



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 07 stycznia 2021 r.

Znak sprawy: DTD-4.054.17.2020

**Szanowna Pani
Elżbieta Witek**
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

Odpowiadając na interpelację nr 5429 poseł Agnieszki Hanajczyk w sprawie dopuszczania na rynek polski ciągników niespełniających norm emisyjnych przedstawiam, co następuje.

Na wstępie informuję o aktualności stanowiska przedstawionego w przedmiotowej sprawie w zapytaniu poselskim nr 1795.

Ad 1: Uprzejmie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury nie posiada informacji na temat przytoczonych w interpelacji wypowiedzi Prezesa spółki URSUS S.A.

Ad 2, 5-6: Jak informowano w odpowiedzi na pytanie nr 6 przytoczonego w interpelacji zapytania poselskiego 1795, nie istnieją inne unijne formy prawne, na podstawie których można wprowadzać do obrotu ciągniki rolnicze na rynek innego państwa UE bez konieczności uzyskania zgody właściwego organu kraju, w którym ciągniki miałyby być udostępniane i wprowadzane do obrotu. Procedura homologacji typu UE pojazdu jest jedyną procedurą, która jest zharmonizowana na terenie Unii Europejskiej i jest automatycznie honorowana we wszystkich państwach członkowskich. Przepisy obowiązujące w tym zakresie na terytorium RP są tożsame z przepisami UE.

Natomiast procedury krajowej homologacji typu pojazdu, czy też procedury dopuszczenia jednostkowego pojazdu nie są zharmonizowane i wymagają uznania przez organy państw członkowskich, w których nowy pojazd ma być dopuszczony do ruchu. Na terenie Polski takim organem odpowiedzialnym za uznanie dokumentu jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

Ad 3: Minister Infrastruktury nie dysponuje informacjami w tym zakresie. Decyzje o rejestracji pojazdów pozostają w kompetencji organów samorządowych, natomiast w Centralnej Ewidencji Pojazdów brak jest danych dotyczących ilości zarejestrowanych pojazdów na podstawie dopuszczenia jednostkowego pojazdów.

Ad 4: Polska władza homologacyjna, której rolę od roku 2014 pełni Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, nie wydała świadectwa homologacji typu WE pojazdu dla ciągnika rolniczego marki MTZ Belarus to jest od początku pełnienia funkcji organu właściwego do spraw homologacji na terenie Polski. W związku z powyższym należy stwierdzić, iż pojazdy, które podlegają rejestracji na terenie Polski nie posiadają świadectw zgodności wydanych na podstawie świadectwa homologacji typu WE pojazdu wydanego przez polski organ właściwy do spraw homologacji.

Ad 7: Przedstawiona kwestia była jednym z przedmiotów wymiany korespondencji z Ministrem Infrastruktury jak i Transportowym Dozorem Technicznym. Organy te na bieżąco udzielały odpowiedzi i przedstawiały stanowiska co do wystąpień firmy Ślązak Sp. z o.o.

Jednocześnie informujemy, że obecnie trwają, prowadzone przez resort finansów i rozwoju, prace Międzyresortowego Zespołu ds. Reformy Systemów Oceny Zgodności i Nadzoru Rynku dotyczące ustanowienia systemu nadzoru rynku w Polsce. Prace te mają m.in. na celu wyznaczenie organów nadzoru rynku w obszarach, w których dotychczas organy te wyznaczone nie były, w tym, w obszarze realizacji rozporządzenia (UE) 167/2013 w kontekście realizacji obowiązków organów nadzoru rynku nałożonych tym rozporządzeniem UE.

Ad. 8: Dyrektywa 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylająca dyrektywę 74/150/EWG została zaimplementowana do krajowego ustawodawstwa w ustawie z dnia 10 października 2012 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1448). Zawiera ona przepisy umożliwiające udzielenie na wniosek producenta zwolnienia ze spełnienia przez pojazd wymagań określonych w obowiązujących przepisach homologacyjnych. Powyższe jest określone w art. 8 ust. 2 tej dyrektywy:

Art. 8 ust. 2: Państwo Członkowskie może, na wniosek producenta, zwolnić pojazdy z jednego lub więcej przepisów jednej lub więcej oddzielnych dyrektyw.

Corocznie Państwo Członkowskie przesyła Komisji i innym Państwom Członkowskim wykaz udzielonych zwolnień.

Nie jest to przepis dedykowany do procedury homologacji typu pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach.

Natomiast krajowe prawodawstwo obowiązujące w odniesieniu do procedury homologacji typu pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach określone w Załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych i przyczep oraz typu ich przedmiotów wyposażenia lub części (Dz. U. z 2015r., poz. 343) definiuje precyzyjnie *Wymagania alternatywne dotyczące przedmiotów wyposażenia lub części, stosowane w procedurze homologacji ciągników rolniczych produkowanych w małych seriach*. Wymagania te odnoszą się do:

- a) konstrukcji zabezpieczającej przy przewróceniu pojazdu (w miejsce dyrektywy 2009/75/WE wskazano normę PN-ISO 5700),
- b) przestrzeni roboczej i dostępu do miejsca kierowcy (w miejsce dyrektywy 80/720/EWG wskazano normę PN-EN-ISO 13857),
- c) wałków odbioru mocy (w miejsce dyrektywy 86/297/EWG wskazano normę ISO 500),
- d) instalacji urządzeń sterowania i kontroli (w miejsce dyrektywy 86/415/EWG wskazano normę PN-ISO 11684),
- e) dodatkowych wymogów bezpieczeństwa i instrukcji obsługi (w miejsce przepisów określonych w Załączniku II pkt 3 2009/144/WE oraz w Załączniku II pkt 4 w 2009/144/WE wskazano normy PN-EN-ISO 3445, PN-EN-ISO 15695-1 oraz PN-EN-ISO 3600).

Ad 9: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych zawiera przepisy umożliwiające ustanowienie technicznych wymagań alternatywnych zapewniających poziom bezpieczeństwa funkcjonalnego, ochrony środowiska i bezpieczeństwa pracy w jak największym wykonalnym zakresie.

Mowa o tym jest w art. 37 ust. 1 i 2:

1. Producent może złożyć wniosek o krajową homologację typu w odniesieniu do typu pojazdów produkowanych w małych seriach, w ramach rocznych limitów ilościowych określonych w załączniku II. Limity te mają zastosowanie do udostępnienia na rynku, rejestracji lub dopuszczenia pojazdów homologowanego typu na rynku każdego z państw członkowskich w danym roku.

W przypadku krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach organ udzielający homologacji może, jeśli ma uzasadnione powody, wyłączyć jeden lub większą liczbę przepisów niniejszego rozporządzenia i jeden lub większą liczbę przepisów jednego lub większej liczby aktów wymienionych w załączniku I pod warunkiem, że określi wymogi alternatywne.

2. Wymogi alternatywne, o których mowa w ust. 1, zapewniają poziom bezpieczeństwa funkcjonalnego, ochrony środowiska i bezpieczeństwa pracy w jak największym wykonalnym zakresie równoważny z poziomem przewidzianym w odpowiednich aktach wymienionych w załączniku I.

Ad 10: Do chwili obecnej, żaden z producentów ciągników rolniczych nie skorzystał z prawa, które wynika z art. 70m ust. 3 pkt 1 ww. ustawy w zakresie wymagań alternatywnych określonych w Załączniku nr 2 do *Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych i przyczep oraz typu ich przedmiotów wyposażenia lub części* (Dz. U. z 2015r., poz. 343). Zatem nie wystąpiono o skorzystanie z możliwości wykorzystania wymagań alternatywnych w procedurze homologacji typu ciągnika rolniczego dla pojazdów produkowanych w małych seriach. Z tego względu Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie zastosował wymagań alternatywnych, o których mowa w art. 37 ust 1 i 2 rozporządzenia nr 167/2013 ani wymagań alternatywnych określonych w art. 70m ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020r., poz. 110 z późn. zm.), w odniesieniu do realizowanych postępowań administracyjnych w odniesieniu do procedury homologacji ciągników rolniczych produkowanych w małych seriach.

Ad 11: Procedura homologacji typu pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach obowiązuje na terenie Polski od momentu implementacji dyrektywy 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającej dyrektywę 74/150/EWG. Dyrektywa ta została zaimplementowana w ustawie z dnia 10 października 2012 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1448). Przepisy te zaczęły obowiązywać od dnia 22 czerwca 2013 r. i od tego czasu żaden krajowy producent ciągników rolniczych nie uzyskał świadectwa homologacji typu pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach.

Ad 12-13: W toku prac legislacyjnych nie były zgłaszane przedmiotowe wnioski, natomiast była prowadzona wymiana stanowisk w przedmiotowej sprawie, m.in. z firmą Ślęzak S. z o.o.

Ad 14: Uprzejmie informuję, że kwestie dotyczące *wspierania przez Rząd polskich przedsiębiorców, szczególnie małych i średnich przedsiębiorstw, i chęci odbudowy polskiej motoryzacji* nie leżą w zakresie kompetencji Ministra Infrastruktury. Jednocześnie informuję, że Minister Infrastruktury jest właściwy w zakresie regulacji dotyczących dopuszczenia do ruchu pojazdów, m.in. ciągników rolniczych.

Z poważaniem,
Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Rafał Weber

Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury