



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-3.054.7.2025

Warszawa, 30 kwietnia 2025

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 8492 Posłów na Sejm RP Pana Jarosława Sachajko oraz Pani Anny Gembickiej w sprawie utrudnień w rejestracji używanych traktorów i maszyn rolniczych z krajów Schengen, ale spoza UE oraz ich negatywnego wpływu na konkurencyjność polskich rolników, przedstawiam poniżej następujące informacje.

Na wstępie pragnę wyjaśnić, że w świetle obowiązujących przepisów prawa nie wszystkie maszyny rolnicze podlegają obowiązkowi rejestracji w Polsce. Takiemu obowiązkowi podlegają ciągniki rolnicze, do których odnoszę się w niniejszej odpowiedzi.

Polska jako państwo członkowskie Unii Europejskiej zobowiązana jest stosować unijne regulacje. W tym kontekście uprzejmie wskazuję, że potrzeba przeprowadzania procedur homologacyjnych wobec wymienionych w interpelacji ciągników rolniczych wynika wprost z przepisów unijnych, tj. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych¹. Na podstawie tego rozporządzenia **ciągnik rolniczy, który nie został wcześniej zarejestrowany ani dopuszczony, w rozumieniu przepisów obowiązujących na obszarze Unii Europejskiej, jest pojazdem nowym**.

Wyjaśniam, że w świetle obecnie obowiązującego wobec ciągników rolniczych systemu homologacji determinowanego rozporządzeniem 167/2013, świadectwo homologacji typu wydane przed 1994 r. nie byłoby obecnie ważne, gdyż pojazd nie spełniałby aktualnych wymagań ww. rozporządzenia 167/2013. Względem pojazdu nowego ww. rozporządzenie UE wymaga, aby ciągnik rolniczy był objęty procedurą potwierdzającą spełnienie aktualnych wymagań homologacyjnych. Wymaganie to ma odzwierciedlenie w krajowych przepisach dotyczących zarówno procedur homologacyjnych (ustawa o

¹ rozporządzenie nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 364 z 18.12.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, Dz. Urz. UE L 277 z 13.10.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 140 z 06.06.2018, str. 15, Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 42 oraz Dz. Urz. UE 2838 z 07.11.2024, str. 1)

systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia²), jak również procedur rejestracyjnych (ustawa – Prawo o ruchu drogowym³).

Ponadto informuję, że na pierwszej stronie ww. rozporządzenia widnieje zapis „*Tekst mający znaczenie dla EOG*”. Odnosząc się zatem do sformułowanych zapytań wskazać należy, że **do państw EOG (oprócz państw UE) należą: Islandia, Lichtenstein i Norwegia**. Do EOG nie należy jednak Szwajcaria. Zaakcentować należy, że państwa EOG traktować należy tak, jak państwa członkowskie UE.

Zwracam przy tym uwagę na postanowienia umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską⁴. Zgodnie z art. 1 ust. 2 umowy *w celu uniknięcia powielania procedur, jeżeli szwajcarskie i wspólnotowe wymagania zostają uznane za równorzędne, Wspólnota i Szwajcaria wzajemnie akceptują swoje sprawozdania, świadectwa i upoważnienia wydane przez uznane organy oceny zgodności i deklaracje producentów o zgodności poświadczające zgodność wymagań drugiej strony w obszarach objętych artykułem 3*.

Rozdział 13 umowy dotyczy ciągników rolniczych i leśnych, a pkt 25 tabeli, w której zostały wykazane przepisy objęte art. 1 ust. 2 umowy, dotyczy rozporządzenia 167/2013. Zgodnie z sekcją V pkt 2 Umowy pt. *Uznawanie homologacji typu pojazdu - Wspólnota Europejska uznaje szwajcarską homologację typu, w przypadku gdy wymagania szwajcarskie są uznane za równoważne* z wymogami określonymi w dyrektywie 2003/37/WE, ostatnio zmienionej. Zgodnie z pkt 3 - Każde państwo członkowskie i Szwajcaria rejestrują, dopuszczają do sprzedaży lub do ruchu nowe ciągniki na podstawie ich konstrukcji i funkcjonowania, wyłącznie wtedy, gdy posiadają one ważne świadectwo zgodności. Rozdział 13 umowy reguluje kwestie rejestracji i dopuszczenia do ruchu ciągników rolniczych i leśnych, środków odnoszących się do zgodności produkcji, niezgodności z homologowanym typem.

Z kolei w kontekście ważności świadectw homologacji z **Wielkiej Brytanii** zastosowanie mają przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/26 uzupełniającego prawodawstwo Unii dotyczące homologacji typu w odniesieniu do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii⁵. Z regulacji tego rozporządzenia wynika, że w przypadku pojazdów nowych, świadectwo homologacji typu WE pojazdu – utraciło ważność z uwagi na wystąpienie Wielkiej Brytanii z UE na podstawie umowy o wystąpieniu Wielkiej Brytanii z UE. Umowa ta weszła w życie 1 lutego 2020 r., zaś do 31 grudnia 2020 r. przewidywała okres przejściowy zakładający utrzymanie relacji między Unią Europejską a Zjednoczonym Królestwem - na dotychczasowych warunkach. Oznacza to, że świadectwa homologacji typu WE pojazdu wydane w Wielkiej Brytanii utraciły ważność.

² ustawa z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919)

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

⁴ umowa między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie wzajemnego uznawania w odniesieniu do oceny zgodności (Dz. Urz. UE L 114 z 30.04.2002, str. 369)

⁵ rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/26 z dnia 8 stycznia 2019 r. uzupełniające prawodawstwo Unii dotyczące homologacji typu w odniesieniu do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii (Dz. Urz. UE L 8I z 10.01.2019, str. 1)

Reasumując, pojazd sprowadzony do Polski z Wielkiej Brytanii, który na terenie Wielkiej Brytanii został zarejestrowany w okresie, gdy kraj ten był członkiem Unii Europejskiej, nie powinien być traktowany jako pojazd nowy, a zatem do jego rejestracji nie będą wymagane dokumenty homologacyjne.

Odnosząc się z kolei do kwestii *zakazu rejestracji ciągników rolniczych z państw niebędących państwami członkowskimi* wyjaśniam, że **ustawa – Prawo o ruchu drogowym nie wprowadza takiego zakazu**. Do wniosku o rejestrację pojazdu należy przedłożyć dokumenty wskazane w art. 72 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w tym między innymi:

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

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

Informuję, że wymóg przedłożenia dokumentów homologacyjnych do pierwszej rejestracji ciągnika rolniczego występuje wtedy, kiedy są one wymagane na podstawie krajowych lub unijnych przepisów homologacyjnych. W świetle definicji pojazdu nowego, zawartej w rozporządzeniu 167/2013 **taki dokument powinien być wymagany w przypadku pierwszej rejestracji na terytorium RP ciągnika rolniczego sprowadzonego z państwa niebędącego członkiem UE**. Na stronie internetowej Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło stanowisko w sprawie rejestracji używanych ciągników rolniczych sprowadzonych z państw niebędących członkiem Unii Europejskiej, w tym objętych regulacją rozporządzenia nr 167/2013

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

Z powyższego wynika oczywista konstatacja, że **ustawa – Prawo o ruchu drogowym nie wprowadza zakazu rejestracji ciągników rolniczych sprowadzonych z państw niebędących państwami członkowskimi**, jednak ciągniki rolnicze spełniające definicję pojazdów nowych z rozporządzenia 167/2013, które nie posiadają ważnych na terytorium UE świadectw zgodności (CoC) przed pierwszą rejestracją na terytorium RP, obowiązuje procedura krajowego indywidualnego dopuszczenia oparta na przepisach UE, określona w art. 59 ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia.

Informuję również, że minister właściwy do spraw transportu nie posiada kompetencji do przyznania rekompensat dla rolników, którzy nie mogą zakupić tańszych maszyn.

Należy jednakże wskazać, że Minister Infrastruktury rozumie trudną sytuację rolników, których dotyczy problem użytkowania ciągników MTZ Belarus oraz innych ciągników rolniczych wyprodukowanych w państwach trzecich, zwłaszcza, że **przez wiele lat rządzący nie podjęli żadnych realnych i skutecznych działań w przedmiotowej sprawie w celu rozwiązania tego problemu**, w tym nie wprowadzono zmian prawa i nie podjęto żadnych działań regulacyjnych, pomimo licznych sygnałów o procederze od polskich producentów ciągników rolniczych (już od 2018 r.). Począwszy od II połowy 2023 r. Ministerstwo Infrastruktury zintensyfikowało prace nad rozwiązaniem tego problemu, czego efektem jest przygotowanie zmian do ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia, których celem będzie m.in. stworzenie nowej, precyzyjnej procedury dopuszczania do ruchu w RP pojazdów z krajów trzecich i rozstrzygnięcie kwestii możliwych odmiennych interpretacji przepisów prawa w tym zakresie. Projektowane przepisy będą zawierały także propozycję przepisu stanowiącego, że pojazdy zarejestrowane przed dniem wejścia w życie nowych regulacji będą uznawane w określonych przypadkach za spełniające warunki dopuszczenia do ruchu w RP. Stosowny wniosek o wpis projektu ustawy do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów został w dniu 2 kwietnia br. przekazany do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

Z wyrami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu