



S T O W A R Z Y S Z E N I E

FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa, dnia 12.06.2023 r.

Pan
Jan Hamerski
Przewodniczący Komisji
Infrastruktury

Pan
Zygmunt Frankiewicz
Przewodniczący Komisji Samorządu
Terytorialnego i Administracji
Państwowej

Senat Rzeczypospolitej Polskiej
ul. Wiejska 6/8
00-902 Warszawa

FORS/13/06/2023

Dotyczy: ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie niektórych ustaw w celu ograniczania niektórych skutków kradzieży tożsamości (druk senacki nr 995)

Seansowi Państwa Przewodniczący,

W dniu 26 maja 2023 r. Sejm przyjął ustawę o zmianie niektórych ustaw w celu ograniczania niektórych skutków kradzieży tożsamości. Przed pierwszym czytaniem projektu wniesiona została rządowa autopoprawka dotycząca zmian w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym oraz zmierzająca do usunięcia z rejestru Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców tzw. „martwych dusz” tj. pojazdów, dla których w ciągu 10 lat przed wejściem w życie ustawy nie odnotowano wykonania badań technicznych i które nie posiadają polisy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów.

Zapisy autopoprawki zostały przyjęte w całości bez dyskusji w tym temacie i bez jakichkolwiek konsultacji z przedstawicielami branży motoryzacyjnej czy branży recyklingu pojazdów. Wprowadzone zostały praktycznie w ostatniej fazie prac nad projektem ustawy, choć nie miały żadnego związku z przedmiotem projektu, jakim jest ograniczenie skutków kradzieży tożsamości. Z tytułu projektu ustawy w żaden sposób nie wynikało, że znajdują się w nim zmiany w prawie o ruchu drogowym. Ponadto projekt nie trafił do sejmowej Komisji Infrastruktury, a biorąc pod uwagę zakres zmian – powinien. Z uwagi na tryb pracy strona społeczna nie miała nawet szansy, aby zapoznać się z projektem i wziąć udział w posiedzeniu Komisji Sejmowej, by

przedstawić swoje stanowisko. Dlatego opinię do zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym (art. 2 ustawy) oraz dotyczących „czyszczenia” CEPiKu (art. 17 ustawy) możemy przedstawić dopiero na tym etapie prac nad ustawą.

Jednocześnie chcemy wyrazić stanowczy sprzeciw wobec takich praktyk i wobec takiego trybu pracy nad ważnymi dla branży zmianami w przepisach. To zaledwie kilka artykułów, ale te zmiany diametralnie wpływają na obowiązki właścicieli pojazdów, w tym przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie sprzedaży pojazdów używanych czy ich recyklingu. Przysporzą one wielu kłopotów zwłaszcza firmom i podniosą koszty ich działalności. Doprowadzą do ponownej utraty kontroli nad zmianą właścicieli pojazdów zarejestrowanych w Polsce, którą z dniem 4 września 2022 r. odzyskano po usunięciu z obiegu Karty Pojazdu (w CEPiK-u rozpoczęto odnotowywanie zgłoszeń nabycia i zbycia pojazdu).

Dlatego też proponujemy usunięcie wszystkich zmian, które zostały wprowadzone autopoprawką i poddanie pod głosowanie następującej poprawki:

Poprawka:

W ustawie z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie niektórych ustaw w celu ograniczania niektórych skutków kradzieży tożsamości wprowadza się następujące zmiany:

1) skreśla się art. 2, 13, pkt 4 – 7 w art. 26.

Jeżeli Senat nie zdecyduje się na odrzucenie wniesionych autopoprawką zmian, prosimy o zapoznanie się z poniższymi uwagami i wprowadzenie zmian, które będą akceptowane przez zarówno przedsiębiorców, jak i obywateli.

I. Uwagi do art. 2 ustawy.

Zmiany, jakie wprowadza do ustawy Prawo o ruchu drogowym art. 2 ustawy nakładają na właścicieli pojazdów obowiązek zarejestrowania pojazdu w ciągu 30 dni od jego nabycia, a w przypadku przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie obrotu pojazdami – w ciągu 90 dni. Z obowiązku zwolnione są podmioty, które posiadają decyzję o profesjonalnej rejestracji pojazdów.

Jednocześnie zwolniono właścicieli pojazdów z obowiązku powiadamiania właściwego organu o nabyciu pojazdu, przyjmując, że rejestracja przejmuje funkcję informacyjną, jaką do tej pory pełnił obowiązek powiadamiania o nabyciu pojazdu. Z pozoru zmiana ma poprawić sytuację właścicieli pojazdów, zwalniając ich z obowiązku zgłoszenia faktu nabycia pojazdu i ograniczając ten obowiązek do zarejestrowania pojazdu, ale w istocie wprowadzenie art. 73aa oraz nowelizacja art. 78 ustawy Prawo o ruchu drogowym stanowi istotną zmianę, bynajmniej nie poprawiającą sytuacji właścicieli. Nie jest prawdą to, co powiedział poseł sprawozdawca w Sejmie - że ustawa jest ułatwieniem dla obywateli, ponieważ następuje zwolnienie z obowiązku zgłaszania faktu nabycia pojazdu – nie dodano, że w to miejsce wchodzi obowiązek rejestracji pojazdu, w zasadzie przerejestrowania, bowiem pojazdy o których mowa w art. 78 są już w Polsce zarejestrowane. Dodać należy, że za przerejestrowanie obywatel musi wnieść opłatę, natomiast zgłoszenie faktu nabycia lub zbycia pojazdu nie podlega dziś żadnym opłatom.

Przed wszystkim trzeba zauważyć, że do zarejestrowania/przerejestrowania pojazdu konieczne będzie posiadanie ważnego badania technicznego, a w sytuacji

gdy pojazd ich nie ma, najczęściej w przypadku pojazdu po wypadku, złożenie kompletnego wniosku o zarejestrowanie pojazdu nie będzie możliwe. Zatem właściciel pojazdu będzie miał zaledwie 30 dni na wykonanie badań technicznych, a jeśli pojazd będzie wymagał naprawy – także na jego naprawę. Z doświadczenia wiemy, że niejednokrotnie właściciele przez wiele tygodni/miesięcy naprawiają pojazdy – zwłaszcza, gdy jest problem z dostępnością części zamiennych – co w okresie pandemii i po jej zakończeniu jest w zasadzie normą. Niejednokrotnie więc naprawienie pojazdu w terminie określonym przez ustawodawcę na zarejestrowanie/przerejestrowanie pojazdu jest po prostu niemożliwe. Szczególnym przypadkiem będą tu pojazdy stare, restaurowane przez właścicieli nierzadko przez kilka lat – w przypadku tych pojazdów ich zarejestrowanie/przerejestrowanie będzie również niemożliwe. Funkcjonujący obecnie obowiązek zgłaszania faktu nabycia pojazdu, po wprowadzeniu sankcji za jego niewykonanie – doskonale spełnia przypisaną mu funkcję informacyjną i porządkującą dane w rejestrach – w oparciu o zgłoszenia aktualizowane są dane o właścicielu pojazdu w CEPiK-u. Przerejestrowanie zaś pojazdu, które wiąże się z dopuszczeniem pojazdu do ruchu – jest więc kwestią wtórną i to od właściciela pojazdu zależy, czy zdecyduje się na podjęcie działań umożliwiających dopuszczenie pojazdu do ruchu. Niezależnie od tego – dane o aktualnym właścicielu pojazdu do CEPiK-u są zgłaszane.

Obowiązek rejestracji/przerejestrowania pojazdu w określonym terminie będzie szczególnie uciążliwy dla firm zajmujących się obrotem pojazdami. Wprawdzie ustawodawca przedsiębiorcom określił termin 90 dni na złożenie wniosku o jego rejestrację – ale dla firm obracających pojazdami uszkodzonymi – oznacza to konieczność zbycia pojazdu przed upływem tego terminu. Rozwiązanie to jest absurdalne i godzi w swobodę działalności gospodarczej, skoro przedsiębiorca nie może decydować o tym, kiedy dokona zbycia pojazdu. Nie jest też żadnym argumentem to, że wystarczy złożyć wniosek, bowiem nie wiadomo, jak długo postępowanie będzie się toczyć, oraz to, że w trakcie takiego postępowania przedsiębiorca może sprzedać pojazd i odpadnie obowiązek rejestracji. Otóż wyjaśnić trzeba, że w trakcie postępowania o rejestrację, pojazd praktycznie nie można sprzedać, a niezuzupełnienie braków na wezwanie organu jest podstawą do nałożenia kary pieniężnej. Trudno też oczekiwać, by przedsiębiorca liczył na to, że jednak uda mu się sprzedać pojazd, zanim konieczne okaże się przedstawienie zaświadczenia o wykonaniu badania technicznego. Są firmy, które w ramach przyjętego w Polsce systemu likwidacji szkód komunikacyjnych specjalizują się w handlu pojazdami uszkodzonymi i trudno oczekiwać, że wobec takiej zmiany przepisów, zmienią swój profil działalności albo zrezygnują z możliwości uzyskania lepszej ceny za pojazd i będą pozbywać się pojazdów przed upływem 90 dni. Do tego dochodzi znowu zbędna biurokracja, która będzie obciążać przedsiębiorców i generować kolejne koszty. Czy ktokolwiek analizował skutki finansowe tych rozwiązań dla przedsiębiorców? Przy wniesieniu autopoprawki zabrakło oceny skutków regulacji.

Nie widzimy żadnego racjonalnego uzasadnienia dla wprowadzania tych zmian – tym bardziej, że obowiązek informacyjny i aktualizację danych o właścicielach pojazdów w pełni realizuje dziś obowiązek zgłaszania faktu nabycia i zbycia pojazdu. Nie widzimy absolutnie sensu tych zmian – poza aspektem finansowym. Starostwa nie otrzymują żadnych środków z tytułu przyjmowania wniosków o fakcie nabycia czy zbycia pojazdów, natomiast z tytułu rejestracji pojazdów już tak, co w naszej ocenie jest główną przesłanką wprowadzenia zmian.

Warto przy tym jeszcze zwrócić uwagę na to, że obowiązkowi zarejestrowania pojazdu w terminie 30 dni trudno będzie sprostać powiatom, w przypadku przejęcia

na własność pojazdu porzuconego, który zwykle znajduje się na opłacanym przez powiat parkingu. Uzyskanie odpisu orzeczenia sądu potwierdzającego przejście na powiat prawa własności, rozpięcie przetargu na sprzedaż pojazdu - zwykle zajmuje znacznie więcej niż 30 dni, co oznacza, że powiat – właściciel pojazdu – nie będzie w stanie sprostać temu obowiązkowi albo będzie składać wnioski o rejestrację, mając pełną świadomość tego, że rejestracji dokonać nie będzie w stanie, ponieważ przejmowane pojazdy są zwykle w fatalnym stanie technicznym.

Zatem zmiana w prawie o ruchu drogowym zmierzająca do zamiany obowiązku zgłoszenia faktu nabycia pojazdu na obowiązek rejestracji, pozbawiona jest jakiegokolwiek racjonalnego uzasadnienia. W szczególności zaś w żaden sposób nie poprawi ona sytuacji właścicieli pojazdów, a wręcz przeciwnie – będzie powodem szeregu problemów. W naszej ocenie system ewidencji właścicieli pojazdów zostanie rozszczelniony.

Najistotniejszym jednak skutkiem wprowadzonych w art. 2 ustawy zmian będzie, z punktu widzenia prowadzących stacje demontażu oraz wielu obywateli, obowiązek złożenia wniosku o rejestrację pojazdu przeznaczonego do demontażu – odpadu. W Polsce nie określono w przepisach precyzyjnie momentu, w którym pojazd staje się odpadem i wielu właścicieli głównie w ramach szkód komunikacyjnych sprzedaje pojazdy mające cechy odpadu także prowadzącym stację demontażu. Prowadzący stację demontażu zaś po ocenie, czy pojazdy nadają się do naprawy, czy nie, decydują o dalszym postępowaniu. W przypadku oceny, że pojazd nie nadaje się do naprawy - przekazują go do demontażu, wystawiając stosowne dokumenty. W tym przypadku oraz w przypadku, gdy zakupiony pojazd nie uzyska pozytywnego wyniku badania technicznego, właściciel, pomimo przekazania pojazdu do demontażu, będzie zobowiązany złożyć wniosek o jego rejestrację. Po wejściu w życie w/w przepisów najlepszym rozwiązaniem uniknięcia sankcji karnych za niezgłoszenie pojazdu do rejestracji lub uzupełnienie zgłoszenia o żądane dokumenty będzie sprzedaż takiego pojazdu (wraku) do szarej strefy, która rocznie zagospodarowuje w Polsce od 500 tys. do miliona pojazdów, pozostawiając je w rejestrach – są to pojazdy o których mowa w art. 17 w/w ustawy.

Z tych względów proponujemy następujące poprawki do art. 2 :

Poprawka nr 1.

**W ustawie z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie niektórych ustaw w celu ograniczania niektórych skutków kradzieży tożsamości wprowadza się następujące zmiany:
w art. 2:**

- 1) w zmianie 2):**
 - a) w ust. 1 skreśla się pkt 1),**
 - b) skreśla się ust. 2;**
- 2) skreśla się zmianę 3);**
- 3) w zmianie 4) lit a) otrzymuje brzmienie:**

„2. Właściciel pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany zawiadomić w terminie nieprzekraczającym 30 dni starostę o:

- 1) nabyciu lub zbyciu pojazdu;**
- 2) zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym.”;**

4) w zmianie 4 w lit b) po ust. 2b dodać ust. 2c i 2d w brzmieniu:

„2c. Do zawiadomienia, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 właściciel pojazdu dołącza kopię dokumentu potwierdzającego zbycie lub nabycie pojazdu.

2d. W przypadku nabycia pojazdu, w drodze spadku, termin, o którym mowa w ust. 2, biegnie od dnia prawomocnego orzeczenia sądu o stwierdzeniu nabycia spadku lub sporządzenia aktu poświadczenia dziedziczenia.”;

5) zmiana 9) otrzymuje brzmienie:

„9) art. 140mb otrzymuje brzmienie:

„Art. 140mb. 1. Kto będąc:

1) właścicielem pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej wbrew przepisowi art. 73aa ust. 1 pkt 2 nie złoży wniosku o rejestrację pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, podlega karze pieniężnej w wysokości 500 zł;

2) właścicielem pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej wbrew przepisowi art. 73aa ust. 1 pkt 3 nie złoży wniosku o rejestrację pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, podlega karze pieniężnej w wysokości 500 zł;

3) właścicielem pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wbrew przepisowi art. 78 ust. 2 pkt 1 nie zawiadamia starosty o nabyciu lub zbyciu pojazdu, podlega karze pieniężnej w wysokości 250 zł.

2. Tym samym karom, o których mowa w ust. 1 pkt 1–2, podlega, kto pomimo wezwania nie uzupełnia w terminie braków złożonego wniosku.

3. Karę, o której mowa w ust. 1, nakłada się w wysokości 1000 zł, jeżeli wniosek o rejestrację pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie został złożony w terminie 180 dni od dnia, o którym mowa w art. 73aa ust. 1 pkt 2–3 albo ust. 2.

4. W przypadku przedsiębiorcy prowadzącego działalność gospodarczą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie obrotu pojazdami karę pieniężną:

1) o której mowa w ust. 1, nakłada się w wysokości 1000 zł w przypadku niezłożenia wniosku o rejestrację pojazdu w terminie, o którym mowa w art. 73aa ust. 3;

2) o której mowa w ust. 3, nakłada się w wysokości 2000 zł.

5. Kary, o których mowa w ust. 1–4, współwłaściciele pojazdu ponoszą solidarnie.”

II. Uwagi do art. 17 ustawy.

Stowarzyszenie FORS od lat zwraca uwagę na to, że w CEPiK-u zarejestrowanych jest ok. 15 mln pojazdów nieubezpieczonych i bez ważnego badania technicznego. Te pojazdy w zdecydowanej większości nie istnieją, ponieważ dawno już zostały zdemontowane w „szarej strefie”. Zwracaliśmy uwagę na potrzebę uporządkowania rejestrów przy jednoczesnym wprowadzeniu mechanizmów, które zabezpieczą nas przed powrotem do tej sytuacji tzn. mechanizmów, które ograniczą demontaż pojazdów w szarej strefie i skierują strumień pojazdów wycofanych z eksploatacji do legalnych stacji demontażu. Alarmowaliśmy już, że bez żadnej podstawy prawnej 10 mln. pojazdów, dla których w ostatnich 6 latach nie odnotowano ubezpieczenia oc i badania technicznego, zostało przesuniętych z oficjalnego rejestru do podrejestru i nie jest prezentowana w oficjalnych statystykach. Teraz, aby „uporządkować” rejestr zamierza się wygasić decyzje o rejestracji pojazdów, wydane przed 14 marca 2005 r. (tj. przed wejściem w życie ustawy o z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji), dotyczące pojazdów nieposiadających ważnego okresowego badania technicznego, w stosunku do których posiadacze nie dopełnili obowiązku zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, przez okres dłuższy niż 10 lat. Tego dotyczy art. 17 ustawy.

W naszej ocenie rozwiązanie to pozostaje w sprzeczności z zapisami Dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, a zwłaszcza art. 5 ust. 3 Dyrektywy, który zobowiązuje Państwa Członkowskie do stworzenia systemu, **w którym to świadectwo złomowania będzie podstawą do wyrejestrowania pojazdu wycofanego z eksploatacji**. Fakt nieubezpieczania pojazdu przez okres 10 lat świadczy o tym, że większość pojazdów, których dotyczy art. 17 w/w ustawy to pojazdy, które są pojazdami wycofanymi z eksploatacji i nie są one eksploatowane. Na podstawie naszych doświadczeń możemy stwierdzić, że większość tych pojazdów wycofanych z eksploatacji została nielegalnie zdemontowana i już nie istnieje. Usunięcie ich z rejestrów nie może jednak odbywać się w sposób proponowany w art. 17 ustawy.

Uzasadnienia dla tego typu rozwiązań nie może stanowić stwierdzenie, że Dyrektywa 2000/53/WE oraz ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, która weszła w życie 14 marca 2005 r. nie dotyczą pojazdów zarejestrowanych przed tą datą. Ponadto już od 1 stycznia 1998 r. wyrejestrowanie pojazdu wycofanego z eksploatacji mogło nastąpić dopiero po przedstawieniu stosownego dokumentu o przekazaniu pojazdu do upoważnionego podmiotu.

Niestety na stronach Sejmu nie znajdujemy żadnych materiałów, które by świadczyły o tym, że zapisy art. 17 były konsultowane z właściwymi organami, w tym z Komitetem do Spraw Europejskich, pod kątem ich zgodności z prawem unijnym. Taka analiza jest absolutnie konieczna.

Jako organizacja reprezentująca środowisko recyklerów chcemy jednocześnie wyrazić sprzeciw wobec takiego rozwiązania. Bez wątpienia uporządkowanie rejestrów jest konieczne, ale musi się odbywać przy równoczesnym wprowadzeniu mechanizmów, które spowodują zahamowanie pojawiania się martwych dusz. Muszą to być rozwiązania, które skierują pojazdy wycofane z eksploatacji do legalnych stacji demontażu. Preferowany od lat system kar za naruszenia w zakresie demontażu pojazdów i ochrony środowiska nie sprawdza się, czego dowodzą statystyki wskazujące na systematyczny przyrost tzw. „martwych dusz” – w samym tylko 2022 r. kolejne 800 000 pojazdów!!! Zatem konieczne jest poszukiwanie innych rozwiązań. W naszej ocenie najbardziej skuteczną formą ograniczającą nielegalny demontaż jest system kaucyjno – depozytowy, który zapewni skierowanie pojazdów do legalnych stacji.

Dopóki nie zostanie wdrożony system depozytowo – kaucyjny lub inny zapewniający, że wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji trafią do uprawnionych podmiotów, jakakolwiek ingerencja w rejestr, mająca na celu wykreślenie tzw. martwych dusz, będzie stanowić przyzwolenie na łamanie prawa i nielegalny demontaż w szarej strefie, dając sygnał dla społeczeństwa o bezradności Państwa wobec takich zjawisk.

Z tych względów, apelujemy o skreślenie art. 17 i podjęcie przez Rząd dialogu w celu wypracowania rozwiązania, które zapewni przynajmniej znaczące ograniczenie powstawania w CEPiK-u tzw. „martwych dusz”. Apelujemy również o przedstawienie lub wystąpienie do właściwych organów o opinię w zakresie zgodności treści zawartych w art. 17 z prawem unijnym – art. 5 ust 3 Dyrektywy 2000/53/WE. Dopiero po uzyskaniu opinii i przeprowadzeniu konsultacji możliwe będzie przygotowanie projektu, który rozwiąże problem nie tylko ok. 7, 5 miliona pojazdów, które z mocy art. 17 zostaną wyrejestrowane, ale i kolejnych pojazdów, które w ostatnich 9 latach przybyły w rejestrach jako tzw. „martwe dusze”, a jest ich również około 7,5 miliona.

Proponujemy przyjęcie następującej poprawki:

Poprawka nr 2

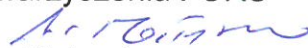
W ustawie z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie niektórych ustaw w celu ograniczania niektórych skutków kradzieży tożsamości wprowadza się następującą zmianę:

1. skreśla się art. 17.

Gdyby do przedstawionych uwag i poprawek konieczne były dodatkowe wyjaśnienia lub informacje, pozostajemy do dyspozycji Pań i Panów Senatorów.



Prezes Stowarzyszenia FORS


Adam Małyszko