

Michał Hładij

## REJESTROWE PRAWA RZECZOWE NA POJAZDACH MECHANICZNYCH W ŚWIETLE USTAWY Z DNIA 28 KWIETNIA 1938 ROKU

Problematyka rejestrowych praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych, a szerzej rejestrowych praw rzeczowych w ogólności, była dość często dyskutowana w okresie międzywojennym. Wiązało się to z faktem rozwoju gospodarczego, który implikował potrzebę realnego zabezpieczenia kredytu. Stało się to tym istotniejsze, iż po I wojnie światowej zapotrzebowanie na kredyt ogromnie się wzmoгло, a zaufanie do dłużników obniżyło się<sup>1</sup>.

Kwestie związane z zabezpieczeniem kredytu na nieruchomościach zostały już wówczas dość szczegółowo unormowane. Zajmowało się tym ówczesne ustawodawstwo o księgach gruntowych. Sposób nabycia praw rzeczowych na nieruchomościach regulowały przepisy formalne a zaufanie do osnowy ksiąg gruntowych chroniły przepisy materialne<sup>2</sup>.

Inaczej przedstawiała się ta sprawa w odniesieniu do ruchomości. Zasada sprawiedliwości wymaga, aby prawo rzeczowe było skuteczne względem osób trzecich pod warunkiem, że jest jawne. Ówczesne ustawodawstwa, które pretendowały wówczas do miana nowoczesnych, przyjmowały zasadę jawności praw rzeczowych. W konsekwencji uznawały zastaw ręczny za jedyną formę zastawu na ruchomościach. Ustanowienie zastawu ręcznego na ruchomościach powodowało często skut-

---

<sup>1</sup> Szerzej kwestia zastawu rejestrowego jako formy zabezpieczenia kredytu została omówiona przez Fryderyka Halperna w artykule pt. *O zastawie rejestrowym*, „Głos Prawa” 1938, nr 3-4, s. 89-108.

<sup>2</sup> Ibidem, s. 89.

ki niekorzystne dla dłużnika. Dłużnik, który oddawał wierzycielowi rzecz ruchomą w dzierżenie, tracił możliwość jej używania, podczas gdy mógł owej rzeczy potrzebować. Oddanie rzeczy we władztwo wierzycielowi mogło powodować wysokie koszty związane z dostarczeniem rzeczy wierzycielowi oraz ich przechowaniem u tegoż. Zauważyć należy, iż pewne rodzaje rzeczy ruchomych nie nadają się do przechowywania przez wierzyciela w ogóle<sup>3</sup>. Podjęto zatem próby stworzenia nowej formy zabezpieczenia kredytu, takiej która uczyniłaby z ruchomości jego właściwe zabezpieczenie.

Prezydent Rzeczypospolitej na wniosek rządu polskiego już pod koniec lat dwudziestych wprowadził do obrotu prawnego instytucję rejestrowego zastawu rolniczego. Miało to miejsce w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 roku *o rejestrowym zastawie rolniczym*<sup>4</sup>. Rozporządzenie to spełniło swoją rolę, poprawiając stosunki kredytowe w rolnictwie. Otworzyło bowiem nowe możliwości kredytowe dla rolnictwa. W niespełna cztery lata później, w dniu 14 marca 1932 r., ustawodawca polski, uznając instytucję rejestrowego zastawu rolniczego za w pełni udaną, uchwalił ustawę *o rejestrowym zastawie drzewnym*<sup>5</sup>. Powieliała ona w zasadzie rozwiązania przyjęte w ustawie *o rejestrowym zastawie rolniczym*. Obie powyższe ustawy szczególne ustanawiały jedno rejestrowe prawo rzeczowe. Prawem tym był zastaw rejestrowy.

Omawianie stanu ówczesnego prawodawstwa w przedmiocie rejestrowego zastawu rolniczego oraz rejestrowego zastawu drzewnego w szerszym zakresie pozostaje poza ramami niniejszego tekstu. Dalsze rozważania dotyczyć będą wyłącznie rejestrowych praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych.

W latach dwudziestych niewielka liczba pojazdów mechanicznych powodowała, iż – choć uznawano je za przedmioty luksusowe – nie były traktowane poważnie jako zabezpieczenie kredytu. Astronomiczne ceny pojazdów powodowały, iż kupowali je ludzie najzamożniejsi, rekrutujący się z najwyższych warstw społeczeństwa. Stąd kupujący uiszczali całą cenę kupna sprzedaży od razu. Zakup na raty nie był praktykowany. Nie istniała zatem potrzeba zabezpieczania roszczeń sprzedawcy względem kupującego z tytułu sprzedaży ratalnej. Taki stan rzeczy istniał do połowy lat trzydziestych.

Wraz z końcem kryzysu gospodarczego przełomu lat dwudziestych i trzydziestych XX wieku pojawiła się sprawa rozwoju polskiego automobilizmu. Na potrzebę

---

<sup>3</sup> Ibidem, s. 90.

<sup>4</sup> Dz. U. R.P. 1928, nr 38, poz. 360. Rozporządzenie to zostało zmienione rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 23 sierpnia 1932 roku *o zmianie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 roku o rejestrowym zastawie rolniczym* (Dz. U. R.P. 1932, nr 72, poz. 655).

<sup>5</sup> Dz. U. R.P. 1932, nr 31, poz. 317.

owego rozwoju wpływały rozmaite czynniki. Jednym z nich był postulat unowocześnienia państwa polskiego, w tym rozwoju sieci drogowej oraz zwiększenia liczby samochodów. Z kwestią tą łączyła się nierozzerwalnie konieczność obrony państwa i przystosowania środków obrony do potrzeb nowoczesnej wojny. Braki w zasobach transportowych uzupełniało państwo odwołując się do zasobów środków transportowych społeczeństwa<sup>6</sup>.

Należało więc stworzyć ustawowe, a szerzej normatywne, uwarunkowania stymulujące rozwój automobilizmu. Jednym z takich udogodnień było stworzenie systemu premiowania pojazdów mechanicznych zdolnych do celów obrony państwa polskiego<sup>7</sup>. Instytucja ta była istotnym elementem polityki państwa w tym zakresie.

Kolejną instytucją prawną utworzoną dla stymulowania rozwoju polskiego automobilizmu była instytucja rejestrowych praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych. Powołano ją z myślą o stworzeniu powszechniejszej dostępności pojazdów mechanicznych dla społeczeństwa tudzież uczynienia z pojazdów mechanicznych ważnego elementu systemu zabezpieczania kredytu. Powszechniejszej dostępności pojazdów mechanicznych dla społeczeństwa służyć miała instytucja rejestrowego zastrzeżenia prawa własności do czasu uiszczenia ceny kupna. Uczynieniu z pojazdów mechanicznych ważnego elementu systemu zabezpieczania kredytu służyć miała instytucja zastawu rejestrowego.

W uzasadnieniu projektu rządowego podano m.in.:

[...] najistotniejszym zagadnieniem dla sprzedawcy na kredyt pojazdu mechanicznego jest możliwość szybkiego osiągnięcia należności względnie odebrania pojazdu z posiadania niewypłacalnego lub niesumiennego dłużnika. Pojazd mechaniczny jest produktem podlegającym łatwo zużyciu, a przy złej woli, lub niedbałości

---

<sup>6</sup> Celowi temu służył obowiązek dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju uregulowany w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12 listopada 1927 roku *o obowiązku dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju* (Dz. U. R.P. 1927, nr 102, poz. 883 z późn. zmianami) oraz obowiązek odstępowania zwierząt pociągowych, wozów, pojazdów mechanicznych i rowerów dla celów obrony Państwa uregulowany w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 8 listopada 1927 roku *o obowiązku odstępowania zwierząt pociągowych, wozów, pojazdów mechanicznych i rowerów dla celów obrony Państwa* (Dz. U. R.P. 1927, nr 98, poz. 859 z późn. zmianami).

<sup>7</sup> Instytucję premiowania pojazdów mechanicznych, jako przedmiot odrębnej regulacji utworzono w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 roku *o premiowaniu pojazdów mechanicznych* (Dz. U. R.P. 1932, nr 91, poz. 784). Kolejnym aktem prawnym rangi ustawowej regulującym problematykę premiowania pojazdów mechanicznych był dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 grudnia 1935 roku *o premjowaniu pojazdów mechanicznych* (Dz. U. R.P. 1935, nr 88, poz. 546). Instytucja ta polegała na wypłacaniu premii za nabycie lub posiadanie pojazdów mechanicznych odpowiadających specjalnym wymaganiom obrony państwa.

szybkemu zepsuciu, nadto wartość jego szybko się obniża ze względu na postęp techniczny i zmianę modeli.

Pomyślny rozwój motoryzacji jest ściśle związany z rozpowszechnieniem sprzedaży samochodów na kredyt zwłaszcza w krajach o małej sile nabywczej ludności – jak Polska.

Jednakże udzielanie kredytu nabywcom pojazdów mechanicznych przez firmy handlowe i instytucje kredytowe możliwe jest tylko wtedy, jeżeli obowiązujące przepisy prawne chronią interesy wierzycieli.

W związku ze specjalnym charakterem pojazdu mechanicznego, jako obiektu handlu, przepisy te muszą być odmienne od norm, regulujących sprzedaż na kredyt innych przedmiotów, nie posiadających takiego, jak pojazdy mechaniczne znaczenia dla Państwa. [...]

Omawiana ustawa będzie miała głębsze znaczenie dla motoryzacji. Przez stworzenie odpowiednich zabezpieczeń uzyska się podstawę do zorganizowania jednej lub kilku instytucji, finansujących sprzedaż na raty, których to instytucji potrzeba tak się daje odczuwać. W ten sposób powstaną również warunki, umożliwiające zasilenie tych instytucji z funduszy będących w dyspozycji Państwa, względnie banków państwowych. Normy prawne nowej ustawy staną się poza tym czynnikiem przyciągającym kapitał prywatny nie tylko polski, ale i zagraniczny, przyczyniając się do rozszerzania podstaw finansowych tak kupiectwa samochodowego, jak i wspomnianych instytucji, poświęconej ratalnej sprzedaży pojazdów mechanicznych.

Skutki ustawy, w swoim całości kształcie, niewątpliwie wyrażą się w znacznym rozszerzeniu rynku zbytu pojazdów mechanicznych w Polsce<sup>8</sup>.

Projekt opracowany jesienią 1937 roku uchwalony został przez Radę Ministrów w dniu 9 listopada 1937 r. Pierwsze czytanie projektu ustawy miało miejsce podczas 60 posiedzenia Sejmu w dniach 1-2 grudnia 1937 r., drugie czytanie podczas 79 posiedzenia Sejmu w dniu 18 marca 1938 r. Nad poprawkami Senatu, wprowadzonymi w dniu 29 marca 1938 r., Sejm głosował podczas 81 posiedzenia w dniu 31 marca 1938 r. Projekt wszedł w życie jako ustawa z dnia 28 kwietnia 1938 r.

Sławomir Stecki, a za nim Stanisław Szenic, usystematyzowali powody, którymi kierowano się przy opracowywaniu ustawy w sposób następujący:

1. Obowiązujące przepisy nie dawały dostatecznej gwarancji wierzycielowi sprzedawcy, udzielającemu długoterminowego kredytu przy sprzedaży pojazdu mechanicznego.

2. Przepisy te nie odpowiadały potrzebom kredytowej sprzedaży pojazdów mechanicznych, a nawet działały hamująco.

---

<sup>8</sup> Cytat z uzasadnienia projektu rządowego za: T. Blumenfeld, S. Moszkowicza, *Rejestrowe prawa na samochodach i motocyklach. Ustawa, rozporządzenia, instrukcja – Komentarz – Przepisy związane – Ulgi inwestycyjne – Wzory*, Lwów 1939, s. 10-12.

3. Normalny tok postępowania sądowego procesowego i egzekucyjnego uniemożliwiał wierzycielowi szybkie zaspokojenie roszczeń, natomiast dawał wiele sposobności niesumiennemu dłużnikowi uchylenia się od dopełnienia zobowiązania<sup>9</sup>.

O znaczeniu regulacji normatywnej problematyki rejestrowych praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych wypowiedział się także Juliusz Fabrykant<sup>10</sup>.

Problematykę rejestrowych praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych uregulowano zatem w ustawie z dnia 28 kwietnia 1938 roku *o rejestrowych prawach rzeczowych na pojazdach mechanicznych*<sup>11</sup>. Aktem wykonawczym do ustawy było rozporządzenie ministra komunikacji z dnia 9 września 1938 r. *o rejestrze praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych* wydane w porozumieniu z ministrami sprawiedliwości, spraw wewnętrznych oraz przemysłu i handlu<sup>12</sup>. Do rozporządzenia dołączono jako załącznik *wzór księgi rejestrowej*. Kolejnym aktem wykonawczym do ustawy było rozporządzenie ministra komunikacji z dnia 3 listopada 1938 r. wydane w porozumieniu z ministrem skarbu *o opłatach w postępowaniu, wiążącym się z rejestrem praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych*<sup>13</sup>. Aktem wykonawczym do pierwszego z rozporządzeń ministra komunikacji było zarządzenie tegoż

---

<sup>9</sup> S. Stecki, *Ustawa o rejestrowych prawach rzeczowych na pojazdach mechanicznych*, „Auto” 1938, nr 5; S. Szenic, *Rejestrowe prawa rzeczowe na pojazdach mechanicznych*, „Głos Prawników Śląskich” 1938, nr 3, s. 371-379.

<sup>10</sup> J. Fabrykant, *Ustawa o rejestrowych prawach rzeczowych na pojazdach mechanicznych z dnia 28/IV.1938 Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 302. Rozporządzenia wykonawcze o rejestrze i opłatach rejestrowych. Instrukcja – Wzory – Komentarz*, Lwów 1939. Swoje uwagi autor zawarł w przedmowie. Podzielał on zatem potrzebę stymulowania rozwoju polskiej motoryzacji poprzez rozszerzenie rynku zbytu pojazdów mechanicznych. Pochwalał także zawarte w niej korzystne rozwiązania dla kredytodawców. Za pozytywne uznawał rozszerzenie podstaw kupiectwa samochodowego.

<sup>11</sup> Dz. U. R.P. 1938, nr 36, poz. 302. Ustawę sprostowano w obwieszczeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6 listopada 1938 roku *o sprostowaniu błędów w tekście ustawy z dnia 28 kwietnia 1938 roku o rejestrowych prawach rzeczowych na pojazdach mechanicznych* (Dz. U. R.P. 1938, nr 87, poz. 595). Sprostowanie miało dość zasadniczy charakter. Uchwalenie ustawy odnotowano w „Przeglądzie Sądowym” w dziale *Przegląd ustaw i rozporządzeń* (część ogólna, 1938) oraz w „Palestrze” (1938, nr 6).

<sup>12</sup> Dz. U. R.P. 1938, nr 87, poz. 586. Ustawa weszła w życie z dniem 1 lipca 1938 roku. W notatce redakcyjnej „Gazety Sądowej Warszawskiej” 1938, nr 37-38 (19 IX), s. 533-534 zatytułowanej *O wykonanie ustawy o rejestrowych prawach rzeczowych na pojazdach mechanicznych* postulowano pilne wydanie przepisów wykonawczych do niej. Krytykowano opieszałość czynników zobowiązanych do wydania odnośnych przepisów. Podniesiono, iż długie *vacatio legis* ustawy służyć miało zapewne przygotowaniu tychże przepisów. Zauważono, iż brak przepisów wykonawczych czyni z ustawy martwy twór prawny. Stwierdzić należy, iż istotnie przepisy wykonawcze do ustawy wydano bardzo późno – część z nich dopiero w listopadzie 1938 roku.

<sup>13</sup> Dz. U. R.P. 1938, nr 87, poz. 587.

ministra z dnia 16 listopada 1938 r. w *sprawie instrukcji dla wojewódzkich władz administracji ogólnej o prowadzeniu rejestru praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych*<sup>14</sup>. Podstaw normatywnych regulacji nie znowelizowano do wybuchu II wojny światowej.

Jak już wspomniano, omawiana ustawa stworzyła zbliżoną do praw hipotecznych instytucję dwóch rodzajów praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych: rejestrowe zastrzeżenie prawa własności do czasu uiszczenia ceny kupna oraz zastaw rejestrowy. Na pojeździe mechanicznym mogło jednocześnie ciążyć tylko jedno z praw rzeczowych przewidzianych w ustawie. Prawa rzeczowe mogły być ustanawiane na pojazdach mechanicznych, które były poruszane silnikiem o pojemności skokowej powyżej 100 cm<sup>3</sup> i nie były przeznaczone do ruchu po szynach. Ustawa nie robiła różnicy pomiędzy pojazdami nowymi a używanymi, nie podlegały jej także statki powietrzne oraz statki morskie i rzeczne.

Istotną kwestią pozostawało, na rzecz jakich podmiotów rejestrowe prawa rzeczowe mogły być ustanawiane. Rejestrowe zastrzeżenie prawa własności do czasu uiszczenia ceny kupna mogło być ustanawiane na rzecz sprzedawcy i odnosiło się wyłącznie do przypadku sprzedaży całego pojazdu mechanicznego. W takim wypadku sprzedawca pozostawał nadal właścicielem pojazdu aż do czasu całkowitej zapłaty ceny kupna. Krąg podmiotów, na rzecz których mógł być ustanowiony zastaw rejestrowy, był znacznie szerszy. Zastaw ów mógł być ustanowiony na rzecz:

1. Sprzedawcy z tytułu ceny kupna wynikającej z umowy sprzedaży pojazdu mechanicznego lub samego podwozia.

2. Osoby, która wykonała nadwozie pojazdu, z tytułu należności za owo wykonanie.

3. Osoby, która uiściła sprzedawcy pojazdu lub podwozia albo wykonawcy nadwozia całość lub część należności wymienionych w poprzednich punktach – do wysokości uiszczonej sumy<sup>15</sup>.

Rozwojowi kredytu na zakup pojazdów mechanicznych służyło stworzenie możliwości ustanawiania zastawu rejestrowego na rzecz instytucji kredytowych, które udzielałyby pożyczek na zakup pojazdów. Powstanie takich instytucji uważano za kamień milowy na drodze rozwoju motoryzacji. Zastaw rejestrowy w takim przypadku nie wyłączał oczywiście osobistej odpowiedzialności kupującego pojazd mechaniczny za otrzymaną pożyczkę.

Rejestrowe zastrzeżenie prawa własności mogło służyć zabezpieczeniu jednej tylko wierzytelności, tj. nie uiszczonych należności z tytułu kupna całego pojazdu mechanicznego. Zastaw rejestrowy mógł służyć zabezpieczeniu więcej niż jednej wierzytelności. O pierwszeństwie w takim przypadku decydowała kolejność wpisów

---

<sup>14</sup> Dz. Urzędowy Ministerstwa Komunikacji 1938, nr 68, poz. 538.

<sup>15</sup> S. Szenic, op. cit., s. 372-373.

w rejestrze praw rzeczowych. W przypadku zbiegu rejestrowego prawa zastawu i zastawu ręcznego, zastaw rejestrowy posiadał pierwszeństwo. Odmienne rzecz się miała, jeśli to zastaw ręczny został ustanowiony przed rejestrowym.

Umowę, w której ustanawiano rejestrowe prawo rzeczowe, w przypadku obu praw, należało zawrzeć w formie pisemnej pod rygorem nieważności.

Ustanowienie każdego z dwóch rodzajów rejestrowych praw rzeczowych uzyskiwało skutek prawny wobec osób trzecich z chwilą wpisania do rejestru. Wpis do rejestru każdego z wymienionych praw rzeczowych miał zatem charakter konstytutywny.

Rejestr praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych wraz z dokumentami, złożonymi do rejestru był jawny. Prowadziły ów rejestr władze administracji ogólnej, właściwe miejscowo według przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych. Do rejestru wpisywało się:

1. Opis pojazdu mechanicznego, wystarczający do stwierdzenia jego tożsamości.
2. Imię, nazwisko (nazwę) i miejsce zamieszkania (siedzibę) kupującego.
3. Rejestrowe prawa rzeczowe ze wskazaniem imienia, nazwiska (nazwy) i miejsca zamieszkania (siedziby) osoby, której to prawo służyło, tudzież sumy wierzytelności.
4. Wzmianki o egzekucji.
5. Orzeczenia sądu odnoszące się do danych ujawnionych w rejestrze.
6. Zmiany danych wymienionych powyżej.

Minister komunikacji w porozumieniu z ministrami skarbu oraz przemysłu i handlu mógł nakazać w drodze rozporządzenia ujawnianie w rejestrze także innych danych.

Wpisy do rejestru dokonywane były w zasadzie na skutek zgłoszeń. Mogły być także, w przypadkach przez prawo przewidzianych, dokonywane z urzędu. Do zgłoszenia należało dołączyć dokumenty stwierdzające dane ulegające zarejestrowaniu – w oryginałach lub uwierzytelnionych przez notariusza lub władzę rejestrową odpisach. Wpisy do rejestru następowały na podstawie decyzji władzy prowadzącej rejestr. Na decyzję władzy rejestrowej co do wpisu lub odmowy wpisu służyło zażalenie do sądu okręgowego, którego właściwość określano stosownie do siedziby władzy rejestrowej. Termin do wniesienia zażalenia wynosił siedem dni od dnia doręczenia decyzji osobie zainteresowanej. Zażalenie wnoszono za pośrednictwem władzy rejestrowej. Sąd rozpoznawał sprawę według przepisów o postępowaniu w sprawach rejestrowych, tj. według przepisów rozporządzenia o rejestrze handlowym. Od orzeczenia sądu okręgowego, które było natychmiast wykonalne, służyła jedynie skarga kasacyjna do Sądu Najwyższego.

Wpisy w rejestrze praw rzeczowych podążały z urzędu za pojazdem mechanicznym. W razie zmiany miejsca zarejestrowania pojazdu, zgodnie z przepisami o ruchu pojazdów mechanicznych, rzeczony wpis przenosiło się do właściwego miejscowo rejestru.

Rejestrowe prawo rzeczowe wygasało, a w ślad za tym zostawało wykreślone z rejestru, po upływie okresu, na który zostało ustanowione, a w każdym razie po upływie lat pięciu od daty wpisu. Wykreślenie nie następowało, jeżeli strony przed upływem terminu oznaczonego lub przed upływem pięcioletniego okresu od daty wpisu zgodnie wniosły o utrzymanie wpisu wskutek przedłużenia umowy albo jeżeli najpóźniej w dwa tygodnie po upływie terminu wierzyciel złożył władzy rejestrowej zaświadczenie sądu o wytoczeniu powództwa z tytułu roszczeń zabezpieczonych rejestrowym prawem zastawu lub zaświadczenie komornika o wszczęciu postępowania mającego na celu realizację rejestrowego prawa rzeczowego.

Wykreślenie rejestrowego prawa rzeczowego następowało także:

1. Na wniosek osoby, której służyło rejestrowe prawo rzeczowe.
2. Na wniosek dłużnika na podstawie pisma zawierającego zezwolenie wierzyciela na wykreślenie.
3. Na wniosek dłużnika lub innej osoby zainteresowanej na podstawie orzeczenia sądowego,
4. W razie sprzedaży pojazdu mechanicznego przez publiczną licytację; w takim przypadku to komornik zawiadamiał z urzędu władzę rejestrową o dokonanej sprzedaży.

Opłaty w postępowaniu rejestrowym przed władzami administracyjnymi określono w rozporządzeniu ministra komunikacji z dnia 3 listopada 1938 r. wydanym w porozumieniu z ministrem skarbu o *opłatach w postępowaniu, wiążącym się z rejestrem praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych*, o którym wspomniano wyżej. Od zażalenia na decyzję władzy rejestrowej i od skargi kasacyjnej na orzeczenie sądu okręgowego pobierano wpis stały w wysokości 8 złotych. Poza tym w postępowaniu przed sądem w sprawach wpisu do rejestru stosowało się odpowiednio przepisy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych.

Rejestr praw rzeczowych prowadziły władze administracji ogólnej właściwe miejscowo według przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych. Szczegółowe przepisy o rejestrze i odnośnym postępowaniu wydał w wykonaniu art. 27 ustawy minister komunikacji. Uczynił to w rozporządzeniu z dnia 9 września 1938 r. o *rejestrze praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych* (powołanym wyżej) wydanym w porozumieniu z ministrami sprawiedliwości, spraw wewnętrznych oraz przemysłu i handlu.

Rejestr praw rzeczowych – na pojazdach mechanicznych zarejestrowanych lub zgłoszonych do ewidencji – prowadziła zatem władza administracji ogólnej, która dokonywała rejestracji zgodnie z przepisami o ruchu pojazdów mechanicznych, których miejsce postoju znajdowało się na podległym jej obszarze. Każdy pojazd mechaniczny, na którym miało być ustanowione rejestrowe prawo rzeczowe, wpisywało się do tegoż rejestru pod oddzielnym numerem bieżącym. Rejestr zawierał nagłówki i sześć rubryk. Wygląd rejestru regulował załącznik do rozporządzenia. W nagłówku wpisywało się numer bieżący rejestru, rodzaj rejestrowego prawa rze-



czowego oraz opis pojazdu mechanicznego według następujących cech: rodzaj i przeznaczenie, marka, model i rok produkcji, numer silnika, numer podwozia, numer rejestracyjny lub wzmiankę o potwierdzeniu zgłoszenia oraz imię, nazwisko (nazwę) i miejsce zamieszkania (siedzibę) kupującego (zastawcy). Charakter owych danych implikował, iż nie podlegały one częstym zmianom.

Zgłoszenia o ustanowienie rejestrowych praw rzeczowych mogły być składane na piśmie lub do protokołu przed urzędnikiem prowadzącym rejestr, którym mógł być aplikant sądowy. Do zgłoszenia należało dołączyć umowę sprzedaży z rejestrowym zastrzeżeniem na rzecz sprzedawcy prawa własności do czasu uiszczenia ceny kupna lub umowę zastawniczą tudzież dowód rejestracyjny bądź – jeżeli pojazd nie był zarejestrowany – potwierdzenie zgłoszenia oraz dowód oclenia lub – jeżeli pojazd był zbudowany w kraju – świadectwo pochodzenia. Dowód rejestracyjny lub potwierdzenie zgłoszenia były zwracane po umieszczeniu na nim wzmianki o ustanowieniu rejestrowego prawa rzeczowego. Wzmianka powinna była podawać rodzaj rejestrowego prawa rzeczowego oraz numer rejestru. Takie uregulowanie ułatwiało osobom trzecim powzięcie informacji o ustanowieniu na danym pojeździe rejestrowego prawa rzeczowego. W razie wykreślenia z rejestru rejestrowego prawa rzeczowego władza rejestrowa na wniosek zainteresowanego zarządzała wykreślenie wzmianki o rejestrowym prawie rzeczowym.

Rozporządzenie wprowadziło obowiązek zgłaszania zmiany odnośnych danych, wyznaczając do tego dwutygodniowy termin od dnia, w którym obowiązany do zgłoszenia powziął wiadomość o zmianach. Wpisy do rejestru dokonywane były na podstawie decyzji władzy rejestrowej lub orzeczenia sądu. Rejestr praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych był jawny materialnie i formalnie.

Szczegółowe wskazówki dla władz rejestrowych zawarł minister komunikacji w zarządzeniu z dnia 16 listopada 1938 roku *w sprawie instrukcji dla wojewódzkich władz administracji ogólnej o prowadzeniu rejestru praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych*<sup>16</sup>. Było owo zarządzenie aktem wykonawczym do § 29 rozporządzenia tegoż ministra *o rejestrze praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych*. We wstępie do zarządzenia zapisano, iż

ustawa o rejestrowych prawach rzeczowych na pojazdach mechanicznych ma podobny charakter, jak przepisy prawa hipotecznego oraz ustawy o zastawach rejestrowych na różnych kategoriach ruchomości, zabezpieczających prawa majątkowe wierzycieli, i stanowi pierwszy przypadek powierzenia prowadzenia tego rodzaju rejestru władzom administracji ogólnej, a nie władzom sądowym. Nakłada to na urzędników, prowadzących rejestr, specjalne obowiązki, a w szczególności konieczność wysokiego poczucia odpowiedzialności oraz wyjątkowo dokładnego

<sup>16</sup> Zob. uwagi zawarte w przypisie 14. Por. T. Blumenfeld i S. Moszkowicz, op. cit., s. 165-176.

i skrupulatnego wykonywania czynności; każda bowiem omyłka, czy niedopatrzenie, lub opieszałość może silnie zaważyć na interesach stron, narażając je na szkody i straty<sup>17</sup>.

Do zarządzenia dołączono wzory urzędowe: *Zgłoszenia o wpis do rejestru praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych, Decyzji władzy rejestrowej, Dziennika spraw rejestru praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych, Teczki akt rejestrowych, Pism wewnętrznych oraz Zaświadczeń.*

Ustawa zezwoliła wierzycielowi na pozostawienie pojazdu mechanicznego, obciążonego rejestrowym prawem rzeczowym, w posiadaniu dłużnika, co wynikało z istoty instytucji rejestrowych praw rzeczowych. Wierzyciel miał jednakże prawo żądać dopuszczenia go w stosownym czasie do badania stanu pojazdu. Prawo to zagwarantowała ustawa pod niezwykle ostrym rygorem, polegającym na natychmiastowej wymagalności wierzytelności zabezpieczonej rejestrowym prawem rzeczowym w przypadku nieuwzględnienia żądania wierzyciela. Przepis ten miał na celu ochronę prawa wierzyciela do sprawdzania stanu pojazdu mechanicznego celem zapobieżenia lub wykrycia szkodliwych działań dłużnika, a jednocześnie zabezpieczenie dłużnika przed niczym nieusprawiedliwioną a szkodliwą dla dłużnika nadgorliwością wierzyciela w przedmiocie badania stanu pojazdu.

Natychmiastową wymagalność wierzytelności zabezpieczonej rejestrowym prawem rzeczowym powodowało także zbycie, wydzierżawienie lub ustanowienie zastawu na pojeździe mechanicznym oraz wprowadzenie w nim zasadniczych zmian konstrukcyjnych bez pisemnej zgody osoby, której służyło rejestrowe prawo rzeczowe na owym pojeździe. Nadto czynności te były bezskuteczne względem tej osoby. Nabywca lub osoba biorąca w zastaw pojazd mechaniczny bez pisemnej zgody wierzyciela, któremu przysługiwało rejestrowe prawo rzeczowe, odpowiadała całym swoim majątkiem solidarnie z dłużnikiem za należności, dla których ustanowiono rejestrowe prawo rzeczowe.

Wierzyciel mógł przelać przysługujące jego osobie uprawnienia z tytułu rejestrowego prawa rzeczowego tylko łącznie z przelewem zabezpieczonej na jego rzecz wierzytelności. Niedopuszczalny był zatem przelew uprawnienia z tytułu rejestrowego prawa rzeczowego bez jednoczesnego przelewu zabezpieczonej wierzytelności.

W czasie egzekucji z pojazdu mechanicznego bardzo znacząco chronione były prawa wierzycieli ujawnionych w rejestrze praw rzeczowych. Ustawa postanawiała, iż nikt nie mógł zastrącać się nieświadomością praw rzeczowych ujawnionych w rejestrze. Nie dopuszczała w tej mierze żadnych wyjątków. Przepis ten miał zatem bezwzględne zastosowanie. Do wniosku o sprzedaż pojazdu mechanicznego podlegającego przepisom ustawy przez publiczną licytację wierzyciel winien był dołączyć wypis z rejestru lub zaświadczenie władzy rejestrowej, iż odnośny pojazd nie

---

<sup>17</sup> T. Blumenfeld, S. Moszkowicz, op. cit., s. 166.

był obciążony rejestrowym prawem rzeczowym. Na komornika nałożono obowiązek zawiadomienia osób, których prawa zostały ujawnione w rejestrze, o terminie licytacji publicznej. By zapobiec celowemu uchylaniu się dłużnika przed doręczaniem pism w postępowaniu rejestrowym oraz postępowaniu egzekucyjnym tudzież postępowaniu mającym na celu realizację rejestrowych praw rzeczowych, postanowiono, iż doręczenia owych pism pod adresem wskazanym w rejestrze miały moc prawną, chociażby pod tym adresem odbiorcy nie odnaleziono.

W ustawie stworzono także przywileje egzekucyjne dla wierzycieli, którzy byli wpisani do rejestru praw rzeczowych. Otóż w odniesieniu do egzekucji z pojazdu mechanicznego ustawa uchyliła stosowanie art. 570 i 581 § 2 zd. ostatnie kodeksu postępowania cywilnego<sup>18</sup>. Oznaczało to dopuszczenie egzekucji z pojazdu samochodowego, służącego do wykonywania zawodu. Miało to istotne znaczenie w przypadku pojazdów używanych jako dorożki samochodowe, czyli taksówki. Dopuszczono także zajęcie pojazdu mechanicznego, który znajdował się w posiadaniu osoby trzeciej i to nawet wbrew woli tej osoby.

W ustawie zastrzeżono wyraźnie, iż podziału sumy uzyskanej ze sprzedaży pojazdu mechanicznego obciążonego rejestrowym prawem rzeczowym dokonuje sąd. Wprowadzono zatem konieczność złożenia tej sumy w depozycie sądowym. Przyjęto, iż wypłata wierzytelności zabezpieczonej rejestrowym prawem rzeczowym następowała na podstawie dokumentów stwierdzających zobowiązanie. Wynika z tego, iż wpis do rejestru nie stanowił samoistnego tytułu prawnego. Należało zatem przedłożyć umowę, w której ustanowiono rejestrowe prawo rzeczowe albo weksle. Zabezpieczone zobowiązanie mogło być nawet jeszcze niewymagalne. Jednakże wypłata następowała tylko do wysokości sumy wierzytelności ujawnionej w rejestrze. Nie istniała potrzeba przedkładania tytułu wykonawczego lub uzyskania zgody dłużnika.

Ustawa postanowiła, iż wierzytelność zabezpieczona rejestrowym prawem rzeczowym korzystała z pierwszeństwa zaspokojenia z pojazdu mechanicznego przed wszelkimi innymi wierzytelnościami prywatnoprawnymi i publicznoprawnymi. Wyjątek stanowiły koszty egzekucji skierowanej do pojazdu mechanicznego, które były uprzywilejowane względem wierzytelności zabezpieczonej rejestrowym prawem rzeczowym. Nawet podatki i opłaty na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego, będące wierzytelnościami publicznoprawnymi, nie były w kolejności zaspokajania uprzywilejowane.

Analogicznie rzecz się miała z roszczeniami do zakładu ubezpieczeniowego z tytułu umowy ubezpieczenia pojazdu mechanicznego od szkód. Wyjątek stanowiła sytuacja, gdy zakład ubezpieczeniowy pokrywał rachunki za dokonaną naprawę pojazdu mechanicznego, czyli w przypadku naprawy bezgotówkowej. Jeżeli jednak

---

<sup>18</sup> Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 29 listopada 1930 roku *Kodeks Postępowania Cywilnego* (Dz. U. R.P. 1930, nr 83, poz. 651 z późn. zmianami).

dłużnik otrzymywał gotówkę, to zakład ubezpieczeniowy mógł dokonać wypłaty jedynie za zgodą wierzyciela, pod warunkiem, iż wierzyciel wpisany do rejestru praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych przed wypłatą zawiadomił zakład ubezpieczeniowy o przysługującym jego osobie rejestrowym prawie rzeczowym. Obowiązek zawiadomienia spoczywał zatem na wierzycielu pod rygorem utraty roszczenia względem zakładu ubezpieczeniowego. Wierzyciel rejestrowy mógł nadto wykonywać we własnym imieniu wszelkie prawa wynikające z umowy ubezpieczenia pojazdu od szkód. Przykładowo mógł on dochodzić roszczeń o odszkodowanie do wysokości swej należności, zabezpieczonej rejestrowym prawem rzeczowym, na drodze sądowej.

W taki sam sposób uregulowano problem wynagrodzenia za wywłaszczony pojazd mechaniczny. Jednakże osoba, na której rzecz wywłaszczono pojazd mechaniczny, obowiązana była uwzględnić rejestrowe prawo rzeczowe nawet w przypadku, gdy uprawniony nie zawiadomił jej o przysługującym mu prawie.

Osobno uregulowano egzekucję skierowaną do pojazdu mechanicznego obciążonego rejestrowym zastrzeżeniem prawa własności. W takim wypadku egzekucja była dopuszczalna jedynie na rzecz sprzedawcy lub jego następcy prawnego. Celem jej mogło być jedynie zaspokojenie zalegającej ceny kupna jak również i odsetek. W przypadku wszczęcia takiej egzekucji na wniosek uprawnionego podmiotu inni wierzyciele kupującego mogli przyłączyć się do egzekucji. Wszczęcie egzekucji oznaczało w takim przypadku zrzeczenie się przez uprawnionego zastrzeżonego na jego rzecz prawa własności pojazdu. Rejestrowe zastrzeżenie prawa własności odzyskiwało moc prawną w przypadku umorzenia egzekucji.

Sprzedaż pojazdu mechanicznego – z zastrzeżeniem prawa własności na rzecz sprzedającego – skutkowałą przejściem na kupującego zobowiązań powstałych po oddaniu pojazdu a wiążących się czy z własnością, czy też z jego posiadaniem, nie wyłączając należności publicznoprawnych. Wszelkie należności i opłaty na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego obciążały zatem tego ostatniego. Obciążały jego osobę także wszelkie zobowiązania z tytułu szkody wyrządzonej przez pojazd mechaniczny. Było to bardzo logiczne unormowanie, zważywszy iż rejestrowe zastrzeżenie prawa własności miało na celu ochronę roszczeń sprzedającego z tytułu nie uiszczonej ceny kupna.

Na omówienie zasługuje także relacja ustawy do kodeksu handlowego obowiązującego od 1934 roku<sup>19</sup>. Bezspornie ustawa zawierała przepisy szczegółowe względem kodeksu handlowego. W konsekwencji obowiązywały w tym zakresie odnośne reguły interpretacyjne. Ustawa zawierała regulację odmienną od regulacji zawartej w kodeksie handlowym, ale jedynie w zakresie pojazdów mechanicznych, na których ustanowiono rejestrowe prawo rzeczowe. W tym przypadku ustawa

---

<sup>19</sup> Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 czerwca 1934 roku (Dz. U. R.P. 1934, nr 57, poz. 502 z późn. zmianami).

wyłączyła stosowanie art. 556 i 563 kodeksu handlowego. Ustawowa odpowiedzialność sprzedawcy z tytułu rękojmi za wady mogła być zatem przez umowę ograniczona, a nawet wyłączona. Sprzedający nie był wreszcie ograniczony właściwością ogólną sądu w sporach z kupującym. Mógł zatem wybrać sąd właściwy dla sporów wynikających ze sprzedaży.

W ustawie dozwolono sprzedawcy na skorzystanie z zastrzeżenia natychmiastowej „wymagalności resztującej”, czyli nie uiszczonej, ceny kupna w przypadku niezapłacenia w terminie poszczególnych rat, nawet gdy łączna suma zalegających rat była mniejsza niż jedna piąta całej ceny kupna. Było to odmienne uregulowanie w stosunku do art. 557 § 2 kodeksu handlowego, który zezwalał na skorzystanie z zastrzeżenia natychmiastowej wymagalności w przypadku zalegania przynajmniej z dwiema ratami, których łączna suma winna była przewyższać jedną piątą całej ceny kupna. Było to kolejne rozwiązanie skierowane przeciwko niesumieinnym dłużnikom.

Jeżeli osoba, której przysługiwało rejestrowe prawo rzeczowe na pojeździe mechanicznym, była kupcem rejestrowym, miała szczególne uprawnienia uregulowane w rozdziale V „Realizacja rejestrowych praw rzeczowych”. W uzasadnieniu projektu rządowego stwierdzono, iż odnośne przepisy

[...] dotyczące postępowania przy realizacji praw rzeczowych, a mianowicie ustalają skróconą, szybką procedurę windykacji należności względnie pojazdu mechanicznego. Ten dział zawiera przepisy, które mają praktycznie niezmiernie doniosłe znaczenie; chodzi tu o szybką realizację uprawnień. Pod tym względem projekt daje sprzedawcy znaczne przywileje, wzorując się na przepisach kodeksu handlowego o zastawie handlowym. Wierzyciel, który ma rejestrowe zabezpieczenie, może bez potrzeby odwoływania się do sądu bądź rewindykować pojazd (w przypadku zastrzeżenia prawa własności), bądź żądać sprzedania go w drodze licytacji. Dając tak obszerne uprawnienia wierzycielowi, projekt ogranicza możliwość stosowania tej skróconej windykacji jako procedury dla kupców rejestrowych, a więc takich sprzedawców, którzy mogą dawać gwarancję odpowiedzialności w razie nadużycia przywilejów<sup>20</sup>.

I tak sprzedawca będący kupcem rejestrowym, któremu przysługiwało rejestrowe zastrzeżenie prawa własności, mógł odebrać pojazd w wypadku, gdy kupujący zalegał z zapłatą przynajmniej dwóch rat umówionej ceny kupna pojazdu mechanicznego. Odebraniu pojazdu nie stało na przeszkodzie jego pozostawanie we władaniu osoby trzeciej. Na wniosek uprawnionego komornik odbierał pojazd mechaniczny i oddawał tenże pod dozór. Uprawniony, kupujący oraz jego małżonek, dziecko lub domownik mogli być dozorującymi tylko za zgodą strony przeciwnej.

<sup>20</sup> T. Blumenfeld, S. Moszkowicz, op. cit., s. 123.

Kupujący miał dwa tygodnie na zapłatę zaległych rat pod rygorem wydania pojazdu osobie, której przysługiwało rejestrowe zastrzeżenie prawa własności. Odebranie przez tę osobę pojazdu oznaczało odstąpienie od sprzedaży.

W przypadku zastawu rejestrowego zastosowano nieco odmienne uregulowanie. Otóż odmiennosc owa polegała jedynie na tym, iż w przypadku, gdy dłużnik nie uiścił zaległych rat w terminie dwóch tygodni, komornik sprzedawał pojazd na licytacji publicznej. Z ceny uzyskanej ze sprzedaży komornik pokrywał koszty sprzedaży, a pozostałą kwotę składał do depozytu sądowego. Podziału kwoty złożonej do depozytu sądowego dokonywał sąd, stosując przepisy o podziale sumy uzyskanej przez egzekucję z pojazdu mechanicznego obciążonego rejestrowym prawem rzeczowym. Sprzedaż pojazdu mechanicznego przez publiczną licytację mogła nastąpić także w przypadku, gdy pojazd był obciążony rejestrowym zastrzeżeniem prawa własności.

Ustawa o rejestrowych prawach rzeczowych na pojazdach mechanicznych stworzyła mocne i trwałe podwaliny instytucjonalne rozwoju polskiej motoryzacji. Powołała bowiem do życia dwie bardzo poręczne i skuteczne instytucje prawne w dziedzinie motoryzacji<sup>21</sup> – rejestrowe zastrzeżenie prawa własności do czasu uiszczenia ceny kupna oraz zastaw rejestrowy. Rozwiązania te zasadniczo przyczyniły się do wzrostu liczby samochodów w Polsce. Mankamentem przyjętych rozwiązań był natomiast krótki okres efektywnego obowiązywania. Będzie o tym mowa poniżej.

W ślad za udaną instytucją rejestrowych praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych ustawodawca polski wprowadził instytucję zastawu rejestrowego na urządzeniach przemysłowych. Uczynił to w ustawie z dnia 15 czerwca 1939 r. *o zastawie rejestrowym na maszynach i aparatach*<sup>22</sup>. Przewidywała ona możliwość ustanawiania rejestrowego prawa zastawu na nowych i nieużywanych maszynach i aparatach. Celem jej było zatem rozwijanie i unowocześnianie polskiego przemysłu. Ustawa ta nie miała jednakże żadnego praktycznego znaczenia. Weszła bowiem w życie z dniem ogłoszenia, tj. 7 lipca 1939 r.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej *o rejestrowym zastawie rolniczym* oraz ustawy: *o rejestrowym zastawie drzewnym, o rejestrowych prawach rzeczowych na pojazdach mechanicznych, o zastawie rejestrowym na maszynach i aparatach* obowiązywały formalnie do chwili wejścia w życie kodeksu cywilnego z 1964 r.<sup>23</sup> Po II wojnie światowej nie miały jednakże żadnego praktycznego znaczenia. Wprowa-

---

<sup>21</sup> Regulację w przedmiocie rejestrowego zastrzeżenia prawa własności (*pactum reservati dominii*) pozytywnie ocenił Aleksander Spigel. Stwierdził, iż ustawa uregulowała wyraźnie kwestie, które budziły wątpliwości. A. Spigel, *Pactum reservati dominii*, „Nowa Palestra” 1938, nr 9, s. 379-385.

<sup>22</sup> Dz. U. R.P. 1939, nr 60, poz. 394.

<sup>23</sup> Art. V ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. *Przepisy wprowadzające kodeks cywilny*, w którym uchylono rzeczony akty normatywne, wszedł w życie z dniem 1 stycznia 1965 r.

dzany bowiem system społeczno-gospodarczy nie przewidywał potrzeby wykorzystywania przedstawionych powyżej instytucji. Uznawał je za przeżytek gospodarki burżuazyjnej.

Wraz ze zmianą systemu społeczno-gospodarczego na przełomie lat 80-tych i 90-tych XX w. przywrócono do życia szereg instytucji prawnych, które w poprzednim systemie nakazowo-rozdzielczym uznawano za zbędne. Jedną z takich instytucji jest zastaw rejestrowy. Wprowadzono tę instytucję do polskiego obrotu prawnego dopiero w ustawie z dnia 6 grudnia 1996 r. *o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów*, z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia 1998 r.<sup>24</sup> Przepisy odnośnie utworzenia centralnej informacji o zastawach rejestrowych weszły w życie z dniem ogłoszenia. Miało to na celu umożliwienie stworzenia odpowiednich warunków funkcjonowania dla owej centralnej informacji, w tym przygotowania niezawodnego systemu informatycznego.

Wprowadzona w latach 90-tych instytucja zastawu rejestrowego różni się znacząco od instytucji zastawu rejestrowego znanej z okresu międzywojennego. Najistotniejsze różnice odnoszą się do listy podmiotów, na rzecz których może być ustanowiony zastaw rejestrowy oraz przedmiotu tegoż zastawu. W stosunku bowiem do uregulowań międzywojennych lista podmiotów, na których rzecz mógł być ustanowiony zastaw rejestrowy, uległa znacznej zmianie. Zmiana ta jest wynikiem faktu, iż obecna regulacja zastawu rejestrowego ma charakter ogólny. Nie została stworzona na użytek jedynie pewnych dziedzin gospodarczych, jak to miało miejsce w okresie międzywojennym. W świetle obecnie obowiązujących przepisów przedmiotem zastawu rejestrowego mogą być rzeczy ruchome z wyjątkiem statków morskich wpisanych do rejestru okrętowego, a także prawa majątkowe. Te ostatnie, jeżeli są zbywalne. Zastawem rejestrowym można w szczególności obciążyć: rzeczy oznaczone co do tożsamości; rzeczy oznaczone co do gatunku, jeżeli w umowie zastawniczej określona zostanie ich ilość oraz sposób wyodrębnienia od innych rzeczy tego samego gatunku; zbiór rzeczy ruchomych lub praw, stanowiący całość gospodarczą, choćby jego skład był zmienny; wierzytelności; prawa na dobrach niematerialnych; prawa z papierów wartościowych. Zastaw rejestrowy może obejmować także rzeczy lub prawa, które zastawca nabędzie dopiero w przyszłości.

Rozwiązania przyjęte względem zastawu rejestrowego w obecnie obowiązujących przepisach są nowoczesne i odpowiadają potrzebom gospodarki polskiej. Ich wprowadzenie zawdzięczamy jednakże w pewnym stopniu dziedzictwu myśli prawnej doby międzywojennej.

---

<sup>24</sup> Dz. U. 1996, nr 149, poz. 703 z późn. zmianami.