

## Material informacyjny dotyczący uznawania pojazdów mechanicznych za przedmioty kolekcjonerskie na potrzeby klasyfikacji taryfowej.

Uznając pojazd za kolekcjonerski w rozumieniu przepisów celnych należy stosować następujące akty prawne oraz wyjaśnienia:

- Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz Wspólnej Taryfy Celnej (Dz. Urz. WE L 256 z 7 września 1987 r. z późn. zm.),
- Noty wyjaśniające do Zharmonizowanego Systemu Oznaczania i Kodowania Towarów, stanowiące załącznik do obwieszczenia Ministra Finansów z dnia 1 czerwca 2006 r. w sprawie wyjaśnień do taryfy celnej (M.P. Nr 86, poz. 880).
- „Noty wyjaśniające do Nomenklatury Scalonej Wspólnot Europejskich” (2008/C 133/01) (Dz. Urz. WE C 133 z 30.05.2008r. z późn. zm.), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych Informacją Instytucji i Organów Unii Europejskiej - „Notami wyjaśniającymi do Nomenklatury Scalonej Wspólnot Europejskich (2009/C 272/02) (Dz. Urz. WE C 272 z 13.11.2009r.).

Zgodnie z ww. Notami Wyjaśniającymi pozycja 9705 00 00 (kolekcje i przedmioty kolekcjonerskie, zoologiczne, botaniczne, mineralogiczne, anatomiczne, historyczne, archeologiczne, paleontologiczne, etnograficzne lub numizmatyczne);

### 1) obejmuje pojazdy mechaniczne:

- w swoim oryginalnym stanie, bez znacznych zmian podwozia, układu kierowniczego lub hamulcowego, silnika itp.,
- co najmniej 30-letnie, oraz
- modelu lub typu, który nie jest już produkowany.

Pojazdy mechaniczne uważa się jednak za niemające wartości historycznej lub etnograficznej i są wykluczone z niniejszej pozycji, gdy właściwe organy ustanowią, że pojazdy mechaniczne nie mogą świadczyć o znacznym postępie w rozwoju ludzkich osiągnięć albo ilustrować pewnego okresu takiego rozwoju.

Pojazdy takie muszą również mieć niezbędne cechy charakterystyczne do włączenia do kolekcji, tzn.:

- są stosunkowo rzadkie,
- nie są normalnie stosowane do ich oryginalnego celu,
- są przedmiotem specjalnych transakcji poza normalnym handlem podobnymi artykułami użytkowymi, oraz
- posiadają znaczną wartość.

**2) Obejmuje ona także jako przedmioty kolekcjonerskie, historyczne:**

a) pojazdy mechaniczne, niezależnie od daty ich produkcji, które, co może zostać udowodnione, brały udział w wydarzeniu historycznym;

b) samocierpki wyścigowe, które, co może zostać udowodnione, zostały zaprojektowane, zbudowane i wykorzystane wyłącznie do zawodów i osiągnęły znaczące sportowe sukcesy w prestiżowych krajowych lub międzynarodowych wydarzeniach.

Artykuły w rodzaju stosowanych jako części lub akcesoria do wyżej wymienionych pojazdów, klasyfikowane są w tej pozycji, jeśli same w sobie są egzemplarzami kolekcjonerskimi, nawet przeznaczone do instalowania w tych pojazdach.

Dowodem może być odpowiednia dokumentacja, na przykład publikacje informacyjne lub literatura specjalistyczna, lub opinie uznanych ekspertów.

Powyższe Noty wyjaśniające stosuje się, z uwzględnieniem odpowiednich różnic, do motocykli.

Dokumentami pomocnymi dla organów celnych w podjęciu decyzji o zaklasyfikowaniu pojazdu do kodu CN 9705 00 00 Wspólnej Taryfy Celnej mogą być opinie wydawane przez rzeczoznawców do spraw techniki samochodowej, biegłych z dziedziny pojazdów zabytkowych.

Mając na uwadze wymagania zawarte w ww. Notach wyjaśniających biegły rzeczoznawca w opinii wydawanej na potrzeby klasyfikacji taryfowej, uznając przedmiotowy pojazd za kolekcjonerski, powinien, w miarę możliwości szczegółowo, odnieść się do wszystkich kryteriów wymienionych w pkt. 1) ww. Not wyjaśniających lub ewentualnie wykazać, iż pojazd posiada wartość historyczną, o której mowa w pkt 2) ww. Not wyjaśniających.

Występujące bowiem przypadki niestosowania przez biegłych ekspertów do zadań określonych przepisami prawa celnego, jako podstawy do wydawania opinii na potrzeby organów celnych do wykładni taryfowej, powodują, iż wydawane opinie z zakresu pojazdów za kolekcjonerskie są wykorzystywane przez funkcjonariuszy celnych w zakresie spekulacji w sprawie oklasyfikacji ww. Wspólnej Taryfy Celnej, co stanowi poważną przeszkodę dla



szczegółności rzeczoznawcom z dziedziny historii motoryzacji i oceny pojazdów zabytkowych rekomendowanym przez Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych (lista w załączeniu). W tym miejscu należy wyjaśnić, że ww. lista ma charakter wyłącznie informacyjny i organ celny nie ma obowiązku żądania od importera pojazdu przedstawienia jako dowodu opinii sporządzonej wyłącznie przez eksperta wymienionego w wykazie.

Opinie wydawane przez rzeczoznawców dotyczące tak specjalistycznej dziedziny jak pojazdy kolekcjonerskie będą w większości przypadków niezbędne do dokonania prawidłowej oceny pojazdu. Wiedza organów celnych posiadana w tym zakresie może się bowiem okazać niewystarczająca.

Należy jednak zauważyć, że żadna z opinii nie przesądza o zaklasyfikowaniu pojazdu do pozycji 9705 jako przedmiotu kolekcjonerskiego, a stanowi jedynie pomocniczy dokument, mający ułatwić organom celnym dokonanie właściwej klasyfikacji taryfowej, który jest poddawany swobodnej ocenie, jak każdy inny dowód w sprawie.

W przypadku, gdy do sprawy została dołączona opinia rzeczoznawcy, eksperta z dziedziny pojazdów zabytkowych, nie jest dodatkowo wymagane potwierdzenie kolekcjonerskiego charakteru pojazdu na podstawie zaświadczenia wydawanego przez wojewódzkiego konserwatora zabytków. Zaświadczenia takie, które są wydawane przede wszystkim na podstawie opinii rzeczoznawcy do spraw techniki samochodowej, również nie stanowią dokumentu obligującego organ celny do zaklasyfikowania pojazdu do kodu CN 9705 00 00, tylko podlegają ocenie tego organu.

W przypadku gdyby zamiast opinii rzeczoznawcy zostało przedstawione zaświadczenie stwierdzające kolekcjonerski charakter pojazdu wydane przez wojewódzkiego konserwatora zabytków na potrzeby klasyfikacji taryfowej powinno ono również zawierać ocenę pojazdu, zgodnie z kryteriami określonymi w ww. Notach Wyjaśniających do Nomenklatury Scalonej.

**Zgodnie z pkt. 1) ww. Not wyjaśniających „pozycja 9705 00 00 obejmuje pojazdy mechaniczne:**

- *w swoim oryginalnym stanie, bez znacznych zmian podwozia, układu kierowniczego lub hamulcowego, silnika itp.,*
- *co najmniej 30-letnie, oraz*
- *modelu lub typu, który nie jest już produkowany”.*

Są to główne kryteria oceny, których dopiero łączne spełnienie stanowi podstawę do dalszej oceny pozostałych cech charakterystycznych do włączenia do kolekcji wymienionych w Notach wyjaśniających. Niespełnienie któregokolwiek z ww. trzech

kryteriów wyklucza zaklasyfikowanie pojazdu do pozycji 9705 00 00 Wspólnej Taryfy Celnej jako przedmiotu kolekcjonerskiego (oprócz przypadków wymienionych w pkt 2) ww. Not Wyjaśniających dotyczących pojazdów historycznych, które mogą zostać zaklasyfikowane do kodu 9705 niezależnie od spełnienia ww. kryteriów).

*„Wyżej wymienione Pojazdy mechaniczne uważa się jednak za niemające wartości historycznej lub etnograficznej i są wykluczone z niniejszej pozycji, gdy właściwe organy ustanowią, że pojazdy mechaniczne nie mogą świadczyć o znacznym postępie w rozwoju ludzkich osiągnięć albo ilustrować pewnego okresu takiego rozwoju”.*

W tym miejscu należy zauważyć, iż obecnie obowiązujące Noty wprowadziły zasadniczą zmianę w zakresie oceny wartości historycznej pojazdu kolekcjonerskiego. W Notach wyjaśniających obowiązujących przed wprowadzeniem zmian (Dz.U.UE C 08.133.1 z dnia 30. maja 2008r.) pkt 1 stanowił iż pozycja 9705 obejmuje pojazdy mechaniczne stanowiące egzemplarze kolekcji o wartości historycznej jeśli m.in. „stanowią znaczący krok w rozwoju ludzkości lub ilustrują pewien okres takiego rozwoju”. Spełnienie powyższej przesłanki należało udowodnić (najczęściej przez biegłego eksperta w opinii).

(Mając na uwadze brzmienie pkt 1) w obecnie obowiązujących notach można uznać, że pojazdy posiadają wartość historyczną jeśli zostaną spełnione trzy ww. przesłanki (tzn. są oryginalnym stanie, co najmniej 30-letnie, których model lub typ nie jest już produkowany). Pojazdy uważa się za niemające wartości historycznej lub etnograficznej i są wykluczone z pozycji 9705 dopiero w przypadku jeśli **właściwe organy ustanowią, że pojazdy mechaniczne nie mogą świadczyć o znacznym postępie w rozwoju ludzkich osiągnięć albo ilustrować pewnego okresu takiego rozwoju.** )

Jednym z warunków klasyfikacji pojazdu, jako kolekcjonerskiego jest **oryginalny stan** czyli stopień kompletności ocenianego pojazdu, stopień zachowania pierwotnych części i zespołów konstrukcyjnych. Zgodnie z Notami wyjaśniającymi „nie mogą być dokonane zasadnicze zmiany następujących elementów: podwozia, układu kierowniczego, hamulcowego, silnika itp”. Podstawowe podzespoły pojazdu powinny być zachowane w stanie oryginalnym i kompletnym bez względu na ich stopień zużycia. Biegły rzeczoznawca powinien natomiast podać szacunkowy stopień zużycia elementów pojazdu pozwalający przypisać go do jednej z klas stanu technicznego.

Ponadto pojazd można uznać za kolekcjonerski tylko w przypadku, gdy dany model lub typ nie jest już produkowany i ma minimum 30 lat.



Pojazdy które spełniają trzy ww. przesłanki „*muszą mieć również mieć niezbędne cechy charakterystyczne do włączenia do kolekcji, tzn.:*

- *są stosunkowo rzadkie,*
- *nie są normalnie stosowane do ich oryginalnego celu,*
- *są przedmiotem specjalnych transakcji poza normalnym handlem podobnymi artykułami użytkowymi, oraz*
- *posiadają znaczną wartość.”*

### 1. Rzadkość występowania

Badanie spełnienia kryterium rzadkości powinno odbyć się poprzez ustalenie liczby sztuk danego modelu nadal istniejących, biorąc pod uwagę łatwość dostępu na rynku handlowym. Kryterium można uznać za niespełnione, jeśli okaże się, np. że dany pojazd jest często i stale oferowany do sprzedaży w powszechnie dostępnych czasopismach z ogłoszeniami motoryzacyjnymi lub popularnych portalach internetowych, itp. Rzadki będzie taki towar, który pojawia się na rynku okazjonalnie, przy czym punktem wyjścia do oceny rzadkości występowania powinno być ustalenie ilości pojazdów tej marki i modelu wyprodukowanych w całym toku produkcji w danym roczniku.

Punktem odniesienia powinna być rzadkość występowania na terenie Unii Europejskiej. Przemawia za tym art. 2 Wspólnotowego Kodeksu Celnego, zgodnie z którym przepisy celne UE stosuje się jednakowo we wszystkich państwach członkowskich. Klasyfikowanie tego samego pojazdu w odniesieniu do prawdopodobnie różnych ilości egzemplarzy w poszczególnych państwach, mogłoby prowadzić do objęcia go różnymi kodami CN, w zależności od kraju importu, co niewątpliwie naruszałoby powyższą zasadę. Jednocześnie informacja dotycząca występowania danego rodzaju pojazdu w ograniczonej liczbie na rynku polskim może być dodatkowym argumentem aby uznać, że powyższe kryterium zostało spełnione.

Należy zwrócić uwagę, iż do oceny kryterium rzadkości większe znaczenie będzie miała liczba ofert sprzedaży danego modelu pojazdu niż ilość istniejących egzemplarzy. Może się bowiem okazać, iż przy znacznej liczbie istniejących egzemplarzy danego modelu nie są one (lub są tylko nieliczne) oferowane do sprzedaży (pozostają w muzeach, kolekcjach, ewentualnie posiadacze nie są zainteresowani zbyciem), będąc tym samym trudno dostępnymi dla ewentualnego nabywcy.

Analizę rzadkości występowania danego pojazdu należy zawięzić do samochodów, których parametry techniczne i wiek odpowiadają importowanemu. W przypadku gdy dany egzemplarz wyróżnia się ze swego modelu czymś bardzo charakterystycznym, to należy przy

ustalaniu kręgu pojazdów branych pod uwagę do porównania, tę specyficzną cechę uwzględnić.

W zakresie oceny rzadkości występowania pomocna może być opinia rzeczoznawcy, który, opowiadając o rzadkości występowania danego typu pojazdu, występuje stosunkowo rzadko na terenie Unii Europejskiej w Polsce, dokładnie uzasadniając swoje stanowisko.

## 2. Wykorzystanie pojazdu

Kolejną cechą charakterystyczną do włączenia do kolekcji jest to, że pojazdy *„nie mogą być normalnie stosowane do ich oryginalnego celu”* (przewóz osób, towarów itp.). Nie

### 3. Sposób nabycia

Wymagane jest, że pojazd ma być „przedmiotem specjalnych transakcji poza normalnym handlem podobnymi artykułami użytkowymi”. Jeżeli jest on przedmiotem transakcji handlowych, to na innym rynku niż ten, na którym zwyczajowo, masowo są sprzedawane pojazdy użytkowe. Rynek taki powinien specjalizować się w handlu artykułami innymi niż użytkowe. Sprzedają na tym rynku i kupują podmioty nietypowe dla normalnego handlu używanymi samochodami, np. domy aukcyjne, muzea, właściciele prywatnych kolekcji; albo też do transakcji dochodzi w nietypowy sposób, np. aukcje w domach aukcyjnych, ogłoszenia w specjalistycznych, niskonakładowych publikacjach o old-timerach, wystawy tego typu pojazdów.

Jak zauważył Wojewódzki Sąd Administracyjny w Olsztynie w wyroku sygn. Akt I SA/OI 296/10 „zakup samochodu od kolekcjonera spełnia wymóg specjalnej transakcji. O zwykłej transakcji można mówić wtedy, gdy chodzi o nabycie pojazdu użytkowego, w normalnej transakcji handlowej. Specjalny to odnoszący się, należący do jednego wybranego przedmiotu. Organ ustalił, że przedmiotowy pojazd został kupiony bezpośrednio w "[...]" od "[...]" kolekcjonera, na podstawie umowy kupna-sprzedaży. Z tego wynika, że chodziło o specjalną transakcję. Przedmiotem kupna był bowiem przedmiot z kolekcji. Wyróżnikiem tej transakcji, co odróżnia ją od zwykłej transakcji, była osoba sprzedająca i przedmiot sprzedaży”.

Mając powyższe na uwadze można by stwierdzić, że sprzedaż przez komis samochodowy lub osobę fizyczną nie będącą właścicielem kolekcji; za pośrednictwem popularnej prasy lub portali internetowych z typowymi ogłoszeniami motoryzacyjnymi nie spełnia tego warunku. Niemniej jednak nie można uznać, że każdy przypadek nabycia pojazdu za pośrednictwem popularnej prasy lub portalu internetowego wyklucza spełnienie warunku specjalnej transakcji. Należy mieć na uwadze, iż w obecnych czasach w zasadzie wszystko (również cenne zabytki, dzieła sztuki, przedmioty kolekcjonerskie) jest oferowane do sprzedaży za pośrednictwem ww. mediów, a umieszczenie przedmiotu na portalu aukcyjnym jest często traktowane jako forma ogłoszenia, niż rzeczywiste miejsce

