



PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
TOMASZ CHRÓSTNY

Warszawa, 18 marca 2025 r.

DOK-3.071.10.2025.JD

Pan Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

Dotyczy pisma znak: DTD-4.054.3.2025

Szanowny Panie Ministrze,

w nawiązaniu do interpelacji nr K10INT8375 Posła Jarosława Sachajki, w sprawie nielegalnego importu i rejestracji ciągników rolniczych MTZ Belarus oraz bezczynności odpowiednich organów państwowych w przeciwdziałaniu temu procederowi (dalej jako: „Interpelacja”), przedstawiam następujące stanowisko.

Ad. 5 Jakie działania podjął UOKiK w sprawie nieuczciwej konkurencji importera oraz dystrybutorów ciągników MTZ Belarus bez homologacji, które naruszały prawo do uczciwej konkurencji legalnie działających przedsiębiorców? Czy UOKiK wszczął postępowania w tej sprawie? Czy nałożono jakiekolwiek kary na podmioty zajmujące się nielegalnym importem i sprzedażą?

Odnosząc się do podnoszonego w Interpelacji problemu dotyczącego sprowadzania do Polski spoza Unii Europejskiej (UE) i rejestrowania ciągników rolniczych bez uzyskania potwierdzenia spełniania wymagań technicznych wyjaśniamy, że Prezes UOKiK przeprowadził jego analizę pod kątem kompetencji podległej Prezesowi UOKiK Inspekcji Handlowej (IH).

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 1e ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o *Inspekcji Handlowej* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1706), Inspekcja Handlowa wyposażona została w kompetencje do kontroli pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części przeznaczonych dla konsumentów w zakresie uzyskania przez producenta potwierdzenia spełnienia wymagań technicznych, o których mowa w art. 70c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 110 z późn. zm., dalej jako: „ustawa Prawo o ruchu drogowym”). Jednocześnie należy wskazać, że ustawa z dnia 14 kwietnia 2023 r. o *systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia* (Dz.U. z 2023 r. poz. 919) (weszła w życie 1 lipca 2023 r.) uchyliła Rozdział 1a ustawy Prawo o ruchu drogowym, w tym wskazany powyżej art. 70c ww. ustawy. Zanim jednak uchylono wskazany rozdział, ówczesne uprawnienia IH na gruncie ustawy Prawo o ruchu drogowym, ograniczały się do kwestii formalnych dotyczących uzyskania przez producenta potwierdzenia spełnienia wymagań technicznych przez pojazdy nowe (tj. posiadania świadectwa homologacji potwierdzającego spełnianie wymagań technicznych i oznaczenie numerem homologacji). IH nie miała możliwości sprawdzenia, czy wprowadzone do obrotu pojazdy faktycznie spełniają określone wymagania techniczne. Zgodnie z art. 70d obowiązującej wówczas ustawy Prawo o ruchu drogowym, producent nowego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części był obowiązany uzyskać dla każdego nowego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części odpowiednie świadectwo homologacji typu WE. Zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt. 37 ustawy Prawo o ruchu drogowym, za „nowy pojazd” uznawano pojazd fabrycznie nowy, który nie był zarejestrowany. Jednocześnie należy wskazać, że ciągnik nie jest pojazdem przeznaczonym dla konsumentów, gdyż ciągniki rolnicze są pojazdami używanymi łącznie ze sprzętem do prac rolnych, leśnych lub ogrodniczych w działalności gospodarczej lub zawodowej (rolniczej), natomiast kompetencje Inspekcji Handlowej ograniczały się do pojazdów przeznaczonych dla konsumentów.

Niezależnie od powyższego, należy zaznaczyć że ustawa Prawo o ruchu drogowym wdrażała przepisy zawierające wymagania dotyczące homologacji m.in. ciągników rolniczych, tj. 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. Obowiązujące od 1 stycznia 2016 r. 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 (Dz. Urz. UE L z 2013 r. Nr 60, str. 1), dalej jako „rozporządzenie 167/2013”, uchyliło powyższą dyrektywę, co spowodowało wyłączenie spod przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym pojazdów rolniczych i leśnych, w tym ciągników rolniczych, w zakresie objętym rozporządzeniem 167/2013.

Jednocześnie w związku sygnałami przekazywanymi do Prezesa UOKiK, skierowano pismo 21 lipca 2021 r. do właściwego terenowo starostwa powiatowego, w celu uzyskania informacji, na podstawie jakich dokumentów ciągniki rolnicze, będące przedmiotem wystąpień, były rejestrowane. Z informacji przekazanej przez starostwo wynikało, że do rejestracji ww. pojazdu nie były wymagane dokumenty w postaci: świadectwa homologacji, świadectwa zgodności, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, gdyż pierwsza rejestracja przedmiotowego ciągnika rolniczego miała miejsce na terenie Białorusi, zaś rejestracja czasowa nie była rejestracją pojazdu nowego w myśl rozporządzenia 167/2013, gdyż zdaniem starostwa dokumenty te są wymagane do rejestracji pojazdu fabrycznie nowego. Ponadto, w opinii starostwa przepisy dotyczące homologacji nie określają procedur w zakresie postępowania w przypadku dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdów już zarejestrowanych.

W odpowiedzi do starostwa powiatowego z 25 sierpnia 2021 r., Prezes UOKiK przekazał swoje spostrzeżenia odnośnie do sposobu rejestracji pojazdów rolniczych i leśnych, wskazując jednocześnie na wyrok TSUE z 15 czerwca 2017 r. w sprawie C-513/15, który interpretuje przepisy dyrektywy 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w zakresie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającą dyrektywę 74/150/EWG, uchylonej rozporządzeniem nr 167/2013, wskazując, że *„wprowadzenie do użytku i zarejestrowanie w państwie członkowskim używanych ciągników przywiezionych z państwa trzeciego jest uzależnione od spełnienia wymogów technicznych przewidzianych w tej dyrektywie.”*

W związku z powyższym, Prezes UOKiK pismem z 26 sierpnia 2021 r. przekazał do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji swoje spostrzeżenia wynikające z korespondencji ze starostwem powiatowym, że ciągniki rolnicze sprowadzane spoza UE, ale które wcześniej były rejestrowane na terenie Białorusi, mogą być rejestrowane przez wydziały komunikacji jako pojazdy używane, bez weryfikacji czy rzeczywiście spełniają one obowiązujące w UE wymogi, co może skutkować wprowadzeniem na terenie UE ciągników rolniczych niespełniających wymagań technicznych obowiązujących w Unii Europejskiej. Powyższa informacja została przekazana do analizy i wykorzystania służbowego, natomiast Prezes UOKiK nie otrzymał informacji zwrotnej odnośnie do działań podejmowanych przez MSWiA w powyższym zakresie.

Jednocześnie, na marginesie wskazuję, że 26 sierpnia 2021 r. do Prezesa UOKiK wpłynął wniosek, w którym wnioskodawca wniósł o wydanie postanowienia o wszczęciu postępowania przez Prezesa UOKiK, bądź postanowienia o odmowie wszczęcia postępowania, m.in. na podstawie ustawy Prawo o ruchu drogowym, w związku

z nielegalnym wprowadzaniem do obrotu ciągników rolniczych nieodpowiadających przepisom harmonizowanego prawa wspólnotowego UE, w szczególności wprowadzanych do obrotu na obszar wspólnotowy bez wymaganych zezwoleń, którymi są ważna homologacja, ważne świadectwo zgodności lub dopuszczenie jednostkowe wydane poprzez krajowy organ homologacyjny oraz bez wymaganych oznaczeń na zgodność z normami UE, tj. oznaczeń homologacyjnych, jakie winny znajdować się na tabliczkach znamionowych pojazdów wprowadzanych do obrotu po raz pierwszy na obszar wspólnotowy UE, a także nie wypełniających wymagań technicznych. W powyższym wniosku podniesiono również kwestie udostępniania na rynku ciągników rolniczych nie odpowiadających przepisom unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego, sprowadzanych spoza Unii Europejskiej.

Prezes UOKiK po gruntownej analizie ww. zagadnienia, odmówił wszczęcia postępowania w sprawie wprowadzania do obrotu ciągników rolniczych, bez uzyskania potwierdzenia spełniania wymagań technicznych, informując m.in. że nie został wskazany w ustawie Prawo o ruchu drogowym jako organ uprawniony do prowadzenia postępowań administracyjnych na podstawie ww. ustawy. W sprawie udostępniania na rynku ciągników rolniczych nie odpowiadających przepisom unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego, sprowadzanych spoza Unii Europejskiej Prezes UOKiK także odmówił wszczęcia postępowania, gdyż ustawodawca nie przyznał Prezesowi UOKiK kompetencji do rozstrzygania w tym przedmiocie na podstawie ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. *o systemie oceny zgodności* (Dz.U. z 2023 r. poz. 215), jak i ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. *o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku* (Dz. U. z 2022 r., poz. 1854 z późn. zm.). Strona wniosła o stwierdzenie nieważności ww. postanowień. Prezes UOKiK odmówił stwierdzenia nieważności. Strona wniosła skargę do WSA. WSA prawomocnymi wyrokami w 2024 r. oddalił skargi wnioskującego na postanowienia Prezesa UOKiK w przedmiocie odmowy stwierdzenia nieważności postanowień w sprawie odmowy wszczęcia postępowania.

Informuję również, że Prezes UOKiK w sprawie objętej Interpelacją nie wszczynał formalnych postępowań ani nie nałożył kar w zakresie praktyk ograniczających konkurencję i przewidzianych w ustawie z dnia 16 lutego 2007 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1616, zwanej dalej: „Ustawą”). Prezes UOKiK jako centralny organ administracji rządowej w zakresie ochrony konkurencji, może działać jedynie w granicach przyznanych mu kompetencji określonych w Ustawie. W przedmiocie relacji między przedsiębiorcami, obowiązujące przepisy przyznają Prezesowi UOKiK kompetencje do podejmowania działań jedynie w interesie publicznym poprzez przeciwdziałanie praktykom ograniczającym konkurencję. Kategoria praktyk ograniczających konkurencję, w zakresie której Prezes UOKiK jest władny oceniać działania przedsiębiorców oddziałujące na innych przedsiębiorców, obejmuje:

- i) porozumienia ograniczające konkurencję - art. 6 Ustawy zakazuje porozumień, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku;
- ii) nadużywanie pozycji dominującej - art. 9 Ustawy zakazuje nadużywania pozycji dominującej na rynku właściwym przez jednego lub kilku przedsiębiorców.

Należy podkreślić, że wpływająca korespondencja w przeważającej części dotyczyła, wspomnianej na wstępie niniejszego pisma, kwestii weryfikacji prawidłowości przeprowadzania procedury rejestracji pojazdów wprowadzanych do obrotu (w tym procedury homologacji pojazdów). Zagadnienie to nie dotyczy stosowania ww. praktyk ograniczających konkurencję i jako takie pozostaje poza ww. zakresem zadań realizowanych przez Prezesa UOKiK.

Sygnały przekazywane do Urzędu w ograniczonym zakresie wskazywały m.in. na możliwość zawarcia lub chęć zawarcia porozumienia dot. ustalania sztywnych bądź minimalnych cen odsprzedaży ciągników marki Belarus. W zakresie tego podejrzenia sygnały odnosiły się jednak do roku 2014 i lat wcześniejszych, a ich treść, jak również ogólnodostępne dane, nie pozwoliły na przyjęcie, że wskazane wyżej praktyki mogły być stosowane w latach późniejszych. Nie było zatem podstaw do wszczęcia postępowania, bowiem zgodnie z treścią art. 93 ust. 1 Ustawy nie wszczyna się postępowania w sprawie praktyk ograniczających konkurencję, jeżeli od końca roku, w którym zaprzestano ich stosowania, upłynęło 5 lat.

Wyrażam nadzieję, że powyższe informacje okażą się przydatne. W razie dodatkowych pytań, proszę o kontakt.

Z poważaniem,
Tomasz Chróstny
Prezes
Urzędu Ochrony Konkurencji i
Konsumentów

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/