych z tych technologii może podlegać ograniczeniom ze względu na ich potencjalne zastosowanie militarne. Zagadnienia te omawiamy w tekście „*Kontrola eksportu technologii samochodów zautomatyzowanych i autonomicznych*”.

W kontekście samochodów autonomicznych konieczne jest również wypełnienie luki prawnej dotyczącej udzielania obowiązkowej ochrony OC. O problemach, które wynikają z tego dla towarzystw ubezpieczeniowych, piszemy w artykule „*Ubezpieczenia OC posiadaczy autonomicznych pojazdów mechanicznych*”.

Firmy z sektora motoryzacyjnego mogą liczyć na wsparcie w ramach nowej perspektywy finansowej UE. Zwłaszcza programy Inteligentna Europa oraz Zielona Europa są zbieżne z celami nowoczesnego sektora motoryzacyjnego, w tym szczególnie czystej mobilności. Cele polityki spójności istotne dla sektora omawiamy w artykule „*Fundusze unijne w perspektywie finansowej 2021-2027 a sektor motoryzacyjny*”.

W artykule „*Łańcuchy dostaw w dobie pandemii*” poruszamy kwestię zaburzenia łańcucha dostaw i związanych z tym ryzyk dla producentów. Ograniczenia swobody działalności mogą prowadzić nawet do niewyplacalności. Ta zaś niesie określone konsekwencje na gruncie prawa upadłościowego.

Zapraszamy do lektury.

Nowe standardy emisji spalin

MICHAŁ NOWAK, DR DOMINIK WAŁKOWSKI, DR SZYMON KUBIAK

Od 1 stycznia 2021 r. na terenie Unii Europejskiej obowiązuje nowa norma emisji spalin – Euro 6D ISC-FCM. Nie ogranicza się ona tylko do kwestii czystości, ale zakłada też obowiązek monitorowania poziomu spalania. Stopniowe zmniejszanie limitów emisji spalin wpisane jest w konsekwentnie realizowaną politykę UE w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842¹ nakłada na państwa członkowskie obowiązek realizacji celu Unii, jakim jest zmniejszenie do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych o 40% poniżej poziomów z 2005 r. Odnosi się to do sektorów, które nie są objęte unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji².

Znaczna część emisji z tych sektorów pochodzi właśnie z transportu drogowego. Co więcej, wykazuje tendencję wzrostową i utrzymuje się znacząco powyżej poziomów z roku 1990. Dalszy wzrost emisji w tym obszarze może w konsekwencji zniwelować redukcje osiągnięte przez inne sektory w ramach walki ze zmianą klimatu. Z tego powodu Komisja Europejska podejmuje kolejne kroki, żeby ograniczyć zanieczyszczenia powodowane przez samochody traktując tę kwestię priorytetowo.

Nowa norma emisji spalin Euro 6D ISC-FCM

Wejście w życie nowej normy emisyjnej nie jest zaskoczeniem. Jej wprowadzenie było zaplanowane dużo wcześniej. Wystarczy wspomnieć, że już od 2018 r. w Unii Europejskiej obowiązywał standard Euro 6D-TEMP (od słowa *temporary*), który z założenia od 1 stycznia 2021 r. miał wejść w pełnym zakresie, już jako Euro 6D ISC-FCM. Pomimo zdecydowanego sprzeciwu branży motoryzacyjnej i szalejącej pandemii termin ten nie uległ zmianie.

Co oznacza skrót ISC-FCM? ISC (*In-Service Conformity*) stanowi potwierdzenie, że emisja szkodliwych substancji podczas normalnego użytkowania będzie zgodna z wynikami badań homologacyjnych. Natomiast FCM (*Fuel Consumption Monitoring*) odnosi się do obowiązku wyposażenia każdego pojazdu zarejestrowanego po 1 stycznia 2021 r. w urządzenie monitorujące zużycie paliwa czy wykorzystanie energii elektrycznej (w samochodach z silnikami elektrycznymi). Nowa norma obowiązuje wszystkich producentów samochodów osobowych. Dla pojazdów ciężarowych nowe zasady zaczną obowiązywać od 2022 r.

1) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych osiągniętych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań w dziedzinie klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013.

2) Ustanowione dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/87/WE z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniającą dyrektywę Rady 96/61/WE.

Indywidualny poziom emisji dwutlenku węgla

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631³ regulujące normy emisji CO₂ stanowi, że do 31 października każdego roku Komisja Europejska publikuje w drodze aktów wykonawczych wykaz zawierający m.in. docelowy indywidualny poziom emisji i średni indywidualny poziom emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym dla każdego producenta. Wykaz ten zawiera również różnicę między średnim indywidualnym poziomem emisji CO₂ danego producenta w poprzednim roku kalendarzowym a jego docelowym indywidualnym poziomem emisji w tym samym roku. W wykazie wskazuje się również, czy producent spełnił docelowe indywidualne poziomy emisji w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego.

Ograniczenia emisji CO₂

W 2020 r. średnia emisja dwutlenku węgla dla pojazdów sprzedanych przez poszczególne marki musiała być niższa niż 120 g/km. Od 1 stycznia 2021 r. limit ten został obniżony do 95 g/km. Należy przy tym pamiętać, że ta wysokość jest także nieco inna dla poszczególnych producentów. Uzależnione jest to między innymi średnią masą produkowanych pojazdów. Przykładowo dla Daimlera produkującego większe i cięższe samochody limit emisji CO₂ wynosi 103 g/km. Producenci mający w swojej ofercie więcej mniejszych aut, jak na przykład Peugeot i FCA (Fiat Chrysler Automobiles), będą musieli osiągnąć wynik emisyjny poniżej 91 g/km. Upraszczając, im cięższe pojazdy się produkuje, tym w praktyce wyższy jest limit emisji dwutlenku węgla.

Ograniczenie średniej emisji CO₂ na poziomie 95 g/km jest najbardziej rygorystyczne na świecie. Dla porównania, w 2021 r. limit ten w Stanach Zjednoczonych wynosi 125 g/km, w Japonii 122 g/km, a w Chinach 117 g/km. W przypadku tlenków azotu (NO_x) dopuszczalny poziom emisji badany w testach laboratoryjnych jest taki sam dla nowej i poprzedniej normy. Wynosi 80 mg/km dla diesli oraz 60 mg/km dla silników benzynowych. Różnica powstaje natomiast przy pomiarach w testach drogowych. Norma Euro 6D TEMP pozwalała na przekroczenie dozwolonego poziomu emisji o współczynnik wynoszący 2,1. Od 1 stycznia 2021 r. współczynnik ten wynosi 1,43 i ma być obniżany w kolejnych latach aż do zrównania wyników laboratoryjnych z drogowymi.

Poniższa tabela pokazuje, jaka jest różnica w maksymalnym poziomie emisji tlenków azotu pomiędzy omawianymi normami.

Maksymalny poziom emisji tlenków azotu	diesel		benzyna	
	testy laboratoryjne	testy drogowe	testy laboratoryjne	testy drogowe
do 31 grudnia 2020 r.	80 mg/km	168 mg/km	60 mg/km	126 mg/km
od 1 stycznia 2021 r.	80 mg/km	114,4 mg/km	60 mg/km	85,8 mg/km
różnica		53,6 mg/km		40,2 mg/km

3) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011.

Oplaty

Zgodnie z artykułem 8 rozporządzenia 2019/631 Komisja Europejska nakłada na producenta opłatę, jeśli jego średni indywidualny poziom emisji CO₂ przekroczy określony dla niego poziom docelowy. Producenci niespełniający norm emisji CO₂ narażają się na konieczność zapłaty wysokich opłat nakładanych przez Komisję Europejską. Wynoszą one 95 euro za każdy gram dwutlenku węgla emitowany ponad limit i są naliczane od każdego sprzedanego samochodu. Co ciekawe, wpływy z opłat traktuje się jako dochód budżetu ogólnego Unii.

Skutki naruszenia limitu emisji CO₂ dotkliwie odczuł w ostatnim czasie Volkswagen, którego limit na 2020 rok wynosił 99,3 g/km. Koncernowi nie udało się osiągnąć tego celu i zamknął rok na poziomie emisji 99,8 g/km. Pół grama wydaje się niewielką różnicą, jednak przy wolumenie sprzedaży pojazdów tej marki opłata nałożona przez Komisję Europejską była bardzo wysoka i wyniosła ponad 100 mln euro.

Ułatwienia dla branży

Regulacje unijne premiuje produkcję pojazdów niskoemisyjnych (poniżej 50 g CO₂/km). Pozwala to obniżyć wyniki całej floty danego producenta, a w konsekwencji uniknąć opłat z tytułu przekroczenia norm emisji CO₂. Rozporządzenie 2019/631 przewiduje, że każdy nowy niskoemisyjny samochód osobowy w 2021 r. liczy się jako 1,67 samochodu. Współczynnik ten w 2020 r. wynosił 2, a w 2022 r. spadnie natomiast do 1,33. Ma to znaczący wpływ na poziom sprzedaży samochodów elektrycznych i z napędem hybrydowym.

Art. 10 rozporządzenia 2019/631 przewiduje natomiast możliwość odstępstwa od docelowych indywidualnych poziomów emisji. Zgodnie z tym przepisem producent wytwarzający mniej niż 10 000 nowych samochodów osobowych lub 22 000 nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w jednym roku kalendarzowym może złożyć wniosek o udzielenie odstępstwa od limitów (na okres maksymalnie 5 lat). Warunkiem jest, by producent ten:

- nie był częścią grupy producentów powiązanych; lub
- był częścią grupy producentów powiązanych, która jest odpowiedzialna łącznie za mniej niż 10 000 nowych samochodów osobowych lub 22 000 nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w jednym kalendarzowym; lub
- był częścią grupy producentów powiązanych, ale prowadził własny zakład produkcyjny i ośrodek projektowy.

Rozporządzenie 2019/631 umożliwia tworzenie grup przez producentów, którzy nie skorzystali z ww. odstępstwa. Są one w praktyce efektywnym kosztowo sposobem na osiągnięcie docelowych poziomów emisji. Średnie limity są w takim przypadku liczone wspólnie dla całej grupy, ponieważ jest ona traktowana jako jeden producent. Jest to rozwiązanie szczególnie korzystne dla producentów, którzy nie mają w swojej ofercie pojazdów z silnikami elektrycznymi lub hybrydowymi. Przykładem może być połączenie flot FCA z Teslą, dzięki któremu włosko-amerykański koncern skutecznie obniżył dopuszczalną emisję CO₂ w swoich pojazdach do poziomu mieszczącego się w docelowej normie.

Wyjątki

Nowe normy emisji spalin nie obowiązują wszystkich pojazdów. Istnieje niewielka grupa wyjątków, które nie muszą spełniać wyśrubowanych standardów. Mowa tutaj o bankowozach i pojazdach do przewozu osób niepełnosprawnych. Producenci pojazdów, których rejestracja nie przekracza poziomu 1 000 sztuk rocznie, są całkowicie zwolnieni z obowiązku stosowania docelowych indywidualnych poziomów emisji oraz z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO₂.

Co dalej?

Komisja Europejska zakłada, że w 2050 r. na terytorium Unii Europejskiej poruszać się będą już wyłącznie pojazdy zeroemisyjne. Już teraz planowane jest natomiast wprowadzenie kolejnej normy – Euro 7. Nie jest jeszcze znana data jej wejścia w życie, jednak prace już trwają i przewiduje się, że jej wprowadzenie może nastąpić do końca 2025 r. Specjaliści Komisji Europejskiej analizują dane dotyczące emisji i spalania, a wnioski z tych badań mają ukazać się w czerwcu 2021 r. Następnie zaczną się prace nad ustaleniem stosownych norm.

*Michał Nowak, adwokat, praktyka prawa pracy kancelaria Wardyński i Wspólnicy
dr Dominik Wałkowski, adwokat, praktyka prawa ochrony środowiska kancelarii Wardyński i Wspólnicy
dr Szymon Kubiak, radca prawny, praktyka prawa pracy kancelarii Wardyński i Wspólnicy*

Co wie o Tobie Twój samochód?

ALEKSANDRA DROŻDŹ, KRZYSZTOF WOJDYŁO

W ostatnich dniach szerokim echem odbiła się w mediach informacja, że jeden ze znanych producentów rozpoczął testy systemu pozwalającego wyświetlać spersonalizowane reklamy w samochodzie. Uważni kierowcy nie są jednak zaskoczeni. Nie jest tajemnicą, że współczesny samochód to komputer na czterech kołach. Przetwarza on bowiem duże ilości danych, by zapewnić bezpieczeństwo, efektywność transportu oraz dostęp do usług nawigacji i informacyjno-rozrywkowych.

Przetwarzane dane mają różny charakter. Część z nich to czysto techniczne dane maszynowe. Nie ulega jednak wątpliwości, że niektóre z nich to dane osobowe, które wiele mówią nie tylko o kierowcy, ale i o jego pasażerach. Dotyczy to zarówno danych, które pozwalają jednoznacznie zidentyfikować osobę, np. kierowcę, jak i z pozoru neutralnych danych, które mogą stanowić dane osobowe po nadaniu im pewnego kontekstu.

Na dodatek niektóre z tych danych są szczególnie wrażliwe, gdyż kontekst ich przetwarzania może powodować poważne ryzyko dla podstawowych praw i wolności osób, których one dotyczą. Są to najczęściej:

- dane dotyczące lokalizacji,
- szczególne kategorie danych osobowych w rozumieniu art. 9 rozporządzenia 2016/679 (RODO),
- dane, które mogą ujawniać czyny zabronione lub wykroczenia drogowe.

Dla przykładu, wykonywane przejazdy nie ujawniają wyłącznie miejsca zamieszkania i pracy, lecz mogą również zdradzać wyznanie (poprzez miejsce kultu) czy poglądy polityczne (poprzez odwiedzane miejsca) osób, które korzystają z samochodu. Mimo to coraz częściej dane te są szeroko udostępniane innym pojazdom, infrastrukturze drogowej oraz różnym podmiotom prywatnym i publicznym.

Jest przetwarzanie, musi być informacja

Ochrona danych osobowych w tym kontekście niesie ze sobą szczególne wyzwania dla każdej z podstawowych zasad określonych w rozporządzeniu RODO. Poniżej skupimy się na pierwszej z nich, czyli wymogu przetwarzania danych osobowych w sposób przejrzysty dla osoby, której dane dotyczą.

Wyrazem realizacji tej zasady są powszechnie znane obowiązki informacyjne mające za zadanie poinformować osobę, której dane dotyczą, o istotnych aspektach przetwarzania jej danych osobowych. Zgodnie z rozporządzeniem powinny być one realizowane w zwięzłej, przejrzystej, zrozumiałej i łatwo dostępnej formie, jasnym i prostym językiem.

Prawo podmiotu danych do informacji jest uznawane za jeden z filarów prawa ochrony danych osobowych. W zamysle ustawodawcy właściwa realizacja tego obowiązku pozwala jednostkom sprawować faktyczną kontrolę nad ich danymi osobowymi. Czy jest to możliwe na niewielkim interfejsie użytkownika samochodu?

Samochody pozwalają na przetwarzanie danych osobowych w różnych celach. Zazwyczaj takie przetwarzanie odbywa się z udziałem producentów samochodów, ubezpieczycieli, zarządców infrastruktury drogowej, organów ścigania, dostawców rozmaitych usług (od wspomnianej nawigacji i usług informacyjno-rozrywkowych po car-sharing) i wielu innych podmiotów trzecich, w tym nawet warsztatów samochodowych. Zgodnie z wymogami RODO należy wśród nich zidentyfikować administratora (lub administratorów czy współadministratorów), czyli podmiot, który samodzielnie lub wspólnie z innymi ustala cele i sposoby przetwarzania danych osobowych. To właśnie na tym podmiocie spoczywa realizacja obowiązku informacyjnego na gruncie rozporządzenia.

Jeden samochód, kilka profili?

Co do zasady informacje na temat przetwarzania należy przedstawić każdej osobie, której dane dotyczą. Są to przede wszystkim kierowcy pojazdu oraz ich pasażerowie, czyli potencjalnie wiele różnych osób. Nie wystarczy zatem udzielić tych informacji wyłącznie pierwszemu właścicielowi (albo leasingobiorcy czy najemcy) samochodu, który niekoniecznie jest jego kierowcą na co dzień. W związku z tym słusznym rozwiązaniem wydaje się możliwość stworzenia profilu użytkownika dla każdego z kierowców korzystających z samochodu (na kształt tych stosowanych w serwisach streamingowych czy platformach VOD). Taki zindywidualizowany profil użytkownika pozwoliłby nie tylko zrealizować obowiązek informacyjny wobec poszczególnych kierowców, ale też umożliwiłby im zmianę ustawień prywatności, a także realizację ich praw na gruncie rozporządzenia. Co więcej, ograniczałby on ryzyko naruszenia ochrony danych osobowych poszczególnych kierowców, co jest szczególnie istotne w przypadku, gdy z samochodu korzystają osoby, które nie pozostają ze sobą we wzajemnych relacjach, jak w przypadku usług car-sharingu czy tradycyjnych wypożyczalni samochodów.

Kilka warstw informacji

Oczywiście informacje kierowane do osób, których dane dotyczą, mogą być przekazywane warstwowo.

Pierwsza warstwa obejmuje, oprócz tożsamości administratora danych, cel przetwarzania i prawa osoby, której dane dotyczą. Powinna ona również uwzględniać wszelkie dodatkowe informacje o przetwarzaniu, które mają największy wpływ na osobę, której dane dotyczą, w tym te, które mogą ją zaskoczyć (np. szczegółowe informacje o licznych odbiorcach jej danych osobowych).

Druga warstwa zawiera wszystkie informacje z art. 13 i 14 RODO. Wspomniany wcześniej niewielki interfejs użytkownika samochodu może nie pozwalać osobie, której dane dotyczą, efektywnie zapoznać się z tą warstwą, należy więc rozważyć udostępnienie jej równoległe w inny sposób np. na stronie internetowej lub drogą mailową.

Niezależnie od informacji słownych można też stosować standardowe znaki graficzne (ikony), które również mają służyć zapewnieniu przejrzystości. Najlepiej aby były to te same symbole, niezależnie od marki lub modelu pojazdu (np. powszechnie rozpoznawana ikona śledzenia lokalizacji).

„Skomunikowany samochód” = więcej danych i więcej obowiązków

Przedstawione powyżej zasady dotyczą sytuacji najprostszej, tj. przetwarzania danych użytkownika pojazdu. Znacznie bardziej skomplikowana może być sytuacja przetwarzania danych przez tzw. *connected cars*. Sygnalizujemy trzy przykładowe czynniki, które mogą wpływać na rozszerzenie obowiązków informacyjnych.

Po pierwsze, skomunikowane samochody mogą również przetwarzać dane innych użytkowników ruchu (np. użytkowników innych pojazdów, rowerzystów lub pieszych). Wypełnienie obowiązków informacyjnych wobec nich może stanowić szczególne wyzwanie.

Po drugie, jeśli w samochodzie zainstalowano system zautomatyzowanego podejmowania decyzji w rozumieniu art. 22 rozporządzenia, obowiązek informacyjny powinien obejmować dodatkowe informacje. Osoba, której dane dotyczą, powinna w tym przypadku otrzymać istotne informacje o zasadach podejmowania decyzji przez takie systemy oraz o znaczeniu i przewidywanych konsekwencjach takiego przetwarzania.

Po trzecie, zainstalowane w pojazdach urządzenia mogą zostać zaklasyfikowane jako telekomunikacyjne urządzenia końcowe, co wiąże się z koniecznością spełnienia dodatkowych obowiązków informacyjnych przewidzianych przez prawo telekomunikacyjne.

Właściwa realizacja obowiązku informacyjnego wpływa na możliwość realizacji praw przysługujących osobom, których dane dotyczą. Dlatego wszyscy administratorzy przetwarzający dane osobowe w opisanym kontekście powinni zwrócić szczególną uwagę na to zagadnienie już na etapie projektowania procesów przetwarzania, zgodnie z zasadą uwzględniania ochrony danych w fazie projektowania (ang. *data protection by design*).

*Aleksandra Drożdż, praktyka transakcji i prawa korporacyjnego kancelarii Wardyński i Wspólnicy
Krzysztof Wojdyło, adwokat, praktyka prawa nowych technologii kancelarii Wardyński i Wspólnicy*

Kontrola eksportu technologii samochodów zautomatyzowanych i autonomicznych

ANNA OLEJNICZAK-MICHALSKA

Autonomiczne pojazdy będą istotną częścią mobilności przyszłości. Już teraz samochody mogą w wielu sytuacjach odciążać kierowcę, a sektor badań i rozwoju pojazdów autonomicznych przeżywa rozkwit. Firmy inwestują w technologię czujników i uczenia maszynowego, tworząc programy pilotażowe w celu testowania pojazdów samojezdnych na 4 i 5 poziomie automatyzacji¹. Eksport niektórych z tych technologii może podlegać ograniczeniom ze względu na potencjalne zastosowanie militarne.

1) Pierwsze trzy poziomy oznaczają co do zasady pojazd nieautonomiczny, ponieważ to kierowca odpowiada za monitorowanie otoczenia. Na wyższych poziomach (3, 4 i 5) otoczenie jest monitorowane przez komputerowy system pokładowy, wspomagany przez różnego typu kamery i czujniki. Od poziomu 4 automatyzacji, o ile kierowca może przejąć kontrolę nad pojazdem, nie jest to konieczne, ponieważ samochód kontroluje wszystkie aspekty prowadzenia pojazdu.

Zanim będziemy mogli poruszać się samochodami w pełni autonomicznymi, upłynie zapewne jeszcze parę lat. Jednak poziom zautomatyzowania samochodów i dostęp do coraz bardziej rozbudowanych funkcji z zakresu wsparcia kierowcy systematycznie rośnie. Samodzielne parkowanie, poruszanie się w korku, utrzymywanie wyznaczonego pasa, monitorowanie martwego pola czy systemy ograniczania prędkości – wszystkie te zautomatyzowane funkcje w nowych samochodach zawdzięczamy nowoczesnemu oprogramowaniu, wydajnym komputerom, a także licznym systemom percepcji środowiska takim jak kamery, radary czy skanery laserowe (LiDARy). Jednym z kluczowych technologicznych wyzwań jest teraz doskonalenie algorytmów głębokiego uczenia, które pozwolą na bezkolizyjną nawigację po wyznaczonej trasie.

Kontrola eksportu nie nadąza jednak za postępem technologicznym. Państwa muszą po pierwsze ustalić, jakie produkty obejmują zakazem eksportu bądź koniecznością uzyskania zezwolenia, a po drugie sprawować skuteczny nadzór nad funkcjonowaniem systemu kontroli.

Należy pamiętać, że transfer technologii i *know-how* to nie tylko fizyczny transfer produktów, ale przede wszystkim transfer technologii niematerialnych (*intangible transfer of technology*, ITT), który stanowi poważne wyzwanie dla wszelkich wysiłków w zakresie kontroli. ITT obejmuje zarówno przekaz za pośrednictwem środków elektronicznych (np. wysłanie mejla, przekazanie informacji przez telefon lub w czasie wirtualnego spotkania), jak i transfer wiedzy i umiejętności (np. pomoc techniczna, prace badawcze prezentowane na konferencjach naukowych itp.).

W Unii Europejskiej podstawę systemu kontroli wywozu produktów podwójnego zastosowania (czyli takich, które obok zastosowania cywilnego mogą mieć również zastosowanie wojskowe) stanowi rozporządzenie Rady (WE) nr 428/2009 z dnia 5 maja 2009 r. W stanowiącym integralną część rozporządzenia wykazie produktów podwójnego przeznaczenia znajduje się kilka kategorii numerów klasyfikacji kontroli eksportu (ECN) istotnych dla technologii pojazdów autonomicznych takich jak m.in. urządzenia półprzewodnikowe i układy scalone (kategoria 3 ECN), urządzenia i oprogramowanie szyfrujące (kategoria 5 ECN), kamery i czujniki (kategoria 6 ECN) czy urządzenia GPS i radary (kategoria 7 ECN).

W zależności od posiadanych parametrów eksport danego produktu, technologii lub związanych z nimi usług może wymagać uzyskania zezwolenia.

Znaczna część nowych technologii lub usług związanych z pojazdami autonomicznymi nie została jednak ujęta w wykazie produktów podwójnego zastosowania lub jest przedmiotem niewiązanych interpretacji. Dlatego też stosunkowo rzadko eksport technologii związanych z badaniami i rozwojem w zakresie autonomicznej jazdy wymagał uzyskania licencji eksportowych.

Sytuacja ta jednak może ulec zmianie, a pierwsze kroki w tym kierunku zostały już podjęte zarówno w Stanach Zjednoczonych, jak i – w mniejszym zakresie – w UE. Nie oznacza to jednak, że amerykańskie regulacje pozostają bez wpływu na obowiązki eksportowe podmiotów europejskich.

Zmiany kontroli eksportu technologii powstających i podstawowych w Stanach Zjednoczonych

Wprowadzone na przestrzeni ostatnich lat zmiany w polityce Stanów Zjednoczonych mogą istotnie utrudnić eksport technologii pojazdów autonomicznych z USA. W związku z rosnącym znaczeniem niektórych nowych technologii dla bezpieczeństwa i obronności oraz obawami dotyczącymi wpływu Chin w tym zakresie Stany Zjednoczone wprowadziły w 2018 r. ustawę o reformie kontroli eksportu (*Export Control Reform Act*, ECRA).

Ustawa ma ograniczyć eksport technologii powstających (*emerging*) i podstawowych (*foundational*), które potencjalnie mogą być wykorzystywane do celów cywilnych i wojskowych a które w przeszłości nie podlegały kontroli eksportu.

Pierwsza grupa środków kontroli, ukierunkowana na technologie powstające, weszła w życie w styczniu 2020 r. Nałożyła ona wymagania licencyjne na eksport i reeksport do wszystkich krajów, z wyjątkiem Kanady, pochodzącego z USA oprogramowania specjalnie zaprojektowanego do obrazowania geoprzestrzennego napędzanego przez sztuczną inteligencję, wykorzystywanego m.in. w pojazdach autonomicznych. W styczniu 2021 r. zdecydowano się na przedłużenie tego tymczasowego środka kontroli o kolejny rok. Trwają też rozmowy nad osiągnięciem porozumienia z innymi krajami w celu nałożenia równoległych obowiązków kontroli.

Osoby obsługujące lub mające dostęp do pochodzącego z USA oprogramowania wykorzystywanego do szkolenia systemów sztucznej inteligencji w zakresie rozpoznawania obrazów powinny dokonać przeglądu posiadanych technologii, ustalić, czy jest ono objęte nową klasyfikacją, i wziąć pod uwagę potencjalny czas oczekiwania na udzielenie licencji przy planowaniu harmonogramu realizacji zamówień.

Wskazane powyżej zmiany regulacyjne mogą mieć bezpośrednie przełożenie na obowiązki eksporterów zaangażowanych w rozwój autonomicznej jazdy, a wprowadzane środki mogą potencjalnie doprowadzić do fragmentacji światowych łańcuchów dostaw oraz sieci badań i innowacji. Należy bowiem pamiętać, że amerykańskie przepisy regulujące obrót produktami podwójnego zastosowania (*Export Administration Regulations*, EAR) mają szeroki zakres zastosowania. Regulują one nie tylko wywóz z terytorium Stanów Zjednoczonych, lecz także przepływ towarów i technologii pochodzących z USA między krajami trzecimi lub między obywatelami innych krajów.

Produkty podlegają amerykańskim regulacjom dotyczącym kontroli eksportu, jeśli są towarami, oprogramowaniem lub technologią, które znajdują się w USA, zostały wyprodukowane w USA lub co prawda poza USA, ale zawartość komponentów lub technologii pochodzenia amerykańskiego przekracza określony w przepisach poziom *de minimis* (w większości przypadków 25%). Podobna regulacja dotyczy niektórych produktów stanowiących bezpośredni wytwór technologii pochodzącej z USA (tj. tych, które powstały bezpośrednio przy wykorzystaniu technologii lub oprogramowania pochodzącego z USA).

UE modernizuje system kontroli eksportu produktów podwójnego zastosowania

Unia Europejska od kilku lat prowadzi prace nad nowymi regulacjami w zakresie eksportu produktów podwójnego zastosowania, choć ich zakres i skutki nie będą tak dalece wpływały na eksport technologii pojazdów zautomatyzowanych jak regulacje wprowadzone przez USA.

W listopadzie 2020 r. Parlament Europejski i Rada osiągnęły porozumienie w sprawie projektu zmiany rozporządzenia 428/2009. Nowe rozporządzenie ma wzmocnić unijny zestaw narzędzi kontroli eksportu, tak by UE mogła stawić czoła ryzyku naruszenia praw człowieka związanemu z handlem technologiami nadzoru cybernetycznego, a także uzyskać większą kontrolę nad przepływami handlowymi w zakresie nowych i powstających technologii o szczególnym znaczeniu.

Zmieni się sama definicja produktów podwójnego zastosowania, tak aby odzwierciedlić pojawienie się technologii nadzoru cybernetycznego. Zmieni się też definicja eksportera, która ma objąć osoby fizyczne i naukowców zaangażowanych w transfer technologii podwójnego zastosowania. Wprowadzone zostaną bardziej rygorystyczne zasady kontroli wywozu w odniesieniu do konkretnych technologii nadzoru cybernetycznego, których niewłaściwe wykorzystanie może prowadzić do poważnego naruszenia praw człowieka i zagrożenia bezpieczeństwa. Z drugiej strony planowane jest wprowadzenie nowych generalnych unijnych zezwoleń na wywóz produktów podwójnego zastosowania (EU GEA) dotyczących wewnątrzgrupowego przekazywania oprogramowania i technologii (007) oraz produktów szyfrujących (008).

Zmieniony projekt unijnego rozporządzenia musi zostać jeszcze przyjęty przez Parlament Europejski, a jego wejście w życie jest planowane na pierwszą połowę 2021 roku.

Wnioski

Pojazdy autonomiczne mogą spowodować wiele zmian gospodarczych i społecznych w transporcie indywidualnym i komercyjnym, infrastrukturze publicznej, planowaniu przestrzennym czy zarządzaniu łańcuchem dostaw. Wydaje się, że jeśli prace nad wdrażaniem i rozpowszechnianiem technologii pojazdów autonomicznych nie zwolnią tempa, zakres kontroli eksportu związanej z szyfrowaniem, uczeniem maszynowym i technologią sztucznej inteligencji będzie się proporcjonalnie zwiększał.

Dostawcy branży motoryzacyjnej, producenci OEM lub inne podmioty zaangażowane w rozwój pojazdów zautomatyzowanych i autonomicznych m.in. poprzez tworzenie algorytmów uczenia maszynowego powinni systematycznie weryfikować i aktualizować swoje polityki bezpieczeństwa, aby zapewnić ich zgodność z regulacjami dotyczącymi kontroli eksportu.

Anna Olejniczak-Michalska, radca prawny, praktyka reprivatyzacji i doradztwa dla klientów indywidualnych kancelarii Wardyński i Wspólnicy

Ubezpieczenia OC posiadaczy autonomicznych pojazdów mechanicznych

MATEUSZ KOSIOROWSKI

Samochody autonomiczne powoli stają się rzeczywistością, czemu towarzyszą bariery logistyczne, technologiczne i prawne. Polski ustawodawca poczynił już pewne wstępne działania legislacyjne, wprowadzając np. definicję autonomicznego pojazdu mechanicznego czy procedurę testów takich pojazdów na drogach publicznych. Potrzebne są jednak dalsze ustawowe uregulowania dotyczące ubezpieczeń i towarzystw ubezpieczeniowych, obciążonych udzielaniem obowiązkowej ochrony OC w sytuacji wielkich nieświadomych oraz luk prawnych.

Pierwszy problem: model biznesowy przy nowym wyzwaniu technologicznym

Aby w pełni zrozumieć omawianą problematykę, trzeba na wstępie wyjaśnić model biznesowy ubezpieczycieli. Działalność ubezpieczeniowa opiera się na odwróconym cyklu inwersyjnym, w którym towarzystwo ubezpieczeniowe najpierw generuje przychody w postaci pobieranych składek ubezpieczeniowych, by dopiero po ich zebraniu realizować najważniejsze koszty w postaci wypłacanych należności pieniężnych (odszkodowań, zadośćuczynień). Jest to zatem model odwrócony w zestawieniu np. z tradycyjną postacią handlu, gdzie przedsiębiorca najpierw nabywa towary (generuje koszty), które następnie sprzedaje innym podmiotom, tworząc tym samym swoje podstawowe przychody.

W działalności ubezpieczeniowej istotne jest należyte skalkulowanie tzw. składki netto. Jej łączna wysokość (pobrana od wszystkich ubezpieczających przy danej wspólnotce ryzyka) winna pozostawać na takim samym poziomie co wysokość planowanych przez towarzystwo świadczeń do wypłaty, czyli oczekiwanej wartości straty (rozumianej również jako strata stała). Wartość ta jest wyliczana przy zastosowaniu prawa wielkich liczb i zaawansowanych modeli matematycznych, tj. na podstawie statystyk (publicznych oraz własnych) i danych historycznych. Celem jest identyfikacja różnych ryzyk – określenie ich liczby, częstotliwości występowania, potencjalnych rozmiarów, przyczyn powstawania, ich właściwa selekcja itp. Przykładowo jeżeli z kalkulacji wynika, że przy danej wspólnotce ryzyka oczekiwana wartość straty wynosi 20 mln zł, to pobrana łączna składka netto również winna zamknąć się w tej samej liczbie.

Takie wyliczenia dopiero przy odpowiedniej skali będą zbieżne z faktyczną częstotliwością zdarzeń i rozmiarem szkód. Nie ulega wątpliwości, że przy braku tego rodzaju danych (bądź ich nieodpowiedniej ilości, zbyt małej próbie) zachodzi ryzyko uzyskania niewłaściwej wysokości składki netto. Tymczasem zarówno jej zawyżenie, jak i zaniżenie rodzi niepożądane skutki dla działalności ubezpieczeniowej.

Problem braku wyżej wymienionych danych objawia się już teraz, gdyż zgodnie z definicjami zawartymi w prawie drogowym i w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych pojazdów autonomicznych jest pojazdem mechanicznym podlegającym obowiązkowemu ubezpieczeniu OC. Oznacza to, że zakład ubezpieczeń nie może odmówić zawarcia umowy ubezpieczenia obowiązkowego, mimo że nie ma jeszcze odpowiednich statystyk i danych historycznych niezbędnych do właściwej identyfikacji ryzyka i ich rozmiarów; nieznana będzie zatem realna wartość oczekiwanej straty. Wspomniany problem jest szczególnie istotny, gdyż ubezpieczenia pojazdów należą do największych dwóch podgrup z tzw. działu II działalności ubezpieczeniowej (OC posiadaczy pojazdów lądowych oraz casco pojazdów lądowych).

Można się zatem spodziewać, że aktuariusze będą bazowali na badaniach naukowych, danych udostępnionych np. przez reasekuratorów czy też obserwacjach z jazd próbnych na drogach publicznych (choć nawet tego rodzaju jazdy próbne będą również podlegały obowiązkowemu ubezpieczeniu OC).

Drugi problem: brak odpowiednich regulacji cywilnoprawnych

Drugi problem wynika z ogólnych regulacji cywilnych dotyczących deliktów, tj. zdarzeń, które stanowią źródło zobowiązań. W tym kontekście warto przypomnieć definicję pojazdu autonomicznego, zgodnie z którą jest to pojazd samochodowy, wyposażony w systemy sprawujące kontrolę nad ruchem tego pojazdu i umożliwiające jego ruch bez ingerencji kierującego, który w każdej chwili może przejąć kontrolę nad tym pojazdem. Wskazana definicja stanowi zatem, że każdy pojazd autonomiczny musi mieć swojego kierowcę, bez względu na poziom autonomizacji pojazdu. W międzynarodowych standardach wyszczególnia się obecnie 5 poziomów autonomizacji. Ostatni z nich oznacza najwyższy stopień autonomii: samochód, który jest całkowicie samodzielny, może poruszać się bez kierowcy, wykonywać najbardziej skomplikowane manewry, jechać do wybranego punktu itp.

Przy tak wysokim poziomie autonomii pojazdu najmniej problematyczna wydaje się sytuacja tzw. wypadku drogowego, gdy autonomiczny pojazd mechaniczny zderza się z osobą, która wskutek powyższego doznaje np. uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia. W takim stanie rzeczy, stosownie do obowiązujących regulacji Kodeksu cywilnego, posiadacz autonomicznego pojazdu mechanicznego będzie odpowiadał za szkodę na zasadzie ryzyka. Bez znaczenia pozostanie tutaj poziom autonomizacji pojazdu, gdyż determinantą odpowiedzialności będzie ryzyko poruszania się pojazdem napędzanym siłami przyrody (elektryczności, paliwa itp.). Ewentualne obniżenie należnego odszkodowania lub zadośćuczynienia będzie uzależnione wyłącznie od stopnia przyczynienia się poszkodowanego; niemniej pojawia się pytanie, czy stopień owego przyczynienia może się różnić z uwagi na specyfikę jazdy pojazdu autonomicznego i jego algorytm (nietypowe reakcje na nagłe wyjście pieszego na pasy itd.).

O wiele bardziej problematyczna będzie kolizja drogowa, gdy dochodzi do zderzenia dwóch pojazdów mechanicznych, z których co najmniej jeden jest pojazdem autonomicznym. W takim stanie rzeczy poszkodowani mogą wzajemnie żądać naprawienia poniesionych szkód, ale

wylącznie na zasadach ogólnych, tj. na zasadzie winy. Niewątpliwie konieczne będzie ustalenie, czy w momencie zderzenia samochód autonomiczny jechał całkowicie samodzielnie (kierowany przez algorytm), czy też był prowadzony przez kierowcę. W przypadku kierowania przez algorytm trudno przyjąć, aby kierowca mógł ponosić winę za wypadek (chyba że przejęcie kontroli w odpowiednim momencie jazdy zapobiegłoby kolizji). Wydaje się, że wobec samego algorytmu sterującego pojazdem autonomicznym nie sposób mówić o niezależnej woli, gdyż algorytm jedynie „przestrzega” pewnych zaprogramowanych i zakodowanych reguł. Tym samym nie powinno mu się przypisywać winy w tradycyjnym jej rozumieniu wg zasad ogólnych, co w konsekwencji skutkuje brakiem odpowiedzialności cywilnoprawnej. Dodatkowo pojawia się również pytanie: co w sytuacji, gdy ta „wina” w kolizji jest mieszana, tj. częściowo zawinił kierowca, a częściowo nastąpił błąd w algorytmie kierującym pojazdem autonomicznym?

Powyższe zagadnienia przekładają się bezpośrednio na zakres odpowiedzialności towarzystwa ubezpieczeniowego, gdyż odpowiada ono akcesoryjnie, zatem na takich samych zasadach co podmiot ubezpieczony.

Trzeci problem: brak odpowiednich regulacji uwzględniających specyfikę pojazdów autonomicznych

Kolejnym problemem jest niewątpliwie niedostateczna ilość regulacji branżowych, uwzględniających specyfikę pojazdów autonomicznych. Przy obowiązkowych ubezpieczeniach OC posiadaczy pojazdów mechanicznych ustawodawca wprowadził specjalne reguły, dotyczące m.in. regresów ubezpieczeniowych, które mogą okazać się niewystarczające w odniesieniu do pojazdów autonomicznych. I tak: na gruncie aktualnych rozwiązań prawnych zakładowi ubezpieczeń przysługuje prawo dochodzenia od kierującego pojazdem mechanicznym zwrotu wypłaconego odszkodowania, np. jeżeli kierujący wyrządził szkodę umyślnie po użyciu alkoholu (narkotyków, w stanie nietrzeźwości itd.) bądź gdy kierujący zbiegł z miejsca zdarzenia.

Każdy z wymienionych przypadków wydaje się nie uwzględniać specyfiki pojazdów autonomicznych. Pojawiają się bowiem następujące pytania: co w sytuacji, gdy posługiwano się pojazdem autonomicznym piątego poziomu autonomizacji, zaś kierowca (w zasadzie pasażer) w ogóle nie kierował pojazdem, będąc w stanie po użyciu alkoholu, a przejęcie przez niego kontroli nie mogłoby obiektywnie zapobiec wypadkowi lub kolizji? A jeżeli ucieczka z miejsca zdarzenia nastąpiła wskutek błędu technicznego w oprogramowaniu (algorytmu kierującego pojazdem autonomicznym), to czy warunek ucieczki kierującego jest również spełniony?

Ponadto wydaje się, że katalog zdarzeń uprawniających zakład do regresu ubezpieczeniowego powinien m.in. uwzględnić bezprawną ingerencję w algorytm kierujący pojazdem autonomicznym. Przykładowo gdyby w toku postępowania likwidacyjnego wykazano, że wspomniana ingerencja bezpośrednio spowodowała wypadek, wówczas towarzystwo winno być uprawnione do regresu ubezpieczeniowego względem osoby, która dokonała tej bezprawnej ingerencji.

Podsumowanie

Wskazane zagadnienia to jedynie załączek problematyki pojazdów autonomicznych w odniesieniu do obowiązujących przepisów o ubezpieczeniach obowiązkowych. Dynamika rozwoju technologicznego oraz insurtechu powoduje, że również dotyczące tych zagadnień prawodawstwo powinno nabrać odpowiedniego tempa, aby sprostać wyzwaniom. Nader istotne jest przy tym, aby przyjęte rozwiązania legislacyjne były aksjologicznie uzasadnione oraz wyważały interesy wszystkich stron – zarówno ubezpieczycieli i ubezpieczonych, jak i tych osób, które mogą zostać poszkodowane wskutek wypadku z udziałem pojazdu autonomicznego.

Mateusz Kosiorowski, praktyka ubezpieczeniowa kancelarii Wardyński i Wspólnicy

Kiedy samochód jest odpadem?

DR DOMINIK WAŁKOWSKI

Klasyfikacja jako odpadów uszkodzonych i powypadkowych pojazdów sprowadzanych do Polski nadal budzi wiele wątpliwości. Niedawne wyroki sądów administracyjnych potwierdzają rygorystyczne podejście do tej kwestii w praktyce orzeczniczej, co skutkuje istotnym ryzykiem dla przywożących takie auta.

Międzynarodowe przemieszczenie odpadów

Przemieszczanie odpadów pomiędzy państwami członkowskimi Unii Europejskiej, jak również przywóz odpadów na teren Unii i wywóz odpadów z terenu Unii, podlegają przepisom rozporządzenia (WE) 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów. Uzupełniają je przepisy ustawy z 29 czerwca 2007 r. o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów określające właściwość organów oraz kary pieniężne za naruszenie obowiązków określonych w rozporządzeniu i ustawie. Na gruncie prawa międzynarodowego istotne znaczenie mają ponadto:

- Konwencja Bazylejska z 22 marca 1989 r. o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych,
- decyzja Rady OECD C(2001)107/Final w sprawie kontroli transgranicznego przemieszczania odpadów przeznaczonych do odzysku, zmieniająca decyzję OECD C(92)39/Final.

Konsekwencje przywozu pojazdów uszkodzonych i powypadkowych

W praktyce szczególnie problematyczna jest ocena, czy i w jakich sytuacjach przywożone do Polski używane samochody, w tym pojazdy powypadkowe i uszkodzone, stanowią odpad i podlegają powyższym przepisom. Skutkuje to licznymi sporami między podmiotami sprowadzającymi

takie pojazdy a urzędnikami Inspekcji Ochrony Środowiska, którzy stwierdzają, że przywieziony z zagranicy samochód jest odpadem. Odwołujący się od decyzji organów inspekcji i wnoszący następnie skargi do sądów administracyjnych argumentują, że takie pojazdy nie wypełniają definicji odpadu, gdyż po naprawie pomyślnie przeszły badania techniczne i zostały zarejestrowane. Uznanie sprowadzonego pojazdu za odpad daje zaś podstawę do stwierdzenia, że dokonano nielegalnego międzynarodowego przemieszczenia odpadu. Pojazdy takie klasyfikowane są pod kodem odpadu 16 01 04* (zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy).

Uznanie, że przywożony z zagranicy pojazd stanowi odpad, powoduje objęcie go procedurą wynikającą ze wskazanych wyżej przepisów, a jej naruszenie jest dotkliwie sankcjonowane. Zgodnie z art. 24 ust. 3 rozporządzenia 1013/2006 jeżeli odpowiedzialność za nielegalne przemieszczanie odpadów ponosi ich odbiorca, to wówczas wyznaczony organ administracji w kraju przeznaczenia (w Polsce jest nim Główny Inspektor Ochrony Środowiska) zapewnia, że nielegalnie przemieszczone odpady zostaną poddane odzyskowi lub unieszkodliwianiu w sposób racjonalny ekologicznie. Zasadniczo obowiązek ten spoczywa na odbiorcy odpadów (wyjątkiem jest sytuacja, w której jego realizacja przez odbiorcę jest niewykonalna). Na odbiorcę odpadów przywiezionych nielegalnie wojewódzki inspektor ochrony środowiska nakłada karę pieniężną, której wysokość może obecnie sięgać nawet 500 000 zł.

Wątpliwości dotyczące klasyfikacji uszkodzonych pojazdów pojawiają się już od wielu lat. Aby zminimalizować rozbieżności interpretacyjne, wydano w Polsce i w UE wytyczne ułatwiające prawidłową ocenę pojazdu. Jednym z takich dokumentów są tzw. wskazówki metodyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska w sprawie uznawania pojazdów za odpad w transgranicznym przemieszczaniu odpadów (dokument z 3 kwietnia 2008 r. z korektami z 15 lipca 2008 r. i 21 marca 2013 r.), służące zapewnieniu jednolitej interpretacji przepisów w zakresie dotyczącym transgranicznego przemieszczania odpadów. Zgodnie ze wskazówkami transgranicznie przemieszczany pojazd wypełnia definicję odpadu, jeżeli:

- poprzedni właściciel dokonał pozbycia się pojazdu uszkodzonego, posiadającego dokument własności pojazdu, z którego wynika, że nie nadaje się on do naprawy lub uległ kasacji („Certificate of Destruction”, „Damage Equal to the Value”, „For Parts Only”, „Non Rebuildable”, „Non Repairable” itp.),
- poprzedni właściciel dokonał pozbycia się pojazdu uszkodzonego, posiadającego dokument pojazdu inny niż w pkt 1, a uszkodzony pojazd wymaga napraw wykraczających poza naprawy drobne określone w „Wytycznych korespondentów Nr 9 w sprawie przemieszczania odpadów w postaci pojazdów”,
- z oświadczenia strony lub dokumentów (faktura) wynika, że strona zakupiła pojazd z przeznaczeniem na części,
- przewożona jest część pojazdu lub pojedyncze części nie nadające się do bezpośredniego zamontowania w pojazdach oraz części wymontowane z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko.

Oprócz wspomnianych wskazówek metodycznych funkcjonują tzw. wytyczne korespondentów nr 9, które podobnie jak wspomniane wyżej wskazówki nie są wprawdzie prawnie wiążące, ale

ułatwiają pożądaną wykładni przepisów rozporządzenia 1013/2006, tak aby prawidłowo rozróżnić pojazdy używane od odpadów w postaci pojazdów.

Nadal jednak stosowanie tych przepisów nie jest jednolite. Na brak konsekwentnego stosowania przepisów zwracała uwagę NIK, podkreślając zróżnicowanie opinii w sprawach o zbliżonym charakterze. Czasami bowiem pojazdy, które po wymaganych naprawach mogły być dopuszczone do ruchu drogowego, były uznawane za odpady. Z kolei niekiedy za odpad nie był uznawany samochód, z którego dokumentacji wynikało, że powinien być przedmiotem demontażu lub przeznaczania na części zamienne.

Pewnych wyjaśnień dostarczają niedawne orzeczenia Naczelnego Sądu Administracyjnego. Można jednak dostrzec w nich tendencję do stosunkowo szerokiej wykładni pojęcia „odpad”, skutkującej przyznawaniem z reguły racji organom Inspekcji Ochrony Środowiska w sporach z przywożącymi do Polski samochody.

Kryteria klasyfikacji samochodu jako odpadu

Kluczowym zagadnieniem dla stosowania wspomnianych na wstępie przepisów jest sama klasyfikacja jakiegoś przedmiotu jako odpadu. Dopiero bowiem przyjęcie, że pojazd jest odpadem w rozumieniu powyższych przepisów, pozwala Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska na uznanie, że doszło do nielegalnego przemieszczenia odpadów, co umożliwia zastosowanie procedury przewidzianej w art. 24 ust. 3 rozporządzenia 1013/2006.

Tu orzecznictwo jest zasadniczo jednolite. W ślad za poglądami Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) sądy administracyjne uznają, że ocenę, czy mamy w danej sytuacji do czynienia z odpadem, należy przeprowadzić w świetle wszystkich okoliczności, z uwzględnieniem celu przepisów unijnych o odpadach i ich skuteczności. W jednym z niedawnych orzeczeń (wyrok z 14 października 2020 r. w sprawie C-629/19) TSUE wskazał, że należy zwrócić szczególną uwagę na okoliczność, że rozpatrywany przedmiot lub substancja nie są jej posiadaczowi przydatne lub nie są mu już przydatne, skutkiem czego przedmiot ten lub ta substancja stanowią obciążenie, którego posiadacz zamierza się pozbyć. Gdy taka sytuacja rzeczywiście ma miejsce, istnieje ryzyko, że posiadacz pozbędzie się danego przedmiotu lub substancji, które do niego należą, w sposób mogący szkodzić środowisku naturalnemu. Dlatego należy odzyskać lub unieszkodliwić ten przedmiot lub tę substancję bez zagrażania zdrowiu ludzkiemu oraz bez stosowania procesów lub metod, które mogłyby szkodzić środowisku naturalnemu. Temu zaś służą przepisy o odpadach.

W tym kontekście szczególnie istotne jest stwierdzenie, że pojęcie odpadów nie wyklucza substancji i przedmiotów, które mogą zostać ponownie gospodarczo wykorzystane. W wyroku z 1 grudnia 2020 r. (II OSK 1313/18) NSA podkreślił, że system nadzoru i gospodarowania ustanowiony dyrektywą dotyczącą odpadów ma na celu objęcie swoim zakresem wszystkich przedmiotów i substancji, których ich właściciel się pozbywa, nawet jeżeli mają one wartość handlową i są gromadzone z powodów handlowych do celów recyklingu, regeneracji lub ponownego wykorzystania.

Zgodnie z definicją odpadu zawartą w art. 3 ust. 1 pkt 6 ustawy z 14 grudnia 2012 r. o odpadach pod pojęciem odpadu należy rozumieć każdą substancję lub przedmiot, których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć lub do których pozbycia się jest obowiązany. W ocenie sądów administracyjnych i w literaturze to pojęcie „pozbycia się” należy rozumieć szeroko. O tym, czy mamy do czynienia z odpadem, nie decyduje to, jaką dany przedmiot ma wartość handlową i czy będzie można go wykorzystać.

Decydujące znaczenie dla uznania danego przedmiotu za odpad ma jego stan w momencie sprowadzenia na terytorium Polski oraz wola jego poprzedniego posiadacza. W uproszczeniu można wręcz wskazać, że to poprzedni posiadacz w istocie „decyduje o tym”, czy uznaje on pojazd za nieprzydatny (zob. np. wyrok WSA w Warszawie z 25 października 2016 r., IV SA/Wa 1413/16 i następnie wyrok NSA z 5 marca 2019 r., II OSK 961/17). W tym ostatnim wyroku NSA podkreślił, że pozbycie się nie może być rozumiane tylko jako utrata kontroli nad przedmiotem, a raczej jako zasadnicza zmiana sposobu jego wykorzystywania, odmienna od podstawowego jego przeznaczenia, do którego ten przedmiot przestał się nadawać (być przydatnym), która to zmiana może spowodować także poważne negatywne konsekwencje dla człowieka lub środowiska.

Okoliczności, które należy wziąć pod uwagę, to kwestie zasygnalizowane we wspomnianych wyżej wskazówkach metodycznych, wytycznych korespondentów itp. Istotne jest zatem na przykład to, czy uszkodzenia pojazdu wymagają napraw wykraczających poza „drobną naprawę”. W orzecnictwie wskazano, że znaczenie mają przykładowo wyjaśnienia złożone w urzędzie celnym, z których wynika, że sprowadzający określił pojazd mianem „wraku”, oraz adnotacje zawarte w zagranicznej dokumentacji pojazdu (np. „nie wystawiać dokumentu rejestracyjnego”). Znaczenie ma to, czy z dokumentacji wynika, że pojazd powypadkowy jest w stanie, w którym nie może poruszać się po drogach. Okoliczności te ocenia się zasadniczo według stanu na moment przywozu do Polski. Z orzecnictwa wynika, że z reguły nie ma przeważającego znaczenia to, czy pojazd nadaje się do naprawy, czy została opłacona akcyza. W postępowaniu dowodowym kluczowe znaczenie mają dowody z dokumentów, które pozwalają ustalić zamiar poprzedniego posiadacza pojazdu (wyrok NSA z 16 kwietnia 2014 r., II OSK 2793/12).

Liczy się stan z chwili wprowadzenia do Polski i wola poprzedniego posiadacza

Opisane przesłanki najlepiej podsumowuje cytowany wyżej wyrok WSA w Warszawie z 25 października 2016 r., w którym sąd wskazał, że decydujące znaczenie dla uznania danego przedmiotu za odpad ma jego stan w momencie sprowadzenia na terytorium Polski oraz wola jego poprzedniego posiadacza. Przedmiot staje się zatem odpadem z chwilą „pozbycia się” go przez dotychczasowego posiadacza, bowiem o tym, czy dana substancja lub przedmiot mogą być uznane za nieprzydatne w określonym miejscu lub czasie, decyduje ich dotychczasowy posiadacz (tu WSA powołał się na swój wcześniejszy wyrok z 15 października 2009 r., IV SA/Wa 982/09).

Z powyższego wynika to, że nabycie przez pojazd statusu odpadu uzależnione jest od tego, czy w momencie przekroczenia granicy może on być wykorzystywany zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem, a zatem czy może on poruszać się po drogach. Oceniając, czy mamy do czynienia

nia z nielegalnym międzynarodowym przemieszczaniem odpadów nie bada się możliwości przywrócenia pojazdowi stanu technicznego umożliwiającego dopuszczenie do ruchu drogowego. W jednym z orzeczeń NSA podkreślił, że to, co stanie się w przyszłości z pojazdem, nie ma wpływu na uzyskany przez niego status odpadu (wyrok NSA z 18 czerwca 2015 r., II OSK 2874/13).

Niekiedy jednak sądy uznają konieczność szczególnie skrupulatnego przeprowadzenia postępowania dowodowego, celem ustalenia statusu pojazdu. W jednym z orzeczeń NSA uznał za konieczne zbadanie statusu formalnoprawnego pojazdu zgodnie z prawem obowiązującym w miejscu jego sprzedaży (wyrok NSA z 24 czerwca 2019 r., II OSK 1975/17). W orzeczeniu tym NSA uznał za konieczne zbadanie prawa USA w stanie, w którym sprzedawany był pojazd oraz uwzględnienie prawa federalnego USA, a także prawa niemieckiego w związku z załączonymi do akt zaświadczeniami urzędu celnego w Niemczech.

Naprawa pojazdu w warsztacie i rejestracja pojazdu nie pozbawiają go statusu odpadu

Naprawa pojazdu wycofanego z eksploatacji w tradycyjnym warsztacie samochodowym nie jest dopuszczalna, gdyż odpad może być pozbawiony statusu odpadu jedynie przez poddanie go procesom odzysku, w szczególności recyklingu. W cytowanym wyżej wyroku z 1 grudnia 2020 r. NSA podkreślił, że ewentualna naprawa samochodu wycofanego z eksploatacji w warsztacie samochodowym, a nawet jego rejestracja nie stanowią zastosowania procesów gospodarowania odpadami, które – pozbawiając odpadu pewnych jego cech – mogą pozwolić na uznanie, że pojazd wycofany z eksploatacji, już wcześniej zakwalifikowany do kategorii odpadów, ten status utracił. Podobnie we wspomnianym wyżej orzeczeniu z 5 marca 2019 r. NSA podkreślił, że fakt naprawy pojazdu, potwierdzone zaświadczenie o przeprowadzonym okresowym badaniu technicznym, a nawet rejestracja pojazdu nie powodują, że utracił on status odpadu. Zgodnie bowiem z art. 18 ustawy z 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji właściciel pojazdu wycofanego z eksploatacji przekazuje go wyłącznie do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów. Z kolei prowadzenie procesów odzysku i recyklingu to nie tylko realizacja określonych czynności faktycznych związanych z poddaniem odpadów konkretnym procesom obróbki mechanicznej czy też procesom fizycznym lub chemicznym – konieczne jest również zachowanie wymagań formalnych. Działalność w zakresie recyklingu lub odzysku jest reglamentowana. Prowadzenie takich procesów przetwarzania odpadów wymaga uzyskania zezwolenia. W rezultacie to właśnie wymagania formalne dotyczące procesu przetwarzania odpadów decydują o tym, że czynności faktyczne mogą być kwalifikowane jako prawnie regulowany proces przetwarzania odpadów. Prowadzenie odzysku i recyklingu pojazdu wycofanego z eksploatacji poza stacją demontażu jest działaniem nielegalnym i nie prowadzi do utraty statusu odpadu.

Co ciekawe, w jednym z orzeczeń WSA w Warszawie wyrażono zdanie odrębne, które jednak nie zostało uznane za trafne w następnym wydany wyrok NSA. Autor zdania odrębnego do jednego z orzeczeń stwierdził, że pojęcie recyklingu zostało powiązane normatywnie przez prawodawcę z czynnościami faktycznymi – poddaniem odpadu konkretnym procesom fizycznym,

chemicznym, obróbki mechanicznej itp., a nie wymaganiom formalnym. Tego stanowiska NSA jednak nie podzielił. Z kolei w wyroku z 4 lutego 2020 r. (II OSK 782/18) NSA wprost wskazał, że naprawa samochodu oraz wymiana części w warsztacie blacharsko-lakierniczym nie spełnia przesłanek ustawowych gospodarowania odpadami. Dopuszczenie pojazdu do eksploatacji poprzez jego zarejestrowanie nie ma znaczenia dla klasyfikacji jako odpadu (wyrok NSA z 20 maja 2016 r., II OSK 2202/14).

Pojazdy historyczne

Na marginesie warto dodać, że przepisów ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji nie stosuje się do pojazdów historycznych. Tymi zaś są pojazdy zabytkowe i pojazdy mające co najmniej 25 lat, uznane przez rzeczoznawcę samochodowego za unikatowe lub mające szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji. W tym zakresie opisane wyżej zasady nie znajdują zastosowania, choć również w odniesieniu do tych samochodów powstają wątpliwości związane ze stosowaniem przepisów o odpadach.

dr Dominik Wałkowski, adwokat, praktyka prawa ochrony środowiska kancelarii Wardyński i Wspólnicy

Fundusze unijne w perspektywie finansowej 2021-2027 a sektor motoryzacyjny

JOANNA PROKURAT

Polska będzie największym beneficjentem nadchodzącej perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2021-2027. Dwa główne cele finansowania w nowej perspektywie finansowej UE, tj. Inteligentna Europa oraz Zielona Europa, są zbieżne z celami nowoczesnego sektora motoryzacyjnego. Jego gracze mogą zatem liczyć na solidne wsparcie.

Budżet UE składa się z tradycyjnych wieloletnich ram finansowych oraz nowego Europejskiego Instrumentu Odbudowy, finansowanego przez rynki kapitałowe. Najważniejszym elementem tego instrumentu jest Recovery and Resilience Facility (RRF), który ma zapewnić impuls inwestycyjny w pierwszych latach perspektywy finansowej, aby wesprzeć odbicie gospodarcze po epidemii COVID-19. Pieniądze z RRF będą przeznaczone głównie na transformację energetyczną, niskoemisyjny transport i cyfryzację.

Szanse dla sektora motoryzacyjnego

Sektor motoryzacyjny ma znaczenie co najmniej z perspektywy Zielonej Europy, wspólnie realizującej wizję Europejskiego Zielonego Ładu (EZŁ). Celem EZŁ jest „przekształcenie UE

w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych”.

Jednym z siedmiu strategicznych elementów, które ma wdrażać EZŁ, jest czysta mobilność. Ogniwa paliwowe i paliwa alternatywne to z kolei identyfikowane przez UE obszary, w których w pierwszej kolejności ma pojawić się rewolucja przemysłowa. Istotnymi – i bliskimi sektorowi automotive – narzędziami osiągnięcia celów EZŁ są też technologie cyfrowe i transport multimodalny. Również one mogą liczyć na wsparcie z funduszy unijnych w latach 2021-2027.

Zasady wsparcia

Polska ma otrzymać na projekty klimatyczne ponad 776 mld PLN wsparcia (w cenach bieżących): 623 mld PLN jako dotacje i 153 mld PLN jako pożyczki.

Z funduszy unijnych z polityki spójności w nadchodzącej perspektywie Polsce przypadnie **72,2 miliarda EUR**. Do tego dochodzi **3,8 miliarda EUR** środków z Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji. Łącznie daje to ok. **76 miliardów EUR**.

Podstawowym dokumentem, który określa współpracę UE z Polską, tj. uzgodnioną z Komisją Europejską strategią wykorzystania Funduszy Europejskich, jest Umowa Partnerstwa, opublikowana 8 lutego 2021 r. Dokument ten, pomimo strategicznego charakteru, prezentuje kluczowe założenia Nowej Perspektywy Finansowej, wskazując priorytety polityki spójności na najbliższe lata oraz obszary planowanego wsparcia funduszy unijnych, które mogą być wskazówką m.in. dla sektora motoryzacyjnego.

Cele polityki spójności istotne dla sektora motoryzacyjnego

Interwencja z udziałem funduszy europejskich w perspektywie 2021-2027 będzie skoncentrowana wokół pięciu celów polityki spójności, wśród których z punktu widzenia sektora motoryzacyjnego kluczowe są cele 1 oraz 2, a pośrednio również cel 3.

Cel 1: Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa dzięki promowaniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej (ok. 11,78 mld EUR)

Środki zostaną przeznaczone m.in. na wsparcie:

- projektów z zakresu prowadzenia działalności B+R przez przedsiębiorstwa i konsorcja z ich udziałem,
- wdrażania wyników prac B+R oraz tworzenia infrastruktury B+R, zwłaszcza w przedsiębiorstwach,
- inwestycji w MŚP zwłaszcza w zakresie rozwiązań Przemysłu 4.0,
- rozwoju eksportu produktów innowacyjnych,
- szeroko zakrojonych działań zmierzających do transformacji cyfrowej gospodarki.

Cel 2: Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa (ok. 20,54 mld EUR)

Wsparciem zostaną objęte w szczególności:

- projekty dotyczące efektywności energetycznej (także na poziomie przedsiębiorstw, poprzez wsparcie inwestycji ograniczających zużycie energii, odzyskiwania energii w procesie produkcyjnym czy też stosowania efektywnych energetycznie technologii),
- produkcja energii ze źródeł odnawialnych,
- infrastruktura energetyczna i rozwiązania inteligentne,
- działania w obszarze gospodarki odpadami i efektywnego wykorzystania zasobów,
- działania w obszarze transportu niskoemisyjnego i mobilności miejskiej.

Cel 3: Lepiej połączona Europa (17,56 mld EUR)

Priorytety tego celu obejmują:

- rozwój infrastruktury transportowej (transport drogowy, kolejowy, wodny – śródlądowy i morski, transport komodalny),
- poprawę dostępności transportowej regionów i subregionów oraz wdrażanie do polskiego systemu transportowego rozwiązań cyfrowych,
- inwestycję w sieci szerokopasmowe.

Cel 4: Europa o silniejszym wymiarze społecznym (14,77 mld EUR)

Ten cel skupia się wokół wsparcia na rzecz inwestycji w:

- rynek pracy i rozwój zasobów ludzkich,
- edukację i rozwój kompetencji,
- włączenie i integrację społeczną (w szczególności poprzez wsparcie osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym),
- ochronę zdrowia (zarówno w wymiarze infrastrukturalnym, jak i poprawy dostępności oraz podnoszenia jakości świadczeń zdrowotnych),
- kulturę i turystykę.

Cel 5: Europa bliżej obywateli (ok. 4,75 mld EUR)

Jego zadaniami są m.in.:

- zwiększenie wpływu wspólnot lokalnych na kształt działań nakierowanych na rozwój terytoriów i rozwiązywanie ich specyficznych problemów zwłaszcza w zakresie rozwoju zasobów turystycznych i powiązanych usług,
- rozwój i promowanie dziedzictwa kulturowego i usług w dziedzinie kultury,
- promowanie dziedzictwa naturalnego i ekoturystyki,
- fizyczna regeneracja i zapewnienie bezpieczeństwa przestrzeni publicznych.

Do tego dochodzi cel dodatkowy:

Cel 6: Umożliwienie regionom i obywatelom łagodzenia społecznych, gospodarczych i środowiskowych skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu (4,23 mld EUR)

Interwencja będzie realizowana wyłącznie na obszarze województw śląskiego, małopolskiego, dolnośląskiego, wielkopolskiego, lubelskiego oraz łódzkiego. Obejmie ona m.in.:

- wsparcie na rzecz tworzenia nowych miejsc pracy w sektorach innych niż górnictwo i energetyka konwencjonalna,
- tworzenie i rozwój innowacyjnych przedsiębiorstw,
- rekultywację i rewaloryzację terenów pogórnicznych i poprzemysłowych,
- działania z zakresu poprawy jakości powietrza.

Programy operacyjne

Według założeń Umowy Partnerstwa ww. cele będą realizowane w ramach 26 programów operacyjnych. Łącznie zostaną one zasilone wspomnianą wyżej kwotą blisko 76 mld EUR.

W szczególności planowana jest kontynuacja najpopularniejszych programów, tj.:

- Programu w zakresie infrastruktury transportu, energetyki, środowiska, zdrowia, kultury (realizującego cele polityki spójności 2, 3 i 4) z prognozowanym budżetem na poziomie ponad 25 mld EUR (następca obecnego PO IS)
- Programu w zakresie badań, rozwoju oraz innowacyjności (realizującego cel 1) z prognozowanym budżetem na poziomie niemal 8 mld EUR (następca obecnego PO IR)
- Programu w zakresie rozwoju cyfrowego (cele 1 i 3) z prognozowanym budżetem na poziomie ok. 2 mld EUR (następca obecnego PO PC)
- Programu w zakresie rozwoju kapitału ludzkiego (cel 4) z budżetem na poziomie ok. 4,3 mld EUR (następca obecnego PO WER)
- Programu w zakresie wschodniej Polski (cele 1, 2, 3 i 4) z prognozowanym budżetem na poziomie ok. 2,5 mld EUR (następca obecnego PO PW). Co ważne, programem będą objęte w dalszym ciągu słabiej rozwinięte województwa wschodniej Polski: warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie, świętokrzyskie i podkarpackie oraz znajdująca się w podobnej sytuacji, wyodrębniona na poziomie NUTS2, jednostka statystyczna – region mazowiecki regionalny (nieobejmujący Warszawy i 9 powiatów ościennych)
- 16 regionalnych programów operacyjnych (cele 1, 2, 3, 4 i 5), zarządzanych przez samorządy województw z łącznym prognozowanym budżetem na poziomie 21,5 mld EUR.

Pozostałe programy w puli 26 programów operacyjnych obejmują:

- nowy program w zakresie pomocy najbardziej potrzebującym (PO Pomoc Żywnościowa, dotychczas finansowany ze środków FEAD, znajdujący się poza zakresem umowy partnerstwa),
- nowy program realizujący cel 6 (Fundusz Sprawiedliwej Transformacji),
- kontynuacje programów: w zakresie rybactwa i morza (PO RYBY), INTERREG oraz pomocy technicznej.

Widać więc, że możliwości są naprawdę szerokie. Firmy z sektora motoryzacyjnego powinny się bacznie przyjrzeć, które ich działania mogą liczyć na wsparcie w ramach poszczególnych programów.

Joanna Prokurat, doradca podatkowy, praktyka podatkowa kancelarii Wardyński i Wspólnicy

Łańcuchy dostaw w dobie pandemii

MICHAŁ BARŁOWSKI

Produkcja pojazdów bazuje na systemie łańcucha dostaw. W dobie pandemii zwiększa się ryzyko, że nie wszystkie ogniwa tego łańcucha będą funkcjonować prawidłowo. Warto rozpatrywać to ryzyko w kontekście przepisów prawa restrukturyzacyjnego i upadłościowego.

W dobrze zorganizowanym systemie części trafiają na linię produkcyjną na zasadzie *just in time* (pol.: w samą porę). System *just in time* wymaga doskonałej logistyki i zarządzania organizacją oraz ścisłej współpracy pomiędzy jej uczestnikami.

Wprowadzenie tzw. szczupłej produkcji (*lean production*) pozwala zwiększyć wydajność ekonomiczną, czyli uzyskać bardziej konkurencyjną cenę oferowanego produktu końcowego (np. pojazdu). Pozwala też uniknąć ponoszenia wielu kosztów (w tym magazynowania) czy strat wynikających z przestoju na linii montażowej.

Kluczowe w tym modelu są dostawy OEM (czyli od producentów oryginalnego wyposażenia, *Original Equipment Manufacturer*), realizowane najlepiej przez jednego lub kilku certyfikowanych dostawców części. Przy takiej organizacji produkcji przeszkoda napotkana przez jednego przedsiębiorcę w łańcuchu dostaw ma niekorzystny wpływ na kolejnych odbiorców. Od prawidłowego i terminowego wykonania obowiązków umownych przez jednego przedsiębiorcę zależy ich prawidłowe wykonanie przez pozostałych producentów w łańcuchu, a przede wszystkim jakość ostatecznego produktu (skutkiem błędów może być wręcz konieczność wycofania partii produktów)¹.

W dobie pandemii oczywistą przeszkodą są ograniczenia swobody działalności, które mogą prowadzić nawet do niewypłacalności. Ta zaś niesie określone konsekwencje na gruncie prawa upadłościowego.

1) Więcej na ten temat w artykule: Patrick Mears & Michal Barłowski, Global Supply Chain, Bloomberg BNA International Trade Reporter, Vol. 32, No. 6, 2 maja 2015.

Prawne skutki niewypłacalności

Restrykcje dotyczące prowadzenia działalności gospodarczej wprowadzone w celu przeciwdziałania pandemii COVID-19 skutkują zmniejszeniem, a w niektórych branżach całkowitym spadkiem popytu, powodując spadek przychodów. Zagrożające niewypłacalnością problemy z płynnością dają prawo otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego. W przypadku całkowitej utraty płynności stan taki obliguje reprezentanta przedsiębiorcy do złożenia wniosku o upadłość. W przemyśle motoryzacyjnym spadek popytu na pojazdy danego producenta ma także negatywny wpływ na bezpośrednich i dalszych dostawców uczestniczących w produkcji komponentów i części dla tego producenta.

Prawo restrukturyzacyjne oraz zmienione prawo upadłościowe obowiązujące od 2016 r. wychodzą naprzeciw potrzebom przedsiębiorców zagrożonych niewypłacalnością lub niewypłacalnych, umożliwiając na wczesnym etapie pojawienia się problemów finansowych otwarcie procedury restrukturyzacyjnej. Jej celem jest doprowadzenie do porozumienia z wierzycielami i uniknięcie upadłości. Otwarcie w stosownym terminie postępowania restrukturyzacyjnego przy całkowitej niewypłacalności zapobiegnie odpowiedzialności osobistej zarządzających przedsiębiorstwem niewypłacalnego dłużnika. Prawo restrukturyzacyjne umożliwia dłużnikowi złożenie wniosku o otwarcie jednego z czterech postępowań restrukturyzacyjnych, tj.:

- postępowania w sprawie zatwierdzenia układu,
- przyspieszonego postępowania układowego,
- postępowania układowego,
- postępowania sanacyjnego.

Pierwsze z tych postępowań rozpoczyna się zawarciem umowy z doradcą restrukturyzacyjnym. Trzy kolejne otwierane są postanowieniem sądu.

Kluczowym elementem w każdym z postępowań jest zawarcie układu, na podstawie którego wierzytelności powstałe przed otwarciem jednego z postępowań restrukturyzacyjnych (lub datą układową w postępowaniu w sprawie zatwierdzenia układu) podlegają modulacji, np. redukcji, rozłożeniu na raty albo konwersji na prawa udziałowe u dłużnika.

Postępowanie sanacyjne daje dodatkowy przywilej zawieszenia postępowań egzekucyjnych przeciwko dłużnikowi i wymaga przeprowadzenia restrukturyzacji majątku oraz zobowiązań dłużnika, zanim dojdzie do głosowania nad układem. Bez wcześniejszej rekonstrukcji przedsiębiorstwa dłużnika (przywrócenia rentowności biznesu) zaproponowanie układu wierzycielom byłoby rozwiązaniem nieracjonalnym. Postępowanie sanacyjne co do zasady wiąże się z utratą zarządu własnego dłużnika. Zarząd przechodzi wówczas na zarządcę (doradcę restrukturyzacyjnego). W niektórych wypadkach możliwe jest – za zgodą sądu – częściowe utrzymanie zarządu własnego dłużnika, jeżeli jest to korzystne dla restrukturyzacji przedsiębiorstwa dłużnika.

W przypadku powstania stanu niewypłacalności prawo upadłościowe nakłada na reprezentanta dłużnika obowiązek złożenia wniosku o ogłoszenie upadłości w ciągu 30 dni. Z niewypłacalno-

ścią mamy do czynienia, gdy następuje trwały brak możliwości zaspokajania wymagalnych zobowiązań lub gdy dochodzi do przeważenia wysokości zobowiązań pieniężnych nad rynkową wartością aktywów dłużnika, a stan taki utrzymuje się dłużej niż 24 miesiące.

Zmienione reguły w trakcie pandemii

W trakcie pandemii doszło do zmiany przepisów restrukturyzacyjnych i upadłości, z których najistotniejsze to zawieszenie obowiązku składania wniosku o ogłoszenie upadłości oraz wprowadzenie uproszczonego postępowania restrukturyzacyjnego.

Zawieszenie obowiązku składania wniosku o ogłoszenie upadłości

Na czas pandemii, począwszy od 13 kwietnia 2020 r., zawieszono obowiązek składania wniosku o ogłoszenie upadłości, jeżeli tylko przyczyna niewypłacalności przedsiębiorcy wynika z COVID-19 (art. 15 z zra ustawy z dnia 16 kwietnia 2020 r. o szczególnych instrumentach wsparcia w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2). Aby skorzystać z tego przepisu, stan niewypłacalności musi powstać w okresie obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii ogłoszonego z powodu COVID-19. Istnieje domniemanie, że jeżeli niewypłacalność powstała w trakcie pandemii, to jest ona nią spowodowana. W razie jednak sporu to dłużnik będzie musiał wykazać, że niewypłacalność nie powstała z innych przyczyn. Warto zatem gromadzić stosowne dowody i powiązać brak zapłaty w danym okresie z restrykcjami nałożonymi na branżę, z brakiem regulowania faktur przez kontrahentów dotkniętych *lockdownem* itp. Powyższe nie oznacza braku możliwości ogłoszenia upadłości na wniosek wierzyciela. Zawieszenie obowiązku złożenia wniosku nie rozwiązuje problemu powstałej niewypłacalności.

Uproszczone postępowanie restrukturyzacyjne

W związku z pandemią została wprowadzona od 1 lipca 2020 nowa procedura restrukturyzacyjna – uproszczone postępowanie restrukturyzacyjne z rocznym okresem obowiązywania. Bazuje ono na postępowaniu dotyczącym zatwierdzenia układu, które w znacznym stopniu uprościło już i tak najprostszą z procedur restrukturyzacyjnych. Sądząc po liczbie otwartych postępowań (oraz dotychczas zawartych układów) uproszczone postępowanie restrukturyzacyjne cieszy się znaczną popularnością. Jego najważniejsze plusy dla dłużnika to:

- **łatwość otwarcia** – postępowanie rozpoczyna się ogłoszeniem otwarcia w Monitorze Sądowym i Gospodarczym (dalej MSiG), które poprzedzone winno być podpisaniem umowy cywilnej z doradcą restrukturyzacyjnym,
- **czas na porozumienie się z wierzycielami** – dłużnik ma 4 miesiące od ogłoszenia w MSiG (bez możliwości przedłużenia terminu) na porozumienie się z wierzycielami, tj. przyjęcie układu przez wierzycieli; jeżeli tak się nie stanie, sąd umorzy postępowanie z urzędu,
- **zawieszenie postępowań egzekucyjnych** – od dnia ukazania się ogłoszenia w MSiG następuje zawieszenie wszystkich postępowań egzekucyjnych przeciwko dłużnikowi, w tym – pod pewnymi warunkami – wszczętych przez wierzycieli, których wierzytelności zabezpieczone są rzeczowo na majątku dłużnika (np. hipoteką, zastawem lub przewłaszczeniem na zabezpieczenie); pozwala to odbudować przepływ pieniądza i przeprowadzić rokowania w okresie ochrony majątku przed egzekucją,

- **ochrona przed wypowiedzeniem kluczowych umów** – w trakcie postępowania istnieje zakaz wypowiedzenia kluczowych umów z dłużnikiem objętym uproszczonym postępowaniem restrukturyzacyjnym, chyba że udzieli na to zgody nadzorca układu. Chodzi o ochronę przedsiębiorstwa dłużnika przed działaniami kontrahentów, które mogłyby mieć negatywny wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorstwa.

Po otwarciu uproszczonego postępowania restrukturyzacyjnego, tak jak w przypadku innych postępowań restrukturyzacyjnych, dłużnik winien wykonywać na bieżąco zobowiązania powstałe po otwarciu postępowania. Za zgodą nadzorcy układu może w tym celu pozyskać nowe finansowanie.

Regulacje UE – nadchodzi dyrektywa 2019/1023

Kluczowym aktem prawnym mającym wpływ na postępowania upadłościowe i restrukturyzacyjne jest rozporządzenie 2015/848. Polska ustawa upadłościowa replikuje koncepcję COMI (ang. *centre of main interests* – ośrodek głównej działalności)², która determinuje właściwość miejscową sądu do otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego lub upadłościowego, a tym samym prawa mającego zastosowanie wobec dłużnika. Sąd ogłaszający upadłość albo otwierający postępowanie restrukturyzacyjne winien w postanowieniu potwierdzić, że COMI dla danego przedsiębiorcy znajduje się na terenie Polski.

Dla przedsiębiorców działających w ramach łańcucha dostaw, w szczególności działających w ramach jednej grupy kapitałowej, określenie COMI nie musi być oczywiste i tożsame z miejscem siedziby sprzedawcy pojazdu lub producenta podzespołów. Otwarcie postępowania główne w miejscu, gdzie znajduje się COMI, determinuje możliwość otwarcia postępowań wtórnych.

Z kolei dyrektywa 2019/1023³ zobowiązuje państwa członkowskie do wprowadzenia w ich systemie prawnym w terminie do 17 lipca 2021 r.⁴ co najmniej jednej procedury restrukturyzacyjnej, która zawierałaby i bazowałaby na jednolicie rozumianych terminach i koncepcjach prawnych, tak aby ratowanie przedsiębiorcy przebiegało podobnie we wszystkich państwach członkowskich.

Polsce może być łatwiej dostosować co najmniej jedną procedurę restrukturyzacyjną do wymogów dyrektywy niż państwom, które nie miały ani istniejących postępowań restrukturyzacyjnych, ani dorobku w stosowaniu zbiorowych postępowań zapobiegających niewypłacalności. Uproszczone postępowanie restrukturyzacyjne ma stanowić bazę do wprowadzenia procedury wymaganej dyrektywą.

2) Rozporządzenie stosuje się na obszarze Unii Europejskiej z wyjątkiem Danii (zakres terytorialny) (patrz motyw 25 rozporządzenia 2015/848).

3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1023 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie ram restrukturyzacji zapobiegawczej, umorzenia długów i zakazów prowadzenia działalności oraz w sprawie środków zwiększających skuteczność postępowań dotyczących restrukturyzacji, niewypłacalności i umorzenia długów, a także zmieniającej dyrektywę (UE) 2017/1132 (dyrektywa o restrukturyzacji i upadłości).

4) Chyba że dane państwo wystąpi o przedłużenie terminu o rok – art. 34 ust. 2 dyrektywy 2019/1023.

Restrukturyzacja lub upadłość dostawcy

Zdecydowanie z gorszą sytuacją dla końcowego odbiorcy produktu (pojazdu) mamy do czynienia, gdy w stosunku do przedsiębiorcy – dostawcy zostaje ogłoszona upadłość lub zostaje otwarte postępowanie sanacyjne (to drugie zawiera wiele instytucji prawnych pochodzących z prawa upadłościowego).

- **Prawo rozwiązania umowy wzajemnej**⁵

Syndyk albo zarządca w postępowaniu sanacyjnym ma prawo rozwiązać umowę, jeżeli w dniu ogłoszenia upadłości / otwarcia tego postępowania nie zostały wykonane w całości lub części zobowiązania z umowy wzajemnej. Jeżeli umowa taka nie leży w interesie dłużnika, może ona zostać rozwiązana poprzez złożenie jednostronnego oświadczenia o odstąpieniu, np. gdy dalsze dostawy są nieopłacalne, co ma swoje źródło w niekorzystnych warunkach kontraktu zawartych jeszcze przed otwarciem postępowania. Gdyby do tego doszło w przypadku upadłości i umowa była rozwiązana przez syndyka ze skutkiem na dzień otwarcia postępowania, odbiorca końcowy ma prawo zgłosić do masy upadłości swoją wierzytelność odpowiadającą należności z tytułu spełnionej części umowy po otwarciu postępowania oraz poniesionych strat za niewykonanie umowy.

Warto wspomnieć, że dochodzenie pokrycia pełnej szkody nie jest proste – a prawo polskie co do zasady nie zna koncepcji szkody pośredniej czy straty wynikowej (ang.: consequential loss). Wykazanie szkody obciąża zgłaszającego wierzytelność, a z ekonomicznego punktu widzenia przyjęte rozwiązanie dla odbiorcy produktu końcowego jest niezadowolające. Nie dość, że produkcja pojazdu może ucierpieć, to uzyskanie rzeczywistej rekompensaty finansowej jest wysoce wątpliwe. Przy tym wierzytelność z umowy dostawy jako wierzytelność niezabezpieczona zaspokajana jest po zaspokojeniu wierzytelności zabezpieczonych rzeczowo z majątku (tzw. prawo odrębności). Następuje to po znacznym upływie czasu – na końcu postępowania upadłościowego.

W przypadku postępowania sanacyjnego roszczenie nie wchodzi do układu, zatem nie podlega redukcji. Wskazać jednak należy, że roszczenia przewyższające wysokość świadczenia i straty poniesionej po otwarciu postępowania, np. dochodzenie kary umownej zastrzeżonej na wypadek odstąpienia od umowy, która jest rażąco wygórowana, może nie zostać uwzględnione albo może być miarkowane (możliwa analogia do postępowania upadłościowego).

Pocieszający jest fakt, że syndycy (za zgodą sędziego komisarza) rzadko korzystają z tak daleko idących uprawnień. Z naszego doświadczenia wynika, że w systemie ciągu dostaw w branży automotive syndycy nie korzystają z prawa rozwiązania umowy. Z punktu widzenia syndyka cała produkcja upadłego często opiera się o dostawy dla jednego lub kilku głównych odbiorców. Syndyk ma obowiązek likwidacji aktywów upadłego poprzez sprzedaż w pierwszej kolejności całego przedsiębiorstwa, a więc z prawami z umów⁶, i w ten sposób uzyskania najwyższej ceny⁷. W tym świetle zaprzestanie produkcji i zwolnienie załogi z dnia na dzień może być działaniem

5) Co do szczegółowych praw i obowiązków patrz art. 98 Prawa upadłościowego i art. 298 Prawa restrukturyzacyjnego.

6) W rozumieniu art. 55¹ k.c. i art. 316 Prawa upadłościowego.

7) W tym celu m.in. wprowadzono przepisy o przygotowanej likwidacji błędnie utożsamianej z anglosaskim *pre-packaged sale*.

obniżającym wartość przedsiębiorstwa⁸. Spodziewać się natomiast można renegotjacji warunków dalszych dostaw (płatność z góry za daną partię), co umożliwi syndykowi kontynuację produkcji.

- **Nieważne rozwiązanie umowy z przyczyn upadłości / postępowania restrukturyzacyjnego**

Należy przestrzec przed wprowadzaniem do umów dostaw klauzul umożliwiających jednostronne rozwiązanie umowy ze skutkiem natychmiastowym na wypadek złożenia wniosku o upadłość albo otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego (nie dotyczy postępowania w sprawie zatwierdzenia układu i uproszczonego postępowania restrukturyzacyjnego) lub zatwierdzenia układu przez kontrahenta z takiej umowy. Klauzule dające prawo jednej ze stron na wypadek ogłoszenia upadłości / otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego lub złożenia wniosku o upadłość / otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego spotykane są dosyć często w umowach z kontrahentami zagranicznymi. Są one nieważne z mocy polskiego prawa.

- **Zwrot odbiorcy końcowemu form i wzorników**

Jednym z praktycznych problemów wynikających z rozwiązania umowy jest konieczność zmiany dostawcy i przeniesienia produkcji do innego producenta, w tym odzyskania form i wzorników przekazanych na czas trwania umowy.

Przeniesienie zwrotne posiadania form i wzorników z upadłego na odbiorcę końcowego, który jest ich właścicielem (lub posiada licencję wyłączną do ich wykorzystania), jest często problematyczne. Licencje, ale też elementy materialne używane są w ramach umowy na produkcję określonych części pojazdu⁹, przy czym formy i wzorniki pozostają własnością odbiorcy końcowego tudzież innego podmiotu. Zgodnie z przepisami prawo własności osoby trzeciej nie wchodzi w skład masy upadłości, a rzeczy i prawa winny zostać wyłączone z masy upadłości na wniosek uprawnionego.

Z praktycznego punktu widzenia należy zwrócić uwagę na konieczność wypełnienia wymogów formalnych wniosku, gdyż we wniosku należy wykazać tytuł prawny do form i wzorników, a skompletowanie właściwych dokumentów może być trudne (upływ czasu, konieczność znalezienia oryginałów, a nie kopii dokumentacji). Działacze należy niezwłocznie po otwarciu postępowania, gdyż syndyk może sprzedać formy i wzorniki (np. razem z maszynami i urządzeniami do produkcji), a w takiej sytuacji odbiorcy końcowemu przysługiwać będzie jedynie roszczenie o zwrot ceny uzyskanej przez syndyka.

Brak możliwości odzyskania form i wzorników może być dotkliwie dla odbiorcy końcowego, a mając na uwadze zużycie i małą wartość ekonomiczną tych elementów (często wartość złomu), przyznane odszkodowanie nie stanowi jakiegokolwiek rzeczywistej rekompensaty. Może za to generować ryzyko naruszenia licencji i wprowadzenia do obrotu gospodarczego części produkowanych przez nieuprawnionego, który nabył od syndyka maszyny wraz z formami i wzornikami.

8) Syndykowi przysługuje prawo prowadzenia przedsiębiorstwa upadłego bez zgody Rady Wierzycieli albo – gdy nie powołano sędziego komisarza – przez 3 miesiące.

9) Stanowią one przynależności do maszyn w rozumieniu prawa cywilnego – patrz art. 51 k.c.

Problemem może być też lokalizacja form i wzorników u upadłego. Nawet jeżeli syndyk ma zamiar przenieść ich posiadanie na odbiorcę końcowego, ich zlokalizowanie może być utrudnione, zwłaszcza gdy podczas wieloletniej współpracy przenoszono produkcję z jednej fabryki do innej. Zaleca się zatem już na etapie zawierania umowy nie tylko trwale oznaczanie danych właściciela na formach i wzornikach, ale też obowiązek utrzymania stosownej dokumentacji przez kontrahenta, w tym przyznanie prawa zbadania stanu i wykorzystania form i wzorników w trakcie wykonywania umowy.

Konkluzje

Przemysł samochodowy, tak jak inne branże, ucierpiał wskutek ograniczeń spowodowanych pandemią COVID-19. W tej sytuacji produkcja bazująca na systemie łańcucha dostaw może wiązać się z dodatkowym ryzykiem. Zagrożenie niewypłacalnością u jednego z przedsiębiorców biorących udział w łańcuchu dostaw niesie za sobą negatywne skutki ekonomiczne wykraczające poza typowe naruszenie bilateralnych stosunków umownych ze względu na wspólność interesów ekonomicznych uczestników takiego łańcucha.

Warto więc, by przedsiębiorcy uczestniczący w łańcuchu dostaw w dobie pandemii rozpoznali ryzyko i spróbowali je ograniczyć już na etapie ustalania warunków współpracy, uwzględniając przepisy prawa restrukturyzacyjnego i upadłościowego.

Michał Barłowski, radca prawny, praktyka upadłości i restrukturyzacji kancelarii Wardyński i Wspólnicy

Wardyński i Wspólnicy

Al. Ujazdowskie 10, 00-478 Warszawa

Tel.: 22 437 82 00, 22 537 82 00

Faks: 22 437 82 01, 22 537 82 01

E-mail: warsaw@wardynski.com.pl

30lat **WAR WSP**
DYŃ ÓLN
SKI+ ICY.