



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-4.054.3.2025/2
Warszawa, 15 lipca 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 8375p Posła Jarosława Sachajki z dnia 20 maja br. w sprawie *nielegalnego importu i rejestracji ciągników rolniczych MTZ Belarus oraz bezczynności odpowiednich organów państwowych w przeciwdziałaniu temu procederowi*, poniżej przedstawiam informacje w zakresie swojej właściwości.

Na wstępie niniejszej odpowiedzi stanowczo i jednoznacznie zaprzeczam, iż w sprawie rejestracji pojazdów używanych, sprowadzanych uprzednio spoza obszaru Unii Europejskiej, w Ministerstwie Infrastruktury (MI), a także w Transportowym Dozorze Technicznym (TDT) były, jak wskazano w interpelacji, *„zaniechania, celowe utrzymywanie wadliwych przepisów wykonawczych oraz wieloletnie wprowadzanie urzędników wydziałów komunikacji w błąd. Doprowadziło to do powszechnego procederu rejestracji pojazdów nieposiadających wymaganych dokumentów homologacyjnych, co jest sprzeczne z przepisami prawa krajowego i unijnego, a także narusza elementarne zasady bezpieczeństwa i uczciwej konkurencji.”*. Zwracam się do Pana Marszałka o przekazanie do Pana Posła uprzejmej prośby o niekierowanie wobec MI oraz TDT, a także pracowników tychże instytucji, tego rodzaju nieprawdziwych oskarżeń, w całej rozciągłości przeczących stanowi faktycznemu, który to został przedstawiony przez MI ze szczegółami w odpowiedzi z dnia 5 maja 2025 r. Skierowane przez Pana Posła zarzuty nie znajdują pokrycia w rzeczywistości oraz naruszają dobre imię ww. instytucji i ich pracowników. Pozwolę sobie przypomnieć, iż proces legislacyjny w Rzeczypospolitej Polskiej jest wieloetapowy. Na poziomie Rządu obejmuje m.in. uzgodnienia wewnątrzresortowe, międzyresortowe oraz konsultacje publiczne, a po przyjęciu przez Radę Ministrów jest przekazywany do dalszych prac na poziomie Sejmu i Senatu RP, gdzie również podlega szczegółowym analizom, aby zapewnić zgodność prawa krajowego z prawem międzynarodowym. Szczegółowe wytyczne do procedowania aktów prawnych na obszarze RP wynikają m.in. z przepisów opublikowanych na stronach Rządowego Centrum Legislacji: <https://rcl.gov.pl/legislacja/proces-legislacyjny-w-polsce/>, a także z uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin Pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.).

W kontekście zawartego w interpelacji sformułowania dot. *„rzekomych rozbieżności interpretacyjnych w zakresie pojęcia „nowego pojazdu”*” oraz wskazanych w tym zakresie 11 punktów, przedstawiam następujące informacje.

Odnosnie do pkt 1-3 ze stron 1-2 interpelacji (wyroki NSA, zarządzenia i instrukcje MI, rozbieżności definicyjne):

Wyjaśniam, iż zestaw dokumentów niezbędnych w procedurze rejestracji pojazdów jest ściśle powiązany ze stanem faktycznym pojazdu, z jakim w danym przypadku mamy do czynienia. Inny bowiem zestaw dokumentów w procedurze rejestracji wymagany jest wobec pojazdu nowego, a inny wobec używanego, np. z kraju członkowskiego UE. Dlatego też, w celu przybliżenia zawiłości prawnych w przedmiocie sprawy, w odpowiedzi z dnia 5 maja 2025 r. szeroko opisałem różnice i zależności terminologiczne w prawie unijnym i krajowym, które to, mając na względzie skalę problemu rejestracji używanych ciągników z państw trzecich w Polsce, mogły mieć wpływ na niejednoznaczną interpretację. Przedstawione w sposób rzeczowy informacje w odpowiedzi Ministra Infrastruktury na interpelację nr 8375 z dnia 4 marca 2025 r. – pozostają aktualne. W ich świetle nie sposób zgodzić się z zarzutami zawartymi w interpelacji z dnia 20 maja br.

Należy zwrócić szczególną uwagę na omówione tamże kwestie rozbieżności w podejściu na poziomie przepisów UE w związku z wykładnią TSUE, a także podejmowane od roku 2019 działania w sprawie implementacji do prawodawstwa krajowego przepisów UE. Do wartych przypomnienia kwestii najważniejszych należy m.in. fakt, iż definicja pojazdu nowego została w przepisach UE wprost wskazana jedynie w rozporządzeniu 167/2013¹ dotyczącym homologacji pojazdów rolniczych. Jedynie wobec ciągników rolniczych został także wydany wyrok TSUE C-513/15². Podkreślenia wymaga fakt, iż brak jest analogicznych jednolitych regulacji prawnych w sferze prawa unijnego, odnoszących się do pozostałych (poza ciągnikami rolniczymi) pojazdów używanych, przywiezionych do państwa członkowskiego z państwa trzeciego, jak np. pojazdów osobowych. Stąd przekazane do wydziałów komunikacji stanowisko MI z czerwca 2024 r. (wskazane w odpowiedzi na poprzednie wystąpienie), wskazujące na dopuszczalną w takich przypadkach rejestrację pojazdu po przedstawieniu pośród dokumentów wymaganych do rejestracji – okresowego badania technicznego przed pierwszą rejestracją w RP, stosownie do art. 81 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym³ (dalej: PRD). W konsekwencji, w przypadku rejestracji pojazdów innych aniżeli ciągniki rolnicze, zaświadczenie z takiego badania jest jednym z dokumentów stanowiących podstawę do rejestracji ww. pojazdów, bez konieczności wymagania dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3 PRD.

Tym niemniej, jak przedstawiono w piśmie z dnia 5 maja 2025 r., m.in. w celu jednoznacznego rozstrzygnięcia kwestii możliwych odmiennych interpretacji przepisów prawa w powyższym zakresie, procedowany jest w MI projekt zmian do ustawy o

¹ rozporządzenie nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych,

² wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (UE) C-513/15 w sprawie pomiędzy „Agrodetale” UAB a administracją litewskiej gminy miasta Wilna, w którym gmina Wilno odmówiła rejestracji używanych ciągników rolniczych przywiezionych do tego kraju z Białorusi. Na podstawie prawa litewskiego, używane ciągniki wyprodukowane w państwach niebędących członkami UE rejestruje się, jeżeli ciągniki te zostały wyprodukowane zgodnie z wymogami technicznymi ówczesnej obowiązującej dyrektywy 2003/37/WE. W rozstrzygnięciu TSUE przyznał rację administracji gminy Wilno, orzekając, że dyrektywę 2003/37/WE należy interpretować w ten sposób, że pojazdy używane przywiezione do państwa członkowskiego z państwa trzeciego muszą spełniać – przed ich pierwszym wprowadzeniem do użytku w UE i gdy ma ono miejsce od dnia 1 lipca 2009 r. – wymogi techniczne przewidziane w tej dyrektywie, aby mogły zostać zarejestrowane w tym państwie członkowskim,

³ ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251),

systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw. Projekt otrzymał nr UC95 w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów, a działania nim objęte można traktować także jako naprawcze.

Pragnę także przypomnieć, że stosownie do art. 73 ust. 1 PRD 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 uprawniony do dokonania wykładni prawa w danej indywidualnej sprawie jako organ stosujący prawo i dokonujący rozstrzygnięcia sprawy w prowadzonym postępowaniu administracyjnym. Zadanie wynikające z art. 73 ust. 1 PRD powiat wykonuje w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność, zgodnie z art. 2 ust. 1 ustawy o samorządzie powiatowym⁴. W sprawach wymagających interpretacji organ rejestrujący powinien korzystać z obsługi prawnej urzędu i dokonać 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 administracyjnego⁵.

W dniu 4 grudnia 2024 r. Naczelny Sąd Administracyjny wydał kilka wyroków, m.in. w sprawie o sygn. akt II GSK 1606/23, w przedmiocie stwierdzenia nieważności decyzji o rejestracji ciągnika rolniczego. Z uzasadnienia wyroku wynika, że kluczowe znaczenie dla uznania, że w przypadku, o którym mowa w stanie faktycznym sprawy, wymagane było przedłożenie dokumentu homologacyjnego, **ma regulacja wynikająca z art. 3 pkt 37, w zw. z art. 3 pkt 40 rozporządzenia 167/2013**. Naczelny Sąd Administracyjny w przedmiotowym wyroku m.in. stwierdził, iż „podziela pogląd Sądu I instancji jedynie w zakresie przyjęcia, że naruszenie art. 72 ust. 1 pkt 3 PRD było „oczywiste”, natomiast co najmniej za przedwczesną uznaje konkluzję z tego wynikającą, że przesądza to o rażącym naruszeniu prawa”. NSA wskazał również, że „Skoro w tej sprawie, wyłączenie, o którym mowa w art. 72 ust. 2 pkt 1 PRD, nie miało zastosowania, to nie powinno budzić żadnych wątpliwości, że w świetle przepisów obowiązującego od dnia 1 stycznia 2016 r. rozporządzenia (...) 167/2013, **dokument, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3 PRD był wymagany przy rejestracji ciągnika rolniczego.**”. Niezależnie od powyższego należy zauważyć, iż przywołany wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 4 grudnia 2024 r., wydany został w trakcie prowadzonych już przez MI (od roku 2022) działań analityczno-legislacyjnych dotyczących zmian do ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia⁶ oraz niektórych innych ustaw, a także działań dotyczących utworzenia systemu nadzoru rynku.

Odnośnie do zarzutów dotyczących możliwości rejestracji pojazdów, m.in. na podstawie przedłożonego zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu (pkt 4 ze strony 2 interpelacji) należy wskazać, iż zawarte w interpelacji tezy w tym zakresie przeczą prawodawstwu unijnemu, bowiem jedynie wobec ciągników rolniczych w orzecznictwie TSUE, jak i przepisach materialnych zawarte są przesłanki jednoznacznie wskazujące na konieczność weryfikacji przepisów homologacyjnych w celu wprowadzenia

⁴ ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 107, z późn. zm.),

⁵ ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572),

⁶ ustawa z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919),

go do obrotu. Unijne prawodawstwo w tym zakresie nie jest tożsame w odniesieniu do innych pojazdów, stąd podjęte przez stronę polską działania w celu pozyskania stanowiska Komisji Europejskiej w tym zakresie, co zostało szczegółowo omówione na stronie 2 odpowiedzi MI z dnia 5 maja 2025 r., a także przywołane w stanowiskach MI z dnia 7 czerwca 2024 r. i 23 stycznia 2025 r., które w świetle ww. informacji i wyjaśnień pozostają aktualne.

W zakresie stwierdzenia „Wbrew deklaracjom ministra, rzekome „działania naprawcze” podjęto dopiero od II połowy 2022 r., a nie od 2019 r.” (pkt 5 ze strony 2 interpelacji) wskazuję, iż na stronie 3 ww. odpowiedzi MI z dnia 5 maja 2025 r. zawarta została informacja: *„w tym samym roku rozpoczęły się wstępne analizy koncepcyjne dotyczące wdrożenia prawodawstwa krajowego m.in. przepisów przytoczonego rozporządzenia homologacyjnego 2013/167, kiedy to na obszarze RP rozpoczęto tworzenie podejścia względem ustanowienia nowego systemu homologacji.”* Dodatkowo, na stronie 4 zawarta została informacja, iż *„w 2019 r. równoległe do prac prowadzonych w MI rozpoczęły się prace prowadzonego przez ministra właściwego do spraw gospodarki Międzyresortowego Zespołu ds. Reformy Systemów Oceny Zgodności i Nadzoru Rynku.”*

Brak jest w treści odpowiedzi na interpelację informacji, iż działania naprawcze wprowadzane były od roku 2019.

W zakresie sformułowania, iż „Prowadzenie okresowego badania technicznego (OBT) nie może stanowić podstawy do rejestracji” i że „nie istnieją żadne podstawy prawne, aby zaświadczenie z OBT mogło zastąpić dokument homologacyjny” (pkt 6 i 9 ze strony 2 interpelacji) należy zauważyć, że nie uwzględnia ono przepisów prawa np. w kontekście pojazdów już rejestrowanych na obszarze RP, wobec których w procedurze rejestracji honorowane jest m.in. zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Wśród dokumentów, na podstawie których dokonuje się rejestracji art. 72 ust. 1 pkt 4 PRD wymienia zaświadczenie o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu, **jeżeli jest wymagane** albo dowód rejestracyjny pojazdu lub inny dokument wydany przez właściwy organ państwa członkowskiego, potwierdzający wykonanie oraz termin ważności badania technicznego. Przy rejestracji używanego pojazdu zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym ma na celu weryfikację, czy pojazd spełnia obowiązujące i ustanowione przez RP warunki techniczne, określone dla danego rodzaju pojazdu. W konsekwencji zaświadczenie z takiego badania jest jednym z dokumentów stanowiących podstawę do rejestracji pojazdu. W tym zakresie zastosowanie mają także informacje odnoszące się do tezy z pkt 4 strony 2 interpelacji.

W zakresie sformułowania, że „Wydawanie pozwoleń czasowych (rejestracji czasowej) pojazdom bez uprzedniej weryfikacji dokumentów homologacyjnych stanowi naruszenie art. 3 ust. 53 rozporządzenia 2018/858” (pkt 7 ze strony 2 interpelacji) należy wskazać, iż przytoczone w interpelacji rozporządzenie 2018/858 dotyczy pojazdów osobowych, ciężarowych oraz ich przyczep, nie zaś kontekstu sprawy, tj. ciągników rolniczych. Wobec tego rodzaju pojazdów prawodawstwo UE jest zgoła odmienne niż prawodawstwo dotyczące ciągników rolniczych. Brak jest tu także wyroków TSUE jednoznacznie

odnoszących się do przedmiotu sprawy. Stąd, w opinii MI, nie można zgodzić się z tezą przedstawioną w tym zakresie w interpelacji, gdyż stanowisko Ministerstwa Infrastruktury co do obowiązujących przepisów jest inne niż Pana Pośta.

W zakresie sformułowania, że „Ministerstwo przez lata ignorowało decyzje Samorządowych Kolegiów Odwoławczych (np. Koszalin, Białystok), które stwierdzały rażące naruszenia przepisów przy rejestracji ciągników bez homologacji” (pkt 8 ze strony 2 interpelacji, oraz jak widnieje w ww. odniesieniu do pkt 5) pozwolę sobie przypomnieć, iż w odpowiedzi MI z dnia 5 maja 2025 r. wskazywałem na rok 2019, w którym rozpoczęły się wstępne analizy koncepcyjne dotyczące wdrożenia prawodawstwa krajowego m.in. przepisów przytoczonego rozporządzenia homologacyjnego 167/2013, oraz kiedy to rozpoczęto tworzenie podejścia względem ustanowienia nowego systemu homologacji na terytorium RP. Z wiedzy MI wynika natomiast, że pierwsze rozstrzygnięcia SKO w kontekście sprawy wydawane były od roku 2022, a zatem trudno zgodzić się z tezą, iż MI ignorowało decyzje SKO.

Odnosnie do tezy z pkt 10 ze strony 2 interpelacji: *„Planowana abolicja dla pojazdów zarejestrowanych z naruszeniem prawa stanowiłaby pogwałcenie zasady państwa prawa, równości wobec prawa, a także praw konkurencji i własności krajowych producentów”* informuję, że planowany do wprowadzenia przepis ma na celu zniwelowanie negatywnego wpływu ww. rejestracji ciągników rolniczych na sytuację użytkowników, którzy to nabyli te pojazdy w dobrej wierze. Zdaniem MI, jest to krok w dobrym kierunku, gdyż obywatele nie powinni być obarczani skutkami prawodawstwa, które w ww. obszarze nie było w pełni jednoznaczne. Ciągniki rolnicze importowane do Polski spoza UE nabywane były m.in. przez rolników, którzy niejednokrotnie posiłkowali się kredytem na ich zakup, a korzystanie z takich pojazdów stanowi nieraz podstawę ich działalności rolniczej. Z myślą o takich osobach proponowany jest przedmiotowy przepis, potocznie nazwany „abolicyjnym”. Zdecydowanie podkreślam, iż przepis ten nie niweluje odpowiedzialności importerów tego typu pojazdów oraz dealerów, którzy wprowadzali przedmiotowe ciągniki rolnicze na rynek polski.

W zakresie zapytania dotyczącego działań Ministra Infrastruktury oraz Dyrektora TDT na szczeblu prokuratorskim (pkt 11 ze strony 2 interpelacji oraz pkt 6 spośród pytań zawartych na stronie 3 interpelacji), z informacji pozyskanych od Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego wynika, iż w dniu 25 czerwca 2021 r. skierował on zawiadomienie o uzasadnionym podejrzeniu popełnienia przestępstwa do Prokuratury Rejonowej w Warszawie. Dodatkowo w dniu 2 maja 2024 r. Dyrektor TDT wystosował pismo do centralnego Biura Śledczego Policji w sprawie wprowadzania na rynek RP ciągników rolniczych i leśnych bez wymaganych prawem dokumentów homologacyjnych, w którym zwięźle opisał procedurę oraz zaproponował zorganizowanie spotkania w celu wymiany informacji. W dniach 12 kwietnia 2024 r. i 25 listopada 2024 r. Dyrektor wystosował pisma do Centralnego Biura Antykorupcyjnego dotyczące wpisów na listę

sankcyjną prowadzoną przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Minister Infrastruktury nie składał zawiadomień do prokuratury w tym zakresie. Natomiast w dniach 12 listopada 2024 r. oraz 1 kwietnia 2025 r. z inicjatywy MI odbyły się spotkania międzyresortowe dotyczące dopuszczania do ruchu drogowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ciągników rolniczych sprowadzonych uprzednio na terytorium RP z państw niebędących członkami Unii Europejskiej, z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Rozwoju i Technologii, Ministerstwa Sprawiedliwości, Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Prokuratury Krajowej, Prokuraturii Generalnej RP, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. W toku spotkań omówiono problem m.in. w kontekście prowadzonych przez Ministerstwo Infrastruktury działań.

W zakresie wniosku o *przeprowadzenie audytu wszystkich rejestracji pojazdów MTZ Belarus oraz innych pojazdów sprowadzanych spoza UE w latach 2016–2025* (pkt 1 wniosków ze strony 2 interpelacji) informuję, iż na podstawie przepisów obowiązujących na obszarze RP, Minister Infrastruktury nie jest upoważniony do realizowania nadzoru nad starostwami powiatowymi w związku z procesem rejestracji pojazdów, nie jest również organem kontrolującym pracę organów rejestrujących pojazdy w Polsce. Jak wskazałem powyżej, stosownie do art. 73 ust. 1 PRD, 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 uprawniony do dokonania wykładni prawa w danej indywidualnej sprawie jako organ stosujący prawo i dokonujący rozstrzygnięcia sprawy w prowadzonym postępowaniu administracyjnym.

Odnosnie do wniosku o *„natychmiastowe uchylene wewnętrznych instrukcji i rozporządzeń wykonawczych sprzyjających rejestracjom bez dokumentów homologacyjnych”* (pkt 2 wniosków ze strony 2 interpelacji) uprzejmie informuję, jak też wskazywałem powyżej, w celu jednoznacznego rozstrzygnięcia kwestii możliwych, odmiennych interpretacji przepisów prawa w powyższym zakresie, procedowany jest w MI projekt ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw (UC95). Dodatkowo, jak wskazałem na str. 3 niniejszego pisma, przywołane w interpelacji stanowiska MI z dnia 7 czerwca 2024 r. i 23 stycznia 2025 r., w świetle przedstawionych informacji i wyjaśnień, pozostają aktualne.

Odnosnie do wniosku dot. *„pociągnięcia do odpowiedzialności funkcjonariuszy publicznych, którzy tworzyli, zatwierdzali lub tolerowali ten system naruszeń”* (pkt 4 wniosków ze strony 3 interpelacji oraz zapytania 3 ze strony 3 interpelacji) uprzejmie informuję, że w tym zakresie stanowisko przedstawione zostało w akapicie drugim strony pierwszej niniejszego pisma. W tym miejscu ponawiam apel o niekierowanie wobec MI, a także pracowników tejże instytucji nieprawdziwych oskarżeń, w całej rozciągłości przeczących stanowi faktycznemu, który to został przedstawiony przez MI ze szczegółami

w odpowiedzi z dnia 5 maja 2025 r. Skierowane przez Pana Posła zarzuty nie znajdują pokrycia w rzeczywistości oraz naruszają dobre imię m.in. MI a także pracowników (żaden pracownik nie został ani prawomocnie skazany ani też MI nie ma wiedzy, aby toczyło się w przedmiocie sprawy postępowanie karne **przeciwko osobom** zatrudnionym w Ministerstwie Infrastruktury). Co należy podkreślić, w Ministerstwie Infrastruktury nikt w sprawie nie prowadził celowych działań na czyjąkolwiek szkodę, nie formułował także zapisów legislacyjnych ponad procesem legislacyjnym, który to za każdym razem podlega i podlegał szerokim analizom, aż do uzyskania podpisu danego aktu prawnego.

W kwestii osób odpowiedzialnych za wydanie „*błędnych instrukcji i rozporządzeń umożliwiających obchodzenie obowiązków homologacyjnych*” należy wskazać, że to czy interpretacja, czy też stanowisko jest prawidłowe lub też nie, **podlega ocenie niezależnego sądu, nie zaś zainteresowanych w sprawie podmiotów**, na rzecz których Pan Poseł zdaje się działać. Polecam uwadze także fakt rozbieżności w orzecznictwie poszczególnych Samorządowych Kolegiów Odwoławczych.

Do powyższych wątków odniosłem się szczegółowo także i na stronie pierwszej niniejszego pisma.

Odnosnie do wniosku dotyczącego *przedstawienia harmonogramu wdrożenia zmian legislacyjnych usuwających luki prawne* (pkt 5 wniosków ze strony 3 interpelacji) informuję, że w dniu 13 czerwca 2025 r. projekt zmian legislacyjnych UC95 został przekazany do uzgodnień wewnątrzresortowych. Przekazanie projektu do rozpatrzenia przez Radę Ministrów wstępnie przewiduje się na styczeń 2026 r.

Odnosnie do wniosku dotyczącego *przygotowania programu wsparcia dla krajowych producentów ciągników poszkodowanych przez ten proceder, działań naprawczych, wycofania ciągników z ruchu, środków pomocowych czy zadośćuczynienia* (pkt 7 wniosków ze strony 3 interpelacji oraz pytań 5, 8-10 ze strony 3 interpelacji) informuję, że Minister Infrastruktury nie posiada kompetencji do wydawania rolnikom, także i tym, którzy posiadają prawomocne decyzje Samorządowego Kolegium Odwoławczego stwierdzające nieważność rejestracji ciągnika rolniczego, rekomendacji w indywidualnych sprawach. Tym niemniej uprzejmie ponawiam informację przedstawioną w odpowiedzi MI z dnia 5 maja 2025 r., iż projekt ustawy UC95 przewiduje utrzymanie rejestracji dla dotychczas zarejestrowanych ciągników rolniczych bez dokumentów homologacyjnych, tak, by nie obciążać rolników, którzy nabyli ciągniki w dobrej wierze, skutkami wcześniejszych, niejednoznacznych przepisów. Należy również zaakcentować, że celem wyeliminowania napływu takich pojazdów do Polski, Dyrektor TDT, realizując zadania organu nadzoru rynku, już obecnie prowadzi liczne czynności wyjaśniające względem podmiotów gospodarczych, które wprowadziły w ubiegłych latach na rynek RP ciągniki rolnicze bez homologacji. Producenci, importerzy i dystrybutorzy, zgodnie z obowiązującym prawem unijnym, są bowiem odpowiedzialni za zapewnienie zgodności pojazdu z przepisami homologacyjnymi, w szczególności za posiadanie ważnych dokumentów homologacyjnych podczas wprowadzania ich na rynek krajowy.

Projektowany przepis, uznający wcześniej dokonane rejestracje, nie zdejmie zatem z podmiotów gospodarczych odpowiedzialności za wprowadzenie do obrotu w RP ciągników rolniczych niespełniających unijnych wymogów.

Co więcej, nowelizacja przewiduje nadanie Dyrektorowi TDT uprawnień do prowadzenia postępowań w sprawach nadzoru rynku oraz możliwości nakładania sankcji administracyjnych na podmioty wprowadzające do obrotu na terytorium UE pojazdy, które nie spełniają wymagań prawa unijnego.

Informuję również, że Minister Infrastruktury w ramach swoich kompetencji wspiera polskie podmioty gospodarcze z branży produkcji pojazdów, czego przejawem jest między innymi podjęta inicjatywa legislacyjna nad projektem ustawy UC95.

Odnośnie do zapytania nr 1 ze strony 3 interpelacji dotyczącego *ignorowania przez lata zgłoszeń obywateli i organizacji branżowych dotyczących rejestracji pojazdów bez homologacji* stanowczo zaprzeczam takiej tezie. Na wystąpienia za każdym razem udzielana była odpowiedź a przedstawione w sposób rzeczowy informacje zawarte w piśmie Ministra Infrastruktury z dnia 4 marca 2025 r. (odpowiedź na pierwszą interpelację) – pozostają aktualne. I tak, należy zwrócić szczególną uwagę na omówione tamże kwestie rozbieżności w podejściu na poziomie przepisów UE w związku z wykładnią TSUE, a także podejmowane od roku 2019 działania w sprawie implementacji do prawodawstwa krajowego przepisów międzynarodowych, co wskazuję także na stronie 2 pisma.

W zakresie szkoleń urzędników wydziałów komunikacji (pytanie 2 ze strony 3 interpelacji) informuję, iż na podstawie obowiązujących przepisów, Minister Infrastruktury nie jest upoważniony do przeprowadzania szkoleń w starostwach powiatowych w związku z procesem rejestracji pojazdów, nie jest również organem kontrolującym czy nadzorującym pracę organów rejestrujących pojazdy w Polsce.

Jak wskazywałem powyżej, stosownie do art. 73 ust. 1 PRD, 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 uprawniony do dokonania wykładni prawa w danej indywidualnej sprawie jako organ stosujący prawo i dokonujący rozstrzygnięcia sprawy w prowadzonym postępowaniu administracyjnym. Zadanie wynikające z art. 73 ust. 1 PRD, powiat wykonuje w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność, zgodnie z art. 2 ust. 1 ustawy o samorządzie powiatowym⁷. W sprawach wymagających interpretacji organ rejestrujący powinien korzystać z obsługi prawnej urzędu i dokonać 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

⁷ ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 107, z późn. zm.),

administracyjnego⁸. Uwzględniając powyższe organem, który powinien zapewnić szkolenia pracownikom organu rejestrującego jest starosta albo prezydent miasta w przypadku miast na prawie powiatu.

Odnosnie do zapytania „*Ilu urzędników WK objęto postępowaniami dyscyplinarnymi w związku z nielegalnymi rejestracjami*” (nr 4 ze strony 3 interpelacji) informuję, że na podstawie obowiązujących przepisów, Minister Infrastruktury nie jest upoważniony do przeprowadzania kontroli w starostwach powiatowych w związku z procesem rejestracji pojazdów, nie jest również organem kontrolującym czy nadzorującym pracę organów rejestrujących pojazdy w Polsce. Ministerstwo Infrastruktury nie dysponuje także analizą, która wskazywałaby, że w starostwach doszło do naruszenia przepisów prawa.

Odnosnie do zapytania dotyczącego tego, czy TDT prowadził audyt nadzoru rynku od roku 2016 (nr 7 ze strony 3 interpelacji) uprzejmie informuję, że uprawnienie ustawowe do działania jako organ nadzoru rynku, Dyrektor TDT nabył na podstawie art. 3 ust. 3 ww. ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia, dlatego też Dyrektor TDT nie realizował ww. audytu od roku 2016.

Jednocześnie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury nie posiada aktualnych danych dotyczących:

- listy wszystkich decyzji administracyjnych SKO i WSA w tej sprawie (wniosek nr 3 ze strony 2 interpelacji),
- postępowań karnych i dyscyplinarnych w tej sprawie oraz liczbie pojazdów wycofanych z ruchu (wniosek nr 6 ze strony 3 interpelacji).

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu

⁸ ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572).