



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-4.054.3.2025
Warszawa, 05 maja 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 8375 Posła Jarosława Sachajki z 4 marca br. w sprawie *nielegalnego importu i rejestracji ciągników rolniczych MTZ Belarus oraz bezczynności odpowiednich organów państwowych w przeciwdziałaniu temu procederowi*, poniżej przedstawiam następujące informacje.

1. Stan prawny

Zgodnie z art. 73 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym¹, rejestracji pojazdu dokonuje, na wniosek właściciela pojazdu, starosta właściwy ze względu na miejsce jego stałego zamieszkania (siedzibę) lub czasowego zamieszkania, wydając decyzję o rejestracji pojazdu, dowód rejestracyjny i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne. Do wniosku o rejestrację pojazdu należy przedłożyć dokumenty wskazane w art. 72 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w tym między innymi:

- jeden z dokumentów wymienionych w art. 72 ust. 1 pkt 3 – jeżeli są wymagane (wymagania te wynikają z szeroko rozumianych przepisów homologacyjnych²),
- zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu, jeżeli jest wymagane albo dowodu rejestracyjnego pojazdu lub innego dokumentu wydanego przez właściwy organ państwa członkowskiego, potwierdzającego wykonanie oraz termin ważności badania technicznego (art. 72 ust. 1 pkt 4).

Przepis art. 72 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zawiera również odstępstwa od obowiązku przedłożenia dokumentów wymienionych w ust. 1 tego przepisu. I tak, w ust. 2 powołanego przepisu w pkt 1 wskazano, że wymagania ust. 1 *nie dotyczą pojazdu, który był już zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – w zakresie ust. 1 pkt 3*.

Stosownie do definicji zawartej w art. 2 pkt 62 ustawy – Prawo o ruchu drogowym *nowy pojazd to pojazd fabrycznie nowy, który nie był zarejestrowany* (definicja ta została

¹ ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251),

² tj. m.in. ustawa z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919), rozporządzenie nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych, rozporządzenie nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców, rozporządzenie 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE,

wprowadzona do prawa polskiego³ w 2013 r. w ramach procesu wdrażania dyrektywy homologacyjnej 2007/46/WE⁴). Definicja nowego pojazdu została również ustanowiona w jednym z 3 obecnie obowiązujących unijnych rozporządzeń homologacyjnych, tj. w rozporządzeniu 167/2013, w art. 3 pkt 37. Zgodnie z tą regulacją nowy pojazd oznacza pojazd, który nigdy wcześniej nie był rejestrowany ani dopuszczony. Dopuszczenie, w myśl definicji zawartej w pkt 40 wskazanego artykułu, to pierwsze wykorzystanie w Unii pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia zgodnie z ich przeznaczeniem.

Należy podkreślić, że pojęcie nowego pojazdu nie zostało zdefiniowane w pozostałych 2 unijnych rozporządzeniach homologacyjnych, tj. rozporządzeniu 168/2013 oraz rozporządzeniu 2018/858, zaś definicja z rozporządzenia 167/2013 może być stosowana bezpośrednio, począwszy od 1 stycznia 2016 r.

Natomiast art. 81 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym stanowi, że *okresowe badanie techniczne po raz pierwszy jest przeprowadzane przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej*. W art. 81 ust. 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym określone zostały wyjątki od tego wymogu. Zgodnie z tym przepisem badaniu, o którym mowa w ust. 3, nie podlega m.in. nowy oraz także zarejestrowany pojazd, dla którego wydano dokumenty homologacyjne (...).

Ponadto w rozporządzeniu w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów, wymagań dla tablic rejestracyjnych oraz wzorów innych dokumentów związanych z rejestracją pojazdów⁵ w przepisie § 2 ust. 5 określono, że *w przypadku zgłoszenia do pierwszej rejestracji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nowego pojazdu do wniosku o rejestrację właściciel pojazdu dołącza jeden z dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym*. Natomiast zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów, wymagań dla tablic rejestracyjnych oraz wzorów innych dokumentów związanych z rejestracją pojazdów *w przypadku zgłoszenia do pierwszej rejestracji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdu sprowadzonego z zagranicy do wniosku o rejestrację właściciel pojazdu dołącza odpowiednie dokumenty, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1–6a ustawy*.

2. Działania w zakresie właściwości Ministerstwa Infrastruktury

Należy zaakcentować, że kwestia wdrożenia definicji *pojazdu nowego* nie została jednoznacznie uregulowana na obszarze całej UE. Polska od kilku lat (od 2022 r.) i na różnych poziomach kontaktu z KE, dążyła do pozyskania informacji co do podejścia względem pojazdów spoza UE w kontekście definicji pojazdu nowego. Odpowiedź ze strony KE wpłynęła do Ministerstwa Infrastruktury dopiero w styczniu br. W odpowiedzi tej KE potwierdziła zasadność działań legislacyjnych prowadzonych obecnie w MI.

³ dodany art. 1 pkt 3 lit. b ustawy z dnia 10 października 2012 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2012 r. poz. 1448),

⁴ dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”),

⁵ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów, wymagań dla tablic rejestracyjnych oraz wzorów innych dokumentów związanych z rejestracją pojazdów (Dz.U. z 2022 r. poz. 1847, z późn. zm.),

Mając na względzie ww. regulacje prawne, a w szczególności to, że wskazane powyżej homologacyjne akty prawa UE nie zawierają jednolitego podejścia co do definicji pojazdu nowego, zaś niektóre krajowe regulacje prawne dotyczące rejestracji pojazdów odnoszą się właśnie do pojazdów nowych, zauważyć należy, że stan ten może w konsekwencji prowadzić do wątpliwości, jakie dokumenty należy przedłożyć przy pierwszej rejestracji w RP pojazdu sprowadzonego z zagranicy, w szczególności spoza UE. Do Ministerstwa Infrastruktury (dalej: MI) napływały sygnały wskazujące na dwie możliwości wykładni wskazanych powyżej przepisów w kontekście rejestracji na terytorium RP pojazdów używanych (tj. będących w eksploatacji, zarejestrowanych), sprowadzonych z państw niebędących członkami UE. Jednakże z mojej wiedzy wynika, że w dotychczasowej praktyce stosowania prawa organy rejestrujące w zdecydowanej większości przypadków nie wymagały dokumentów homologacyjnych przy rejestracji używanych pojazdów sprowadzonych na obszar RP z państw trzecich, zaś podstawowym dokumentem wymaganym do rejestracji było zaświadczenie o pozytywnym wyniku okresowego badania technicznego przed pierwszą rejestracją w RP. Takie podejście stosowane było zarówno wobec ciągników rolniczych, jak i innych pojazdów, w tym pojazdów osobowych sprowadzanych z państw trzecich, np. z USA.

Należy wskazać, że stosownie do art. 73 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, rejestracji pojazdu dokonuje na wniosek właściciela starosta albo prezydent miasta w przypadku miast na prawach powiatu, właściwy ze względu na miejsce stałego zamieszkania (siedzibę) lub czasowego zamieszkania właściciela pojazdu. Organ ten jest również uprawniony do dokonania wykładni prawa w danej indywidualnej sprawie jako organ stosujący prawo i dokonujący rozstrzygnięcia sprawy w prowadzonym postępowaniu administracyjnym. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, zadanie wynikające z art. 73 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, powiat wykonuje w imieniu i na własną odpowiedzialność, na mocy art. 2 ust. 1 ustawy o samorządzie powiatowym⁶. W sprawach wymagających interpretacji organ rejestrujący dokonuje rozstrzygnięcia w wyniku dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz dążyć do załatwienia sprawy, mając na względzie również interes społeczny i słuszny interes obywateli, w myśl art. 7 ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego⁷.

Odnosząc się do ram czasowych wskazanych w interpelacji informuję, że jeszcze w roku 2016, w toku roboczych kontaktów ówczesnego Ministra Przemysłu Republiki Białorusi z resortem właściwym do spraw transportu przedstawione zostały informacje o braku możliwości rejestracji na obszarze RP nowych ciągników rolniczych pochodzących z Białorusi, z uwagi na brak spełnienia przez nie norm emisji spalin.

Wskazuję, że sygnały dotyczące wątpliwości interpretacyjnych w zakresie wymagań zawartych w rozporządzeniu homologacyjnym (UE) 2013/167 względem prawodawstwa krajowego, wpływały do resortu infrastruktury począwszy od 2019 r. W tym samym roku rozpoczęły się wstępne analizy koncepcyjne dotyczące wdrożenia do prawodawstwa krajowego m.in. przepisów przytoczonego rozporządzenia homologacyjnego 2013/167, kiedy to na obszarze RP rozpoczęto tworzenie podejścia względem ustanowienia nowego systemu homologacji. Stworzenie tego systemu to zadanie bardzo złożone, mające na celu uwzględnienie obecnych przepisów funkcjonujących w RP, uzupełnionych o podejście

⁶ ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 107),

⁷ ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572),

wynikające z podejścia UE tak, aby nowotworzony system zapewniał odpowiedni poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym dla wszystkich jego uczestników.

Wynikiem prac MI było wejście w życie w roku 2023 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919) wraz z aktami wykonawczymi. Pakiet projektów tych aktów podlegał szerokim konsultacjom publicznym oraz uzgodnieniom międzyresortowym. Akty wykonawcze w RP podlegały również analizie pod kątem zgodności z prawem UE oraz procedurze notyfikacji, w toku której żaden podmiot UE nie zgłosił zastrzeżeń do tworzonego prawa.

Należy jednakże wskazać, że **realne działania MI dotyczące rozwiązania kwestii rozbieżności interpretacyjnych pomiędzy prawem UE a PL w kontekście objętym interpelacją zostały podjęte dopiero w II połowie roku 2022**, dopiero bowiem wtedy problem został zidentyfikowany na poziomie kierownictwa właściwego departamentu w MI. W tym samym czasie Minister Infrastruktury zlecił dokonanie kontroli wewnętrznej, której przedmiotem były wybrane aspekty homologacji pojazdów, w szczególności w zakresie rejestracji używanych ciągników. Tym niemniej, największa intensyfikacja prac nad projektem ustawy regulującej opisany w interpelacji problem nastąpiła dopiero na przełomie 2023 i 2024 r.

Niezależnie od powyższego informuję, że w 2019 r. równoległe do prac prowadzonych w MI rozpoczęły się prace prowadzonego przez ministra właściwego do spraw gospodarki (dalej: MRiT) Międzyresortowego Zespołu ds. Reformy Systemów Oceny Zgodności i Nadzoru Rynku. Zespół ten miał stworzyć podstawy do działania nowego systemu nadzoru rynku w Polsce. Prowadzone przez ww. Zespół działania (w zakresie sankcji ściśle powiązane z wdrożeniem przepisów m.in. ww. rozporządzenia 2013/167 oraz dwóch pozostałych unijnych rozporządzeń homologacyjnych) dotyczące nadzoru rynku przewidywały m.in. wprowadzenie jednej systemowej inicjatywy legislacyjnej dla wszystkich zmian prawnych dotyczących nadzoru rynku na obszarze RP, w tym także i sankcji oraz kar pieniężnych związanych ze stosowaniem rozporządzeń homologacyjnych. Prace ww. Zespołu miały toczyć się równoległe z pracami prowadzonymi przez MI tak, aby nowy system homologacji był kompleksowy, czyli obejmował także i obszar nadzoru rynku wraz z sankcjami oraz karami pieniężnymi. Prace Zespołu nie zostały jednak zakończone. Dlatego też celem wypełnienia zaistniałej w związku z tym luki prawnej oraz w związku z intensyfikacją prac dotyczących ustanowienia przejrzystych przepisów w omawianym zakresie, w kwietniu 2023 r. Kierownictwo MI wyraziło zgodę na powołanie grupy roboczej do opracowania rozwiązań prawnych w przedmiotowej sprawie, a w lutym 2024 r. w MI została podjęta decyzja o potrzebie wyłączenia z projektu procedowanego przez MRiT przepisów dotyczących komponentu będącego we właściwości MI – do nowej inicjatywy legislacyjnej, tj. zmiany do ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia, ustawy – Prawo o ruchu drogowym⁸ oraz niektórych innych ustaw.

Aktualnie w MI sfinalizowano prace nad przygotowaniem projektu zmian do ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia, ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, których celem będzie m.in. stworzenie nowej, precyzyjnej procedury dopuszczania do ruchu w RP pojazdów z krajów trzecich i rozstrzygnięcie kwestii możliwych odmiennych interpretacji przepisów prawa, a także stworzenie systemu nadzoru rynku w tym zakresie. Projektowane przepisy będą zawierały

⁸ ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2024 r. poz. 1251),

także przepis, poprzez który stan zastany wobec pojazdów sprowadzonych uprzednio na terytorium RP z państw niebędących członkami Unii Europejskiej i zarejestrowanych na obszarze RP bez dokumentów homologacyjnych, będzie mógł pozostać utrzymany tak, aby zmiana tego stanu nie wpłynęła negatywnie na podmioty użytkujące czy też posiadające te pojazdy, które nabyły je w dobrej wierze.

Stosowny wniosek o wpis projektu ustawy do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów został w dniu 2 kwietnia br. przekazany do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

Niezależnie od powyższego, mając także na uwadze napływające do MI sygnały wskazujące na ww. różne możliwości wykładni przepisów dotyczących rejestracji i homologacji pojazdów w kontekście rejestracji na terytorium RP pojazdów sprowadzonych z państw niebędących członkami UE (w tym ciągników rolniczych), celem wyjaśnienia wątpliwości interpretacyjnych, przekazano do organów rejestrujących pojazdy stanowisko:

- Ministerstwa Infrastruktury z 7 czerwca 2024 r. w kwestii rejestracji używanych pojazdów sprowadzonych z państw niebędących członkiem Unii Europejskiej – w kontekście dokumentów homologacyjnych;
- w związku z wyrokami Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 4 grudnia 2024 r. m.in. w sprawie o sygn. akt II GSK 1606/23 oraz komentarz do nowelizacji rozporządzenia w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach opublikowanej 31 grudnia 2024 r.

Ponadto na stronie Ministerstwa Infrastruktury została zamieszczona Informacja o rejestracji używanych ciągników rolniczych sprowadzonych z państw niebędących członkiem UE, w tym objętych regulacją rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych:

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/informacja-dotyczaca-rejestracji-uzywanych-ciagnikow-rolniczych-sprawdzonych-z-panstw-niebedacych-czlonkiem-ue>

Jednocześnie uprzejmie informuję Pana Marszałka, że z danych pozyskanych z Centralnego Ośrodka Informatyki za 2024 r. wynika, że od roku 2016, pierwszej rejestracji na terytorium RP ciągników rolniczych marki Belarus i MTZ, dokonywało 38 starostw i 10 urzędów miast. Z informacji, którymi na chwilę obecną dysponuje MI wynika, że wobec dokonanych rejestracji ciągników rolniczych obecnie na obszarze RP toczy się 440 postępowań w Samorządowych Kolegiach Odwoławczych, a także 231 postępowań sądowo-administracyjnych w Wojewódzkich Sądach Administracyjnych. Ponadto zgodnie z posiadaną przez MI informacją, Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Koszalinie w dniu 7 lutego 2025 r. wydało decyzję, w której stwierdzono brak przesłanek do stwierdzenia nieważności decyzji w sprawie rejestracji ciągnika rolniczego marki BELARUS. Decyzja ta zapadła już w następstwie wyroku NSA (sygn. akt II GSK 1606/23) z dnia 4 grudnia 2024 r.

Dodam również, że **Dyrektor TDT, działając jako organ nadzoru rynku, od momentu powołania w 2023 r., podejmuje liczne działania mające na celu pociągnięcie do odpowiedzialności podmiotów gospodarczych (w tym importerów), które wprowadzały do obrotu w RP ciągniki rolnicze bez wymaganych dokumentów homologacyjnych – na podstawie już obowiązujących przepisów, w tym bezpośrednio stosowanych rozporządzeń UE.**

Jednocześnie uprzejmie informuję, że pismem z 12 marca 2025 r. wystąpiłem z prośbą o wkłady do odpowiedzi na przedmiotową interpelację nr 8375 w zakresie właściwości, do następujących organów: Ministra Rozwoju i Technologii; Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Ministra Sprawiedliwości oraz Ministra Finansów, a także Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

Jako załącznik do odpowiedzi na interpelację w przedmiocie skierowanych zapytań przedstawiam stanowiska, które byli uprzejmi przedstawić:

1. Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji przy piśmie z 14 marca 2025 r. nr BMP.0713.4.26.2025,
2. Minister Rozwoju i Technologii przy piśmie z 18 marca 2025 r. nr DIP-VI.054.2.2025,
3. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów przy piśmie z 18 marca 2025 r. nr DOK-3.071.10.2025.JD,
4. Minister - Członek Rady Ministrów, Koordynator Służb Specjalnych przy piśmie z 21 marca 2025 r. nr DBN.WAS.4510.10.2025,
5. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przy piśmie z 2 kwietnia 2025 r. nr R.053.1.2025.R,
6. Minister Finansów przy piśmie z 8 kwietnia 2025 r. nr DC5.8870.404 .2025,
7. Minister Sprawiedliwości przy piśmie z 16 kwietnia 2025 r. nr BK-VII.0520.115.2025.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu