MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 12 maja 2020 r.

Znak sprawy: DTD-3.054.5.2020

Szanowna Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu RP

Szanowna Pani Marszałek,

odpowiadając na interpelację nr 2575 posła Bogusława Sonika w sprawie wyrejestrowania nieużytkowanych pojazdów informuję, że obowiązujący w Polsce system rejestracji oraz wyrejestrowywania pojazdów powiązany jest z systemem podatkowym, ubezpieczeniowym, rozwiązaniami w zakresie recyklingu pojazdów oraz zasadami dopuszczania i kontrolowania pojazdów w ruchu drogowym. Każde państwo zasadniczo określa własne systemy rejestracji i wyrejestrowania, biorąc pod uwagę krajowe uwarunkowania.

Uwzględniając odpowiednio krajowe uwarunkowania, przepisy art. 79 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym jednoznacznie określają zamknięty katalog przesłanek do wyrejestrowania pojazdu i wiąże się to co do zasady z permanentną sytuacją zaprzestania posiadania lub użytkowania pojazdu, taką jak demontaż, zniszczenie, utrata, wywóz za granicę lub kradzież pojazdu. Z tego też względu możliwość administracyjnego wyrejestrowania pojazdu z urzędu również może być dopuszczona jedynie w sytuacji, gdy jest potwierdzone zaprzestanie posiadania lub użytkowania pojazdu na terytorium RP (jak w przypadku otrzymania przez organ rejestrujący informacji od organu właściwego do rejestracji pojazdów państwa członkowskiego, innego niż Rzeczpospolita Polska, o zarejestrowaniu pojazdu – art. 79 ust. 3a). Przyjęte rozwiązania w tym zakresie ocenia się jako zasadne w związku z potrzebą prawidłowego i szczelnego funkcjonowania przyjętego systemu rejestracji i wyrejestrowania pojazdów.

Informuję, że mając na uwadze powiązanie przedmiotowej interpelacji z kwestiami z zakresu przepisów dotyczących ubezpieczeń pojazdów, znajdujących się we właściwości Ministra Finansów, oraz z zakresu przepisów dotyczących recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, znajdujących się we właściwości Ministra Klimatu, wystąpiłem do obu Ministrów o przekazanie stanowiska.

W otrzymanym od Ministra Klimatu przy piśmie DGO-II.050.15.2020.MA z dnia 31.03.2020 r. stanowisku wskazane zostało, iż *„Ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2019 r. poz. 1610 oraz z 2020 r. poz. 284) obejmuje swoim zakresem pojazdy samochodowe zaliczane do kategorii M1 i N1 oraz motorowery trójkołowe zaliczane do kategorii L2e określone w przepisach o ruchu drogowym. Natomiast jako pojazd wycofany z eksploatacji rozumie się pojazd stanowiący odpad w rozumieniu przepisów o odpadach. Jednocześnie informuję, że zgodnie z definicją zawartą w ustawie o odpadach, jako odpad rozumie się każdą substancję lub przedmiot, których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć lub do których pozbycia się jest obowiązany.*

Jeżeli więc pojazd jest uznany za odpad, to powinien zostać przyjęty przez prowadzącego stację demontażu pojazdów lub punkt zbierania pojazdów, również i w sytuacji, gdy pojazd ten został porzucony przez jego właściciela. Jedynym warunkiem jest, zgodnie z art. 23 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, posiadanie przez pojazd cech identyfikacyjnych, o których mowa w art. 66 ust. 3a pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. W związku z powyższym wydaje się, że nie ma przeciwskazań do wprowadzenia zmian legislacyjnych w zakresie proponowanym w interpelacji.”.

Wyjaśnienia Ministra Finansów otrzymane w tej sprawie przy piśmie nr FN6.054.6.2020 z dnia 11 marca 2020 r. przedstawiam poniżej:

„Na wstępie pragnę wskazać na regulacje systemowe dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, które zostały uregulowane w przepisach ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu

Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2214) oraz na główny cel tego ubezpieczenia.

Powszechny ustawowy obowiązek zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia jakim jest, zgodnie z art. 4 pkt 1 ww. ustawy, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej (OC) posiadaczy pojazdów mechanicznych, uwarunkowany jest szczególną społeczną funkcją tego ubezpieczenia, jaką jest ochrona osób trzecich przed skutkami częstych, niekorzystnych zdarzeń powstałych wskutek ruchu pojazdów. Nieprzerwany charakter odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń i zarazem ochrony ubezpieczeniowej, daje poszkodowanym w wypadku gwarancję otrzymania należnego odszkodowania. Z drugiej strony, umowa tego ubezpieczenia chroni ewentualnego sprawcę wypadku komunikacyjnego przed nadmiernymi obciążeniami finansowymi z tytułu jego odpowiedzialności cywilnej oraz zabezpiecza jego majątek przed nadmiernym uszczupleniem z tytułu tej odpowiedzialności.

W związku z powyższą konstrukcją oraz celem jakiemu ma służyć przedmiotowe ubezpieczenie, systemowym rozwiązaniem obowiązującym w polskim prawodawstwie, które ma zapewnić ciągłość ubezpieczenia, jest powiązanie obowiązku zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych z rejestracją pojazdu. Zgodnie z ogólną zasadą posiadacz pojazdu jest obowiązany zawrzeć umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu mechanicznego (art. 29 ust. 1 pkt 1 ustawy). Jednocześnie umowa ubezpieczenia OC komunikacyjnego ulega rozwiązaniu z chwilą wyrejestrowania pojazdu mechanicznego (art. 33 pkt 2 ustawy). Tym samym przez cały okres zarejestrowania pojazdu na jego posiadaczu ciąży obowiązek posiadania ważnej umowy ubezpieczenia OC. Przedmiotowe powiązanie ubezpieczenia OC komunikacyjnego z rejestracją pojazdu zostało podyktowane zapewnieniem gwarancyjnego charakteru tego ubezpieczenia i koniecznością zapewnienia skuteczności ochrony osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych. W tym miejscu należy wskazać, iż w przypadku wyrejestrowania pojazdu umowa ubezpieczenia OC komunikacyjnego ulega rozwiązaniu z mocy prawa.

Jednocześnie należy nadmienić, iż pozostawienie, czy też unieruchomienie pojazdu na parkingu nie wyklucza sytuacji, w których mogłoby dojść do wystąpienia szkody. W związku z tym, na podstawie przepisu art. 34 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych /.../, za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu uważa się również szkodę powstałą przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu, bezpośrednio przy załadowaniu i rozładowaniu pojazdu oraz podczas zatrzymania, postoju lub garażowania. Do wypadków ubezpieczeniowych często dochodzi np. na parkingach, w garażach, podczas wykonywania zabiegów konserwacyjnych.

Odpowiedzialność odszkodowawcza powstaje także w sytuacji, gdy do powstania szkody doszło w czasie wsiadania i wysiadania z samochodu, w trakcie otwierania drzwi, czy też gdy szkoda powstała na skutek wybuchu silnika w czasie, kiedy pojazd się nie poruszał. Wprowadzenie przedmiotowej normy wynika m.in. z faktu, iż usunięcie z drogi publicznej pojazdu i jego przetrzymywanie np. na parkingu strzeżonym, jedynie redukuje do pewnego stopnia ryzyko powstania szkody w związku z ruchem tego pojazdu, jednak nie niweluje takiego ryzyka w całości.

Podkreślenia wymaga, iż w przypadku zaistnienia sytuacji, w której do ruchu zostałby wprowadzony pojazd, którego posiadacz nie byłby ubezpieczony w zakresie OC komunikacyjnego a jednocześnie zostałaby wyrządzona przez ruch takiego pojazdu szkoda, ewentualne roszczenia osób poszkodowanych z tytułu szkód na osobie, w tym np. zadośćuczynienia lub dożywotnich rent mogłyby sięgać nawet sumy stanowiącej równowartość w złotych kwoty 5 210 000 euro. Przedmiotowa kwota wynika z ustawowego określenia wysokości minimalnej sumy gwarancyjnej w odniesieniu do szkód osobowych na takim właśnie poziomie. Analogiczna sytuacja mogłaby dotyczyć nieubezpieczonego posiadacza pojazdu i szkody powstałej podczas i w związku z postojem takiego pojazdu. W takim przypadku świadczenia osobom poszkodowanym lub uprawnionym wypłaca Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, ale ma on prawo domagania się od nieubezpieczonego sprawcy szkody zwrotu wydatkowanych pieniędzy.

W odniesieniu do powyższej kwestii niezbędne jest także odniesienie się do uregulowań UE dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Przepis art. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (wersja ujednolicona) nakłada na każde Państwo Członkowskie obowiązek zastosowania wszelkich właściwych środków, aby zapewnić objęcie ubezpieczeniem OC z tytułu użytkowania pojazdów, których stałe miejsce postoju znajduje się na jego terytorium. Za terytorium, na którym znajduje się stałe miejsce postoju pojazdu uważa się zaś terytorium Państwa, którego tablicę rejestracyjną pojazd posiada.

Dodatkowo należy wskazać, iż w kontekście głównego celu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, sama chęć wyrejestrowania pojazdu przez jego posiadacza nie wyeliminuje ryzyka wystąpienia szkody. Ponadto należy wskazać na regulacje art. 805 § 1 kodeksu cywilnego, na podstawie której przez umowę ubezpieczenia ubezpieczyciel zobowiązuje się, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, spełnić określone świadczenie w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku, a ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę. W związku z powyższym, do momentu rozwiązania umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (wyrejestrowania pojazdu mechanicznego), ubezpieczający jest zobowiązany do zapłaty składki ubezpieczeniowej za okres ochrony ubezpieczeniowej.

Niezależnie od powyższego, należy wskazać, że w związku z konstrukcją umowy ubezpieczenia, w każdym przypadku istnieje możliwość negocjacji z zakładem ubezpieczeń wysokości składki ubezpieczeniowej, np. w związku z mniejszym ryzykiem z uwagi na stałe lub przejściowe wyłączenie pojazdu z ruchu".

Mając na uwadze powyższe, w szczególności konieczność zapewnienia szczelnego i prawidłowo funkcjonującego systemu rejestracji i wyrejestrowywania pojazdów oraz argumenty Ministra Finansów dotyczące potrzeby zagwarantowania w każdym przypadku ochrony wynikającej z ubezpieczenia OC oraz utrzymania obowiązku zapłaty składki ubezpieczeniowej za okres ochrony ubezpieczeniowej do momentu wyrejestrowania pojazdu, należy w mojej ocenie utrzymać dotychczasowe przepisy, zgodnie z którymi administracyjne wyrejestrowanie pojazdu następuje wyłącznie w sytuacji, gdy potwierdzone zostało zaprzestanie posiadania lub użytkowania każdego konkretnego pojazdu. Również postulowane zwolnienie z opłat, przez które należy rozumieć opłaty związane z ubezpieczeniem OC (wydanie decyzji o wyrejestrowaniu pojazdu nie podlega opłacie administracyjnej, a jedynie opłacie skarbowej wynoszącej 10 zł) w świetle przedstawionych argumentów MF nie znajduje uzasadnienia. Mając na uwadze powyższe, MI aktualnie również nie przewiduje inicjatywy legislacyjnej i wprowadzenia zmian w przepisach ustawy– Prawo o ruchu drogowym.

Chciałbym również zauważyć, że postulaty podnoszone na spotkaniu, do którego nawiązuje w interpelacji Pan Poseł Bogusław Sonik, mogły też nawiązywać do problemu tzw. „martwych dusz" czyli starych pojazdów figurujących wyłącznie w rejestrach Centralnej Ewidencji Pojazdów, wobec których od lat nie odnotowywano w systemach żadnych czynności ani aktualizacji. Informuję, że właściwe w tym zakresie jest odpowiadające za system CEP Ministerstwo Cyfryzacji, które podczas prowadzonych w zeszłym roku uzgodnień międzyresortowych wspólnego (MI i MC) projektu ustawy o zmianie ustawy oraz niektórych innych ustaw (UD515 – obecnie UD19) i zgłoszonej w tym zakresie uwagi wyjaśniło, że prowadzone są prace nad prawnym wyeliminowaniem tzw. „martwych dusz". MC poinformowało wówczas również, że wymagana jest w tym zakresie szczegółowa analiza tego zagadnienia.

Mając na uwadze zakres poruszonej w interpelacji sprawy oraz przedstawione stanowiska Ministra Klimatu i Ministra Finansów, informuję, że w przeszłości Najwyższa Izba Kontroli (NIK) prowadziła kontrole w zakresie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Z podawanych przez NIK informacji wynika, że celem kontroli było dokonanie oceny funkcjonowania systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Kontrola ta była przeprowadzana w ówczesnym Ministerstwie Środowiska, Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska, Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w sześciu wojewódzkich inspektoratach ochrony środowiska oraz u 12 przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W ocenie NIK, w celu poprawy systemu gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji wymagane jest usprawnienie systemu nadzoru nad rynkiem pojazdów, w tym kontroli i egzekucji przepisów prawa dotychczas obowiązujących, skuteczne dochodzenie od właścicieli pojazdów obowiązkowych ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej oraz wprowadzenie nadzoru nad wewnątrzwspólnotowym nabyciem pojazdów i systemu ewidencjonowania pojazdów wprowadzanych na terytorium kraju (kompetencje w tym zakresie należą do Ministra Klimatu oraz Ministra Finansów).

Mając na względzie powyższe uprzejmie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury, wspierając wszelkie inicjatywy, które miałyby pozytywnie wpłynąć na ochronę środowiska oraz bezpieczeństwo w ruchu drogowym, deklaruje wsparcie w przypadku podjęcia prac legislacyjnych przez Ministerstwo Klimatu czy też Ministerstwo Finansów, zmierzających do systemowego rozwiązania problemu pojazdów nieużytkowanych.

Z poważaniem,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Rafał Weber
Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.