



PREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
Marian Banaś

KSI.410.002.02.2020

**Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury
ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa**

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/045 Funkcjonowanie systemu gospodarki odpadami komunalnymi i użytkowymi oraz transgraniczne przemieszczanie odpadów

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa
T +48 22 444 50 00, F +48 22 444 57 93
nik@nik.gov.pl

Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Ministerstwo Infrastruktury
Kierownik jednostki kontrolowanej	Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury od 9 stycznia 2018 r. Poprzednio, w okresie objętym kontrolą, także pełnił funkcję kierownika jednostki jako Minister Infrastruktury i Budownictwa (od 16 listopada 2015 r. do 8 stycznia 2018 r.). <p style="text-align: right;">(akta kontroli str. 2-5)</p>
Zakres przedmiotowy kontroli	Prawidłowość i skuteczność nadzoru nad podmiotami wprowadzającymi na rynek krajowy pojazdy oraz gospodarującymi odpadami poużytkowymi.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2016 r. do dnia zakończenia kontroli, z wykorzystaniem dowodów sporządzanych przed tym okresem.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Środowiska
Kontroler	Tomasz Nowakowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KSI/24/2020 z 28 maja 2020 r. <p style="text-align: right;">(akta kontroli str. 1)</p>

¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: *ustawa o NIK*.

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W okresie objętym kontrolą Minister Infrastruktury prawidłowo podejmował działania mające na celu wprowadzenie przepisów ograniczających dopuszczenie do ruchu pojazdów niespełniających wymogów technicznych. W wyniku tych działań Rząd RP skierował do Sejmu RP projekty dwóch ustaw zmieniających ustawę – Prawo o ruchu drogowym³, w tym – ustawy transponującej przepisy prawa UE⁴.

Minister Infrastruktury podejmował także inicjatywy mające służyć skuteczniejszej ocenie stanu technicznego pojazdów po naprawach powypadkowych celem wyeliminowania przypadków dopuszczenia do ruchu pojazdów stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. W czasie prac Podzespołu ds. postulatów branży motoryzacyjnej w zakresie napraw powypadkowych, utworzonego w Ministerstwie Finansów⁵, przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury⁶ wielokrotnie zgłaszali i uzasadniali wniosek dotyczący udziału niezależnych rzeczoznawców samochodowych w procesie likwidacji szkód powypadkowych i dopuszczania do ruchu pojazdów po naprawach powypadkowych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Opis stanu faktycznego

W Ministerstwie sprawy dotyczące rejestracji i badań technicznych pojazdu należały do zakresu działania Departamentu Transportu Drogowego (DTD)⁷.

W latach 2016-2020 w Ministerstwie nie prowadzono analiz pod kątem identyfikacji problemów związanych z dopuszczeniem do rejestracji pojazdów niesprawnych technicznie, stwarzających zagrożenie i niespełniających odpowiednich norm i wymagań.

Dyrektor DTD wyjaśnił, że w 2017 r. Ministerstwo Finansów powołało Podzespół ds. postulatów branży motoryzacyjnej w zakresie napraw powypadkowych, w którego pracach brali udział przedstawiciele MIB, oraz że w 2017 r. odbyły się trzy posiedzenia tego Podzespołu. Ponadto podał w wyjaśnieniach m.in., że przedstawiciele MIB podtrzymali swoje stanowisko, zgodnie z którym: *diagnoza samochodowy nie dysponuje wiedzą ani wyposażeniem, aby dokonać odbioru samochodu po likwidacji szkody komunikacyjnej w oparciu o stan faktyczny oraz dokumentację z likwidacji szkody. Jeżeli zaś chodzi o kwestię rzeczoznawcy samochodowego to MIB zawsze prezentowało stanowisko, iż powinien być on włączony w proces likwidacji szkody komunikacyjnej i napraw powypadkowych i powinno to znaleźć swoje odzwierciedlenie w przepisach ubezpieczeniowych dla uniknięcia obchodzenia procesu i sprzedaży „wraków” z dowodami rejestracyjnymi na rynku wtórnym. [...] Prace prowadzone w ramach ww. Podzespołu nie doprowadziły do uzgodnienia ich ostatecznego wyniku. [...] Ministerstwo Infrastruktury w kolejnych latach prowadziło korespondencję z Ministerstwem*

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 poz. 110, ze zm.).

⁴ Projekty ustaw oznaczone w wykazie prac Rządowego Centrum Legislacji (RCL) jako UC65 i UD19.

⁵ W ramach Zespołu Roboczego ds. przeglądu przepisów ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz niektórych aspektów działalności kancelarii odszkodowawczych.

⁶ Dalej: *Ministerstwo* – co oznacza także Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa (MIB) w okresie jego istnienia.

⁷ Zarządzenie nr 5 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 18 lutego 2016 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa (Dz. Urz. Min. Inf. i Bud. poz. 11), zarządzenie nr 57 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 14 grudnia 2016 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa (Dz. Urz. Min. Inf. i Bud. poz. 91, ze zm.), zarządzenie nr 9 Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2018 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury (Dz. Urz. Min. Inf. poz. 28, ze zm.).

Finansów i Polską Izbą Motoryzacji w zakresie możliwości udziału rzeczoznawców samochodowych w procesie likwidacji szkód komunikacyjnych w oparciu o przepisy ubezpieczeniowe. [...] W ocenie Departamentu Transportu Drogowego, wymagają zmian przepisy dotyczące likwidacji szkody, w tym włączenie rzeczoznawcy samochodowego w proces likwidacji szkody komunikacyjnej i napraw powypadkowych, które to regulacje powinny być określone w przepisach ubezpieczeniowych wchodzących w zakres właściwości Ministra Finansów. Natomiast kwestie dotyczące zaklasyfikowania pojazdu, jako odpad wchodzą w zakres właściwości Ministra Klimatu. [...] Jednakże pomimo zawarcia definicji szkody istotnej w ustawie – Prawo o ruchu drogowym daje ona możliwość Ministerstwu Finansów stworzenia podstaw do działania w zakresie pojazdów wycofywanych z eksploatacji.

(akta kontroli str. 64-89)

Minister Finansów wyjaśnił⁸ m.in.: W Ministerstwie Finansów prowadzone były prace w ramach Rady Rozwoju Rynku Finansowego na forum Podzespołu ds. postulatów branży motoryzacyjnej w zakresie napraw powypadkowych utworzonego w ramach Zespołu Roboczego ds. przeglądu przepisów ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz niektórych aspektów działalności kancelarii odszkodowawczych nad uregulowaniem udziału niezależnego rzeczoznawcy w procesie likwidacji szkód komunikacyjnych. [...] Propozycja udziału niezależnego rzeczoznawcy samochodowego została skonsultowana w zakresie oszacowania skutków finansowych proponowanych rozwiązań w celu dokonania oceny skutków takiej regulacji na rynek ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce. [...] Prace prowadzone na forum ww. Podzespołu wskazywały [...], że takie rozwiązanie ustawowe mogłoby prowadzić do podwyższenia kosztów likwidacji szkód, a tym samym do podwyżki składki za obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Ponadto, Urząd Komisji Nadzoru Finansowego wskazywał, że z punktu widzenia równości traktowania poszkodowanych w wyniku różnych wypadków czy zdarzeń trudno również uznać za uzasadnione, że tylko w przypadku likwidacji rzeczowych szkód komunikacyjnych wprowadzona zostanie instytucja rzeczoznawcy samochodowego, podczas gdy np. nie zostanie wprowadzone analogiczne rozwiązanie w procesie likwidacji szkód majątkowych lub w procesie likwidacji szkód osobowych powstałych także w wyniku wypadków komunikacyjnych czy nieszczęśliwych wypadków lub wypadków przy pracy (lekarz orzecznik). [...] Istotnym jest również to, że pomimo, iż przesłanką proponowanej regulacji ma być m.in. poprawa jakości napraw pojazdów uczestniczących w wypadkach komunikacyjnych i likwidacja tzw. szarej strefy napraw pojazdów, to zupełnie pominięta została w niej kwestia weryfikacji napraw pojazdów sprawców wypadków, których liczba jest tak samo znacząca jak liczba pojazdów osób poszkodowanych, a w procesie ich napraw zakłady ubezpieczeń uczestniczą w zdecydowanie mniejszym stopniu (z uwagi na mniejszy odsetek pojazdów objętych ochroną w ramach AC). Mając na uwadze tę kwestię właściwym jest położenie większego nacisku na jakość diagnostyki technicznej wszystkich pojazdów mechanicznych, w tym w szczególności biorących udział w kolizjach i wypadkach drogowych, niż wprowadzanie postulowanego rozwiązania przewidującego dodatkowy udział rzeczoznawcy samochodowego tylko w procesie likwidacji szkód komunikacyjnych i tylko w pojazdach osób poszkodowanych. [...] Przedstawiając powyższe należy również zwrócić uwagę, że ubezpieczenie, jako instytucja prawa cywilnego, nie ma za zadanie przeciwdziałania sprzedaży „wraków” na rynku wtórnym. [...] Przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej

⁸ W trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony. [...] Odszkodowanie wypłacone na podstawie umowy ubezpieczenia ma zatem wyrównać uszczerbek majątkowy osoby poszkodowanej.

Kwestie dotyczące natomiast postępowania z „wrakami” pojazdów mechanicznych są uregulowane przepisami ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji [...] Ustawa ta określa zasady postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz ochronę środowiska zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Ponadto, w sprawach dotyczących postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w zakresie nieuregulowanym w tej ustawie stosuje się przepisy o odpadach.

Ponadto, odnosząc się do kwestii likwidacji szkód komunikacyjnych i napraw powypadkowych, należy wskazać na odpowiednie przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym [...] Zgodnie z art. 81 ust. 11 pkt 5 dodatkowemu badaniu technicznemu podlega pojazd, w którym została dokonana naprawa wynikająca ze szkody istotnej. Szkada istotna, w myśl art. 2 pkt 10a tej ustawy, to szkoda w zakresie elementów układu nośnego, hamulcowego lub kierowniczego pojazdu mająca wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, kwalifikująca pojazd do dodatkowego badania technicznego i stwierdzona przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny lub przez zakład ubezpieczeń w związku z otrzymanym zgłoszeniem szkody z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia [...] Zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych został określony w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach [...] Informacje o szkodach istotnych są ponadto, zgodnie z art. 80b ust. 1 pkt 11 Prawa o ruchu drogowym, gromadzone w centralnej ewidencji pojazdów (CEP) prowadzonej w systemie teleinformatycznym przez ministra właściwego do spraw informatyzacji. [...]

Problematyka likwidacji szkód komunikacyjnych oraz kwestii ograniczenia „szarej strefy” była w Ministerstwie Finansów przedmiotem rozważań i prac, w których uczestniczyli zarówno przedstawiciele branży zajmującej się naprawą pojazdów, jak i instytucje rynku ubezpieczeniowego. W toku ww. prac była m.in. rozpatrywana propozycja wypłaty odszkodowania za szkodę w pojeździe na podstawie przedłożonych faktur. Postulat ten wzbudził jednak liczne wątpliwości, w tym także ze strony Rzecznika Finansowego oraz Komisji Nadzoru Finansowego, głównie z uwagi na ryzyko naruszenia prawa poszkodowanego do rekompensaty doznanej szkody oraz możliwy zarzut naruszenia konstytucyjnej zasady ochrony własności prywatnej czy równości. [...] W ramach prowadzonych prac rozważane były także inne propozycje możliwych działań, w tym m.in. wprowadzenie zasady wypłacania odszkodowania w kwocie netto (bez podatku VAT) w przypadku wypłat na podstawie kosztorysu. Postulat ten pozostawał jednak w rozbieżności, [...] z dotychczasowym orzecnictwem (w tym Sądu Najwyższego: uchwała z dnia 22 kwietnia 1997 r., III CZP 14/97 oraz uchwała z dnia 17 maja 2007 r., III CZP 150/06) [...] Z przedstawionych przez Polską Izbę Ubezpieczeń analiz wynika, że wprowadzenie wypłaty odszkodowań na podstawie kosztorysu w kwocie netto może spowodować wzrost średniej szkody wypłacanej z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych o ok. 10-20%, natomiast przy całkowitej rezygnacji z wypłat kosztorysowych – ponad 46%, co spowoduje wzrost wypłaconych odszkodowań od 300 mln do 700 mln zł, a w skrajnym przypadku nawet do 1,7 mld zł [...] Mając na uwadze powyższe z dużą ostrożnością należy

podchodzić do wprowadzania regulacji, które dodatkowo mogą wpłynąć na podwyżki składek w tym ubezpieczeniu [...] Dodatkowo należy wskazać, że w celu ograniczenia wpływu szarej strefy wprowadzono obowiązek stosowania od dnia 1 stycznia 2020 r. kas online m.in. dla branży motoryzacyjnej w zakresie świadczenia usług naprawy pojazdów silnikowych oraz motorowerów [...] Legislacja w tym zakresie ma służyć uproszczeniu samego procesu kontroli rozliczeń u przedsiębiorców poprzez możliwość zdalnego monitorowania przez organy podatkowe ewidencjonowanej na kasach sprzedaży. Kasy online będą miały mają [pisownia oryginalna] wbudowaną funkcjonalność, która umożliwi automatyzowany i bezpośredni przesył danych z kasy rejestrującej do Centralnego Repozytorium Kas. Otrzymywanie i gromadzenie danych z kas online stanowi niezmiernie ważny mechanizm do przeciwdziałania zjawisku szarej strefy. Przesyłane są informacje o każdej transakcji zaewidencjonowanej na kasie rejestrującej, ze szczegółami pozwalającymi na ustalenie wysokości podstawy opodatkowania i kwot podatku należnego, stawki podatku, rodzaju towaru/usługi, a także czasu i miejsca instalacji kasy. Dane o sprzedaży wpływają praktycznie w czasie rzeczywistym, zawierają znacznik czasowy, co umożliwia dokonywanie szczegółowych analiz zmierzających do ustalenia prawdopodobieństwa, że dany podatnik nie ewidencjonuje swojej sprzedaży na kasie rejestrującej lub ewidencjonuje tylko część sprzedaży.

(akta kontroli str. 763-770)

W Ministerstwie nie było danych o liczbie pojazdów funkcjonujących w systemie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) jako tzw. *martwe dusze*, tj.: pojazdów, które nie istnieją, gdyż zostały nielegalnie zdemontowane i niewyrejestrowane; pojazdów sprowadzonych i zarejestrowanych, które sklasyfikowano jako odpady; pojazdów niesprawnych technicznie, które nie posiadają opłaconego ubezpieczenia OC.

Dyrektor DTD wyjaśnił m.in.: Zgodnie z art. 80a ust. 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym Centralną Ewidencję Pojazdów (CEP) prowadzi minister właściwy do spraw informatyzacji [...] W związku z tym MC [Minister Cyfryzacji – dopisek kontrolera] jest też odpowiedzialnym za referencyjność danych zgromadzonych w CEP i jedynym organem właściwym do udzielenia informacji o liczbie pojazdów funkcjonujących w systemie CEP, jako tzw. „*martwe dusze*”, czyli pojazdów, co do których istnieje domniemanie, że nie poruszają się po drogach, a wciąż figurują w CEP. [...] Podczas przeprowadzanych w 2019 r. uzgodnień międzyresortowych prowadzonego wspólnie z MC projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD515) kwestia tzw. „*martwych dusz*” była przedmiotem uwagi Ministerstwa Finansów, podnoszącej zasadność wprowadzenia rozwiązań, które pozwolą w większym stopniu wykorzystać potencjał systemu CEPiK 2.0, zwłaszcza w zakresie wiarygodności danych o ilości pojazdów zarejestrowanych w Polsce w odniesieniu do rzeczywistej liczby czynnych pojazdów będących w użytkowaniu zawartych w państwowym rejestrze pojazdów. [...] Ministerstwo Cyfryzacji poinformowało w ramach uzgodnień procedowanego wówczas projektu UD515, że prowadzi prace w zakresie prawnego wyeliminowania takich pojazdów, jednak nie w ramach przedmiotowego projektu, oraz że wymagana jest szczegółowa analiza tego zagadnienia.

(akta kontroli str. 64-89)

W badanym okresie pracownicy Ministerstwa brali udział w pracach nad projektami: rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 7 października 2016 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla transportu odpadów⁹ oraz ustawy z dnia 15 września

⁹ Dz. U. poz. 1742.

2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁰.

Dyrektor DTD podał w wyjaśnieniach m.in.: *Ustawa wprowadziła definicję legalną szkody istotnej. [...] Ministerstwo Infrastruktury było przeciwnie wprowadzeniu tej definicji do ustawy – Prawo o ruchu drogowym, podobnie jak i prowadzące projekt Ministerstwo Cyfryzacji. Staliśmy na stanowisku, iż definicja szkody istotnej powinna być zawarta w przepisach ubezpieczeniowych. Arbitralna decyzja [...] Rządowego Centrum Legislacji (RCL) [...] przesądziła o umieszczeniu definicji w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. [...] Ministerstwo Infrastruktury przekazało w dniu 7 sierpnia 2018 r. do Centrum analiz Strategicznych zgłoszenie do „Wykazu Prac Legislacyjnych i Programowych Rady Ministrów” projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W projekcie tym zakładano wprowadzenie [...] obowiązkowego 30-dniowego terminu na złożenie wniosku przez właściciela pojazdu o wyrejestrowanie pojazdu począwszy od zaistnienia ustawowej przesłanki do tego wyrejestrowania, wprowadzenie sankcji za niezłożenie zawiadomienia do starosty w określonym w ustawie terminie 30-dniowym o nabyciu lub zbyciu pojazdu albo o zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, a także za nieterminowe złożenie wniosku o rejestrację pojazdu albo jego wyrejestrowanie. Rozwiązania te znalazły się następnie w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD515) [...] Powinno to wpłynąć [...] na poprawę warunków legalnego obrotu pojazdami, referencyjność danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów [...] W związku ze skierowaniem w dniu 5 czerwca 2019 r. przez Prezesa Rady Ministrów do Marszałka Sejmu RP projektu ustawy o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw (UD322), w którym na wniosek [...] Ministerstwa Środowiska [...] zaproponowana została zmiana ustawy [...] Prawo o ruchu drogowym wprowadzająca m.in. terminy złożenia wniosku o rejestrację albo o wyrejestrowanie pojazdu oraz sankcje za niedotrzymanie tych terminów, w projekcie UD515 usunięto ww. kwestie. Ministerstwo Środowiska argumentowało wprowadzenie regulacji rozpatrywanymi [...] zarzutami formalnymi Komisji Europejskiej, dotyczącymi uchybieniem zobowiązaniom transpozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, dotyczącymi m.in. braku sankcji za niezarejestrowanie importowanego pojazdu oraz niewyrejestrowanie pojazdu wycofanego z eksploatacji.*

(akta kontroli str. 64-89)

Ponadto dyrektor DTD wyjaśnił, że DTD brał udział w uzgodnieniach roboczych przy tworzeniu projektu ww. rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie szczegółowych wymagań dla transportu odpadów, a także w spotkaniach organizowanych przez Ministerstwo Środowiska, podczas których dyskutowane były zapisy opracowane przez Ministerstwo Środowiska pod kątem ich spójności z ustawą – Prawo o ruchu drogowym. Wyjaśnił również: *Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD243) był opracowany i procedowany przez Ministerstwo Cyfryzacji. Resort transportu uczestniczył w opiniowaniu przedmiotowego aktu prawnego.*

(akta kontroli str. 622-626)

12 października 2018 r. Minister Infrastruktury skierował do Sekretarza Rady Ministrów w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów projekt ustawy o zmianie ustawy –

¹⁰ Dz. U. poz. 1926.

Prawo o ruchu drogowym i niektórych innych ustaw¹¹. Projekt miał na celu wdrożenie do polskiego systemu prawnego regulacji wynikających z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE¹² (która powinna zostać wdrożona do prawa polskiego do 20 maja 2017 r., natomiast stosowana od 20 maja 2018 r.) oraz z 22 tez wypracowanych przez grupę roboczą ekspertów, powołaną przez resort transportu w celu wypracowania *Strategii działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości*. W toku prac grupy roboczej ekspertów zrezygnowano z tezy nr 9¹³ – *Wprowadzić możliwość dokonywania czasowego wycofania z ruchu wszystkich pojazdów*. Do tej tezy zgłoszono sprzeciw, że takie rozwiązanie zwiększy szarą strefę złomowania pojazdów¹⁴.

W projekcie ustawy przewidziano powierzenie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, jako jednostce podległej ministrowi właściwemu do spraw transportu, kompetencji organu odpowiedzialnego za organizację, funkcjonowanie i nadzór nad systemem badań technicznych pojazdów oraz sprawowanie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów w rozumieniu dyrektywy 2014/45/UE. Projekt ustawy pozostawiał stan prawny w zakresie powierzenia wykonywania badań technicznych pojazdów podmiotom prywatnym (przedsiębiorcom prowadzącym działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów) jako działalność regulowaną. Proponowano również, aby wyznaczyć Instytut Transportu Samochodowego jako jednostkę właściwą do: przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na diagnostów, wydawania poświadczeń dla ośrodków szkolenia kandydatów na diagnostów w zakresie ustanowionych dla tych ośrodków wymogów, prowadzenia rejestru takich ośrodków i sprawowania nad nimi nadzoru.

(akta kontroli str. 6-7, 425-593, 598-621)

Opracowanie projektu ustawy poprzedzone było: sporządzeniem przez grupę roboczą – powołaną przez Ministra Infrastruktury – opracowania pt. *Strategia działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości*, uzgodnieniami międzyresortowymi (w tym konferencją uzgodnieniową) i konsultacjami publicznymi z 46 szkołami wyższymi, organizacjami zawodowymi, instytutami oraz Związkiem Powiatów Polskich. W wyniku konsultacji publicznych wpłynęły 54 pisma zawierające uwagi, w tym część pism dotyczyła problematyki związanej z dopuszczeniem do ruchu pojazdów niespełniających warunków technicznych i tzw. *martwych dusz* w bazie CEPIK. Zgłoszone w tym zakresie uwagi nie zostały uwzględnione. W uzasadnieniu Ministerstwo wskazywało m.in., że: *Diagnosta przeprowadza badania techniczne poprzez bezpośrednią ocenę stanu technicznego pojazdu, nie jest więc zasadne wprowadzanie dodatkowych formalnych procedur potwierdzających stan techniczny pojazdu. Diagnosta ocenia stan techniczny pojazdu bezpośrednio przy pomocy odpowiedniego wyposażenia, nie jest uzasadnione dodatkowe obciążanie właściciela lub posiadacza pojazdu koniecznością przedstawienia opinii rzeczoznawcy samochodowego*.

(akta kontroli str. 7-12, 30-63, 594-597)

Jedna z uwag¹⁵ zawierała propozycję zastosowania abolicji dla jeżdżących nadmiernie zużytymi samochodami. Dyrektor DTD wyjaśnił m.in.: *Uwaga*

¹¹ Dalej: *projekt UC65*.

¹² Dz. U. UE. L. 2014.127.51 z dnia 29 kwietnia 2014 r., dalej: *dyrektywa 2014/45UE*.

¹³ Wersja z 5 lutego 2014 r.

¹⁴ Wersja z 2 kwietnia 2013 r.

¹⁵ Zgłoszona przez Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej.

Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej mieszcząca się w ostatnim tiret na stronie 242 Załącznika do raportu z konsultacji publicznych do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym [...] (UC65) została częściowo uwzględniona przez wydłużenie z 30 do 45 dni terminu, w którym dodatkowa opłata za badanie techniczne po terminie nie będzie pobierana [...] Pozostała część tej uwagi nie została uwzględniona, ponieważ wykraczała poza zakres dyrektywy Parlamentu Europejskiego i rady 2014/45/UE [...] Zgodnie z § 49 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów [...] organ wnioskujący nie ma obowiązku uzgadniania uwag do projektu ustawy z podmiotami uczestniczącymi w konsultacjach publicznych, w przeciwieństwie do uwag organów i podmiotów biorących udział w uzgodnieniach międzyresortowych.

(akta kontroli str. 27-63)

W Ocenie Skutków Regulacji (OSR) wskazano wszystkie wymagane elementy, w tym odniesiono się do rozwiązań stosowanych w innych państwach. Ponieważ projekt ustawy zwolniony był z obowiązku opracowania na podstawie *Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów* to – zgodnie z *Wytycznymi do przeprowadzania oceny wpływu oraz konsultacji publicznych w ramach rządowego Procesu legislacyjnego* – nie było obowiązku przeprowadzania testu regulacyjnego. Projekt UC65 zwolniony był z opracowania założeń projektu ustawy.

(akta kontroli str. 9, 13-23, 90-202)

Projekt UC65 został przekazany przez Prezesa Rady Ministrów Marszałkowi Sejmu 2 listopada 2018 r.

(akta kontroli str. 24)

9 lipca 2019 r. Minister Infrastruktury skierował do Sekretarza Stałego Komitetu Rady Ministrów projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, który został zamieszczony w *Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów* pod numerem UD515¹⁶. W piśmie wskazano, że jest to wspólny projekt Ministerstwa i Ministerstwa Cyfryzacji. Do projektu dołączono OSR projektu UD515, a także rezultaty uzgodnień międzyresortowych z Ministerstwami: Cyfryzacji, Finansów, Spraw Wewnętrznych i Administracji, oraz konsultacji publicznych.

Istotą rozwiązań planowanych w projekcie ustawy było m.in.:

1. Rozszerzenie katalogu pojazdów wycofywanych z ruchu – np. o samochód osobowy, w przypadku konieczności dokonania naprawy w związku z uszkodzeniem zasadniczych elementów nośnych jego konstrukcji – od 3 do 12 miesięcy i nie częściej niż po upływie 3 lat od daty poprzedniego wycofania z ruchu, uwarunkowane przeprowadzeniem dodatkowego badania technicznego pojazdu po naprawie przed ponownym dopuszczeniem do ruchu.
2. Poprawa warunków legalnego obrotu pojazdami i referencyjności danych gromadzonych w Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP) poprzez m.in.:
 - a) określenie obowiązkowego 30-dniowego terminu na złożenie przez właściciela wniosku o rejestrację pojazdu, licząc od daty nabycia pojazdu w kraju albo jego sprowadzenia z zagranicy, lub wniosku o wyrejestrowanie pojazdu począwszy od zaistnienia ustawowej przesłanki do tego wyrejestrowania;
 - b) gromadzenie i przekazywanie do CEP informacji o przekroczeniach terminów dotyczących złożenia wniosku o rejestrację albo wyrejestrowanie

¹⁶ Dalej: projekt UD515.

pojazdu, zawiadomienia o nabyciu, zbyciu pojazdu, czy zmianie stanu faktycznego wymagającego zmiany danych w dowodzie rejestracyjnym; informacje takie byłyby dostępne dla podmiotów korzystających z CEP dla realizacji ich ustawowych zadań.

3. Wprowadzenie przepisów regulujących obecne ustawowe rozwiązania systemowe lub modyfikujących je, w szczególności:
 - a) przepisów regulujących funkcjonowanie systemu teleinformatycznego do obsługi zadań publicznych związanych z rejestracją pojazdów wykonywanych przez starostę;
 - b) uregulowanie dostępu producenta dowodu rejestracyjnego do danych zakodowanych w dowodzie rejestracyjnym dla realizacji ustawowych zadań niektórych podmiotów;
 - c) uregulowanie wymiany informacji z państwami członkowskimi o pojazdach zarejestrowanych na terytorium RP; po wdrożeniu CEPiK 2.0 i stabilizacji systemów wymiana ta powinna być prowadzona głównie przez administratora danych i informacji zgromadzonych w ewidencji, tj. ministra właściwego do spraw informatyzacji; aktualnie przekazywanie tych danych z systemu teleinformatycznego rejestracji wykonuje minister właściwy do spraw transportu;
 - d) utworzenie bazy punktów kontaktowych przedstawicieli producentów pojazdów na terytorium RP dla organów rejestrujących pojazdy celem ułatwienia prowadzonych przez te organy postępowań w sprawach rejestracji pojazdów oraz obowiązek udostępniania tym organom przez Transportowy Dozór Techniczny określanych w procesie homologacji wzorów podpisów na wydawanych świadectwach zgodności.

W wyniku konferencji uzgodnieniowej, przeprowadzonej 24 czerwca 2019 r., nie stwierdzono rozbieżności, a rezultaty zostały opisane w zestawieniu uwag przekazanych przez uczestników konferencji – zamieszczonym na stronie internetowej RCL. W toku uzgodnień międzyresortowych uwagi zgłosiły Ministerstwa: Cyfryzacji, Przedsiębiorczości i Technologii, Finansów, Spraw Wewnętrznych i Administracji, Spraw Zagranicznych (opinia), a także RCL. Uwagi nie były związane z zagadnieniami dotyczącymi traktowania pojazdów wycofanych z ruchu jako odpady.

W toku konsultacji publicznych zgłoszono m.in. uwagi w sprawie nieprecyzyjnych zapisów dotyczących czasowego wycofania pojazdu z ruchu w przypadku konieczności wykonania naprawy zasadniczych elementów nośnych (Prezes Zarządu Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, dyrektor Wydziału Ewidencji Pojazdów i Kierowców Urzędu Miasta Krakowa oraz Prezes Polskiego Stowarzyszenia Stacji Demontażu Pojazdów EKO-AUTO). Uwagi Prezesa Zarządu Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego oraz dyrektora Wydziału Ewidencji Pojazdów i Kierowców Urzędu Miasta Krakowa zostały uwzględnione. Odnosnie do uwagi Prezesa Polskiego Stowarzyszenia Stacji Demontażu Pojazdów EKO-AUTO, który wyraził negatywne stanowisko dotyczące możliwości czasowego wycofania pojazdu z ruchu, Ministerstwo wskazało, że przepisy o sankcjach i terminach rejestracji pojazdów są przedmiotem projektu ustawy o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw, w tym ustawy – Prawo o ruchu drogowym, a ponadto, że Ministerstwo Środowiska nie zgłosiło uwag do propozycji czasowego wycofania z ruchu samochodu osobowego, zaś żadne dane nie potwierdzają, że czasowe wycofanie pojazdu z ruchu ma negatywny wpływ

na powstawanie odpadów, czy nielegalny obrót częściami zamiennymi. Dane pojazdu wycofanego z ruchu gromadzone są w CEP.

(akta kontroli str. 280-294, 324-411)

Projekt UD515 procedowany był następnie pod numerem UD19¹⁷. Komisja prawnicza¹⁸ zwróciła uwagę, że zastrzeżenia budzi proponowana zmiana art. 26 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji¹⁹ w zakresie, w jakim ze zmienionego przepisu wynika, że ewidencję zaświadczeń o demontażu pojazdu oraz zaświadczeń o przyjęciu niekompletnego pojazdu prowadzi się w systemie teleinformatycznym CEP.

(akta kontroli str. 211-313, 627-739)

Do projektu UD19 dołączono m.in. projekt nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu unieważniania dokumentów pojazdów wycofanych z eksploatacji, wzorów zaświadczeń wydawanych dla tych pojazdów, sposobu przechowywania tych zaświadczeń oraz prowadzenia ich ewidencji. Zgodnie z tym projektem przedsiębiorca prowadzący stację demontażu lub przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów, przyjmując pojazd wycofany z eksploatacji, unieważnia dowód rejestracyjny poprzez odcięcie prawego dolnego rogu o powierzchni co najmniej 1 cm², strony tytułowej dokumentu i przystawia na tej stronie pieczęć o treści *DEMONTAŻ/DESTRUCTION OF VEHICLE*, a unieważniony dowód rejestracyjny zwraca właścicielowi pojazdu. Ponadto przedsiębiorca prowadzący stację demontażu lub przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów zobowiązany jest prowadzić – w formie pisemnej lub elektronicznej albo w systemie teleinformatycznym obsługującym CEP – ewidencję zaświadczeń o demontażu pojazdu oraz zaświadczeń o przyjęciu niekompletnego pojazdu. Podstawą do wydania rozporządzenia, o którym wyżej mowa, jest art. 27 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W uzasadnieniu oraz OSR projektu tego rozporządzenia stwierdzono m.in.: *Projektowane przepisy przyczynią się do usprawnienia procesu wycofywania pojazdów z eksploatacji, uwzględniając potrzebę identyfikacji pojazdu, zapobiegania nieuprawnionemu używaniu dokumentów pojazdów wycofanych z eksploatacji, zapewnienia wiarygodności zaświadczeń dla wyrejestrowania pojazdu oraz ujednoczenia treści zaświadczeń, a także potwierdzania masy pojazdu wycofanego z eksploatacji.*

(akta kontroli str. 740-754)

W toku kontroli ustalono, że w pkt 3 OSR projektu UD515 oraz w OSR projektu UD19 nie odniesiono się do konkretnych rozwiązań stosowanych w innych państwach, stwierdzając jedynie: *Inne kraje europejskie, w tym państwa członkowskie UE posiadają własne regulacje w zakresie dotyczącym procedury rejestracji i oznaczania pojazdów, ich rejestracji czasowej, wyrejestrowania, czy też czasowego wycofania pojazdu z ruchu. Jest to obecnie obszar wymagań niezharmonizowany prawem europejskim poza wymaganiami dotyczącym wzoru dowodu rejestracyjnego i zalecenia współpracy w zakresie wymiany informacji o pojazdach zarejestrowanych, wynikającymi z Dyrektywy 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów. Polska implementowała te wymagania w 2004 r. Obecnie wobec wdrożenia projektu CEPiK 2.0 proponuje się zmodernizowanie tej wymiany w oparciu o centralną ewidencję*

¹⁷ Dalej: projekt UD19.

¹⁸ Zgodnie z § 75 ust. 1 Regulaminu pracy Rady Ministrów komisja prawnicza ocenia projekt ustawy oraz projekt rozporządzenia pod względem prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym, w szczególności zgodność przepisów projektu z obowiązującym systemem prawa i zasadami techniki prawodawczej, jak również uwzględnienie opinii Rady Legislacyjnej oraz poprawność językową.

¹⁹ Dz. U. z 2019 r. poz. 1610, ze zm., dalej: *ustawa o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji*.

pojazdów. Państwa posiadają też własne procedury i rozwiązania teleinformatyczne, chociaż część państw europejskich w procesie rejestracji pojazdów uwzględnia w swoich rozwiązaniach teleinformatycznych współpracę w ramach systemu teleinformatycznego EUCARIS. Niektóre państwa członkowskie implementując Dyrektywę 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów zrezygnowały z innych krajowych dokumentów związanych z rejestracją, zbliżonych w swoim celu do polskiej karty pojazdu, której zasadność utrzymania istniała ale do wdrożenia przez Ministerstwo Cyfryzacji projektu CEPiK 2.0.

(akta kontroli str. 280-294, 412-424)

Dyrektor DTD wyjaśnił: Przygotowując OSR (pkt 3 „Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?”) jedynie w sposób ogólny wskazano na różnorodność rozwiązań przyjętych w krajach członkowskich OECD/UE, przyjmując założenie, że całościowe, kompleksowe i odpowiednie do krajowych uwarunkowań uregulowanie obszaru rejestracji pojazdów nastąpiło już w poprzednich aktach prawa (i wtedy analiza rozwiązań zastosowanych w innych krajach była zasadna). Przedmiotowy projekt natomiast jedynie modyfikuje i upraszcza (np. likwidując wprowadzone wcześniej rozwiązania, jak kartę pojazdu i nalepkę kontrolną) już istniejące systemowe rozwiązania prawne obowiązujące aktualnie w RP. W związku z tym nie było zasadne, jak również nie byłoby miarodajne ani pomocne, przedstawianie rozwiązań stosowanych w innych państwach, skoro przedmiotem projektu jest jedynie wspomniana modyfikacja i uproszczenie unikalnych rozwiązań krajowych. Z tego też względu nie było w ocenie Departamentu Transportu Drogowego zasadności analizowania rozwiązań z wybranych krajów i przedstawiania ich wyników w OSR przedmiotowego projektu „deregulacyjnego”.

(akta kontroli str. 622-626)

Projekty: UD515 i UD19 zwolnione były z opracowania założeń projektu ustawy. Projekt UD19 został przekazany przez Prezesa Rady Ministrów do Marszałek Sejmu.

(akta kontroli str. 25-26, 204-323)

W okresie objętym kontrolą do Ministerstwa nie wpłynęły zgłoszenia o nieprawidłowościach dotyczących klasyfikacji pojazdu jako odpad, a w Ministerstwie nie prowadzono, ani nie rozważano, podjęcia prac mających na celu przyjęcie rozwiązań prawnych pozwalających na określenie stanu technicznego pojazdu kwalifikującego ten pojazd jako odpad.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie wyjaśnił m.in.: W 2017 r. Ministerstwo Finansów powołało Podzespół ds. postulatów branży motoryzacyjnej w zakresie napraw powypadkowych, utworzony w ramach Zespołu Roboczego ds. przeglądu przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz niektórych aspektów działalności kancelarii odszkodowawczych. [...] Prace prowadzone w ramach ww. Podzespołu nie doprowadziły do wdrożenia rozwiązań prawnych. Ministerstwo Infrastruktury nie było zapraszane na kolejne posiedzenia i nie posiada wiedzy, czy inne spotkania w tej sprawie się odbyły.

(akta kontroli str. 771-775)

Ministerstwo nie zgłaszało do Ministerstwa Środowiska (ani do Ministerstwa Klimatu) potrzeby wprowadzenia regulacji prawnych określających stan techniczny pojazdu kwalifikujący ten pojazd jako odpad. Ponadto nie prowadzono konsultacji w omawianym zakresie.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie wyjaśnił m.in.: *W naszej ocenie zmiany wymagają przepisy dotyczące likwidacji szkody, w tym włączenie rzeczoznawcy samochodowego w proces likwidacji szkody komunikacyjnej i napraw powypadkowych, które to regulacje powinny być określone w przepisach ubezpieczeniowych wchodzących w zakres właściwości Ministra Finansów. Natomiast kwestie dotyczące zaklasyfikowania pojazdu jako odpad wchodzi w zakres właściwości Ministra Klimatu. Regulacji tych dotyczy ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji [...] oraz ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach [...] Zawarcie definicji szkody istotnej w ustawie – Prawo o ruchu drogowym daje [...] możliwość Ministerstwu Finansów stworzenia podstaw do działania w zakresie pojazdów wycofywanych z eksploatacji.*

(akta kontroli str. 771-775)

Właściwy Sekretarz Stanu nie udzielił wyjaśnień, w jaki sposób przepisy dotyczące likwidacji szkody miałyby przyczynić się do rozwiązania problemu związanego z kwalifikowaniem pojazdu jako odpad, oraz odnośnie do potrzeby wprowadzenia prawnej definicji pozwalającej zakwalifikować pojazd jako odpad.

W tej sprawie Sekretarz Stanu odpowiedzialny za transport kolejowy i realizację inwestycji na kolei oświadczył m.in.: *Przepisy dotyczące likwidacji szkody mogą przyczynić się do rozwiązania problemu związanego z klasyfikacją pojazdu jako odpad poprzez wykonywanie czynności związanych z likwidacją szkody przez rzeczoznawcę samochodowego z jednoczesnym uniemożliwieniem obchodzenia procesu likwidacji szkody i sprzedaży „wraków” z dowodami rejestracyjnymi na rynku wtórnym [...] Podstawowym problemem, który był sygnalizowany w toku prac Podzespołu ds. postulatów branży motoryzacyjnej w zakresie napraw powypadkowych utworzonego w ramach Zespołu Roboczego ds. przeglądu przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz niektórych aspektów działalności kancelarii odszkodowawczych, było uniemożliwienie powrotu na drogi pojazdów po szkodach całkowitych – nawet totalnych wraków sprzedawanych przez firmy ubezpieczeniowe z dokumentami umożliwiającymi ich ponowne wprowadzenie do ruchu drogowego. Zmiany te powinny być wprowadzone w przepisach znajdujących się poza właściwością Ministra Infrastruktury. Jednym z narzędzi do tego celu proponowane było włączenie rzeczoznawców samochodowych w proces likwidacji szkody i napraw powypadkowych. Jednocześnie dotychczasowe przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych [...] nie określają, że ekspertyzy w sprawach napraw powypadkowych mogą wykonywać wyłącznie rzeczoznawcy samochodowi, o których mowa w art. 79a ustawy [...] Prawo o ruchu drogowym [...] Pozycja rzeczoznawcy samochodowego powinna być wynikiem poziomu wykształcenia, doświadczenia jakości wydawanych przez niego ekspertyz. Uregulowanie tej pozycji, jako osoby zaufania publicznego w procesach gospodarczych to nie zakres do uregulowania w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym, tylko w przepisach odrębnych dotyczących danych procesów, w tym przypadku przepisach ubezpieczeniowych. Mając na względzie bardzo zróżnicowane uszkodzenia wypadkowe pojazdów i związane z tym możliwości ich naprawy, w ocenie Ministerstwa Infrastruktury brak jest zasadności wprowadzenia prawnej definicji pozwalającej zakwalifikować pojazd jako odpad. Decyzje w tym zakresie powinny wynikać z działań niezależnego rzeczoznawcy samochodowego, który jest przygotowany, poprzez wykształcenie i doświadczenie, do oceny uszkodzeń powypadkowych pojazdów oraz kwalifikacji do ewentualnej naprawy lub zaliczenia jako odpad.*

(akta kontroli str. 776-782)

Do Ministerstwa nie zgłaszano problemu *handlu dokumentami* pojazdów, które uległy szkodzie całkowitej, pojazdów porzuconych widniejących w rejestrze CEPiK itp.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie wyjaśnił: *Problem „handlu dokumentami” pojazdów, które uległy szkodzie całkowitej, pojazdów porzuconych, widniejących w rejestrze CEPiK itp., był wielokrotnie podnoszony w Ministerstwie Finansów podczas prac powołanego Podzespołu ds. postulatów branży motoryzacyjnej w zakresie napraw powypadkowych utworzonego w ramach Zespołu Roboczego ds. przeglądu przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz niektórych aspektów działalności kancelarii odszkodowawczych. Dyskusja w tym zakresie nie przełożyła się na propozycje zmian legislacyjnych.*

(akta kontroli str. 771-775)

W Ministerstwie nie prowadzono analizy danych zawartych w CEP w zakresie liczby zarejestrowanych tzw. *martwych dusz*, dlatego nie podejmowano działań w celu oczyszczenia z nich CEP.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie wyjaśnił: *Jedynym organem właściwym w tym zakresie jest Minister Cyfryzacji, który zgodnie z art. 80a ust. 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym prowadzi Centralną Ewidencję Pojazdów i Kierowców (CEPiK) i jest administratorem danych i informacji zgromadzonych w tych ewidencjach.*

(akta kontroli str. 755-762)

W Ministerstwie nie przeprowadzono analizy, na podstawie danych dotyczących liczby wyrejestrowanych pojazdów, czy wprowadzenie od 1 stycznia 2020 r. kar za nieterminowe wyrejestrowanie pojazdu stało się skutecznym narzędziem powodującym zmniejszenie w CEP liczby tzw. *martwych dusz*.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie wyjaśnił: *W kwestii odniesienia się do tego, czy wprowadzenie ww. przepisów w zakresie kar pieniężnych przez ówczesne Ministerstwo Środowiska za brak terminowego zawiadomienia starosty o nabyciu lub zbyciu pojazdu miało wpływ na zmniejszenie ilości tzw. „martwych dusz” w systemie CEPiK, właściwe jest Ministerstwo Cyfryzacji.*

(akta kontroli str. 755-762)

Odnosnie do podjęcia działań w celu szybkiego uruchomienia e-usługi wyrejestrowania pojazdu za pośrednictwem portalu gov.pl Sekretarz Stanu w Ministerstwie podał: *Należy nadmienić, że za działanie, tworzenie oraz inicjowanie usług na portalu gov.pl odpowiada Ministerstwo Cyfryzacji. W przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych²⁰ [...], poprzedzającego go rozporządzenia, a także rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 września 2003 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach²¹ [...] zawarte są regulacje dotyczące rejestracji, czasowej rejestracji i wyrejestrowania pojazdów środkami komunikacji elektronicznej. Regulacje te weszły w życie z dniem 1 stycznia 2011 r.*

Ponadto Sekretarz Stanu wyjaśnił, że autorem inicjatywy udostępnienia właścicielom opcjonalnej usługi zawiadamiania o zbyciu i nabyciu pojazdów za pośrednictwem portalu gov.pl było, właściwe do tego, Ministerstwo Cyfryzacji, oraz

²⁰ Dz. U. poz. 2355, ze zm.

²¹ Dz. U. z 2019 r. poz. 2130. W wyjaśnieniach podano błędne dane promulgacyjne.

że złożenie zawiadomienia o zbyciu pojazdu drogą elektroniczną za pośrednictwem platformy ePUAP możliwe było już przed 1 stycznia 2020 r.

(akta kontroli str. 755-762)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

IV. Uwagi i wnioski

Wobec niestwierdzenia nieprawidłowości Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag i wniosków.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Prezesa NIK. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Warszawa, dnia 14 sierpnia 2020 r.

Prezes
Najwyższej Izby Kontroli

Marian Banaś

