

Minister Infrastruktury
ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

PETYCJA

złożona na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870, ze zm.), w sprawie zmiany przepisów dotyczących dopuszczenia do ruchu i rejestracji pojazdów używanych sprowadzanych spoza Unii Europejskiej – ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów z Ameryki Północnej – oraz uregulowania statusu prawnego pojazdów już zarejestrowanych bez wymaganej dokumentacji homologacyjnej

I. Przedmiot petycji

Na podstawie art. 2 ust. 3 pkt 1 ustawy o petycjach wnoszę o podjęcie przez Ministra Infrastruktury inicjatywy zmiany przepisów: ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 1251, ze zm.; dalej: „ustawa”) oraz rozporządzeń wykonawczych do tej ustawy, w zakresie dotyczącym dopuszczenia do ruchu i rejestracji pojazdów używanych sprowadzanych spoza Unii Europejskiej oraz uregulowania statusu prawnego pojazdów już zarejestrowanych bez wymaganej dokumentacji homologacyjnej, z uzasadnieniem przedstawionym poniżej.

II. Uzasadnienie

1. Rozbieżność praktyki rejestracyjnej: pojazdy nowe a pojazdy używane sprowadzane spoza Unii Europejskiej

Pojazd nowy, sprzedawany w Polsce, rejestrowany jest na podstawie świadectwa zgodności WE (CoC – Certificate of Conformity) zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt 3 ustawy. CoC zawiera pełne, zweryfikowane w procesie homologacji typu dane techniczne pojazdu, w tym kategorię pojazdu, numer świadectwa homologacji typu WE oraz normę emisji spalin.

Tymczasem w przypadku pojazdu używanego sprowadzonego spoza Unii Europejskiej do rejestracji wystarcza zagraniczny dowód rejestracyjny wraz z zaświadczeniem o pozytywnym wyniku badania technicznego – świadectwo zgodności WE nie jest wymagane (i w praktyce zwykle nie istnieje, skoro pojazd nigdy nie przechodził unijnej homologacji typu). Diagnosta, wystawiając zaświadczenie o badaniu technicznym, ustala dane techniczne pojazdu na podstawie zagranicznego dowodu rejestracyjnego oraz katalogów marek i typów pojazdów. W konsekwencji import pojazdu używanego, który nigdy nie posiadał homologacji typu WE (typowo: ze Stanów Zjednoczonych Ameryki i Kanady, gdzie obowiązuje system samocertyfikacji producenta wg norm FMVSS, ale też z innych państw trzecich), jest w praktyce łatwiejszy do zarejestrowania niż zakup nowego pojazdu z pełną dokumentacją homologacyjną.

2. Luka ustawowa: definicja „nowego pojazdu” a pojazdy używane bez homologacji

Zgodnie z art. 2 pkt 62 ustawy „nowy pojazd” to „pojazd fabrycznie nowy, który nie był zarejestrowany”. W konsekwencji dla zdecydowanej większości pojazdów używanych sprowadzanych spoza Unii Europejskiej – uprzednio zarejestrowanych w kraju pochodzenia – procedura dopuszczenia jednostkowego pojazdu (art. 70zn i n. ustawy) nie znajduje wprost zastosowania, ponieważ nie są to „nowe pojazdy” w rozumieniu ustawy, niezależnie od tego, czy kiedykolwiek posiadały homologację typu WE. Powstaje w ten sposób istotna luka: dla pojazdu używanego, który nigdy nie uzyskał homologacji typu WE dla danego wariantu, ustawa nie przewiduje jednoznacznej, dedykowanej ścieżki uzyskania dokumentu potwierdzającego zgodność całego pojazdu z wymaganiami technicznymi – w odróżnieniu od pojazdu nowego, dla którego taka ścieżka istnieje wprost.

Problem ten nie ogranicza się do pojazdów spoza porozumienia genewskiego EKG ONZ z 1958 r. (np. z Ameryki Północnej). Ilustruje go następujący przykład (przedstawiony w formie zanonimizowanej): pojazd marki Mercedes-Benz, model SL 63 AMG, rok produkcji 2008, sprowadzony do Polski z Japonii, którego tabliczka znamionowa jest zgodna ze standardem UNECE, lecz nie zawiera numeru świadectwa homologacji. Właściciel wystąpił do oficjalnego przedstawicielstwa Mercedes-Benz Polska o wydanie świadectwa zgodności WE (CoC) i otrzymał odmowę z uzasadnieniem, że takie świadectwo nigdy nie zostało dla tego wariantu pojazdu wydane. Przykład ten pokazuje, że brak świadectwa homologacji typu WE dla danego wariantu pojazdu dotyczy również pojazdów marek europejskich sprowadzanych z rynków, na które dany wariant nie był pierwotnie kierowany – a jednocześnie, z uwagi na uprzednią rejestrację pojazdu za granicą, właściciel nie dysponuje jednoznaczną ścieżką ustawową uzyskania dokumentu zastępującego brakujące CoC.

3. *Precedens: analogiczne rozwiązanie przyjmowane dla ciągników rolniczych*

Zbliżony problem dotyczy obecnie ciągników rolniczych sprowadzanych spoza Unii Europejskiej i rejestrowanych bez wymaganej dokumentacji homologacyjnej. W odpowiedzi Ministerstwo Infrastruktury przygotowało projekt nowelizacji (oznaczenie robocze UC95), przewidujący, że ciągniki już zarejestrowane bez dokumentów homologacyjnych będą mogły pozostać dopuszczone do ruchu, o ile właściciel uzyska stosowną adnotację w dowodzie rejestracyjnym, przy zachowaniu odpowiedzialności importerów i sprzedawców za wprowadzenie niezgodnego pojazdu do obrotu. Wnoszący petycję postuluje rozważenie analogicznego, lecz dostosowanego do specyfiki pojazdów samochodowych, rozwiązania – zob. pkt III.2 poniżej.

III. Postulowane zmiany przepisów

1. *Obowiązek dokumentacji dopuszczeniowej przy rejestracji pojazdów używanych sprowadzanych spoza Unii Europejskiej*

Wprowadzenie obowiązku przedstawiania, przy rejestracji pojazdu używanego sprowadzanego spoza Unii Europejskiej, dokumentu potwierdzającego dopuszczenie jednostkowe pojazdu albo zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych (art. 67 ustawy) – w każdym przypadku, w którym dla danego wariantu pojazdu nie wydano świadectwa homologacji typu WE.

1a. Doprecyzowanie ścieżki dopuszczenia dla używanych pojazdów niebędących „nowym pojazdem” w rozumieniu ustawy

Rozważenie nowelizacji art. 70zn ustawy (lub wprowadzenia odrębnej, równoległej procedury) w taki sposób, aby obejmowała również pojazdy używane, uprzednio zarejestrowane za granicą, dla których nie wydano świadectwa homologacji typu WE dla danego wariantu – nie tylko „nowe pojazdy” w rozumieniu art. 2 pkt 62 ustawy. Obecne brzmienie przepisu, ograniczone do pojazdów fabrycznie nowych i niezarejestrowanych, pozostawia poza zakresem jednoznacznej regulacji ustawowej dużą grupę używanych pojazdów importowanych, dla których dopuszczenie jednostkowe byłoby merytorycznie właściwym rozwiązaniem, lecz nie znajduje wprost podstawy w obecnym brzmieniu przepisu.

2. Okres przejściowy dla pojazdów spoza Unii Europejskiej już zarejestrowanych bez wymaganej dokumentacji

Wprowadzenie okresu przejściowego (np. 12 miesięcy od wejścia w życie nowelizacji), w którym właściciele pojazdów już zarejestrowanych bez dopuszczenia jednostkowego lub zezwolenia na odstępstwo mogliby dobrowolnie uregulować stan prawny pojazdu – przez wystąpienie o dopuszczenie jednostkowe (o ile pojazd rzeczywiście spełnia wymagane warunki techniczne) albo uzyskanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych od Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (art. 67 ustawy). Zastrzegam przy tym, że sama wymiana niehomologowanych podzespołów na odpowiedniki oznaczone znakiem E/e, nawet gdy jest technicznie możliwa, nie rozwiązuje problemu samodzielnie – nie zastępuje bowiem brakującej homologacji typu całego pojazdu, a dla wielu modeli sprzedawanych wyłącznie na rynku Ameryki Północnej homologowane odpowiedniki poszczególnych podzespołów w ogóle nie istnieją. Realistyczną ścieżką legalizacji pozostaje więc w praktyce zezwolenie na odstępstwo – tam, gdzie pojazd obiektywnie nie może w pełni spełnić warunków technicznych – albo dopuszczenie jednostkowe – tam, gdzie pojazd (ewentualnie po możliwych do przeprowadzenia modyfikacjach) rzeczywiście je spełnia. Po upływie okresu przejściowego brak takiej dokumentacji przy najbliższym okresowym badaniu technicznym skutkowałby wynikiem negatywnym tego badania. Proponuję rozważenie zróżnicowania rygoryzmu tego rozwiązania względem przyjmowanego dla ciągników rolniczych (projekt UC95) z uwagi na wyższą stawkę bezpieczeństwa w przypadku samochodów osobowych (oświetlenie, kompatybilność elektromagnetyczna, w niektórych przypadkach konstrukcja elementów energochłonnych), a także rozróżnienia odpowiedzialności między właścicielami działającymi w dobrej wierze a podmiotami zawodowo zajmującymi się importem i sprzedażą takich pojazdów.

IV. Oznaczenie podmiotu wnoszącego petycję

Imię i nazwisko:

Adres do korespondencji:

Adres e-mail

V. Oświadczenie w przedmiocie ujawnienia danych osobowych (art. 4 ust. 3 ustawy o petycjach)

☐ Wyrażam zgodę na ujawnienie na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję moich danych osobowych (imienia i nazwiska) jako podmiotu wnoszącego petycję.

☒ Nie wyrażam zgody na ujawnienie ww. danych osobowych.

Z poważaniem,