

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI ROLNICTWA

I ROZWOJU WSI

(NR 83)

z dnia 5 marca 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi (nr 83)

5 marca 2025 r.

Komisja Rolnictwa i Rozwoju Wsi, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Maliszewskiego (PSL-TD)**, przewodniczącego Komisji, zapoznała się z informacją pod tytułem:

- „Omówienie postępowań administracyjnych toczących się na terenie całego kraju dotyczących stwierdzenia nieważności decyzji w przedmiocie rejestracji ciągników rolniczych marki MTZ Belarus dokonywanych w latach 2016-2024, sytuacji prawnej właścicieli przedmiotowych pojazdów oraz ewentualnych rozwiązań prawnych jakie powinny być wprowadzone w celu poprawy sytuacji właścicieli przedmiotowych pojazdów.”

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Stefan Krajewski** sekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi wraz ze współpracownikami, **Zbigniew Matysiak** przedstawiciel Związku Powiatów Polskich, **Agnieszka First** p.o. dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Gontarz** radca prawny w Biurze Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców, **Marek Duszyński** przewodniczący Związku Zawodowego Rolnictwa „Samoobrona” wraz ze współpracownikami, **Zdzisław Łuba** przewodniczący Podlaskiej Izby Rolniczej w Łomży wraz ze współpracownikami, **Adam Małyszko** prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, **Władysław Serafin** przewodniczący Krajowego Związku Rolników, Kółek i Organizacji Rolniczych **Jan Ogił** prezes Stowarzyszenia dla Powiatu, **Marcin Sedrejko** przedstawiciel Stowarzyszenia dla Podlasia, **Przemysław Adamowicz** właściciel firmy Przemysław Adamowicz „Agrotex”, **Mateusz Kania** członek zarządu Kania Walcz sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Maciej Szymajda** przedstawiciel firmy PolskiAutoHandel, **Sylwester Wilk** przedstawiciel Firmy Handlowej Lupus, **Karol Zarajczyk** były prezes zarządu „Ursus” SA, **Kazimierz Zdunowski** przewodniczący Rady Krajowej Stowarzyszenia Naukowo-Technicznego Przemysłu Spożywczego, mec. **Monika Żero-Kobus** w imieniu firmy Moto-Agro, **Tomasz Nawrocki** stały doradca Komisji oraz **Aleksandra Wielgos** asystentka przewodniczącego Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Dariusz Myrcha**, **Anna Rajewska**, **Jarosław Żołądź** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł **Mirosław Maliszewski (PSL-TD)**:

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany 6 lutego br. Witam państwa posłów.

Witam przedstawicieli Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi z sekretarzem stanu panem Stefanem Krajewskim na czele. Witam pana Stanisława Bukowca wiceministra w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami oraz wszystkich przybyłych gości. Na podstawie listy obecności stwierdzam kworum.

Porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia został państwu dostarczony. Porządek obejmuje omówienie postępowań administracyjnych toczących się na terenie całego kraju, dotyczących stwierdzenia nieważności decyzji w przedmiocie rejestracji ciągników rolniczych marki MTZ Belarus dokonywanych w latach 2016–2024, sytuacji prawnej właścicieli przedmiotowych pojazdów oraz ewentualnych rozwiązań prawnych, które powinny być wprowadzone w celu poprawy sytuacji właścicieli przedmiotowych pojazdów.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę przedstawiciela wnioskodawców o uzasadnienie wniosku. Zdaje się, że wnioskodawcą jest pan poseł Jacek Bogucki. Tak?

Posel Jacek Bogucki (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panowie ministrowie, problem dotyczący rejestracji ciągników rolniczych MTZ Belarus jest znany już od pewnego czasu. Nasilił się szczególnie w ostatnich miesiącach, bo o ile wcześniej te sprawy pojawiały się już w mediach czy w pojedynczych postępowaniach we wcześniejszych latach, to masowe postępowania dotyczące unieważniania rejestracji tych pojazdów nasiliły się w ostatnim czasie. Te traktory były sprowadzane w latach 2016–2024. Były sprowadzane formalnie jako traktory używane, zarejestrowane po raz pierwszy na terenie Białorusi. Ale do Polski trafiały też traktory rejestrowane w innych państwach, także w państwach Unii Europejskiej. Od pewnego czasu – w wyniku postępowań administracyjnych czy sądowno-administracyjnych – wydawane są decyzje w przedmiocie stwierdzenia nieważności decyzji rejestrujących, w części przypadków nawet z rażącym naruszeniem prawa. W związku z tym powodują one wycofywanie tych pojazdów z ruchu.

Przyczyną tych postępowań było stwierdzenie, że te pojazdy nie miały odpowiedniego świadectwa WE. Właściwie te pojazdy były rejestrowane w całym kraju, więc trudno podejrzewać, że wszystkie starostwa powiatowe zmówiły się i razem prowadziły jakąś akcję, szczególnie korupcyjną. Chyba do tej pory nikt nie stawia takiego zarzutu. Po prostu interpretacja prawa i tego, co znaczy „pojazd nowy” i „wcześniejsza rejestracja pojazdu” ... Nawet, kiedy czyta się literalnie rozporządzenie unijne, które mówi o homologacji, to dla kogoś, kto rzeczywiście bardzo mocno w nie się nie włączy, nie jest ono jednoznaczne. Zresztą, gdyby tak było, że przepisy są jednoznaczne, nie zajmowałby się nimi Trybunał Konstytucyjny, żeby określić, co znaczy „pojazd nowy” w rozumieniu prawa unijnego. Problem może dotyczyć tysięcy pojazdów w kraju. Przede wszystkim najbardziej istotna jest ta kwestia, że w tej sytuacji zupełnie niewinni są rolnicy, którzy w dobrej wierze kupowali wprowadzone na polski rynek i sprzedawane ciągniki. Jak mówiłem wcześniej, często już wcześniej zarejestrowane, nie tylko poza granicami Unii Europejskiej. W wielu przypadkach były one już zarejestrowane choćby na dilerów lub na inne podmioty. Przecież rolnicy kupowali je często z drugiej ręki jako pojazdy już rzeczywiście używane w Polsce.

Trudno winić rolników o to, że mają zaufanie do organów państwa. Przecież samorządy terytorialne – a to jest część państwa – dokonywały takich zakupów. Nabywali te traktory i rejestrowali je, ponieważ mogły być rejestrowane. Trzeba pamiętać, że zbliża się okres prac polowych. W tym roku to będzie bardzo szybko. Właściwie już wczoraj widziałem, kiedy jechałem do Warszawy, że traktory pracują na polach, więc wycofanie takich pojazdów z ruchu w przypadku wielu gospodarstw nie jest możliwe, ponieważ to może być jedyny traktor. To może być podstawowy traktor, który spełnia funkcje niezbędne do wszelkich prac. W przypadku hodowli musi być używany codziennie. Cieszą te informacje, które do nas docierają, że Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad tym, żeby rozwiązać ten problem. Chciałbym tylko uprzedzić. Myślę, że powinniśmy się umówić co do jednego. Co do tego, że nikt z nas – ze mną włącznie – nie występuje w interesie państwa białoruskiego. Nie występuje w interesie Łukaszenki czy Putina. To, żeby uprzedzić jakiegokolwiek zarzutu.

Chodzi o to, że ciągniki trafiły do Polski. Zostały sprowadzone legalnie, a polscy rolnicy je kupili. Legalnie je zarejestrowali. W myśl obowiązujących wtedy interpretacji wydano decyzje o rejestracji i dowody rejestracyjne. Występujemy tu wyłącznie w interesie rolników, ponieważ się do nas zgłaszają. Trzeba przyznać, że to często nie są zamożne gospodarstwa. Są to gospodarstwa, które po prostu szukają sprzętu, na który je stać. Kupowali tańsze marki maszyn, m.in. ciągniki MTZ Belarus. Myślę, że to wszystko tytułem wprowadzenia. Jeśli będą jakieś wątpliwości, będziemy jeszcze dopytywać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Dziękuję, panie pośle. O informacje w tej sprawie zwróciliśmy się do 2 resortów – infrastruktury oraz rolnictwa i rozwoju wsi. Może jako pierwszego poproszę pana ministra Stanisława Bukowca o informację ze strony Ministerstwa Infrastruktury. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, tak naprawdę pan poseł wnioskodawca przedstawił problem, z którym również się mierzymy jako resort infrastruktury. Chciałem podkreślić, że w dotychczasowej praktyce stosowania prawa organy rejestrujące w zdecydowanej większości przypadków nie wymagały dokumentów homologacyjnych przy

rejestracji używanych pojazdów sprowadzonych na obszar Polski z państw trzecich. Podstawowym dokumentem wymaganym do rejestracji było zaświadczenie o pozytywnym wyniku okresowego badania technicznego przed pierwszą rejestracją w Polsce. Takie podejście było stosowane zarówno wobec ciągników rolniczych, jak i innych pojazdów, w tym pojazdów osobowych sprowadzanych z państw trzecich, np. ze Stanów Zjednoczonych.

Innymi słowy w dotychczasowej praktyce działania organy rejestrujące nie wymagały przedkładania do rejestracji pojazdów używanych sprowadzanych do Polski spoza Unii Europejskiej dokumentów homologacyjnych. Takie dokumenty były wymagane jedynie w odniesieniu do pojazdów nowych w rozumieniu ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Należy przy tym zwrócić uwagę na niespójność definicji zawartych w prawie krajowym oraz w prawie unijnym. Z rozporządzenia nr 167/2013, które ma zastosowanie w szczególności do ciągników kat. T i C, przyczep kat. R oraz wymiennych urządzeń ciągniętych kat. S wynika, że dokument homologacyjny powinien być wymagany w każdym przypadku pierwszej rejestracji ciągnika rolniczego sprowadzonego z państwa niebędącego członkiem Unii Europejskiej na terytorium Polski. Wskazuje na to zawarta w tym rozporządzeniu definicja nowego pojazdu, zgodnie z którą za pojazd nowy należy uznać każdy pojazd po raz pierwszy dopuszczony lub wykorzystany na terytorium Unii Europejskiej, niezależnie od jego wieku i daty rejestracji w państwie pochodzenia.

Zatem definicja ta różni się diametralnie od definicji zawartej w polskim prawie. Szanowni państwo, na tym tle wynikły wszystkie problemy związane właśnie z rejestracją i homologacją. Przytoczone wyroki NSA dotyczące rejestracji ciągnika rolniczego... W zakresie tego rodzaju pojazdu zarówno prawodawstwo unijne, jak i podejście wywodzące się z istotnego w tym zakresie wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-513/15 wskazują, że do pierwszej rejestracji ciągników rolniczych na obszarze Unii Europejskiej winien być przedłożony dokument homologacyjny. Natomiast powyższe nie wynika w sposób jednoznaczny z prawa krajowego, które przewiduje przedłożenie dokumentu homologacyjnego do rejestracji, jeśli jest on wymagany. Natomiast to, czy jest on wymagany, organ rejestrujący winien ustalić po analizie unijnych rozporządzeń homologacyjnych, gdyż żaden przepis prawa krajowego tego nie określa. W tym kontekście w Ministerstwie Infrastruktury jest już przygotowywany projekt ustawy zmieniającej ustawę o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw. Projekt wprowadzi jasne i precyzyjne zasady dopuszczenia do ruchu w Polsce pojazdów spoza Unii Europejskiej. W maju 2024 r. Ministerstwo Infrastruktury pozyskało z Centralnej Ewidencji Pojazdów dane dotyczące liczby zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium Polski ciągników rolniczych z Białorusi, Rosji i Ukrainy w rozbiciu na lata 2009–2024. Łączna liczba tych pojazdów to 6460 sztuk.

Przedstawiając powyższe należy wskazać, że w Ministerstwie Infrastruktury powyżej nakreślone zagadnienie stanowi priorytet do realizacji w sposób niwelujący wątpliwości interpretacyjne. W czerwcu 2024 r. Ministerstwo Infrastruktury wystosowało do wszystkich organów rejestrujących w kraju informację zawierającą stanowisko w zakresie interpretacji przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w kontekście unijnych rozporządzeń homologacyjnych. Na skutek publikacji wyroku NSA z 4 grudnia 2024 w dniu 24 stycznia 2025 r. przekazało stanowisko zawierające odniesienie się do w/w wyroku NSA. Aktualnie finalizowane są prace nad przygotowaniem zmian do w/w ustaw. Ich celem będzie m.in. stworzenie nowej, precyzyjnej procedury dopuszczenia do ruchu w Polsce pojazdów z krajów trzecich i rozstrzygnięcia kwestii możliwych odmiennych interpretacji przepisów prawa w tym zakresie. Te prace były prowadzone od drugiej połowy 2023 r. i wymagały wielu analiz oraz konsultacji i uzgodnień ze specjalistycznymi jednostkami technicznymi oraz z polską władzą homologacyjną.

Projektowane przepisy będą zawierały także przepis abolicyjny, poprzez który stan zastany m.in. wobec ciągników rolniczych sprowadzonych uprzednio na terytorium Polski z państw niebędących członkami Unii Europejskiej i zarejestrowanych na obszarze Polski bez dokumentów homologacyjnych będzie mógł pozostać utrzymany tak, aby zmiana tego stanu nie wpłynęła negatywnie na podmioty użytkujące te pojazdy. W tej sprawie prowadzimy również konsultacje i rozmowy z Ministerstwem Sprawiedliwości, żeby te przepisy były jasne i czytelne. Proszę państwa, chciałem również przekazać najświeższą informację. Prace nad tym projektem ustawy są już naprawdę na ostatnim etapie. Planujemy, że być może już w przyszłym tygodniu

przedstawimy ten projekt na posiedzeniu Zespołu do spraw Programowania Prac Rządu. To tyle tytułem informacji.

Panie przewodniczący, są ze mną współpracownicy – pani dyrektor Olga Tworek wice-dyrektor Departamentu Transportu oraz dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego pani Agnieszka First. Gdyby były jakieś szczegółowe pytania, to bardzo proszę. Jednocześnie chciałbym się usprawiedliwić, ponieważ o godz. 15:00 rozpoczyna się posiedzenie Komisji Infrastruktury. Pozwolą państwo, że za chwilę będę musiał opuścić to posiedzenie, ale moi współpracownicy będą do dyspozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Dziękuję, panie ministrze, za te dobre informacje. Jedna jest taka, że będą uregulowane kwestie nowych rejestracji, a druga mówi o abolicji dla tych, którzy dzisiaj mają problemy, więc dziękuję. Później będzie seria pytań. Rozumiem, że będzie na nie odpowiadała pani dyrektor. Może poproszę pana ministra Stefana Krajewskiego o stanowisko resortu rolnictwa.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Stefan Krajewski:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, przepisy o rejestracji pojazdów, w tym ciągników rolniczych, nie należą do właściwości ministra rolnictwa i rozwoju wsi. Jednak te problemy, które były zgłaszane – problemy rolników związane z rejestracją marki MTZ Belarus – są znane ministerstwu. Wpływały sygnały od środowisk rolniczych, m.in. od Krajowej Rady Izb Rolniczych, w sprawie podejrzenia nieprawidłowości w zakresie sprzedaży i wprowadzania do obrotu tych ciągników. Z tego powodu minister rolnictwa i rozwoju wsi podejmował interwencje u właściwych organów. Pisma o wyjaśnienie zgłaszanych zastrzeżeń już w 2021 r. były kierowane do ministra infrastruktury oraz do prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. W 2022 r. minister rolnictwa i rozwoju wsi przekazywał również posiadane w tej sprawie dokumenty Najwyższej Izbie Kontroli. Obecnie dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, który otrzymał ustawowe uprawnienia do realizacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zadań organu nadzoru rynku, m.in. w rozumieniu art. 3 pkt 45 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych, a także Ministerstwo Infrastruktury prowadzą czynności, o czym przed chwilą mówił pan minister, które mają wyjaśnić zgodność z prawem rejestracji wprowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ciągników rolniczych i leśnych marki MTZ Belarus bez ważnych dokumentów homologacyjnych.

Już 12 listopada odbyło się spotkanie robocze, w którym brali udział przedstawiciele Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Ministerstwa Sprawiedliwości, Ministerstwa Finansów i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Na spotkaniu zostały przedstawione sprawozdania z prowadzonych czynności, które miały wyjaśnić zasady i omówić kierunki działań do wdrożenia. Odnosząc się do kwestii trwających postępowań administracyjnych dotyczących stwierdzenia nieważności decyzji w przedmiocie rejestracji ciągników rolniczych minister rolnictwa i rozwoju wsi nie jest uczestnikiem tych postępowań ani przed samorządowymi kolegiami odwoławczymi, ani przed wojewódzkim sądem administracyjnym. Dlatego nie posiadamy szczegółowych informacji w odniesieniu do tych postępowań. Natomiast warto podkreślić, że w ostatnich tygodniach do resortu rolnictwa napływała korespondencja od właścicieli ciągników MTZ Belarus oraz od organizacji rolniczych w sprawie decyzji wydawanych przez samorządowe kolegia odwoławcze o stwierdzeniu nieważności decyzji o rejestracji tych ciągników. Te wszystkie sygnały zostały niezwłocznie przekazane do Ministerstwa Infrastruktury.

Z ostatnich informacji przekazywanych z ministerstwa wynika, że są finalizowane prace nad przygotowaniem zmian do ustawy – Prawo o ruchu drogowym, oraz do ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia, których celem będzie m.in. stworzenie nowej, precyzyjnej procedury mającej dopuścić do ruchu w Rzeczypospolitej Polskiej pojazdy z krajów trzecich i rozstrzygnąć kwestie możliwych odmiennych interpretacji przepisów prawa w tym zakresie. Projektowane przepisy mają zawierać przepis abolicyjny, poprzez który stan zastany m.in. wobec ciągników rolniczych wprowadzonych uprzednio na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państw niebędących członkami Unii Europejskiej, zarejestrowanych

na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej bez dokumentów homologacyjnych będzie mógł pozostać utrzymany. Tak, aby zmiana tego stanu nie wpłynęła negatywnie na podmioty użytkujące te pojazdy, a głównie na rolników indywidualnych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Dziękuję. Otwieram dyskusję. Jako pierwszy zgłosił się pan poseł Zbigniew Dolata. Proszę panie pośle.

Poseł Zbigniew Dolata (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Cieszę się po oświadczeniach panów ministrów, że najprawdopodobniej ta sprawa zostanie wyjaśniona, ale wykorzystam obecność pana ministra Stefana Krajewskiego. Bardzo się cieszę, że pan minister tu jest, bo nadzoruje Agencję Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa, a podczas dyżuru poselskiego w poniedziałek zgłosili się do mnie rolnicy, którzy korzystają z PROW. Dokładnie chodzi o działania wsparcia inwestycji w gospodarstwach rolnych i modernizacji gospodarstw rolnych. Nabór wniosków był w połowie 2023 r. Rozstrzygnięcie tego naboru akurat w przypadku tych rolników nastąpiło na początku lutego 2025 r. Są wzywani do podpisania umów. Mają 14 dni na decyzję. Ale czas na realizację inwestycji to 30 czerwca 2025 r. Czyli w przypadku budowy chociażby jakichś obiektów czy instalowania skomplikowanych urządzeń takich, jak np. robot udojowy, sama procedura wyboru sprzętu i potem jego instalacji to jest wielomiesięczna praca.

Panie ministrze, absolutnie nie da się zdążyć do 30 czerwca, jeśli pozytywną decyzję otrzymało się np. 13 lutego. Krótko mówiąc to jest taka sytuacja, że rolnik otrzymał to wsparcie, ale tak naprawdę nie może z niego skorzystać. Bardzo prosiłbym w imieniu tych rolników – a myślę, że to dotyczy wszystkich rolników w całej Polsce – żeby ten termin przedłużyć. I to przedłużyć co najmniej o rok. Minimum o rok, bo i tak będzie to ogromne wyzwanie, żeby w ciągu roku z tym zdążyć w przypadku inwestycji budowlanych, ale również – jak powiedziałem – w przypadku montażu skomplikowanych urządzeń, które służą do produkcji rolnej. Bardzo proszę o konkretną odpowiedź, panie ministrze. Ministerstwo na pewno jest zaznajomione z tym tematem i z tym problemem, ponieważ ci rolnicy dzwonili do ministerstwa. Niestety, otrzymywali od urzędników takie informacje, że to nie zależy od nich. Że oni posługują się przepisami prawa i nie są w stanie tego zmienić. Zmienić może to minister, więc bardzo proszę, panie ministrze, żeby tak dobra deklaracja, jak w przypadku tych ciągników, padła tu również w sprawie programu modernizacji gospodarstw rolnych z PROW. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Dziękuję. Pan poseł Krzysztof Ardanowski.

Poseł Jan Krzysztof Ardanowski (Republikanie):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panowie ministrowie, w polskim rolnictwie jest wiele marek i typów ciągników. To jest historia polskiego rolnictwa. Oczywiście, dominują Ursusy, ale jest przecież wiele Zetorów. Są ciągniki z dawnego NRD. Są również białoruskie – Mińskij Traktornyj Zawod – które w dużej mierze wpłynęły na rozwój mechanizacji w Polsce. Dość toporne, proste konstrukcje, ale jednocześnie stosunkowo niedrogie. W wielu gospodarstwach to są jedne z ważniejszych ciągników. Owszem, rolnicy chcą je wymieniać na ciągniki zachodnie. John Deere jest symbolem tych zmian. Ale w dalszym ciągu podstawą polskiego rolnictwa muszą być ciągniki, które były kupowane wcześniej, bo one często jeszcze przez długie, długie lata będą efektywnie pracowały w gospodarstwach. Zdaję sobie sprawę, że wprowadzanie kolejnych wymogów dotyczących konstrukcji silników, dodatków paliwowych, stosowania mocznika Adblue czy różnego rodzaju innych rozwiązań zawsze jest tłumaczone ochroną środowiska i potrzebami środowiskowymi, ale częściej eliminują konkurencję dla firm zachodnich, które chcą mieć monopol na dostarczanie techniki rolniczej polskiemu rolnictwu.

Wydaje mi się, że w tej sytuacji, która konkretnie dotyczy rejestrowania, sprawa jest stosunkowo prosta. Chyba nawet nie ma po co toczyć tutaj długiej dyskusji. Były rejestrowane. Są potrzebne w polskim rolnictwie. W związku z tym trzeba je zalegalizować wprowadzając mechanizmy abolicyjne. Moim zdaniem nikt nie powinien tego specjalnie kwestionować. Również Komisja Europejska nie powinna się na ten temat wypowiadać. Tę sprawę należy przeciąć, żeby nie było zrzucone na barki rolników to, że muszą sami coś udowadniać,

chodzić gdzieś, tłumaczyć się, itd. Czy to był błąd przepisów prawnych, złej interpretacji czy inne przyczyny, nie ma to w tej chwili żadnego znaczenia. Te ciągniki należy zalegalizować. One mają prawo dalej pracować w polskim rolnictwie.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Dziękuję. Pan przewodniczący Piotr Głowski.

Poseł Piotr Głowski (KO):

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, na pewno warto w tym momencie powiedzieć słowo „dziękuję”. Zawsze można byłoby poszukiwać usprawiedliwień dla tego stanu rzeczy, że niespójność, że ktoś kiedyś przeoczył, że nie zauważono. Ale nie usłyszeliśmy słów, że nie da się, że jest to niemożliwe. Przed wami i przed nami – przed parlamentem – jest praca do wykonania. Także na poziomie europejskim, żeby przekonać naszych partnerów, że to, co robimy, jest nie tylko słuszne ze względu na dobro publiczne, ale również ze strony społecznej jest absolutnie kluczowe, żebyśmy to szybko i sprawnie przeprocedowali. Mogę tylko powiedzieć, że sytuacja jest wyjątkowa, bo jest to ponad 6 tys. osób, rodzin czy gospodarstw, które w sposób niezamierzony zostały dotknięte tym problemem. Wydaje się, że państwa dzisiejsze informacje uspokoją tych, którzy być może denerwują się, bo zaciągnęli kredyty na zakup tych ciągników. Jeszcze ich nie spłacili, a mieliby kłopot z ich użytkowaniem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Dziękuję. Pan poseł Jarosław Rzepa.

Poseł Jarosław Rzepa (PSL-TD):

Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, drodzy goście, ja również chciałbym bardzo serdecznie podziękować, przede wszystkim za tempo proponowania tych rozwiązań. Rolnicy kilka tygodni temu zwrócili się z taką właśnie prośbą. Myślę, że to jest reakcja oczekiwana ze strony środowiska. Mam nadzieję, że ten temat w ten sposób zostanie już jednoznacznie załatwiony. Mam nadzieję, że ten sygnał, który dzisiaj powinien pójść zarówno ze strony Ministerstwa Infrastruktury, jak i Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi do tych rolników, do tych właścicieli, jest jak najbardziej potrzebny. Natomiast innym tematem, którego ta propozycja nie rozwiązuje są części zamienne. Szanowni państwo, rozumiem, że jest to temat, którego ani Ministerstwo Infrastruktury, ani ministerstwo rolnictwa pewnie nie rozwiąże, ale pewnie ten temat jest. Nad tym tematem trzeba też w jakiś sposób popracować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle. To była ostatnia wypowiedź ze strony parlamentarzystów. Więcej zgłoszeń nie było, więc tę część dyskusji zamykam.

Sekretarz stanu w MRiRW Stefan Krajewski:

Ale może odniosę się do...

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Tak, bardzo dobrze. Przepraszam. Proszę. Pan minister Stefan Krajewski.

Sekretarz stanu w MRiRW Stefan Krajewski:

Co prawda nie jest to bezpośrednio związane z przedmiotem prac tej Komisji, ale gdybym nie lubił pana posła Dolaty, to zadałbym 2 pytania. Dlaczego agencja pod nadzorem Prawa i Sprawiedliwości tak późno ogłosiła ten nabór w ramach modernizacji? Dopiero w 2023 r. Po drugie, dlaczego nie rozpatrywano tych wniosków od razu po tym, jak zostały złożone i przyjęte. Systemy nie działały. Udało się to naprawić i te wnioski są rozpatrywane. Natomiast to nie jest wynikiem jakiejś niechęci, tylko wynika to z przepisów unijnych i z kolejnych prognoz finansowych. PROW 2014–2020, zgodnie z zasadą M+3, miał być rozliczony do końca 2023 r. W związku z tym, że po drodze pojawił się Covid, a także wojna w Ukrainie, zostało to wydłużone o 2 lata. Czyli musi być zakończone do 2025 r. To wszystko musi być rozliczone i skontrolowane tak, jak wynika z przepisów unijnych.

Oczywiście, tutaj też nie było pieniędzy na tę modernizację. Zwolniły się środki z innych działań, więc te środki były przesuwane. Jest rozporządzenie, które daje możliwość wydłużenia,

ale – niestety – tylko do 31 sierpnia, więc to trochę coś zmieni, ale niewiele. Już więcej tego wydłużyć nie możemy. Jest jeszcze ewentualnie możliwość zmiany w niektórych przypadkach zakresu rzeczowego. Jeżeli coś nie jest możliwe, to agencja może zmienić zakres rzeczowy. Wtedy można podjąć inną inwestycję czy dokonać innego zakupu. Ale w każdej sytuacji trzeba indywidualnie spojrzeć na sprawę i podjąć decyzję. Niech ten rolnik zgłosi się do dyrektora oddziału regionalnego. Na pewno taką pomoc otrzyma. Nikt nie odmawia takiej pomocy, na ile to będzie możliwe. Oczywiście, przepisów prawa i terminów, które nas obowiązują, nie da się zmienić. Myślę, że nikt z urzędników nie zdecyduje się na to, żeby później zgłaszać się od odpowiednich organów i instytucji, żeby tłumaczyć się z podjętych decyzji.

Pan poseł Ardanowski. Oczywiście, tutaj zgadzamy się, żeby pomagać rolnikom. Żeby pomagać konsumentom, którzy dokonują zakupów zgodnie z obowiązującymi przepisami. Jeżeli zmienia się interpretacja, to trzeba to zmienić. Trzeba budować zaufanie obywatela do państwa, co podkreślają sądy w wielu wyrokach i to zmienić. Pan przewodniczący Głowski dziękował. Myślę, że to jest nasze wspólne zadanie. Nas wszystkich. I parlamentu i rządu, żeby ten problem rozwiązać jak najszybciej.

Dziękuję panu posłowi Rzepie, bo temat części zamiennych też jest dużym wyzwaniem i problemem, ale mam nadzieję, że wspólnie damy radę rozwiązać nurtujące nas problemy jak najszybciej i sprawić, żeby ci rolnicy, którzy dokonali zakupów, mogli odetchnąć z ulgą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Pani Agnieszka First. Tak? Bardzo proszę

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w MI Olga Tworek:

Olga Tworek, Departament Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury. Szanowni państwo, chciałam tylko odnieść się do kwestii związanych z przepisem abolicyjnym.

Jak państwo wiedzą, procedowanie ustawy chwilę trwa. Czyli ten przepis ma szansę wejść w życie tak naprawdę za wiele miesięcy, więc prosiłabym czy zwróciłabym się z apelem do wszystkich, żeby zachęcać rolników, a także inne osoby fizyczne, które mają problem z decyzjami wydanymi przez samorządowe kolegia odwoławcze zwłaszcza na skutek wniosków prokuratorów, żeby się odwoływać, bo jednak mamy to rozstrzygnięcie NSA, które idzie w takim kierunku, że rzeczywiście jest naruszenie, że jest kolizja między prawem unijnym i krajowym. Natomiast NSA nie rozstrzygnął, czy jest to naruszenie rażące. Po ponownym rozpatrzeniu sprawy SKO w Koszalinie stwierdziło, że nie ma tu przesłanek do stwierdzenia nieważności decyzji. Natomiast SKO w Białymstoku dalej rozstrzyga to w inny sposób i stwierdza tę nieważność. Żeby nie zostawiać tego stanu jako otwartego konieczne jest odwołanie do sądu.

W WSA w Białymstoku mamy obecnie 231 spraw. Żadna jeszcze nie jest rozstrzygnięta. Teraz sąd będzie się zastanawiał, co z tym zrobić w kontekście nieważności, więc... Zgadza się. Staramy się rozsyłać nasze stanowisko, gdzie się da. Wiadomo, że sąd jest władzą niezależną. Natomiast jest taki apel, żeby rolnicy się odwoływali. Żeby jednak nie pozostawiali tych spraw samych sobie. Także na kanwie dzisiejszego posiedzenia zwróciliśmy się do wszystkich SKO i do wszystkich WSA o dane. Nie otrzymaliśmy od wszystkich informacji zwrotnych. Natomiast do dziś spłynęły nam informacje z połowy SKO. Wynika z nich, że jest prowadzonych 190 tego rodzaju spraw. W WSA jest 231 spraw w Białymstoku i 40 w Koszalinie. W tym momencie dane statystyczne wyglądają w ten sposób. Tyle chciałam dodać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Dziękuję. Jak rozumiem, ad vocem pan Zbigniew Dolata. Nie na temat ciągników MTZ Belarus, tylko PROW. Proszę.

Poseł Zbigniew Dolata (PiS):

Na pokrewny temat, czyli o modernizacji gospodarstw. Panie ministrze, uważam, że mniejsza z tym, kiedy ten program był ogłoszony. Natomiast na rozstrzygnięcie było jednak bardzo dużo czasu. Skoro wnioski były składane w lipcu 2023 r., to gdyby były rozpatrzone w lipcu 2024 r., a nie w lutym 2025 r., to zdecydowanie ułatwiłoby to rolnikom... Umożliwiłoby realizację tych inwestycji.

Panie ministrze, żebyśmy nie przerzucali się takimi oskarżeniami, kto zawinił, itd. Jednak przedłużenie do 31 sierpnia to zdecydowanie za mało. Panie ministrze, dajmy jednak więcej czasu rolnikom na zrealizowanie tych inwestycji, a mniej urzędnikom na rozliczenie. Gdyby to było założmy do końca listopada, to byłby jeszcze ten miesiąc. Jeżeli rzeczywiście jest tak, że to musi być rozliczone do końca 2025 r., to byłby miesiąc na rozliczenie. Myślę, że przy dzisiejszych systemach informatycznych to nie jest rzeczą niemożliwą.

Natomiast rolnicy naprawdę nie są w stanie tego zainstalować, bo te firmy nie mają tego na stanie. Nie jest tak, że przychodzisz do firmy, a ona mówi, że ma ten sprzęt i go wysyła, a montaż trwa 1 dzień czy 1 tydzień. To jest naprawdę proces wymagający wielu miesięcy przygotowań, starań i działań. Panie ministrze, przedłużenie do 30 listopada to jest jakaś szansa, że te środki będą wykorzystane. Byłoby naprawdę grzechem, gdyby rolnicy nie skorzystali z tych środków tylko przez takie biurokratyczne podejście. Nie jest dobrą receptą, żeby teraz zgłaszali się do dyrektora agencji, bo dyrektor agencji powie to samo, co mówią jego urzędnicy, czyli – proszę zwrócić się do ministra. My jesteśmy związani terminami. Nie jesteśmy w stanie nic tutaj zrobić. Nie wezmą na siebie odpowiedzialności związanej z przekroczeniem tych terminów. Panie ministrze, bardzo proszę w imieniu tych rolników – bo to nie jest mój interes – o przedłużenie chociaż do 30 listopada. Bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MRiRW Stefan Krajewski:

Jeżeli będzie możliwe takie przedłużenie, to będziemy przedłużać. To jest decyzja, która musi być uzgodniona ze stroną europejską i tak to się dzieje. Po drodze były inne wnioski. To były m.in. środki z KPO, na które były przyjęte wnioski. Był też czas na rozliczenie tego. Wcześniej mówiłem o przeszkodach wynikających z działania czy niedziałania systemu. Z tym też były problemy. To zostało rozwiązane. To nie jest tak, że te pieniądze przepadną. Jeżeli ktoś nie będzie w stanie zrealizować swojej inwestycji, to na to miejsce wchodzi następny z listy. Niestety, nie ma innej możliwości rozwiązania tego problemu. Jeżeli będzie zgoda na przedłużenie, to być może to jeszcze nastąpi. Natomiast dzisiaj nie będę tu składał takich deklaracji. Chcemy obsłużyć wszystkie związki. Chcemy pomóc wszystkim rolnikom. Natomiast możliwości przerobowe agencji są takie, jakie są. Przez to, że zostały wprowadzone nowe interwencje agencja obsługuje dzisiaj ponad 200 takich interwencji w skali kraju. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Szanowni państwo, zasadniczym tematem dzisiejszego posiedzenia jest sprawa rejestracji i użytkowania ciągników MTZ Belarus, więc nie rozszerzajmy posiedzenia na inne wątki. Pan poseł Bogucki, jak rozumiem jako wnioskodawca w pierwszej sprawie. Proszę.

Poseł Jacek Bogucki (PiS):

Oczywiście, tak. Pan minister wyszedł, ale jest przedstawicielka ministerstwa. Miałbym taką prośbę, bo jednak jest trochę takich przypadków, w których postępowania sądowe zakończyły się ostatecznie, żeby wziąć to pod uwagę, choćby w trybie artykułu, który już jest w ustawie i pozwala na ponowną rejestrację pojazdów wcześniej zarejestrowanych na terytorium Polski. Ale też mam prośbę w drugą stronę. Nie wiem, czy ministerstwo ma dane, jak wygląda sprawa tych traktorów. Wiem z danych medialnych, ale nie tylko – także z widoków na polach – że takie traktory pracują także w innych państwach Unii Europejskiej.

Prosiłbym, żebyśmy przygotowując te przepisy doprowadzili jednak do tego, żeby nie było takich sytuacji, że raptem znajdzie się taka droga, że przez jakiś kraj unijny te traktory nadal będą jechać do Polski, tylko wzrośnie ich cena. Czy mają państwo takie informacje, że w innych państwach ta sprawa też jest już rozpatrywana i że będzie tu spójność działań wszystkich państw? Bo przepisy są, jak wcześniej zauważono, ale ich interpretacje są nadal różne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Pani dyrektor przygotowuje się do odpowiedzi na pytania pana posła. A teraz strona społeczna. Jako pierwszy pan Władysław Serafin.

Przewodniczący Krajowego Związku Rolników, Kółek i Organizacji Rolniczych Władysław Serafin:

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, jeżeli chodzi o ten temat powiem, że to, kto lobbował o takie, a nie inne lokowanie towaru w Polsce, to jest kapitalne zadanie dla Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Komu na tym zależało? Dzisiaj modne jest słowo „przepraszam”. Przynajmniej Trump pokazał, że czeka na przeprosiny biednego... Czy rolnik musi was przepraszać jako państwo za to, co mu zrobiliście? A może minister wyjdzie i przeprosi rolników za to, że ich skazano na takie cierpienia? Państwo wydało decyzję. Koniec i kropka. Naprawiajcie sobie ten bałagan, który powstał w administracji samorządowo-państwowej. Nie wolno krzywdzić rolnika. Nie wolno go targać po kolegiach odwoławczych, zmuszać go do wnoszenia opłat i wynajmowania drogich adwokatów. Dzisiaj byle adwokat bierze 10 tys. zł za obsługę prawną.

Panie i panowie posłowie, na miłość boską! Panie pośle Plocke, do pana się zwracam. Premier Tusk gwarantował nam uczciwe państwo i inne państwo i że nie będziecie robić takich błędów, jakie robili poprzednicy. Że wyczyścicie do końca wszystkie wady. A czego się dowiadujemy? Oczywiście, nie ma dziś tematu, żeby to poruszać. Ale proszę was o zorganizowanie posiedzenia Komisji, na którym będziemy mogli zgłosić jako związki swoje wnioski i postulaty, bo nas nikt nie słucha. A to, co się dzieje w ministerstwie rolnictwa, to nie jest państwo z tektury, tylko z bibuły. Tam albo nie mają wiedzy, albo jest sobiepaństwo. Tak przy okazji wtrącę 2 rzeczy, bardzo porównywalne do tego. Ostatnio dyrektor generalny KOWR ogłosił sobie jakieś niezgodne z prawem... Zaraz minister znów mi powie, że nie znam prawa. To niech pan sobie poczyta. Na podstawie art. 3 statutu KOWR powołuje jakieś ciała doradcze dyrektorów wojewódzkich, a oni nie mają prawa czegoś takiego powoływać. Art. 3 – panie i panowie posłowie, panie ministrze. To oszustwo robią wysokiej klasy przedstawiciele państwa. Upoważnia dyrektora generalnego.

Panie ministrze Plocke, błagam pana o interwencję. On ma tylko prawo powołać sobie zespoły doradcze złożone z pracowników. Jako związki zawodowe jesteśmy organami kontrolnymi działań państwa. Syndykalnymi. Reprezentującymi. A my mamy doradzać dyrektorowi oddziału i dyrektorowi generalnemu. Na jakiej zasadzie? My mamy kontrolować działania tego organu a nie mu doradzać. On robi coś takiego, że powołał sobie wybranych kumpli, a innych – niegrzecznych, jak kółka rolnicze czy inne związki – nie powołał.

Głos z sali:

To kółka rolnicze są?

Przewodniczący KZRKiOR Władysław Serafin:

Są, proszę pana. Jest ponad 4 tys. rejestracji sądowych. Jak mi ktoś pokaże lepszą rejestrację swoją i członków, to będziemy dyskutować. To, że nie znacie... Nie wiem, kto pytał, ale ten, kto nie zna ustawy i przepisów, może sobie dyskutować. Od fałszowania przepisów przez ministerstwo nie wszystko zależy. Stanę czoło w czoło z każdym i udowodnię reprezentację. Mam 4 tys. reprezentacji sądowych i na etatach prawie 200 ludzi. Za własne pieniądze, a nie za publiczne. Proszę takie pytania... Idę na konfrontację. To, że nie ma ich w którejś gminie czy w którymś powiecie, to nie znaczy, że ich nie ma. A to, że nie ma ich w świętokrzyskim nie znaczy, że Siekierski ma poniewierać organizację i mówić, że jej nie ma, bo akurat prezes umarł i muszą wybrać nowego. A zresztą umarł jego kumpel. Jego kumpel oszukiwał całe życie. Ale kończę, żeby... Nie prowokujcie mnie.

Niezgodne z prawem. Panie przewodniczący, panie pośle, panowie posłowie, urządza konkurencję między posłami. Podobno wybrał ich sobie według takiego kryterium, że powołuje tylko przedstawicieli tych związków, które są w COPA/COGECA. A akurat kółka w COPA/COGECA nie są, bo Szmulewicz sfałszował dokumenty i przedstawił przestępcze finansowanie w tej sprawie, której minister nie chce rozstrzygnąć. Itd., itd. Skład rady KRUS funkcjonuje w nieustawowym składzie. Wszystkie uchwały mogą być nieważne, bo to jest ustawowa rada nadzoru nad KRUS, a jest w niej 3 członków, którzy od 6 lat nielegalnie w niej zasiadają. Są państwo wykształceni, panowie posłowie. Interwenujcie na pisma związku. Nie traktujcie tego tylko w takich kategoriach, że Serafin się awanturuje. Nie. Jestem szefem związku, a nie Serafinem. Występuję w imieniu moich rolników. To, że sam mówię, a nie w otoczeniu 50 osób nie znaczy, że mój głos nie musi być słyszany. Mogę tu przeprowadzać 50 osób.

I ostatnia rzecz. To naprawdę nie jest mój obłąd, ale wyszła pani Gębicka. Pani Gębicka została oszukana. Została bezpardonowo oszukana. To nieprawda, że powstały 204 koła gospodyń wiejskich w ciągu ostatniego roku i dostały dofinansowanie. Pani minister Gębicka została oszukana, bo ja wiem, że 360 kółek rolniczych – nie kół gospodyń wiejskich, tylko kółek rolniczych – od 5 lat otrzymuje dotacje, więc nieprawdą jest, że kółka rolnicze nie mogą otrzymywać dotacji dla swoich KGW. Po drugie, masowo zostały odrzucone wnioski setek KGW, a tysiące KGW... Panie przewodniczący i panie ministrze Plocke, do pana mówię, bo pan jest dla mnie gwarantem demokracji w tym rządzie. Zawiodłem się na kierownictwie resortu. Tak, brawo. Należy się panu. Jeżeli premier dotrzyma słowa, to powiem panu tak. Wśród 3800 KGW, które podobno w tym roku wpisały się do uzyskania pieniędzy, jest kilka tysięcy tych, które pracownicy ARiMR zastraszały i wymusili na nich przyjęcie wzorcowego statutu z innej ustawy.

Tym, którzy do tej pory się ze mnie nabijali, jeszcze raz tłumaczę. Mamy 3 podstawy ustrojowe funkcjonowania kół gospodyń. Jedne działają jako stowarzyszenia. Drugie działają jako kółka rolnicze. Trzecie działają jako ustawowe KGW. Danie dotacji dla wody mineralnej „Krystianka” nie znaczy, że ta woda też ma prawo dostawać dotację. Oświadczam publicznie po raz ostatni – a być może przedostatni – że koła gospodyń jako stowarzyszenia i jako kółka rolnicze otrzymały nielegalnie ponad 150 mln zł dotacji państwowej, gdyż tych podmiotów wsparcia państwa nie ma zapisanego w ustawie, na podstawie której działają. Tego, kto ma wątpliwości, zapraszam na debatę w 4 oczy z dokumentami na stole. Dlatego proszę, panie przewodniczący, żeby sprawę ciągników potraktować w takim duchu, o jakim powiedział pan poseł Ardanowski. Czasami mało się zgadzamy, ale tu Krzysztof miał rację. Mało tego. Jeszcze tu trzeba przeprosić rolników. Z urzędu powinny być wycofane wszystkie pozwy przeciwko rolnikom. Rolnik dostał decyzję. To święta rzecz. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Dziękuję. Czy jeszcze ktoś ze strony społecznej w sprawie ciągników MTZ Belarus? Bardzo proszę, dwóch panów. Pan jako pierwszy, a później pan prezes Marek Duszyński.

Prezes zarządu Stowarzyszenia dla Powiatu Jan Ogił:

Jan Ogił, Stowarzyszenie dla Powiatu. Nasze stowarzyszenie dość głęboko pomaga rolnikom w sprawach z rejestracją. Wysłaliśmy serię pism do ministerstw z zapytaniami. Opracowaliśmy też wniosek o ponowne rozpatrzenie do SKO, który jest w zupełności bezpłatnie do pobrania na naszym facebookowym fan page. Co będzie w tej ustawie abolicyjnej? Do Ministerstwa Infrastruktury też wysłaliśmy oficjalne zapytania odnoszące się do tej abolicji. Pytaliśmy o to, co będzie z kosztami, które rolnicy już ponieśli na obronę prawną, bo nie wszyscy napisali to sami. Nie wszyscy skorzystali z bezpłatnej pomocy. Większość musiała za to zapłacić.

Kolejną sprawą jest dziwna sytuacja dotycząca wykreślenia w 2023 r. art. 70g z ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Art. 70g wprowadzony w 2012 r. gwarantował bezpieczeństwo konsumentom. W przypadku wad prawnych przy rejestracji czy homologacji diler był zmuszony do odkupienia tego sprzętu. W przypadku, gdyby tego nie zrobił, Transportowy Dozór Techniczny mógłby nałożyć na niego dużą karę. To zostało usunięte w niewyjaśnionych okolicznościach. Nie wiemy, czym to zostało zastąpione, więc w chwili obecnej chciałbym się tego dowiedzieć. I pytam o tę pomoc. Sam fakt prowadzenia dyskusji na temat tych ciągników ogólnie może się komuś wydawać mało ważny. Jest ok. 7 tys. ciągników, średnio po 150 tys. zł. Wartość sporu to jest ponad 1 mld zł. Dzisiaj w tej sprawie śmieje się tylko prezydent Łukaszenka, bo zostały sprzedane ciągniki, a teraz głupie Polaczki jeszcze je wyrejestrują. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Pan Marek Duszyński. Związek Samoobrona.

Przewodniczący Związku Zawodowego Rolnictwa „Samoobrona” Marek Duszyński:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni posłowie i rolnicy, jeśli chodzi o tę sprawę z ciągnikami, to naprawdę jestem rolnikiem i prowadzę duże gospodarstwo, ale jestem zaskoczony.

Moi przedmówcy zabierali głos. Jakim cudem? Co się stało, że teraz tyle ciągników ma być od razu złomowanych, że mają być nie do użytku. Tym bardziej, że chciałem powiedzieć,

panie ministrze, że to są te mniejsze ciągniki. One są w mniejszych gospodarstwach. Więc chyba ktoś to pomyślał celowo, żeby teraz musieli kupować ciągniki, które są dużo, dużo droższe. Ciągniki, na które ich nie stać. To jest sytuacja, w której pogłębiają się jakieś koszty i jeszcze większe kredyty. Jeżeli ten ciągnik jest autentycznie zadbane i może uczestniczyć w ruchu kołowym na szosach... Może tak samo robić to wszystko, jak inne ciągniki. Rzeczywiście to, co się stało, nie jest winą rolników. Tak nie może być. Tylko prosiłbym, panie ministrze, konkretnie. Przepraszam, ale trochę się spóźniłem i nie wiem, jak będzie dalej z tymi ciągnikami. Dostałem masę telefonów i listów z prośbą – bo dzisiaj miałem iść na to posiedzenie Komisji – żeby dowiedzieć się, co konkretnie, panie ministrze, będzie zrobione z tymi ciągnikami. To jest naprawdę tragedia dla wielu rolników i dla wielu gospodarstw. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Dziękuję, panie prezesie. Nie chcę być złośliwy, ale trzeba przychodzić na czas. Wtedy usłyszałby pan dobrą wiadomość ze strony ministerstwa.

Przewodniczący ZZR Samoobrona Marek Duszyński:

Przepraszam, panie przewodniczący, ale przyznaję się, że się spóźniłem.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Tak. Dziękuję za to przyznanie się, ale proponuję, żeby minister nie musiał powtarzać tego, co powiedział na początku. Materiał jest do odsłuchania. Czy jeszcze ktoś ze strony społecznej chciałby zabrać głos? Bardzo proszę. Pan po lewej stronie.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów Adam Małyszko:

Adam Małyszko, Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów. Nie jestem tu po to, żeby te ciągniki złomować. Od razu to prostuję. Również wszystkie doniesienia prasowe, że te ciągniki mają być zezłomowane są przereklamowane. Tak, że droga do zezłomowania jest daleka, panie przewodniczący.

Jedna sugestia, ponieważ sprawy dotyczące ciągników rolniczych rozszerzyły się również na inne pojazdy sprowadzane bez homologacji. Już w pierwszym miesiącu, w styczniu, pojawiło się sporo kontrowersji w urzędach rejestrujących te pojazdy. Były ustne odmowy. Tu muszę podziękować ministerstwu za szybką reakcję i za wysłanie opinii do wszystkich urzędów. To zostało wyhamowane. Niemniej jednak nowe rozporządzenie czy zmiana rozporządzenia, która weszła w życie od 1 stycznia... Jeden artykuł, który dotyczy lit. K w dowodzie rejestracyjnym, gdzie wpisuje się nr homologacji, został zmieniony w taki sposób, że za każdym razem trzeba to wpisać.

W zarejestrowanych pojazdach często bywa tak, że tego numeru nie ma. Mam pytanie do ministerstwa, czy od 1 kwietnia nie będzie kolejnego zamieszania – bo ten przepis wchodzi w życie od 1 kwietnia – z żądaniem ustalenia tego numeru, ponieważ organ ma obowiązek go wpisać. W poprzedniej wersji rozporządzenia było zastrzeżenie „jeżeli występuje”. Wyrazy „jeżeli występuje” zostały skreślone. Wiele dowodów rejestracyjnych już zarejestrowanych pojazdów nie posiada tego numeru. Dzisiaj przerejestrowanie i rejestracja są bardzo podobne. Tylko troszeczkę inaczej to się nazywa. I jeszcze taka propozycja, żeby przy tej abolicji, przy nowym projekcie uwzględnić możliwość – o czym pan poseł już powiedział – zarejestrowania pojazdu z urzędu zarejestrowanego, jeżeli ta decyzja zostanie unieważniona. Podobnie, jak to zostało zrobione 10 czerwca, kiedy unieważniono ponad 7 mln decyzji, tzw. martwych dusz. Tam przewidziano możliwość ponownej rejestracji takiego ciągnika rolniczego czy pojazdu na wniosek rolnika. Tu rzeczywiście będą poniesione koszty. I jest pośpiech, żeby tych spraw i kosztów rolników, szczególnie kosztów adwokackich czy prawnych, było jak najmniej. Muszę powiedzieć, że ministerstwo robi, co może, ale interpretacje prawa przez poszczególne organy są bardzo różne. Jest tak dużo sporów w kwestii stosowania prawa przy rejestracji. Ministerstwo wie o tym doskonale, że jedne wyroki są takie, a drugie są inne. Cały czas klienci chodzą do tego urzędu, a spory trwają. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Jeszcze ostatni głos w dyskusji. Więcej zgłoszeń nie było. Bardzo proszę. Jeszcze dwa głosy. Przepraszam.

Przedstawiciel firmy PolskiAutoHandel Maciej Szymajda:

Maciej Szymajda, PolskiAutoHandel. Reprezentuję troszeczkę inną branżę. Reprezentuję osoby sprowadzające do Polski samochody, ale mamy bardzo podobny problem, m.in. z rejestracją pojazdów. Tu jest to, o czym wspomniał pan Adam. Ta nieszczęsna rubryka K. Rozporządzenie zostało zmienione w ten sposób, że wyrzucono z niego to, o czym mówił pan Adam, czyli wyrazy „jeżeli występuje”. Już 1 stycznia, a nawet wcześniej, po wyroku dotyczącym traktorów MTZ część wydziałów komunikacji przestraszyła się i przestała rejestrować wszystko, co nie miało homologacji. Na razie sytuacja została lekko opanowana, ponieważ pojawiła się interpretacja ministerstwa. Natomiast ministerstwo w każdej swojej interpretacji pisze, że nie jest to prawo, że nie jest to wyznacznik prawa i że nie należy tego stosować wprost. W związku z tym 380 powiatów, które są w Polsce, po 1 kwietnia będzie rejestrowało samochody i inne pojazdy tak, jak będą chciały, bo do 1 kwietnia to rozporządzenie nie działa.

Moje pytanie jest takie. Czy chcą państwo liczyć na to, że kolejna interpretacja pomoże, czy chcą państwo napisać prawo, które będzie po prostu od A do Z stanowiło, jak wydziały komunikacji mają podchodzić do rolników? Jeżeli dadzą im państwo wolną rękę, to – niestety – będzie tak, że za pół roku czy za rok spotkamy się tutaj i będziemy rozmawiać o wszystkich pojazdach, które nie mają homologacji, a takich pojazdów jest mnóstwo. Pan Adam mówił o samochodach zarejestrowanych w kraju. Takich samochodów, które nie mają nigdzie tych numerów i żadnego z dokumentów wymienionych w tym rozporządzeniu, jest mnóstwo z Unii Europejskiej. Są też samochody spoza Unii Europejskiej, które tego numeru nie mają. Żaden urzędnik nie wyciągnie tego numeru, bo nie będzie miał skąd go wziąć. Takie sytuacje mamy już dzisiaj, bo 1 stycznia weszły w życie przepisy dotyczące rejestracji pojazdów. Tam jest taka nieścisłość mówiąca o tym... Problem dotyczy samochodów sprowadzonych z zagranicy i sprzedanych przez osoby handlujące lub niehandlujące samochodami przed okresem na rejestrację. Ministerstwo wydało interpretację. Rzecznik małych i średnich przedsiębiorców wystąpił o interpretację, która teoretycznie jest już interpretacją wiążącą zgodnie z prawem przedsiębiorców dla organów.

Organy powinny szanować tę decyzję i taką interpretację. Powinny odstępować od karania osób. Niestety, te organy, czyli wydziały komunikacji nakładają kary. Część SKO te kary odrzuca, a część je podtrzymuje. Niestety, mamy pierwszy wyrok sądu administracyjnego w Lublinie, który też taką karę podtrzymał. Wczoraj dzwonił do mnie kolega w związku z tym, że ten termin już leci nam od 1 stycznia. A po upływie 180 dni kara dla importującego zawodowo samochody to 2 tys. zł. Kolega dostał właśnie 2 tys. zł kary za sprzedaż samochodu przed rejestracją. Przywiózł samochód. Po trzech dniach go sprzedał. Za to dostał 2 tys. zł kary po półtora roku od momentu, kiedy sprzedał ten samochód. Nie chcę być złym wróżbitą, ale uważam, że tak będzie. Będzie dokładnie taka sama sytuacja, jeśli do 1 kwietnia nie zmieni się rozporządzenie i nie zostanie wprost napisane, że jeżeli w rubryce K ani w żadnym z wymienionych dokumentów nie ma numeru homologacji, to po prostu urzędnik ma rejestrować pojazd bez tego numeru. Jeżeli to się nie zmieni, to – niestety – może za jakiś czas będziemy mieli podobne posiedzenie. Nie posiedzeniu tej Komisji, ale posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Bardzo pana proszę. Ostatni głos w dyskusji ze strony społecznej.

Były prezes zarządu spółki „Ursus” sp. z o.o. Karol Zarajczyk:

Dzień dobry. Nazywam się Karol Zarajczyk. Od 2007 r. byłem najpierw prezesem firmy POL-MOT Warfama, a później – do końca 2018 r. – prezesem spółki „Ursus” SA.

Bardzo cieszę mnie informację, że rolnicy, którzy są ofiarami nieudolności państwa w tej sprawie, zostali uratowani. To, że te ciągniki zostaną zalegalizowane, że nie trzeba będzie ich złomować i wyprowadzi się ludzi z tego kłopotu, którego byli tylko biernymi uczestnikami, jest bardzo dobrą informacją, bo wreszcie państwo staje na wysokości zadania. Przepraszam. Proszę mi wybaczyć moje emocje, ale miałem przyjemność zarządzać spółką „Ursus”, która wtedy walczyła o odzyskanie rynku, o odbudowę. To, co się wydarzyło w tamtych latach jest ewidentnym systemowym działaniem. Wpuszczono 7 tys. białoruskich ciągników, kiedy mówimy o rocznej sprzedaży 8 tys. sztuk nowych, czyli mówimy tu o całorocznej sprzedaży nowych ciągników w Polsce. Dlaczego w ogóle było to możliwe? Ciągniki używane nigdy nie

podlegały dotacjom. Nigdy nie mogły być kupowane za dotacje. Takie spółki, jak „Ursus”, jak „Farmer”, „Crystal” czy trochę inny „Farmtrac”, bo stoi za nim hinduski koncern, to były spółki produkujące ciągniki w Polsce.

Aby sprzedawać te ciągniki musieliśmy przeprowadzać bardzo... Nie żmudne. Bardzo kosztowne procesy homologacyjne tych ciągników. Emisja spalin, bezpieczeństwo kabiny, hamowana przednia oś. Nie chcę wchodzić w szczegóły. Musieliśmy wypełniać takie same normy bezpieczeństwa i przechodzić takie same badania homologacyjne, jakie przechodził John Deere, Case, New Holland czy jakiegokolwiek ciągnik, który mógł być sprzedawany tutaj, w Unii Europejskiej. Co się wydarzyło? W 2017 r. bardzo mocno prosiliśmy Agencję Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa o dystrybucję dopłat. Dlaczego te ciągniki w ogóle miały szansę sprzedać się w Polsce? Ponieważ nie były potrzebne środki pomocowe. W tamtym okresie alokacja środków na lata 2014–2020 w 2018 r. wynosiła 120% na tzw. czwarte działanie, czyli na te dopłaty, za które były kupowane ciągniki. Realizacja wniosków na 30 czerwca 2018 r. wynosiła 8%. Rynek zupełnie spadł.

Jako „Ursus” w latach 2016–2017 mieliśmy najlepiej sprzedający się w tych warunkach ciągnik. Ciągnik C-380 zgodny ze wszystkimi obowiązującymi normami. Cieszyliśmy się, że sprzedaliśmy 350 sztuk. To był piętnastoprocentowy udział w segmencie i pięcioprocentowy udział w rynku. Ciągnik mógł być kupiony tylko za dotacje. Jeśli nie było dotacji, nie mieliśmy szans cenowych. Ciągnik białoruski w porównaniu do tego samego ciągnika, który spełniał normy, to różnica 40%, jeżeli chodzi o cenę dla rolnika. Nie dziwię się rolnikom, że kiedy nie były dystrybuowane te środki, sięgali po te ciągniki, bo rolnik musi pracować. Gospodarstwo musi chodzić. Rolnicy nie będą czekać na to, czy te środki będą wypłacone. Apelowaliśmy. Zostaliśmy wtedy oskarżeni przez Agencję Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa. Byliśmy spółką publiczną. Byliśmy odpowiedzialni za 60% kapitału, który był notowany na giełdzie w ramach tzw. free float. To byli nasi akcjonariusze. Musieliśmy reagować.

Usłyszeliśmy, że manipulujemy. Później ukazały się taśmy z nagraniami obecnego na tej sali człowieka, który ganił swoich pracowników w agencji za brak dystrybucji. Nie mówimy o tym, że to była jakaś rozproszona akcja. Mówimy o kilku starostwach, które wtedy zajęły się legalizacją ciągników białoruskich. Służby celne na granicy polsko-białoruskiej widziały od kilku do kilkunastu ciężarówek tygodniowo przyjeżdżających z tymi ciągnikami. Mówimy o latach 2016–2024. 7 tys. sztuk i 1 mld zł, jak powiedział kolega. Chciałbym, żeby „Ursus” dostał wtedy 200–300 mln zł z tego tytułu. Chciałbym, żeby naprawdę nie zapominać, co się stało z polskimi przedsiębiorcami. „Crystala” nie ma. Ówczesny „Ursus” zbankrutował. Został sprzedany ukraińskiemu inwestorowi za kwotę 74 mln zł. „Crystala” nie ma. „Farmera” nie ma. Bardzo się cieszę, że dzisiaj ostatecznie... Bo rolnicy są najmniej... Oni po prostu kupowali to, co było dostępne. Jeśli ciągnik „Ursus” kosztował wtedy 120 tys. zł, a mieli możliwość kupienia bez dotacji ciągnik Belarus za 75 tys. zł, to będąc rolnikiem zrobiłbym dokładnie to samo.

Nikt nas wtedy nie słuchał. Oskarżano nas o to, że próbujemy wyszarpać jakieś pieniądze, zarobić jakieś pieniądze. To było mało. Jeszcze skończyły się emisje. Ciągniki tak samo, jak samochody, podlegają homologacjom. Co jakiś czas te homologacje wygasają. W końcu 2017 r. wygasły. Musieliśmy zarejestrować te ciągniki na siebie i już bez dotacji sprzedawać je jako używane, konkurując z ciągnikami Belarus. Wielokrotnie byłem w ministerstwie rolnictwa na spotkaniach. Apelowałem, żeby wtedy zrobić abolicję na te zarejestrowane „Ursusy”, które były nowe. Musiały być zarejestrowane, bo 31 grudnia wygasła homologacja. Nie posłuchano nas. Bardzo proszę, żeby zapamiętali państwo, skąd to się wzięło. Z zupełnej indolencji państwa w tamtym czasie. Zawiodły starostwa. Zawiodła Służba Celna. Zawiodła dystrybucja środków unijnych. Jako „Ursus” nie mieliśmy szans konkurować z białoruskimi traktorami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Dziękuję. Czy jeszcze ktoś chciałby zabrać głos? Nie ma zgłoszeń, więc poprosimy panią z Ministerstwa Infrastruktury o odpowiedź, zwłaszcza w kwestiach abolicyjnych.

Zastępca dyrektora departamentu w MI Olga Tworek:

Oczywiście. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, odniosę się po kolei do podniesionych tutaj argumentów i sformułowanych pytań.

Jeżeli chodzi o przepis abolicyjny i o kwestię związaną z rozciągnięciem go na sprawy, które już zostały prawomocnie i ostatecznie rozpatrzone, czekamy na dane statystyczne. Czekamy na dane statystyczne z SKO i WSA w odniesieniu do tego rodzaju spraw, żeby dowiedzieć się, czy w ogóle jest potrzeba wprowadzania takiego przepisu. Jeszcze nie mamy tych danych. Jeżeli będą dane wskazujące, że jakaś sprawa zakończyła się ostatecznie i prawomocnie, wówczas rzeczywiście dodamy takie sformułowanie do projektowanych przepisów. W chwili obecnej przepis jest raczej formułowany w taki sposób, że wszystkie pojazdy, które były dotychczas zarejestrowane uznaje się za spełniające wymagania ustawy, którą projektujemy. W ten sposób wychodzimy naprzeciw tym problemom, które się pojawiły. Natomiast – oczywiście – odnotowujemy tę uwagę. Będziemy się starać jak najbardziej uwzględnić ją w trakcie dalszych prac w projekcie ustawy.

Jeżeli chodzi o kwestię rejestracji w innych państwach członkowskich, to – oczywiście – mamy wiedzę na temat tego, że w momencie, w którym starostwa w Polsce przestały rejestrować ciągniki z Białorusi, importerzy przenieśli się do Bułgarii, Rumunii i do innych krajów, które tych dokumentów w chwili obecnej nie wymagają. Natomiast jesteśmy przekonani, że tę praktykę może ukrócić skuteczne działanie organu nadzoru rynku, którym jest dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Przechodzę do kolejnego pytania, które dotyczyło usunięcia z ustawy – Prawo o ruchu drogowym, przepisów dotyczących m.in. wycofywania pojazdów z obrotu i nakładania kar pieniężnych przez dyrektora TDT. W naszym projekcie mamy również cały wielki komponent dotyczący właśnie działania organu nadzoru rynku. Są tam kwestie związane z procedurą dla dyrektora TDT, jeżeli chodzi o poszczególne czynności, z sankcjami administracyjnymi i karami pieniężnymi, które będą się wiązały z nielegalnym działaniem podmiotów wprowadzających na polski rynek przedmioty wyposażenia, pojazdy, części, etc., więc dyrektor TDT będzie już miał te wszystkie nowe kompetencje i będzie mógł skutecznie działać i oddziaływać na rynek właśnie w takich przypadkach.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o postępowania przed SKO czy WSA, to – oczywiście – musimy mieć na uwadze, że co do zasady są to postępowania inicjowane przez prokuraturę. To są przede wszystkim prokuratury w województwach zachodniopomorskim i podlaskim. To są 2 województwa, w którym mamy najwięcej tego rodzaju spraw. Oczywiście, jako Ministerstwo Infrastruktury nie mamy wpływu na działanie prokuratur. Natomiast mamy umówione – jak wspomniał pan minister Bukowiec – spotkanie z ministrem sprawiedliwości, żeby przedstawić mu nasz pogląd na tę sprawę i powiedzieć, jak z naszej perspektywy wygląda historyczna kwestia dotycząca tej sprawy. Czyli, jak rozumiemy te przepisy unijne i krajowe, i jak widzimy tę kolizję. Szanowni państwo, z naszej perspektywy – i przedstawialiśmy to w naszych interpretacjach do starostw – mamy tutaj do czynienia z sytuacją, w której mamy niejednolite przepisy krajowe i unijne, ale w naszej opinii nie jest to podstawa do uznania, że doszło tutaj do rażącego naruszenia prawa. Nie jest to podstawa do tego, żeby stwierdzać nieważność decyzji o rejestracji pojazdu. W naszym odczuciu doszło tutaj do pewnych nieodwracalnych skutków prawnych i absolutnie nie będziemy takich działań popierać jako Ministerstwo Infrastruktury.

Jeżeli chodzi o genezę tego, dlaczego przepisy dotyczące kar i wycofywania z obrotu zostały usunięte z prawa o ruchu drogowym, to pokrótce to wyjaśnię. Na etapie prac nad ustawą homologacyjną toczono dyskusję z ministrem rozwoju i technologii, który równolegle procedował ustawę dotyczącą m.in. właśnie nadzoru rynku. Podjęto wówczas decyzję, że przepisy dotyczące nadzoru rynku i sankcji zostaną przeniesione właśnie do komponentu w ustawie zwanej wówczas UC113. Prace nad tymi ustawami toczyły się równolegle. Dlatego w projekcie ustawy homologacyjnej nie znalazły się przepisy dotyczące tych uprawnień TDT czy możliwości nakładania kar pieniężnych. To zostało wkomponowane w projekt ustawy UC113, który – niestety – zatrzymał się na etapie uzgodnień międzyresortowych. W związku z tym, że mamy nowy parlament projekt podlegał dyskontynuacji prac Sejmu, a teraz jest ponownie procedowany przez ministra rozwoju i technologii. Jednak już nie czekając na rozwinięcie tej sprawy uwzględniliśmy wszystkie przepisy związane z nadzorem rynku i sankcjami właśnie w procedowanym obecnie projekcie.

Co do kwestii związanej z tym, co powiedział pan prezes Szymajda à propos kodu K i naszego rozporządzenia chciałam podkreślić, że jest to rozporządzenie, więc ono nie konstytuuje obowiązku związanego z przedkładaniem określonych dokumentów. Takie stanowisko

zaprezentowaliśmy w naszej wykładni do starostw absolutnie nie zgadzając się z tym, że informacja w rozporządzeniu o tym, co należy wpisać w rubryce K jest równoznaczna z obowiązkiem przedkładania dokumentów homologacyjnych. Natomiast – oczywiście – biorąc pod uwagę fakt, jakie wątpliwości budzą te zapisy w organach rejestrujących, przy okazji procedowania tej ustawy i zmiany aktów wykonawczych do tej ustawy doprecyzujemy ten przepis tak, żeby w przyszłości tych wątpliwości nie stwarzał. Tak samo w kontekście tego, co mówili panowie prezesi o jednoznaczności przepisów dotyczących rejestracji i o różnych wykładniach, zdajemy sobie sprawę, że w chwili obecnej art. 72 p.r.d., który stanowi o tym, jakie dokumenty są przedkładane do rejestracji, zawiera tajemnicze sformułowanie „o ile są wymagane”. A to, czy są wymagane organ rejestrujący musi sam rozszyfrować na podstawie prawa krajowego, prawa unijnego i innych obowiązujących przepisów. To zmienimy. Będą jednoznaczne przepisy na stałe, żeby w przyszłości uniknąć różnych wątpliwości interpretacyjnych.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o kwestię związaną ze stosowaniem naszych wytycznych przez starostwa, to rzeczywiście w kontekście prawnym nie mamy uprawnień do tego, żeby jako ministerstwo wydawać wiążące wytyczne. Pewne instrumenty w kontekście tego rodzaju możliwości znajdują się w prawie przedsiębiorców. Rzeczywiście rzecznik małych i średnich przedsiębiorców już raz z tego skorzystał. Rozumiem te wszystkie wątpliwości i to, o czym była tu mowa w kontekście przepisów dotyczących wniosku o rejestrację, pewnych niejasności i różnej praktyki starostw w kontekście kar nakładanych za brak realizacji tego obowiązku. Mogę państwa zapewnić, że właśnie w tym projekcie, który procedujemy, te kwestie również zostaną doprecyzowane. Mamy nadzieję, że już nie będą stwarzały takich wątpliwości, jak dotychczas. Natomiast w odniesieniu do kwestii genezy problemu, czyli do tego, o czym mówił były prezes „Ursusa”, to – oczywiście – mamy informację, że rejestracje ciągników z Białorusi były dokonywane w 48 starostwach.

Natomiast należy pamiętać o tym, że ta sama wykładnia była stosowana nie tylko do ciągników, tylko do wszystkich pojazdów osobowych. Nie zakładamy, że we wszystkich starostwach w Polsce... W zasadzie mamy wiedzę, że większość czy zdecydowana większość z 380 starostw nie wymagała dokumentów homologacyjnych do rejestracji, więc nie zakładamy złej woli po stronie urzędników, szanowni państwo. Zakładamy, że raczej to była kwestia tego, że przepisy były na tyle niejednoznaczne, że można je było w różny sposób interpretować. Nie dopatrujemy się tutaj złej woli po stronie urzędników. Chciałam to jeszcze raz podkreślić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Dziękuję. Pan poseł Krzysztof Ardanowski.

Poseł Jan Krzysztof Ardanowski (Republikanie):

Panie przewodniczący, są dwie sprawy. Jedna wymaga wyjaśnienia, a druga podjęcia decyzji. Być może w sprawie wyjaśnienia tego, czy była koincydencja między powołnymi procedurami w agencji restrukturyzacji związanymi z dopłatą do zakupu sprzętu, powinna się nad tym pochylić Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

Chcę przypomnieć. Może o tym mało kto wie, że nie tylko bardzo zdecydowanie – przepraszam za sformułowanie – pogoniłem dyrektorów agencji, ale również – tu była wielka rola ówczesnego prezesa Tomasza Nowakowskiego – zostały wybrane wszystkie pojazdy wymagające rejestracji i zostały zarejestrowane do końca roku. Może to się nie spodobało innym rolnikom, ale właśnie, żeby uniknąć problemu wygaśnięcia homologacji z końcem roku wszystkie pojazdy, które wymagały rejestracji, były wówczas ręcznie wyjęte z list po to, żeby rolnicy i dostawcy ciągników nie byli stratni. Sprawa wymaga wyjaśnienia. Czy była koincydencja z zakupem dużej liczby ciągników białoruskich w tej sytuacji? Może nawet Komisja powinna wystąpić z takim wnioskiem.

Po drugie, jest chyba między nami pełna zgoda, że chcemy, żeby te kilka tysięcy ciągników – które są w polskim rolnictwie, które pracują w polskim rolnictwie – pracowało, żeby jak najdłużej służyły, bo są potrzebne. Tu nie było winy rolników. To są podstawowe ciągniki w gospodarstwach, a czasami ciągniki towarzyszące. Ta sprawa musi być rozstrzygnięta szybko. Nie jest tak, że musimy czekać na dużą ustawę, którą proceduje ministerstwo. Ustawa może być procedowana jeszcze przez wiele miesięcy. Może będzie miała problemy z akceptacją w Sejmie. To może trwać miesiącami, a może i dłużej. To wszystko powoduje,

że w tym czasie są następne wezwania. Są następne procesy. Są następne problemy rolników. Jest wydawanie pieniędzy, najmowanie adwokatów, itd., itd. Apeluję. Myślę, że minister rolnictwa mógłby to ustalić na poziomie Rady Ministrów i RCL, że z tej dużej ustawy wyjmuje się ten jeden incydentalny przepis. Proszę mi wierzyć, że on może być procedowany. Jeżeli jest akceptacja Rady Ministrów, to wszystko może być przyjęte na następnym posiedzeniu Sejmu. Nie takie rzeczy w tym Sejmie się działy i nie takie dziać się będą.

Jeżeli ministerstwo nie chce tego robić, ale to akceptuje – bo tak rozumiem wypowiedzi pana wiceministra i pani dyrektora, że to rozwiązanie abolicyjne jest akceptowane, że nie ma sporu, nie ma konfliktu w tej materii – to może należy to przedstawić lub dołożyć to do innej ustawy. Chociaż jest tam pewna nieporadność legislacyjna, ale można to zrobić. To może być również nowelizacja komisyjna, nowelizacja poselska, pod którą podpiszemy się wszyscy niezależnie od opcji politycznej, żeby rozwiązać ten problem w ciągu kilku tygodni. Inaczej sprawa będzie czekała do przyszłego roku albo nie wiadomo jak długo, narażając rolników na problemy finansowe i na to całkowicie niezawinione upokorzenie.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Dziękuję za tę ostatnią propozycję. Miałem zaproponować Wysokiej Komisji, żebyśmy dowiedzieli się, jaki jest czas oczekiwania na ten projekt rządowy i kiedy możemy się spodziewać skierowania go do Sejmu. Jeżeli to będzie jakaś odległa perspektywa, możemy w tej części, która dotyczy ciągników, zrobić projekt komisyjny, żeby już nikogo nie ubiegać politycznie. Bardzo proszę. Jeszcze pan. Ostatni głos.

Przedstawiciel Stowarzyszenia dla Podlasia Mariusz Sedrejko:

Dziękuję uprzejmie. Mariusz Sedrejko. Reprezentuję region podlaski. Proszę państwa, słuchając tutaj dzisiaj posiedzenia Komisji w odniesieniu do tych ciągników sprowadzonych z Białorusi – nie oszukujmy się – po prostu podnoszą mi się włosy na głowie. Siedząc tutaj wszyscy mówicie, że jedno starostwo je rejestrowało, a drugie nie rejestrowało. Trzecie chciało, ale nie mogło. Przecież mówicie tutaj, że prawo w ogóle nie działa. Ani w tym kraju, ani w unii. Mówicie także, że te ciągniki np. z Rumunii, z Bułgarii – nie wiadomo, skąd one przyjadą – może będą mogły przyjeżdżać, a może nie będą mogły przyjeżdżać. Ale dzisiaj te ciągniki są. Ktoś, kto rządzi tym państwem, czyli rząd polski pozwolił, sprowadził te ciągniki. Dał narzędzia do sprzedaży, więc dzisiaj polski rząd ma się tym zająć. Ma wprowadzić abolicję bez żadnej dyskusji. A jeżeli nie ma zamiaru wprowadzać abolicji, to niech zabierze te ciągniki i przywiezie każdemu rolnikowi ... i postawi na podwórku. Przecież to chyba nie jest wielka rzecz. Nad czym my tu debatujemy?

Rząd polski do tego doprowadził. Niech polski rząd rozwiąże problem. Nas dzisiaj nie interesuje, czy to jest mała ustawa czy duża ustawa. Proszę państwa, jak powiedział Kazimierz ..., ten temat trzeba zamknąć raz na zawsze, a nie czekać i myśleć. Poza tym, słuchajcie państwo... Pani poseł, z całym szacunkiem. Nie wiem, jak pani ma na imię, ale my tu siedzimy i was słuchamy. Prosiłbym. Jest firma „Ursus”. Nasza rodzima firma. Oglądam na YouTube w Internecie, jak wychodziły maszyny rolnicze i nasze słynne ciągniki. Trzydziestki, sześćdziesiątki. Jest tutaj pan Zarajczyk. Być może nawet – jak mówi pan Zarajczyk – ta sytuacja przyczyniała się do upadku firmy „Ursus”. Dzisiaj... Tutaj nikt nie ma żadnego zdziwienia. Tu już było...

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Proszę pana o jedno. Jak słyszał pan w tej dyskusji, nie ma tu wśród posłów żadnej osoby, która nie chce rozwiązać tego problemu, więc taka agresja z pana strony wobec posłów, którzy deklarują, że albo w wersji projektu rządowego, albo w wersji projektu komisyjnego chcą ten problem rozwiązać, jest niepotrzebna.

Przedstawiciel Stowarzyszenia dla Podlasia Mariusz Sedrejko:

To znaczy, wie pan, co minie zabolalo?

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Nie wiem, co pana zabolalo, ale proszę nie przenosić atmosfery...

Przedstawiciel SdP Mariusz Sedrejko:

Słowa przedstawiciela „Ursusa”. To, że to zostanie odsłuchane...

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Nie będę się z panem kłócił i nie będę panu odbieram głosu, ale niech pan uszanuje to, że naprawdę są tu ludzie, którzy chcą uczciwie pracować na rzecz polskiego rolnictwa i nie trzeba ich wrzucać do jednego worka jako pana przeciwników.

Przedstawiciel SdP Mariusz Sedrejko:

Bardzo pana szanuję. Nie mówię tego do pana. Zabolą mnie właśnie sytuacja odnośnie do „Ursusa”. Dziś też ja sam – osobiście – chciałbym, żeby wyjaśnić, czy ona miała wpływ czy nie. Ale firmy już nie ma. Nie? To jest najważniejsze. A to, że z waszej strony jest dobra wola do załatwienia tej sprawy, to słyszałem. I dziękujemy za to.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

To dziękujemy bardzo.

Przedstawiciel SdP Mariusz Sedrejko:

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Czy przedstawiciel wnioskodawców chciałby zabrać głos?

Poseł Jacek Bogucki (PiS):

Myślę, że pan poseł Ardanowski, pan minister, powiedział to, co najważniejsze. Żebyśmy jak najszybszą drogą spróbowali rozwiązać ten problem i wzięli pod uwagę także te sytuacje, o których była mowa, a więc ewentualne decyzje ostateczne, które się pojawiły lub w najbliższym czasie mogą się pojawić. Żeby ten projekt powstał jak najszybciej. Chciałbym podziękować przedstawicielom ministerstwa i Komisji za to, że potrafiliśmy stanąć ponad podziałami. Nie oskarżamy się o reprezentowanie czyichkolwiek interesów. Oczywiście, zgadzam się z tym, że sprawa powinna być wyjaśniona. Ale to już jest obok problemu. Najważniejsze, żeby pomóc rolnikom. Ale z drugiej strony też – jeszcze raz powtórzę – żeby tego typu maszyny nie wjeżdżały do Polski inną drogą. Przez kraje Unii Europejskiej czy przez kraje, które mają dokumenty równoważne z homologacją. Wiemy, jak było z nawozami. Wiemy, jak było z wieloma innymi produktami, które znajdują drogę, jeśli jest różnica cen i jest rynek zbytu, więc żeby ta ustawa była też komplementarna w zakresie szczelności polskiego rynku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Maliszewski (PSL-TD):

Jeszcze raz dziękuję wszystkim za bardzo ciekawą dyskusję. Myślę, że jej efektem będzie zapowiedź pana ministra Bukowca, którą też poparł pan minister Krajewski. Zorientujemy się tylko, jaki jest planowany czas trafenienia projektu do Sejmu. Jeżeli to będzie jakaś odległa perspektywa, to myślę, że będziemy w stanie przygotować projekt komisyjny. Tak, ale musimy tu mieć merytoryczną pomoc ze strony resortu infrastruktury.

Dziękuję państwu. Na tym wyczerpaliśmy porządek obrad. Protokół będzie do przejrzania w sekretariacie Komisji.

Zamykam posiedzenie. Dziękuję.