



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 29 kwietnia 2020 r.

Znak sprawy: DTD-3.054.9.2020

Szanowna Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu RP

Szanowna Pani Marszałek,

odpowiadając na interpelację nr 3692 posła Adama Szłapki w sprawie czasowego wycofania pojazdu z ruchu przedstawiam poniższe informacje.

Wyjaśniam, że art. 78a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.) daje podstawy do czasowego wycofania z ruchu pojazdów wymienionych w tym przepisie, tj. samochody ciężarowe i przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5t, ciągniki samochodowe, pojazdy specjalne, autobusy, ale nakłada także na właścicieli tych pojazdów określone obowiązki. Są one związane m.in. z koniecznością zapewnienia wycofanemu z ruchu pojazdowi postoju poza drogą publiczną, strefą zamieszkania i strefą ruchu, jak również uiszczenia wymaganych opłat za decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu i związanym z tą decyzją depozytem dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych. Pojazd czasowo wycofany z ruchu jest nadal pojazdem zarejestrowanym, jednakże w okresie jego wycofania nie jest on dopuszczony do ruchu.

Ministerstwo Infrastruktury w ramach prowadzonych prac legislacyjnych nad projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD19) zaproponowało rozszerzenie katalogu pojazdów wycofywanych z ruchu o samochody osobowe, ale tylko w niezbędnym zakresie tj., w związku z koniecznością wykonania naprawy pojazdu wynikającej z uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji w przypadkach, o których mowa w art. 81 ust. 11 pkt 1 lit. b oraz pkt 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, lub w przypadku wystąpienia szkody istotnej. Uwzględniając jednak przy tym, że w sprawie rozszerzenia o samochody osobowe możliwości długotrwałego czasowego wycofania z ruchu w dniu 27 marca 2017 r. skierowano do Marszałka Sejmu RP poselski projekt (druk nr 1454), jak i wcześniejszy druk nr 1197 z dnia 25 października 2016 r. - ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym; projekty te zostały jednak odrzucone w I czytaniu na 36. posiedzeniu Sejmu RP oraz przez Sejmową Komisję Infrastruktury dnia 20 czerwca 2017 r. Wzięto również pod uwagę liczbę zarejestrowanych samochodów osobowych (ok. 24 mln), która jest niewspółmiernie większa niż tzw. samochodów użytkowych, wpływ na system ubezpieczeń obowiązkowych OC posiadaczy pojazdów, jak również na system okresowych badań technicznych pojazdów i funkcjonowanie stacji kontroli pojazdów.

Przedstawiając powyższe informuję, że poza ww. propozycjami z projektu ustawy UD19 nie są aktualnie planowane prace mające na celu zmianę przepisów w zakresie czasowego wycofania pojazdów z ruchu, również w kontekście ogłoszonego na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii w związku z zakażeniami wirusem SARS-CoV-2. Oceniam również, że wprowadzanie aktualnie proponowanego rozszerzenia katalogu pojazdów wycofanych z eksploatacji, które zostało już dwukrotnie negatywnie ocenione na etapie prac sejmowych (jeszcze w okresie poprzedzającym obecne utrudnienia), mogłoby dodatkowo spowodować znaczące obciążenie organów rejestrujących związane z dodatkowymi zadaniami powodując niewskazane utrudnienia w ich funkcjonowaniu oraz zwiększoną liczbą osób wnioskujących w organach rejestrujących, co z kolei mogłoby negatywnie wpłynąć również na bezpieczeństwo obywateli jak i pracowników organów rejestrujących.

niepodlega

POLEKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Z treści przedmiotowej interpelacji wynika, że celem zaproponowanego działania legislacyjnego miałyby być przede wszystkim możliwość ograniczenia wydatków na obowiązkowe ubezpieczenia pojazdów. Zatem, w mojej ocenie, istotna jest tu przede wszystkim opinia Ministra Finansów, mając na uwadze, że przepisy o obowiązkowym ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów należą do właściwości Ministra Finansów. Informuję, że Pan Piotr Nowak Sekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów w stanowisku wyrażonym do niniejszej interpelacji, w piśmie z dnia 21 kwietnia 2020 r. (FN6.054.9.2020), zwrócił uwagę na następujące aspekty ważne dla przedmiotowej sprawy:

- powszechny ustawowy obowiązek zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia zgodnie z ustawą z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli komunikacyjnych (Dz.U. z 2019 r. poz. 2214),
- nieprzerwany charakter odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń i zarazem ochrony ubezpieczeniowej, która daje poszkodowanym w wypadku gwarancję otrzymania należnego odszkodowania,
- w sytuacji czasowego wycofania pojazdu z ruchu nie można mówić o niepowstawaniu obowiązku ubezpieczenia, gdyż ten obowiązek cały czas istnieje; przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...) wskazują natomiast na konieczność proporcjonalnego obniżenia składki ubezpieczeniowej na okres czasowego wycofania z ruchu,
- na podstawie przepisu art. 34 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...), za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu uważa się również szkodę powstałą przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu, bezpośrednio przy załadunku i rozładunku pojazdu oraz podczas zatrzymania lub postoju, a także podczas wykonywania zabiegów konserwacyjnych jak również w sytuacjach, gdy pojazdy są „faktycznie użytkowane”,
- przepis art. 3 dyrektywy 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności nakłada na każde państwo członkowskie obowiązek zastosowania wszelkich właściwych środków, aby zapewnić objęcie ubezpieczeniem OC z tytułu użytkowania pojazdów, których stałe miejsce postoju znajduje się na jego terytorium (za stałe miejsce postoju uważa się terytorium państwa, którego tablicę rejestracyjną pojazd posiada),
- obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu mechanicznego, a rozwiązanie tej umowy w przypadku wyrejestrowania pojazdu.

W ww. piśmie Ministra Finansów został wyrażony również pogląd, „(...), że w związku z konstrukcją umowy ubezpieczenia, w każdym przypadku istnieje możliwość negocjacji z zakładem ubezpieczeń wysokości składki ubezpieczeniowej, np. w związku z mniejszym ryzykiem z uwagi na stałe lub przejściowe wyłączenie pojazdu z ruchu.

Ponadto należy wskazać, iż Polska Izba Ubezpieczeń będąca organizacją samorządową reprezentującą zakłady ubezpieczeń działające w Polsce, wydała rekomendacje działań proklienckich, skierowane do zakładów ubezpieczeń. W stosunku do posiadaczy pojazdów rekomenduje się obniżenie lub brak zwwyżki przy płatności ratalnej za obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, na indywidualny wniosek klienta, za raty przypadające w czasie pandemii: <https://piu.org.pl/blogpiu/ubezpieczyciele-pomagaja-ograniczyc-skutkipandemii/?fbclid=IwAR1dC0Pwnor207VH51lpcf-mQRki3J9KOr3pJuQ0ILU8tZ-srwJIYKANslc>”.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Rafał Weber
Sekretarz Stanu