

X kadencja



# **KANCELARIA SEJMU**

## **Biuro Komisji Sejmowych**

**Komisja  
Infrastruktury**

### **PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW  
TRANSPORTU DROGOWEGO,  
DROGOWNICTWA I BEZPIECZEŃSTWA  
RUCHU DROGOWEGO  
(NR 11)  
z dnia 19 marca 2025 r.**



---

## Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury

### – podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego (nr 11)

19 marca 2025 r.

Podkomisja stała do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Truskolaskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

### – funkcjonowanie ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie obowiązku składania wniosku o rejestrację pojazdu określonego w art. 73aa.

W posiedzeniu udział wzięli: **Łukasz Mucha** naczelnik Wydziału Warunków Rejestracji Pojazdów w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Adam Polej** specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Dobromir Szymański** starszy specjalista w Wydziale Prawno-Legislacyjnym w Biurze Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców, **Adam Małyszko** prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów (FORS) wraz ze współpracownikami, **Paweł Tuzinek** prezes Związku Dealerów Samochodów, **Maciej Szymajda** właściciel PolskiAutoHandel.pl, **Karolina Kopyra** koordynator komisji w Unii Metropolii Polskich, **Krzysztof Osiński** specjalista ds. legislacji Związku Województw RP, **Przemysław Matysiak** ekspert Związku Powiatów Polskich oraz **Marek Niewiadomski**, **Łukasz Nowalski** i **Adam Wilk** przedstawiciele Stowarzyszenia Komisów.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Sindrewicz** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

#### Przewodniczący poseł **Krzysztof Truskolaski (KO)**:

Szanowni państwo, wybiła godzina 11:00, a dokładnie 11:02. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu drogowego drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów, witam zaproszonych gości.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie funkcjonowanie ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie obowiązku składania wniosku rejestracji pojazdu określonego w art. 73aa.

Szanowni państwo, witam przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, przedstawicieli NIK-u, przedstawicieli związków samorządowych oraz stronę społeczną.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę przedstawiciela ministra infrastruktury o zabranie głosu. Czy jest ktoś z Ministerstwa Infrastruktury? Jest. Pan. Dobrze.

#### Naczelnik Wydziału Warunków Rejestracji Pojazdów w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury **Łukasz Mucha**:

Dzień dobry. Łukasz Mucha, naczelnik Wydziału Warunków Rejestracji Pojazdów w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, króciutko przedstawię – jak rozumiem, takie jest oczekiwanie, krótkiego przedstawienia – w jaki sposób rozwiązania w zakresie składania wniosku o rejestrację pojazdu, które weszły z początkiem zeszłego roku, funkcjonują. Najważniejsza informacja jest taka, że pojawiły się pewne wątpliwości co do stosowania tych przepisów. Te wątpliwości otrzymywaliśmy zarówno od strony samorządowej – to jest od organów dokonujących rejestracji pojazdów – jak również i od przedstawicieli branży motoryzacyjnej. Te wątpliwości dotyczyły przede wszystkim stosowania przepisu art. 73aa w odniesieniu do pojazdów sprowadzonych, dla których termin na złożenie wniosku o rejestrację pojazdu upłynął przed... Znaczący zbytek pojazdu zostało dokonane przed upływem terminu. I pojawiły się tutaj

wątpliwości, czy w tej sytuacji organy rejestrujące dalej mają nakładać karę pieniężną. Biorąc pod uwagę te wątpliwości, wystosowaliśmy odpowiednie komunikaty do wiadomości wszystkich organów rejestrujących – że owszem, taka była nasza intencja i tak wynika po prostu z sytuacji prawnej, że jeżeli właściciel sprzedaje taki pojazd, to już nie jest jego właścicielem i ten obowiązek nie powstaje. I taki komunikat, wydaje nam się, jednak ujednolicił działanie, przynajmniej w większości organów rejestrujących. Ta informacja znajduje się również na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury jako forma objaśnienia prawnego, o które zwrócił się rzecznik małych i średnich przedsiębiorców. I to była chyba najważniejsza wątpliwość, jaka pojawiła się co do stosowania tych przepisów ustawy, choć były też wątpliwości w odniesieniu do tego, co zrobić, jeżeli pojazd jest uszkodzony i w związku z tym nie ma możliwości zarejestrowania go w terminie. Tutaj też zamieściliśmy odpowiedni komunikat do wiadomości wszystkich organów rejestrujących pojazdy, że starosta może wtedy przesunąć termin... Znaczący wyznaczyć termin na uzupełnienie wniosku o rejestrację pojazdu, w sytuacji, kiedy brakuje tego badania technicznego, zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego. Zatem organ rejestrujący ma tutaj możliwości. Natomiast trzeba rzeczywiście wziąć pod uwagę, że przepisy ustawy, tak jak to było wcześniej, nie przewidują jakiegoś odrębnego terminu ani odrębnego działania w sytuacji, kiedy właściciel pojazdu nabywa pojazd, który jest uszkodzony. No i najważniejsza informacja też jest taka, że prowadzimy współpracę i spotykamy się i rozmawiamy zarówno z organami rejestrującymi, jak i z branżą motoryzacyjną. Mieliliśmy takie bardzo duże spotkanie w grudniu zeszłego roku, gdzie każda ze stron miała możliwość przedstawienia swoich propozycji. Te wszystkie propozycje zebraliśmy, była dyskusja i teraz jesteśmy na takim etapie, że będziemy sobie te dyskusje omawiać z Ministerstwem Cyfryzacji – z racji tego, że te przepisy związane są z funkcjonowaniem Centralnej Ewidencji Pojazdów. A więc musimy się dobrze zastanowić, co możemy zrobić i w jaki sposób, żeby ten temat rozwiązać. Planujemy interwencję legislacyjną, przygotowanie projektu ustawy, w której zaadresujemy najważniejsze wątpliwości, doprecyzujemy te kwestie. Natomiast jest jeszcze za wcześnie moim zdaniem, by mówić o szczegółach. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo za informację. Otwieram dyskusję. Może zacznę od pań posłanek i panów posłów. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos w tym temacie? Proszę bardzo, pan poseł Zawieja.

**Poseł Bartosz Zawieja (KO):**

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo dziękuję stronie ministerstwa, zwłaszcza że były to bardzo wzorcowe konsultacje – z Unią Metropolii Polskich, ze Związkiem Powiatów, a także ze stowarzyszeniem dyrektorów wydziałów komunikacji. W ich imieniu mam tylko jedno pytanie. Czy ponowne wprowadzenie tych zmian, których większość postulowanych przez stronę społeczną zostało uwzględnionych... Czy państwo planują jeszcze jakieś konsultacje społeczne? Zwłaszcza ze stroną samorządową. A ujęcie całego procesu... Bardzo dziękuję za ten cały proces. On był naprawdę bardzo ze strony społecznej pożądany. W imieniu tych osób, które brały w tym udział, bardzo serdecznie dziękuję.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję, panie pośle. Czy ktoś z parlamentarzystów chciałby jeszcze zabrać głos w powyższym temacie? Nie widzę.

Czy strona społeczna chciałaby zabrać głos? Jeżeli tak, to proszę o zgłoszenia.

Proszę bardzo. Proszę o przedstawienie się.

**Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów (FORS) Adam Małyszko:**

Adam Małyszko, Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów.

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, przede wszystkim chciałem podziękować za zorganizowanie tego spotkania. O to spotkanie zabiegaliśmy już od dłuższego czasu, żeby po prostu przyspieszyć jednak prace, które przeszkadzają przedsiębiorcom zajmującym się obrotem pojazdami, szczególnie używanymi, w tym rozbitymi. Po prostu ich działalność w niektórych miejscach zostaje sparaliżowana lub jest narażona na bardzo wysokie sankcje karne. Przypomnę tylko, że za niezarejestrowanie pojazdu w terminie – ja mówię w przenośni o zarejestrowaniu, bo zgodnie z przepisami jest to złożenie wniosku o rejestrację, ale tak naprawdę zmierza to do rejestracji – to jest kara od 1 tys. do 2 tys. zł, w zależności jak długi okres jest od niewypełnienia tego obowiązku.

I tak jak w 2023 roku bardzo szybko te regulacje zostały przyjęte – 15 minut praktycznie przed posiedzeniem komisji sejmowej niezwiązanej z branżą motoryzacyjną, z pojazdami wrzucano rządową autopoprawkę i w ciągu miesiąca mieliśmy ustawę. Niestety niedopracowaną, nieskonsultowaną prawidłowo ze środowiskiem, które też dzisiaj tu jest na tej sali. Ustawa miała taki tytuł: „Ustawa o zmianie niektórych ustaw w celu ograniczenia niektórych skutków kradzieży tożsamości”. Nie domyśliliśmy się, że pod tą ustawą może być później zmiana ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Niestety tak się stało. Mogliśmy zareagować już wyłącznie w Senacie. W Senacie udało się drobne korekty nanieść, które uratowały na przykład przedsiębiorców i osoby fizyczne, które według zapisu przed Senatem musiały zarejestrować pojazd, żeby go zezłomować. To był taki absurd, który był naprawdę widoczny. To pokazuje tylko, że ta ustawa nie była dopracowana i nie odbyły się prawdziwe konsultacje, ani też nie było oceny skutków regulacji tejże ustawy.

Do dzisiaj pozostał jeszcze też absurdalny przepis – gminy, powiaty, które przyjmują z art. 50a i 130a pojazdy, jeżeli pojazd nie jest zarejestrowany w kraju, a jest to wrak, to również muszą go zarejestrować. To jest po prostu coś, co utrzymuje się już od roku – bo to funkcjonuje od 1 stycznia 2024 r.

Jest też kilka innych drobiazgów, o których już wielokrotnie rozmawialiśmy z ministerstwem. Ministerstwo Infrastruktury doskonale zidentyfikowało te błędy, można powiedzieć, czy niedopatrzeń i ma już rzeczywiście pomysł na wdrożenie tych zmian. Natomiast to się przeciąga w czasie. W tej chwili jest 90 dni na zarejestrowanie pojazdu. Rejestrowanie to znaczy złożenie wniosku, jeżeli wniosek nie jest kompletny – czyli nie ma najczęściej badań technicznych – to w ciągu 7 dni najczęściej ten wniosek uzupełnić. Niektóre organy rejestrujące pojazdy przedłużają ten termin o 30 czy 90, dając szansę na naprawę tego samochodu, dołączenie... Ale to jest kolejna korespondencja, kolejna dokumentacja. Natomiast jest część przedsiębiorców, których reprezentuję jako Stowarzyszenie Forum Recyklingu, którzy oprócz kasacji handlują też pojazdami uszkodzonymi, nie zamierzając ich naprawiać, nie zamierzając ich oddawać do użytku i nie zamierzając robić przeglądu technicznego – bo po prostu ich towarem jest pojazd uszkodzony. I taki towar jest w obrocie. Ta grupa przedsiębiorców i te pojazdy, szczególnie w ramach likwidacji szkód komunikacyjnych – a jest ich około 350 tys. w ciągu roku... Niestety nie jest możliwa ich rejestracja w ustawowym terminie. W związku z tym, jak to wiadomo, Polak potrafi – jest przepis i trzeba szukać po prostu jakiejś alternatywy. Przedsiębiorcy zakładają dwie, trzy firmy i przepisują ten pojazd co 90 dni z jednej firmy do drugiej. Później on wraca do kolejnej firmy. No kochani, czy tak ma wyglądać działalność gospodarcza w XXI w. w kraju, który jest od 20 lat w Europie? Chyba nie. Po prostu jesteśmy gdzieś troszeczkę daleko... Nie chcę nikogo obrazić, bo cisną się jakieś słowa... W naszej branży największym problemem jest oczywiście brak możliwości złożenia kompletnej dokumentacji – ale też nie chcemy tego robić – pojazdów uszkodzonych. Po prostu to nie jest nasza działalność gospodarcza. A my mamy umowy z firmami ubezpieczeniowymi i my musimy te samochody odbierać. Czyli my, czy chcemy, czy nie chcemy, jeżeli godzimy się na tą współpracę i część samochodów jest do rozbiórki i my je demontujemy jako firma, która ma stację demontażu... A część jest do sprzedaży... W tym całym pakiecie my te pojazdy często sprzedajemy po roku, po półtora roku i często ta karuzela sprzedaży dzisiaj jest czterokrotna. Generujemy tylko obroty. Później może wydawać się, że firmy mają coraz to większe obroty, ale jak mają coraz większe obroty, to okazuje się, że wchodzą w pewne limity i już nie są małym przedsiębiorcą, już nie są mikroprzedsiębiorcą, już nie mogą skorzystać z CIT-u estońskiego czy też z ryczałtu. Spirala skutków się powiększa.

I oczywiście tutaj zaraz koledzy uzupełnią jeszcze problemy, które są już na wokandzie, już było kilka wyroków WSA, gdzie nie zgadzają się z opinią ministerstwa i ferują wyroki... Jest już chyba kilka wyroków oczekujących na NSA. Nie wiem, czy... Tutaj pan mecenas Tuzinek być może powie, jak jest, bo to monitoruje. Dzięki po prostu pewnym środkom zebranych na obsługę prawną tych podmiotów udaje się nam niektóre sprawy przez pana mecenasa wygrywać. W części natomiast urzędy podchodzą inaczej – tam jest słynny ust. 7 – i mówią, że to tylko dotyczy pojazdów zarejestrowanych w kraju, nie dotyczy pojazdów sprowadzonych. Ten problem będzie i tutaj trzeba bardzo szybko zareagować, bo będziemy mieli powtórkę z traktorów. Będziemy musieli jakąś abolicję chyba zrobić, bo nagle okaże się, że tysiące przedsiębiorców będzie ukaranych po prostu niesłusznie.

I ja, jeżeli będę mógł jeszcze przez minutkę później dodać, chciałbym teraz oddać już głos. Tylko jeszcze ostatnie zdanie – chciałbym bardzo mocno podziękować Ministerstwu Infrastruktury.

Odbyły się spotkania u rzecznika – chyba były dwa czy trzy na zespole. Później przy współpracy z rzecznikiem wyszła taka prawnie wiążąca interpretacja, żeby przynajmniej te samochody sprowadzane mogły uniknąć kary przy sprzedaży przed dziewięćdziesiątym dniem. I za to dziękujemy. Dziękujemy też za spotkanie 10 grudnia, za dialog. Natomiast rozciąga się to w czasie. I to jest główna przyczyna i też nasza determinacja, żeby po prostu wreszcie coś z tym zrobić. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Proszę tylko o przedstawienie się.

**Właściciel PolskiAutoHandel.pl Maciej Szymajda:**

Dzień dobry. Maciej Szymajda, PolskiAutoHandel.

Panie przewodniczący, państwo posłowie, szanowni państwo, ja reprezentuję firmy sprowadzające samochody do Polski. I tutaj to, co pan Adam powiedział, oczywiście w całej rozciągłości popieramy. Na nas nakładane są obowiązki, których w wielu przypadkach, na przykład przy samochodach uszkodzonych, nie jesteśmy w stanie spełnić. I teraz zobaczcie, państwo jako rządzący nami i tworzący prawo robicie takie prawo, które jest nie do spełnienia, przez co obywatel musi kombinować, jak je obejść. On tego nie chce, ale musi to zrobić, bo z różnych względów nie jest w stanie działać zgodnie z przepisami, których po prostu zrobić się nie da. I teraz – to, co mówił pan Adam – sprawy dotyczące nakładania kar na przedsiębiorców my wspólnie... Ja prowadzę stronę PolskiAutoHandel, która zrzesza kilkanaście tysięcy osób handlujących samochodami. Założyłem taki fundusz..., bo wiedziałem, jak to się odbędzie. To są koszty, które przy karach, powiedzmy rzędu 200 zł... Prowadzenie sprawy takiej z zastępstwem prawnym i innymi dodatkami, wyjazdami do sądu – przekracza koszty tej kary. I niestety żaden z przedsiębiorców, jeżeli ta sprawa kończy się na etapie SKO, nie ma możliwości nawet zwrócić się o zwrot tych kosztów, nie mówiąc o tym, że ponosi koszt w postaci zmarnowanego czasu, pisania pism, nerwów i innych rzeczy.

Dodatkowo pisma czy te interpretacje, które Ministerstwo Infrastruktury zamieściło na swojej stronie, również ta, która była wydana na podstawie Prawa przedsiębiorców, niestety nie są brane pod uwagę w wielu przypadkach w wydziałach komunikacji. I w związku z tym, że przepisy obowiązują od 1 stycznia 2024 r., a przepis mówi o tym, że jeżeli przekroczenie terminu będzie powyżej 180 dni – a takich przypadków jest coraz więcej – to przedsiębiorcy już dostają nie 1 tys. zł kary, tylko 2 tys. zł kary od każdego samochodu. I teraz policzcie sobie państwo i wyobraźcie sobie firmę, która sprowadza tych samochodów kilkaset w roku i dostanie takich kar kilkadziesiąt czy kilkaset sztuk – można tak każdą firmę położyć na łopatki, tylko przez co, że na przykład sprowadzała pojazdy, które były uszkodzone i takimi handluje, bo taka jest jej działalność od wielu lat. Dlatego tutaj prośba do ministerstwa – wiemy, że państwo działacie, ale prosilibyśmy jako przedsiębiorcy, żeby te działania były konsultowane. I tu dziękujemy też, jak pan Adam powiedział, za konsultacje, które się odbyły. Natomiast żeby to w miarę szybko zrobić, bo niestety to się rozciąga w czasie, te postępowania cały czas trwają, to są niepotrzebne koszty – i dla samorządów, i dla przedsiębiorców – nerwy, stresy. To jest robota bez sensu. I prośba też – to do państwa posłów i do Ministerstwa – żeby przepisy, które wprowadzacie, konsultować przed ich wprowadzeniem, nie robić tego tak, jak to było z tymi przepisami zrobione. Tu pan Adam powiedział, że ustawa weszła po miesiącu. Ale ona weszła nawet szybciej, chyba z Senatem. Natomiast przez Sejm ta ustawa przeszła w 3 dni. I wyszła jako ustawa już gotowa z Sejmu bez żadnych konsultacji. Ja konsultowałem to wtedy z ówczesnymi posłami Komisji Infrastruktury, która się powinna tym zająć, i oni nie mieli pojęcia, że taka ustawa przez Sejm przeszła.

W ogóle schemat działania i prowadzenia tej ustawy to był jakiś skandal. Strona społeczna mogła wyrazić zdanie na ostatnim posiedzeniu komisji w Senacie, kiedy już tak naprawdę wszystko było przyjęte i przyklepane. Zatem prośba, żeby te przepisy, które mają wejść w życie, konsultować z nami – bo my to robimy na co dzień, my wiemy, jak to funkcjonuje, wiemy gdzie jest problem i gdzie się może pojawić problem, zanim go państwo wygenerujecie. Dlatego dziękujemy za te konsultacje i mamy nadzieję, że będziemy to robić przed tworzeniem przepisów, a nie już potem, żeby gasić pożar. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo. Czy ktoś...? Proszę bardzo, proszę o przedstawienie się.

### **Ekspert Związku Powiatów Polskich Przemysław Matysiak:**

Przemysław Matysiak, Związek Powiatów Polskich.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, tutaj również jako strona samorządowa oczekujemy w kilku obszarach związanych z komunikacją interwencji Ministerstwa Infrastruktury i przedstawienia jakichś rozwiązań legislacyjnych. Natomiast w temacie, w którym się znajdujemy, chciałem zasygnalizować między innymi to, o czym z panami przed posiedzeniem rozmawialiśmy. Chodzi o taki pewien wyłom w dotychczasowej, nazwijmy to, linii orzeczniczej. Chodzi o wysyp niedawnych wyroków Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Lublinie. Nie wiem, czy resort o tym słyszał. Bo generalnie do tej pory utrzymywaliśmy... To chodzi generalnie o ten problem związany ze zbyciem pojazdu przed upływem terminu do złożenia wniosku o jego rejestrację. W tych wyrokach stany faktyczne są bardzo podobne. Chodziło o przedsiębiorców, którzy sprowadzali pojazdy z krajów Unii Europejskiej. Po kilku dniach dochodziło do zbycia tych pojazdów. Starostowie czy prezydenci miast nakładali administracyjne kary pieniężne za niespełnienie obowiązku złożenia wniosku o rejestrację, co zostało koniec końców utrzymane. Po prostu skargi przedsiębiorców zostały oddalone. Kary administracyjne zostały utrzymane. Wyroki są nieprawomocne na tę chwilę.

Natomiast jak to sąd administracyjny w Lublinie argumentował? W dużym skrócie – zbywając pojazd przed upływem terminu do złożenia wniosku o rejestrację pojazdu, przedsiębiorco, właścicielu pojazdu, skracasz sobie termin na wykonanie tego obowiązku. Czyli masz 90 dni, a jak sprzedasz czwartego dnia od nabycia tego pojazdu ten pojazd, to miałeś 4 dni na wykonanie tego obowiązku. A contrario w podobnym czasie zapadł wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie – bardzo podobny stan faktyczny, też chodziło o pojazd sprowadzony z kraju Unii Europejskiej – gdzie uzasadnienie było zgoła inne. Uzasadnienie było pro przedsiębiorcze, po prostu wychodziło z sercem na dłoń wobec przedsiębiorców, jak również wobec organów rejestrujących, ponieważ tam... Pozwolę sobie odczytać fragment uzasadnienia, bo on był bardziej celowościowy. „Gdyby przyjąć inną wykładnię, to wtedy jej efektem byłaby konieczność wszczynania bezprzedmiotowych postępowań administracyjnych jedynie w celu uniknięcia nałożenia kary, podczas gdy celem wprowadzenia omawianych regulacji była poprawa referencyjności danych znajdujących się w Centralnej Ewidencji Pojazdów”. Tutaj strona samorządowa od samego początku postulowała to, że zmiany powinny dotyczyć tego, aby pojazdy generalnie wchodziły do polskiego systemu prawnego, żeby były rejestrowane, żeby była pełna przejrzystość i transparentność. W związku z tym na tym etapie już nam się pojawia nowa odnoga linii orzeczniczej w tym temacie. To są wyroki świeże. Z tego co wiedziałem, uzasadnienia zostały sporządzone całkiem niedawno. One zapadły – jeszcze są nieprawomocne – w połowie lutego tego roku. Tak więc my też jako strona samorządowa bardzo byśmy chcieli i prosili o interwencję pod kątem takim, aby każda następna nowelizacja po prostu w sposób jasny określała, co w jakim przypadku powinno się wydarzyć. Bo już nawet idąc taką szarą rzeczywistością starostwa powiatowego – gdyby taki przedsiębiorca składał jedynie wnioski puste, nazwijmy to, takie obciążone brakami, tylko po to, by złożyć w starostwie, by uniknąć kary, to w praktyce jest tak – mamy składanie pustych związków bez załączników o rejestrację, są to wnioski obciążone brakami w myśl Kodeksu postępowania administracyjnego. Co w takiej sytuacji, gdy za kilka dni, w międzyczasie, przedsiębiorca sprzedaje to auto? Co się dzieje? Pracownik wydziału komunikacji musi wezwać takiego przedsiębiorcę do uzupełnienia braków formalnych. W międzyczasie właściciel pojazdu nie jest właścicielem pojazdu i musimy zmierzać do czego? Do umorzenia postępowania. A ileś listów poleconych zostało już wysłanych, koszty zostały wygenerowane, czy to biurowe, czy osobowe, czy to właśnie korespondencyjne. Tak więc my mamy to z tyłu głowy, też to mamy na uwadze i chcielibyśmy, by każda zmiana czy interwencja na przyszłość była na tyle precyzyjna i na tyle rozważna, aby ten główny cel, czyli tej referencyjności danych i tego, aby pojazdy rzeczywiście wchodziły do polskiego systemu prawnego, został osiągnięty. Dziękuję bardzo.

### **Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Proszę o przedstawienie się.

### **Prezes Związku Dealerów Samochodów Paweł Tuzinek:**

Paweł Tuzinek, Związek Dealerów Samochodów.

Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, szanowni państwo, również chciałem podziękować na wstępie za zorganizowanie tego posiedzenia. Jak rozumiem ono ma mieć

charakter pewnego wysłuchania branży i też przedstawienia naszych problemów w związku z tymi przepisami. I w ocenie autoryzowanych dealerów samochodów te problemy są dwa. Może jakby chronologicznie nawiązę do tego, co mówili przedmówcy.

Tak, kwestia zbycia sprowadzonego pojazdu przed terminem jest obecnie ogromnym problemem. Powiem państwu, że czy to komisje, czy autoryzowani dilerzy, jeżeli sprowadzają samochód, najczęściej jest to samochód sprowadzany na zamówienie i w 90 procentach on jest sprzedawany przed terminem. Druga rzecz jest taka, że mało którego przedsiębiorcę stać na to, żeby trzymać towar u siebie w sklepie przez 90 dni – bo to jest po prostu koszt. W każdej branży, która handluje czymkolwiek, państwu to samo powiedzą. Ogromna większość tych pojazdów sprowadzanych jest zbywana przed tym terminem. I tutaj, jak powiedzieli przedmówcy, mamy ogromne problemy. One oczywiście są punktowe. Część starostów, większość wydaje mi się, raczej stosuje te przepisy w sposób racjonalny i tak jak powinna, czyli tych kar nie nakłada. Natomiast jest grupa kilkunastu, kilkudziesięciu starostów, którzy, mam wrażenie, najzwyczajniej w świecie robią po prostu skok na kasę. Bo te sprawy tak przychodzą do nas, najczęściej jest to jeden powiat i tych decyzji jest kilkanaście wobec różnych komisów, różnych sprzedawców samochodów i trzeba wtedy działać, trzeba wtedy te sprawy zaskarżać. W większości w kolegiach odwoławczych wygrywamy, natomiast tutaj, jak wspomniał pan mecenas, sprawy trafiają też do sądów. Mamy wyroki korzystne, natomiast potwierdzam – sąd administracyjny w Lublinie wydał właśnie kilka tygodni temu wyroki niekorzystne. I nie wiem jak to będzie. Jesteśmy w dosyć trudnej sytuacji, ponieważ musimy cały czas czuwać. Jeżeli te decyzje przychodzą, to trzeba właśnie wynajmować prawnika, pisać odwołanie, ewentualnie pisać skargę do sądu. A więc apel jest taki do Ministerstwa Infrastruktury, żeby jak najszybciej tą kwestię uregulować i ten ust. 7 po prostu uszczelnić, i wpisać to wyłączenie w tym przepisie, tak jak powinno być. Tak wygląda sytuacja.

Natomiast jeżeli już mogę i jesteśmy przy głosie, to w imieniu branży dilerskiej – i też myślę, że komisowej – chciałem też państwu przedstawić jeszcze jeden problem, który nas dotyka. I on się wiąże właśnie z tym artykułem 73aa, który został wprowadzony rok temu. Mianowicie zaczęła nam bardzo doskwierać kwestia rejestracji czasowej i podejścia starostów do tego, że nie można w czasie tej rejestracji czasowej samochodu sprzedać. U nas poza samochodami użytkowymi, które odkupujemy od klientów i musimy w ciągu 90 dni na siebie zarejestrować, mamy też tak zwane samorejestracje – czyli jeżeli w zeszłym roku sprzedano 500 tys. nowych samochodów, to tak około 100 tys. z tej puli było zarejestrowanych na dealera. No i właśnie w tym czasie też nie możemy takiego samochodu nowego klientowi sprzedać, ponieważ starostowie kwestionują taką możliwość i nie chcą nam dokończyć postępowania rejestracyjnego. W mojej ocenie przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego też są tutaj jasne. Jest art. 30 § 4, który mówi, że jak zbywamy przedmiot postępowania, to wchodzi po prostu nabywca do postępowania i jest to dla mnie sprawa jasna. Natomiast starostowie zasłaniają się tym, że złożyli już wniosek do PWPW o produkcję dowodu rejestracyjnego, że muszą to w systemie wpisywać i po prostu nie uznają tego. I też tutaj są różne metody obejścia tego. Moim zdaniem nie do końca zgodne z prawem – już może też nie będę tego mówił. Natomiast najczęściej my robimy tak, że ten towar mamy po prostu na parę tygodni wyłączony ze sprzedaży – co jest sytuacją bardzo niewygodną. Bo jak wiecie, albo nie wiecie, drodzy państwo, samochody, czy to nowe, czy używane bardzo często są w kredycie. One stoją przed salonem, czekają na klienta, ale są po prostu własnością banku, który je skredytował. I od tego trzeba płacić odsetki. Zatem jeżeli mamy przez trzy tygodnie brak możliwości spieniężenia tego samochodu, to też jest to dla nas po prostu koszt. Apelowaliśmy do ministerstwa na jesieni zeszłego roku, żeby tę rejestrację czasową zlikwidować – po prostu żeby zrobić jedno postępowanie, jedną decyzję administracyjną. Czyli przychodzimy, składamy wniosek o rejestrację, dostajemy miękki dowód i dostajemy decyzję administracyjną, że pojazd jest zarejestrowany. Natomiast odbiór dowodu rejestracyjnego twardego to już tylko czynność materialno-techniczna, czyli może to sobie zrobić nowy właściciel. Natomiast niestety nie spotkało się to na chwilę obecną z aprobatą ministerstwa. Mam nadzieję... Ministerstwo odpowiedziało nam i też zostawiło pewną furtkę, że jednak będzie rozważało tę kwestię likwidacji rejestracji czasowej. Natomiast apelujemy właśnie, żeby te zmiany wprowadzić. Bo w związku z tymi przepisami, które weszły rok temu, ten problem się bardzo powiększył, także dla nas i dla komisów.

Zatem to są takie problemy. Bardzo dziękuję za możliwość przedstawienia i też liczę, że państwo zarówno jako strona rządowa, jak i strona parlamentarna nad tym tematem się wkrótce pochylicie.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo. Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos?

Proszę bardzo. Proszę o przedstawienie się.

**Przedstawiciel Stowarzyszenia Komisów Łukasz Nowalski:**

Łukasz Nowalski, Stowarzyszenie Komisów.

Szanowni państwo, może rozwiązaniem tego problemu jest po prostu wyłączenie z możliwości rejestracji podmiotów zajmujących się profesjonalnie auto-handlem. Myślę, że bardzo dużo tych problemów samoistnie by się rozwiązało. To tyle, dziękuję.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo. Dobrze, to za chwilę... Czy ktoś, kto jeszcze nie zabierał głosu, chciałby zabrać głos? Pani posłanka i później oddam głos.

**Posel Magdalena Kołodziejczak (KO):**

Proszę państwa, dzisiaj takim dosyć powszechnym, jednocześnie budzącym wiele dobrych emocji pojęciem jest deregulacja. Myślę, że to jest taki moment, kiedy rzeczywiście można by było te przepisy uprościć. Nie jestem tutaj wybitną specjalistką w tej dziedzinie, ale te argumenty, które tutaj państwo przytaczają, wydają się jak najbardziej słuszne i z dużym zainteresowaniem będę słuchała też stanowiska ministerstwa, bo od początku deklarowaliśmy tworzenie dobrego prawa. Natomiast to powielanie tych czynności, wielokrotne angażowanie całego aparatu w starostwie i chociażby potem w firmach sprzedających samochody, jest rzeczą, wydaje mi się, dalece niewłaściwą, bo przecież tej biurokracji mamy całe mnóstwo. Tak że z dużym zainteresowaniem będę słuchała stanowiska ministerstwa. Bardzo dziękuję.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo. Nie widzę osób, które by chciały zabrać głos po raz pierwszy. Proszę bardzo.

**Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów (FORS) Adam Małyszko:**

Dziękuję bardzo. Ja chciałem dodać jeszcze jeden taki może nie problem, ale taką uwagę. Otóż ten projekt napędze robiony w 2023 roku miał na celu... Ministerstwo Cyfryzacji chciało mieć na bieżąco informację, kto jest właścicielem samochodu, ponieważ zgłoszenie faktu zbycia czy nabycia nie spełniało tego oczekiwania. W związku z tym postanowiono, że tak powiem, zmusić przedsiębiorców czy też osoby fizyczne do rejestracji. I co się okazało po zmianie? Jest gorzej. Bo w tej chwili te wszystkie pojazdy uszkodzone w ogóle nie są zgłaszane jako nabyte, bo nie ma obowiązku nabycia. Natomiast ci, którzy zgłoszą zbycie, to leży po 4-5 lat organach rejestrujących i nikt tego nie wprowadza tak naprawdę do CEPiK-u. Nawet jeżeli wprowadzi do CEPiK-u, to też organ typu Policja czy Fundusz Gwarancyjny, który chce ustalić właściciela, też często tego nie znajduje. I my bardzo często... Praktycznie codziennie jest jakieś pytanie – kto kierował tym samochodem. A on sprzedany był w 2016 roku. Czasami jest taka sytuacja, bo ktoś jeździł... I to się nie udało. Po prostu ten zabieg się nie udał. Po prostu trzeba znaleźć inne rozwiązanie. W mojej ocenie fakt zgłoszenia zbycia powinien być pośrednio do CEPiK-u skierowany pod odpowiedzialnością karną z załączeniem ewentualnie dokumentów potwierdzających, żeby na bieżąco były informacje, kto jest właścicielem. I trzeba wyłączyć obowiązek przerejestrowania pojazdów, które są już zarejestrowane. Bo one są przecież zarejestrowane. Art. 73aa mówi o obowiązku rejestracji. Ja wiem, że potocznie to jest przerejestrowanie, które jest bardzo podobne do rejestracji, ale w polskim prawie nie ma rozróżnienia przerejestrowania, czyli zmiany właściciela, z rejestracją pierwotną. I tutaj dla pojazdów tych, które są już zarejestrowane, uważam, że jest dużo łatwiejsza droga uporządkowania tego, ażeby był obieg w ewidencji na bieżąco. Praktycznie można by było w ciągu 14 dni zobowiązać właściciela, który sprzedał pojazd, do elektronicznego zgłoszenia do CEPiK-u takiej informacji. I służby wiedzą, i my nie mamy problemów, i wszystko jest osiągnięte. Rzeczywiście gorzej troszeczkę jest z pojazdami sprowadzonymi, ale to już niech tutaj koledzy pomysły przedstawiają.

Natomiast przy okazji tego przepisu, który wszedł właśnie, nie do końca skonsultowany, wytworzyła się kolejna patologia. Jak państwo doskonale wiecie, 21 lat zaraz minie od braku zmiany stawki za przegląd techniczny w stacjach kontroli pojazdów. SKP, chcąc sobie dorobić,

podbijają pieczęć dla samochodów uszkodzonych, no bo przecież trzeba je jakoś zarejestrować. I już w tej chwili to badanie nie kosztuje 98 zł, tylko kosztuje krotność. Ale nie ma już kary, samochód jest zarejestrowany i stoi rozbity z tablicami rejestracyjnymi, które wiszą gdzieś tam w szafie. Ale kary nie ma.

Kochani, naprawdę, ja mówię to, co widzę jako praktyk i trzeba tych praktyków po prostu słuchać. Tutaj była wymieniana ta deregulacja... Nie wiem, przez kilka już przypadków odmieniana – to jak najbardziej. Tylko może najpierw zatrzymajmy wprowadzanie takich przepisów, które za chwilę trzeba deregulować. Jak tego nie zrobimy, to będziemy całe życie regulować i deregulować. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

**Właściciel PolskiAutoHandel.pl Maciej Szymajda:**

Jeżeli tylko mogę nawiązać do tego, co pan Adam powiedział – wcześniej mieliśmy obowiązek zgłoszenia faktu nabycia i zbycia pojazdu. I ja mówiłem w ministerstwie, że wprowadzenie obowiązku rejestracji – odnosząc się też do tego, co pani poseł mówiła o papierologii, tej całej biurokracji... To jest obowiązek, który na przedsiębiorcę nakłada... Ja muszę pójść... Technicznie jak to wygląda? Kiedyś siadałem do komputera, robiłem zgłoszenie nabycia w ciągu 5 minut przez gov.pl. Zajmowało mi to 5 minut, nie ruszając się z biura. Dzisiaj muszę pojechać dwa razy do wydziału komunikacji, urzędnikowi, zając czas, zarejestrować samochód – jeżeli zakładamy, że mam komplet dokumentów. Następnie muszę czekać z zablokowanym towarem – to, co pan prezes mówił tutaj – przez trzy tygodnie na dowód stały i po trzech tygodniach udać się do wydziału komunikacji kolejny raz. Oczywiście pod warunkiem, że w wydziale komunikacji wcześniej sobie zarezerwuje kolejkę albo stoję w kolejce parę godzin, bo nie mam numerku. Często jest tak, że na miesiąc do przodu – na przykład w Olsztynie – nie ma możliwości zarejestrowania sobie elektronicznie wizyty, bo nie ma miejsc. W związku z tym, żeby wypełnić ten obowiązek, muszę pójść do wydziału komunikacji i jak to za PRL-u w Komitecie Kolejowym się ustawić, i odczekać sobie parę godzin na to, żeby zarejestrować samochód. Weźcie też państwo pod uwagę to, że my nie tak jak większość z was mamy jeden samochód, tylko mamy ich kilkadziesiąt co miesiąc. I organizując te wszystkie obowiązki, musimy mieć dodatkowych pracowników, żeby to robili albo poświęcać czas, w którym powinniśmy tak naprawdę zajmować się sprzedażą samochodu, przygotowaniem i tym, do czego stworzyliśmy swoje firmy. A my robimy to, co pani poseł powiedziała – papierologię i bezsensowne kwity, które za chwilę idą do kosza. Bo te samochody my mamy przez chwilę, sprzedajemy i te same czynności wykonuje nasz klient. Czyli zamiast jednej rzeczy, którą ja robiłem przez 5 minut elektronicznie, dzisiaj ja dwa razy jadę do wydziału komunikacji, mój klient dwa razy jedzie do wydziału komunikacji.

I to, o czym też pan mecenas Tuzinek mówił – zgłaszaliśmy wniosek o to, żeby wyeliminować rejestrację czasową z urzędu, która powoduje problem z blokowaniem naszego towaru. Ja nie znam innej branży w całej Polsce, która ma blokowany towar. No nie wiem... Jak idziecie do sklepu, to widzieliście na półkach towar, który możecie kupić za 90 dni czy za 30 dni, czy też za 7 dni? Nie. Sklep bierze z hurtowni towar i go sprzedaje. A my bierzemy z hurtowni czy od kogoś towar i musimy go położyć na półce i przez co najmniej 7 dni w idealnym przypadku – a w większości jest to 10 albo 20 dni – czekać ze sprzedażą towaru, bo nie ma procedury, która by pozwalała nam sprzedać ten samochód z miękkim dowodem. Dlatego tu prośba, żeby się naprawdę nad tym pochylić. Bo ja rozmawiałem i z panem naczelnikiem, i z panem ministrem jednym, drugim na ten temat. Niestety nie ma jakiegoś takiego zrozumienia. Przecież my to robimy na co dzień. My robimy tego tysiące. Milion samochodów używanych rocznie mniej więcej jest sprowadzanych. I teraz zobaczcie państwo, ile to jest operacji zrobionych kompletnie bez sensu. To są setki tysięcy godzin poświęconych na stanie w kolejkach, na wypełnianie wniosków, które są do niczego nie potrzebne. A referencyjność bazy CEP została, tak jak tu pan Adam słusznie powiedział, zmniejszona. Bo te samochody są rolowane między jedną, drugą, trzecią firmą. Część osób, które sprowadzają samochody też muszą cudować, kombinować, żeby tego nie zrobić w terminie, czyli przedłużają, piszą jakieś dziwne oświadczenia, które to wydłużają...

Słuchajcie państwo, zmuszacie przedsiębiorców do kombinowania. Ja uważam, że przedsiębiorcy powinni mieć jasną, prostą sytuację i wtedy nie będą zmuszani do kombinowania. Przez takie przepisy też rozwija się bardzo szara strefa. Bo oni się i z nas, i z was śmieją.

Bo wymyślacie bzdury, które powodują to, że szara strefa, której nigdzie nie ma, ma to gdzieś. Oni się śmieją. Bo co tego Mirka, handlarza spod Biedronki, interesują przepisy dotyczące rejestracji, recyklingu czy innych rzeczy? On ma to w nosie, bo jego nigdzie w systemie nie ma. On sprzedaje samochód z dokumentami na Niemca. Jego nie interesuje też rękojmia za samochód, gwarancja. Po co? Przecież jego nigdzie nie ma. I nie płaci podatku dochodowego, nie płaci VAT-u, nie płaci akcyzy, nie płaci ZUS-u i nie płaci wielu innych danin. Dzięki temu jest bardziej konkurencyjny niż ja, robiąc to wszystko. A po drugie, ma 30 razy mniej problemów. Może sprzedać jeden samochód i zarobi więcej niż na pięciu czy dziesięciu w tym samym czasie sprzedanych. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo. Nie widzę więcej zgłoszeń. Oddam głos panu naczelnikowi.

**Naczelnik Wydziału Warunków Rejestracji Pojazdów w Departamencie Transportu Drogowego MI Łukasz Mucha:**

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, dziękujemy bardzo za spostrzeżenie i propozycje, które tutaj padły ze strony samorządowej i strony branżowej, motoryzacyjnej. Większość z tych problemów jest nam znana. Były one omówione na tym spotkaniu właśnie 10 grudnia. Więc to już jest coś, co wspólnie zidentyfikowaliśmy. Teraz należy się zastanowić, jak te problemy rozwiązać, ale w taki sposób, żeby nie rozszczełnić systemu, a wręcz poprawić jego szczelność. Bo zwróćmy uwagę na to, że te zmiany miały jakieś swoje podłoże. Należało poprawić referencyjność danych w systemie Centralnej Ewidencji Pojazdów, należało jednak utrzymać obowiązki w zakresie rejestracji, na przykład w odniesieniu do pojazdów sprowadzonych z Unii Europejskiej. Trzeba sobie powiedzieć, że od 2004 roku istniał obowiązek rejestracji pojazdów sprowadzanych z Unii Europejskiej. Nie złożenia wniosku, ale bezwzględne zarejestrowanie w terminie 30 dni od daty sprowadzenia. To, że ten obowiązek nie był przestrzegany, to jest inna kwestia. Ale o to właśnie upominała się przed 2020 rokiem Komisja Europejska do ówczesnego Ministerstwa Środowiska. Postawiła zarzuty o nieprzestrzeganie kierunków wynikających z dyrektywy 2053 w sprawie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. I wtedy wprowadzono kary pieniężne za brak obowiązku rejestracji. W związku z tym problem jest i ten problem częściowo został zaadresowany właśnie tymi zmianami, które weszły w życie w zeszłym roku. I tu chciałbym też podkreślić, że one miały również charakter deregulacyjny, bo zlikwidowaliśmy zawiadomienia o nabyciu pojazdów. Mieliliśmy wnioski ze strony samorządowej, że setki, tysiące papierowych zawiadomień o nabyciu zalega gdzieś w urzędach i nie ma co z tym robić, że nikt nie nadaje wprowadzać tego do Centralnej Ewidencji Pojazdów. A więc te przepisy, które weszły w zeszłym roku, dużo jednak zrobiły i uporządkowały. Poprawiliśmy też jak gdyby egzekwowanie tych kar pieniężnych, ustalając stałą wysokość kary pieniężnej, sztywną – co też było postulowane ze strony samorządowej. Zresztą te przepisy były konsultowane w trybie roboczym, również ze stroną samorządową.

Natomiast jesteśmy w pełni świadomi, że wymagają one poprawy. I to właśnie w tych aspektach, które tutaj zostały poruszone. Tutaj mogę powiedzieć, w odniesieniu do tego problemu, który dotyczy nakładania kary pieniężnej w sytuacji sprzedania pojazdu przed upływem terminu na złożenie wniosku, czyli art. 73aa ust. 7, chcemy jak najszybciej to doregulować, żeby właśnie te wątpliwości prawne... Żeby to orzecznictwo, na które zresztą nie mamy wpływu, stało się jednolite. I to zrobimy w najbliższym projekcie ustawy zmieniającej ustawę o systemach homologacji, ale również i ustawę – Prawo o ruchu drogowym. Jesteśmy na etapie finalizowania zgłoszenia do wykazu prac legislacyjnych tego projektu. I tam te najprostsze kwestie, które wiemy, jak rozwiązać, zrobimy. Natomiast planujemy odrębny projekt ustawy, w którym kompleksowo pochylimy się nad tą całą sprawą składania wniosków o rejestrację, nad uzupełnianiem Centralnej Ewidencji Pojazdów, nad zawiadomieniami o zbyciu – żeby przedsiębiorcy mogli je robić w formie elektronicznej. To jest to, o czym pan mówił – żeby nie trzeba było tego robić w formie papierowej ani broń Boże przychodzić do urzędu, tylko żeby było rozwiązanie, że robi się to za pośrednictwem gov.pl i jest to jasne i precyzyjne. A być może coś nowego wypracujemy.

Przy tej ustawie też chcemy podjąć takie działania dalsze upraszczające rejestrację pojazdów. Znamy ten problem sprzedaży na pozwoleniu czasowym. Oczywiście Prawo o ruchu drogowym nie wprowadza zakazu dysponowania swoją własnością czy towarem. W przepisach rozporządzenia, które regulują produkcję i dystrybucję dowodów rejestracyjnych, jest zapisane, że wytwórnia dowodów, Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych produkuje dowód

w terminie siedmiu dni roboczych. W związku z tym te terminy trzech dni oczekiwania... Wydaje mi się, że to po stronie starostw leży tutaj przyspieszenie tego procesu i jak największe zminimalizowanie ewentualnych trudności. Ale zgadzam się, chcemy to w jakiś sposób rozwiązać. I nie będzie to proste. Nie można powiedzieć, że ot tak po prostu zlikwidujemy czasową rejestrację. Ale wiemy, co chcemy osiągnąć – żeby to było prostsze, jednorazowe, żeby nie stanowiło przeszkody dla obrotu pojazdami.

I to chyba tyle. Na pewno będziemy to konsultować, zarówno roboczo, jak i później na etapie procesu legislacyjnego.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Ja mam tylko jedno pytanie – jeżeli chodzi o te większe zmiany legislacyjne, na jakim one są etapie i kiedy planujecie je po pierwsze, konsultować, a po drugie, wprowadzać w życie?

**Naczelnik Wydziału Warunków Rejestracji Pojazdów w Departamencie Transportu Drogowego MI Łukasz Mucha:**

Jeżeli chodzi o prekonsultacje i rozmowy robocze, to teraz po zebraniu propozycji ze wszystkich stron musimy omówić je z Ministerstwem Cyfryzacji. Tak, tu chodzi o funkcjonowanie Centralnej Ewidencji Pojazdów i rozwiązania, jakie możemy tam zastosować. Przygotujemy odrębny projekt ustawy i odrębne zgłoszenie do wykazu. Do tych większych zmian, takich systemowych, jeszcze... No, taki jest etap... Natomiast te szybsze już finalizujemy i nie wiem... Na dniach czy na tygodniach powinno być zgłoszenie do wykazu.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo. Jeszcze mamy zgłoszenie, proszę bardzo.

**Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów (FORS) Adam Małyszko:**

Temat deregulacji, jak pani poseł wspomniała, jest w tej chwili... Za chwilę będzie jakieś kolejne posiedzenie i posiedzenie z Brzoską, i tak dalej. Jeżeli ta deregulacja ma wyglądać tak, jak pan naczelnik tutaj przedstawił – że my usunęliśmy przepis nakazujący zgłoszenie nabycia pojazdu, ale zastąpiliśmy go obowiązkiem rejestracji, gdzie zgłoszenie takie, jak pan prezes mówił, trwa 5 minut, a rejestracja czasami dwa dni – to my takiej deregulacji systemu nie chcemy. I powtarzam – to jest przykład błędnego mówienia o deregulacji. To jest przykład. Jeden przepis znieśliśmy – hura, znieśliśmy – a wprowadzamy dużo bardziej uciążliwy obok. I to ma być deregulacja? Nie, absolutnie nie. Z tym absolutnie nie można się zgodzić.

I jaka konkluzja jest z tego dzisiejszego posiedzenia, panie przewodniczący? Sprawa w mojej ocenie jest bardzo poważna. Ja nie widzę umocowania tutaj pana naczelnika, żeby mógł coś więcej powiedzieć o terminach i tak dalej. Nie ma tutaj ministra. Nie wiem, czy nie warto jednak w szerszym gronie w Komisji Infrastruktury niezwłocznie wrócić do tego i być może przygotować dezyderat w tej sprawie. Ja nie jestem tutaj posłem, żeby wnioskować, ale może taki wniosek przejmie któryś z posłów? Musimy to zakończyć jakimś wnioskiem. Bo będziemy znowu czekać rok czy dwa – spotkamy się za rok i będziemy w tym samym punkcie. Nawet jeżeli to, co pan mówi, panie naczelniku, że jest jakiś przepis... Ale my nie wiemy, co tam jest. Nie wiemy, co ewentualnie rozwiąże problem, a co zostanie problemem. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo. Jeżeli chodzi o ten wniosek, aby zwołać Komisję Infrastruktury, to oczywiście może ona być zwołana na wniosek grupy posłów, ale również na wniosek przewodniczącego Komisji Infrastruktury. Ja zobowiązuję się, że jako przewodniczący podkomisji porozmawiam z panem przewodniczącym Suchoniem, aby również zajął się tą sprawą na forum całej Komisji Infrastruktury. Zresztą wniosek o zwołanie tego posiedzenia wpłynął od strony społecznej. I również pan przewodniczący Suchoń miał go w ręku, i zobowiązał mnie, abym zwołał na początek posiedzenie podkomisji. Zatem jeżeli jest wniosek dalej idący, będziemy rozmawiać z panem przewodniczącym. Myślę, że tutaj posłowie również się zgodzą, aby również tę sprawę przedstawić na forum Komisji Infrastruktury – i wtedy już poprosić pana ministra Bukowca lub pana ministra Klimczaka o to, aby przedstawili bardziej konkretne informacje. Panu naczelnikowi oczywiście bardzo dziękujemy za te informacje, które są ważne, ale ja oczywiście rozumiem stronę społeczną, że oczekuje większych konkretów.

I już ostatni głos. Proszę bardzo.

**Właściciel PolskiAutoHandel.pl Maciej Szymajda:**

Jeżeli mogę. Chodzi mi o te terminy. My z panem naczelnikiem widzimy się co chwilę na jakimś posiedzeniu Komisji i ja co chwilę słyszę to samo – za kilka dni, może za kilka tygodni zobaczymy projekt. Cały czas rozmawiamy o jakimś enigmatycznym projekcie, którego nikt nie widział. My nie widzieliśmy jako strona społeczna. I cały czas słyszymy – za chwilę on będzie.

Ja państwu powiem, że za chwilę to będziemy się spotykać też w jeszcze jednej sprawie – w sprawie rozporządzenia, które wchodzi 1 kwietnia. Ja też zwracałem ministerstwu uwagę na to, że to jest kolejny przepis, który jest nieścisły. I dzisiaj, dosłownie jadąc tutaj, miałem informację, że część wydziału komunikacji już nie rejestruje samochodów, które w rubryce 17 w dowodzie rejestracyjnym zagranicznym mają jakieś tam literki dziwne. Pierwsze o tym słyszałem, dopiero jadąc. Później sobie to przeanalizuję. Ale chodzi o to, że w rozporządzeniu, które wchodzi 1 kwietnia, jest mowa o tym, że wydział komunikacji ma obowiązek przy rejestracji wpisać numer homologacji do rubryki K. Wiele samochodów tej homologacji nie ma. Żaden samochód sprowadzony z Ameryki, z Japonii czy z innych krajów poza Unią Europejską takiej homologacji nie ma. Wiele samochodów krajowych takiej homologacji w dowodzie nie ma i zobaczcie państwo, że za chwilę wejdzie 1 kwietnia i tu już nie będzie „poczekaj”, bo się data zmieni i będzie kolejny bałagan, który będzie przez to rozporządzenie w wydziałach komunikacji. Tak że ja kolejny raz uczulam na to, żeby to rozporządzenie bardzo pilnie zmienić, bo za chwilę będzie bałagan. A czy mam rację? Przekonamy się. Parę razy się przekonałiśmy, że miałem rację. Tak jak z tymi obowiązkami rejestracji. To, że państwo zmieniliście obowiązek zgłoszenia faktu nabycia na obowiązek rejestracji, spowodowało to, że ja muszę, zamiast to zrobić w 5 minut, iść dwa razy do wydziału komunikacji, a poza tym spowodowało to, że przez miesiąc nie mogę zarejestrować się na stronie wydziału komunikacji w kolejkę, bo jest tyle ludzi – bo przenieśliście te sterty papierów, które były w wydziałach komunikacji, które nie krzyczały na urzędników, nie awanturowały się w kolejkach, na kolejki, które są wydziałach komunikacji. Bo tak to się po prostu skończyło. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo. Już teraz ostatecznie zamykam dyskusję i na koniec pan naczelnik.

**Naczelnik Wydziału Warunków Rejestracji Pojazdów w Departamencie Transportu Drogowego MI Łukasz Mucha:**

Dziękuję bardzo, ja tylko króciutko. Organ rejestrujący wpisuje w rubryce K odpowiednie numery dokumentów homologacyjnych, jeżeli występują. Nie ma żadnej podstawy z przepisów ustawy i rozporządzenia, żeby rozumieć ten przepis w ten sposób, że w sytuacji braku homologacji odmawia się rejestracji pojazdu. Dalіśmy stosowny komunikat tym starostwom, które zupełnie bezpodstawnie nadinterpretują rozwiązania aktu niższego rzędu w stosunku do ustawy, nie mówiąc już o rozporządzeniach homologacyjnych – więc naprawdę, jeżeli jakieś starostwo z tego powodu chce panom odmówić rejestracji, proponuję jednak skorzystać z procedur odwoławczych i nie wdawać się w dyskusje, bo jest to żądanie mojej ocenie...

**Właściciel PolskiAutoHandel.pl Maciej Szymajda:**

Panie przewodniczący, przepraszam, ale ja naprawdę nie mogę tego słuchać.

**Naczelnik Wydziału Warunków Rejestracji Pojazdów w Departamencie Transportu Drogowego MI Łukasz Mucha:**

...tylko z powodu braków...po prostu bezzasadne. Dziękuję uprzejmie.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo. Jednak prosiłbym o zabieranie głosu wtedy, kiedy państwo się zgłaszają. Ale jeżeli chce pan, to proszę bardzo.

**Właściciel PolskiAutoHandel.pl Maciej Szymajda:**

Panie przewodniczący, przepraszam, ale jak słucham takich rzeczy, to gotuje się we mnie, niestety. Przepraszam, ale emocje biorą górę. Ja zajmuję się tym w życiu i jak do mnie mówi człowiek, który tego nie robi o tym – jak ja to robię na co dzień i widzę jak to działa, i dostaję sygnały od dziesiątek ludzi, że nie mają... Jeszcze rozporządzenie nie weszło w życie, a już mają problemy. I teraz oczywiście możemy się odwoływać. Ale jeżeli deregulacja ma polegać na tym, że będziemy zasypywać jeszcze SKO, sądy i organy papierologią, no to ja mam jakieś inne pojęcie o deregulacji. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo. Nie widzę więcej zgłoszeń. Szanowni państwo, bardzo dziękuję za tę dyskusję. Tak jak wspomniałem wcześniej...

**Poseł Magdalena Kołodziejczak (KO):**

Panie przewodniczący...

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Proszę, pani poseł.

**Poseł Magdalena Kołodziejczak (KO):**

Przepraszam najmocniej. Bo z panem naczelnikiem... Nadinterpretacja przepisów to u nas jest ogólnonarodowa przywara. Jesteśmy świętsi od papieża. Ale tutaj z państwem rozmawiamy, że taka interpretacja tego przepisu z rozporządzenia, gdyby poszła, nie czekając na działania starostw, od razu do starostw, to byśmy mieli o 99% mniej kłopotów. I o to będziemy postulować. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

A jest jeszcze chwila do 1 kwietnia. Proszę.

**Właściciel PolskiAutoHandel.pl Maciej Szymajda:**

Pani poseł, taka interpretacja już poszła, to nic nie daje. Niestety. Oczywiście... Ale macie państwo lepszy przykład. Macie państwo przykład, jak działają starostowie na interpretację... Przecież my mamy dzisiaj, jeżeli chodzi o ten art. 73aa ust. 7, już wiążącą interpretację, która została wydana zgodnie z przepisami Prawa przedsiębiorców i to już wiąże. To, co państwo napiszecie na swojej stronie ministerstwa, czy wyślecie do systemów wydziałów komunikacji, które przeczytają to... Dobrze wiecie, że sami piszecie w tym, że to nie jest żadna regulacja prawa – w ostatnim czy przedostatnim akapicie w każdym waszym piśmie to jest. A druga sprawa – jest 380 wydziałów komunikacji. Wystarczy, że każdy z nich ma prawnika. A gdzie jest jeden prawnik, tam sześć opinii. I efekt jest taki, że jak ta regulacja jest – ja już wam mówię, że jest – nieścisła i niedobra... A oczywiście przekonamy się wszyscy za jakiś czas, ale efekt będzie taki, jak ja wam mówię. Ja już to widzę. Ja dostaję sygnały od osób z całego kraju, bo akurat zrzeszam ludzi z całego kraju zajmujących się handlem samochodami. Oni po prostu jak mają jakiś problem, dzwonią, piszą, pokazują mi, gdzie jest ten problem. I ja go widzę na już. I jeżeli tylko zapadł wyrok niekorzystny dotyczący traktorków, tych z MTZ-ów i tam była mowa o homologacji, część wydziałów komunikacji zmrożonych tym wyrokiem przestała wszystko rejestrować, co nie miało... A nie było jeszcze rozporządzenia, nie było nic. A co dopiero się stanie, jak wejdzie rozporządzenie, które jest niejasne? Zobaczycie państwo, że będzie bałagan z tego powodu. Co z tym zrobicie? To już do was należy. To nie ja będę za to odpowiedzialny. Ja wam zwracam uwagę, jak to wygląda. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję. Proszę bardzo, ostatni głos już naprawdę, bo za chwilę wchodzi inna komisja.

**Prezes Związku Dealerów Samochodów Paweł Tuzinek:**

Chciałem potwierdzić. Niestety pisma i interpretacje nie działają. Tak samo niestety nie działa postępowanie odwoławcze. W tych tematach rejestracji przed terminem też myśleliśmy, że poskładamy dwa odwołania, wygramy w SKO i sprawa się skończy. A w tym momencie ja sam mam już ponad 100 takich spraw z całej Polski. Te sprawy ciągle pączkują, więc to niestety, drodzy państwo, tak nie działa. Starostów jest trzystu paru, każdy ma oddzielną, że tak powiem, wizję.

Też z całym szacunkiem, bez urazy wobec niektórych, ale mam też wrażenie, że tam jakby trochę kuleje jednak ta obsługa prawna. Bo starostwa oszczędzają, jest jeden radca prawny od wszystkiego – od rejestracji pojazdów, od geodezji i kartografii, od prawa budowlanego. Ja też widzę w tych postępowaniach, jakie błędy są robione, na przykład są decyzje wydawane na spółki cywilne – takie podstawowe dosyć tematy. Zatem nie wymagajmy też od starostów, żeby oni to orzecznictwo swoje mieli na jakimś wysokim poziomie.

Natomiast potwierdzam to, co mówią koledzy, niestety pisma... Dziękujemy za nie, że one są i jakby w jakimś stopniu pomagają, natomiast nie załatwiają problemu absolutnie. Postępowanie odwoławcze również. To trzeba, proszę państwa, napisać, złożyć, spakować, wysłać. Zwłaszcza komisje, z całym szacunkiem, gdzie ta sama osoba jest właścicielem, kierownikiem

lawety, sprzedawcą, mechanikiem... Oni po prostu nie umieją... I jeszcze musi być prawnikiem. Oni sobie tego nie umieją sami zrobić. Niestety. A więc to niestety nie działa. To tyle.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo. Panie naczelniku, czy jeszcze...?

**Naczelnik Wydziału Warunków Rejestracji Pojazdów w Departamencie Transportu Drogowego MI Łukasz Mucha:**

Tak jest, jak pan to przedstawił. Rzeczywiście. Ubolewam, że interpretacje Ministerstwa Infrastruktury dla części starostw nie są wystarczające.

Natomiast jeżeli chodzi o to rozporządzenie, to oczywiście można doprecyzować, ale na pewno nie zdążymy zrobić tego przed kwietniem. I w naszej ocenie – tak jak tłumaczyłem – nie daje to podstawy do odmowy rejestracji. Mam nadzieję, że organy rejestrujące tutaj jednak zachowają się odpowiedzialnie w tych sprawach. Bardzo dziękuję.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo. Mam nadzieję, panie naczelniku, że Ministerstwo Infrastruktury będzie monitorować to...

**Naczelnik Wydziału Warunków Rejestracji Pojazdów w Departamencie Transportu Drogowego MI Łukasz Mucha:**

Jak najbardziej, oczywiście.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Jeżeli rzeczywiście będzie potrzebna jakaś nowelizacja, to mam nadzieję, że będziecie reagować na bieżąco.

Dobrze. Dziękuję bardzo. Dyskusję już zamknąłem dwa razy. Nie widzę już teraz więcej głosów. Dziękuję bardzo tu żywą dyskusję.

Zamykam posiedzenie podkomisji.