



**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Warszawa, dnia 17 lutego 2022 r.

Znak sprawy: DTD-3.054.1.2022

**Szanowny Pan  
Tomasz Grodzki  
Marszałek Senatu RP**

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na oświadczenie złożone przez senatora Roberta Dowhana podczas 35. Posiedzenia Senatu RP w dniu 12 stycznia 2022 r., przedstawiam poniższe informacje.

Odnosząc się do kwestii dopuszczania do ruchu drogowego w Polsce pojazdów samochodowych wycofanych z ruchu drogowego w innych krajach, uwzględniając właściwość Ministra Infrastruktury w kwestiach związanych z rejestracją pojazdów, należy wskazać, że polskie przepisy uniemożliwiają rejestrację pojazdu wycofanego z eksploatacji (stanowiącego odpad w rozumieniu przepisów o odpadach). Zgodnie z art. 79 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.) pojazd wyrejestrowany nie podlega powtórnej rejestracji, z wyjątkiem przypadków wskazanych w tym przepisie (np. odzyskanego po kradzieży). Organy rejestrujące pojazdy powinny uwzględnić powyższy przepis również w sytuacji, gdy z dokumentów załączonych do wniosku o rejestrację pojazdu sprowadzonego z zagranicy wynika, że pojazd ten został wyrejestrowany na skutek sytuacji analogicznej jak ta, o której mowa w art. 79 ust. 1 pkt 1, 4 i 6 ww. ustawy (tj. w przypadkach przekazania pojazdu albo pojazdu niekompletnego wycofanego z eksploatacji do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów, zniszczenia (kasacji) pojazdu za granicą).

Państwa członkowskie, tworząc krajowe systemy wyrejestrowywania pojazdów, zobowiązane są uwzględnić aspekty dotyczące wyrejestrowywania pojazdów wynikające z art. 5 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, który stanowi, że Państwa Członkowskie stworzą system, zgodnie z którym przedstawienie świadectwa złomowania będzie warunkiem wyrejestrowania pojazdu wycofanego z eksploatacji. Pojazd wycofany z eksploatacji w świetle przepisów ww. dyrektywy jest odpadem, co znajduje odzwierciedlenie w art. 3 pkt 6 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2020 r. poz. 2056), zgodnie z którym przez pojazd wycofany z eksploatacji – rozumie się pojazd stanowiący odpad w rozumieniu przepisów o odpadach.

Należy również zauważyć, że wspomniany powyżej przepis art. 79 ust. 4 w związku z ust. 1 pkt 1, 4 i 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym jest spójny z art. 3a ust. 3 dyrektywy Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/46/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r., z którego brzmienia wynika, że „w przypadku gdy właściwy organ państwa członkowskiego otrzymał zgłoszenie o uznaniu pojazdu za wycofany z eksploatacji zgodnie z dyrektywą 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, pojazd zostaje wyrejestrowany na stałe (...)”.

Wyjaśniam również, że indywidualna ocena stanu faktyczno-prawnego załączonych do wniosku o wyrejestrowanie albo rejestrację dokumentów, należy do organu, który odpowiednio do art. 79 ust. 1 ww. ustawy albo art. 73 ust. 1 ww. ustawy dokonuje wyrejestrowania albo rejestracji pojazdu wydając decyzję administracyjną.

Przedstawiając powyższe wyjaśnienia w obszarze rejestracji pojazdów, należy jednak wskazać, że kwestia międzynarodowego przemieszczania odpadów, w tym również przemieszczania odpadów w postaci pojazdów, regulowana jest w przepisach należących do właściwości Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Należy podkreślić, że to przede wszystkim organy właściwe w sprawach cła i akcyzy - w przypadku pojazdu będącego odpadem - w pierwszej kolejności podejmują decyzję o dopuszczeniu pojazdu na wspólnotowy obszar celny.

Natomiast w kwestii zniesienia akcyzy na samochody z silnikami powyżej 2 litrów uzyskałem wyjaśnienia Pana Jana Sarnowskiego Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Finansów, który w piśmie z dnia 7 lutego 2022 r. wskazał, iż „w chwili obecnej Ministerstwo Finansów nie przewiduje likwidacji akcyzy na samochody osobowe o pojemności silnika powyżej 2 litrów. Należy zaznaczyć, iż były już podejmowane próby zmiany reżimu prawnego w tym zakresie. Ostatnia taka próba była w 2017 r., gdy do Sejmu trafił senacki projekt ustawy, który zakładał, iż nowy system opodatkowania akcyzą samochodów będzie uzależniony od pojemności silnika pojazdu oraz normy poziomej emisji spalin (tzw. „norma EURO”). Założeniem zmiany było, aby podatnicy sprowadzający do kraju starsze i bardziej szkodliwe dla środowiska samochody, płacili wyższą akcyzę. Miało to zachęcać do kupna nowszych pojazdów, bezpieczniejszych i bardziej ekologicznych. Prace parlamentarne nad projektem zostały jednak przerwane, a Ministerstwo Finansów nie zna powodów rezygnacji z dalszego procedowania projektu.

(...) ustawa o podatku akcyzowym przewiduje preferencje podatkowe dla pojazdów zero i niskoemisyjnych w postaci obniżonej stawki akcyzy, albo zwolnień od akcyzy.

Bezterminowo zwolnione są od akcyzy samochody osobowe elektryczne i pojazdy napędzane wodorem. Do dnia 31 grudnia 2022 r. zwolnione od akcyzy są natomiast samochody osobowe stanowiące pojazd hybrydowy, w którym energia elektryczna jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania (tzw. hybrydy „z wtyczką”), o pojemności silnika spalinowego równej 2000 cm sześciennych lub niższej. Resort finansów planuje przedłużenie tego zwolnienia, co spowoduje dalszy wzrost użytkowania pojazdów niskoemisyjnych, rozwój rynku tych pojazdów i odpowiedniej infrastruktury służącej do ich zasilania.

W przypadku zaś pojazdów hybrydowych, które nie są zasilane energią z zewnątrz (klasyczne hybrydy) jak i samochodów hybrydowych „z wtyczką”, nieobjętych zwolnieniem od akcyzy (tj. z silnikami spalinowymi powyżej 2000 cm sześciennych), obowiązują preferencyjne stawki akcyzy w wysokości 50 % stawek akcyzy dla pojazdów z napędem spalinowym.”.

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Rafał Weber

Sekretarz Stanu