



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-4.054.6.2026

Warszawa, 07 maja 2026

**Pan**  
**Włodzimierz Czarzasty**  
**Marszałek Sejmu**  
**Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na interpelację nr 16154 Posłów na Sejm RP Pani Anny Gembickiej i Pana Jarosława Sachajki, w sprawie *prac nad tzw. abolicją dla właścicieli ciągników rolniczych marki Belarus*, w zakresie swojej właściwości przedstawiam poniższe informacje.

Na wstępie uprzejmie wskazuję, iż informacje dotyczące planowanych działań w przedmiocie objętym niniejszą interpelacją, zostały przedstawione w odpowiedzi na interpelację Pana Posła Jarosława Sachajki nr 8375 z dnia 5 maja 2025 r. Pozwolę sobie w tym miejscu przytoczyć meritum.

## **1. Stan prawny**

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

- jeden z dokumentów wymienionych w art. 72 ust. 1 pkt 3 – jeżeli są wymagane (wymagania te wynikają z szeroko rozumianych przepisów homologacyjnych<sup>2</sup>),
- zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu, jeżeli jest wymagane albo dowodu rejestracyjnego pojazdu lub innego dokumentu

---

<sup>1</sup> ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.),

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

wydanego przez właściwy organ państwa członkowskiego, potwierdzającego wykonanie oraz termin ważności badania technicznego (art. 72 ust. 1 pkt 4).

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

Stosownie do definicji zawartej w art. 2 pkt 62 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, *nowy pojazd to pojazd fabrycznie nowy, który nie był zarejestrowany* (definicja ta została wprowadzona do prawa polskiego<sup>3</sup> w 2013 r. w ramach procesu wdrażania dyrektywy homologacyjnej 2007/46/WE<sup>4</sup>). Definicja nowego pojazdu została również ustanowiona w jednym z 3 obecnie obowiązujących unijnych rozporządzeń homologacyjnych, tj. w rozporządzeniu 167/2013, w art. 3 pkt 37. Zgodnie z tą regulacją nowy pojazd oznacza pojazd, który nigdy wcześniej nie był rejestrowany ani dopuszczony. Dopuszczenie, w myśl definicji zawartej w pkt 40 wskazanego artykułu, to pierwsze wykorzystanie w Unii pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia zgodnie z ich przeznaczeniem.

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

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

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

---

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

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

<sup>5</sup> rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2024 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów, wymagań dla tablic rejestracyjnych oraz wzorów innych dokumentów związanych z rejestracją pojazdów (Dz.U. po. 1709),

rozporządzenia w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów, wymagań dla tablic rejestracyjnych oraz wzorów innych dokumentów związanych z rejestracją pojazdów w *przypadku zgłoszenia do pierwszej rejestracji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdu sprowadzonego z zagranicy do wniosku o rejestrację właściciel pojazdu dołącza odpowiednie dokumenty, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1–6a ustawy.*

## **2. Działania w zakresie właściwości Ministerstwa Infrastruktury**

Należy zaakcentować, że kwestia wdrożenia definicji *pojazdu nowego* nie została jednoznacznie uregulowana na obszarze całej UE. Polska od kilku lat (od 2022 r.) i na różnych poziomach kontaktu z Komisją Europejską dążyła do pozyskania informacji co do podejścia względem pojazdów spoza UE w kontekście definicji pojazdu nowego. Odpowiedź ze strony KE wpłynęła do MI dopiero w styczniu 2025 r. W odpowiedzi tej KE potwierdziła zasadność działań legislacyjnych prowadzonych obecnie w MI.

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

Należy wskazać, że stosownie do art. 73 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, rejestracji pojazdu dokonuje na wniosek właściciela starosta albo prezydent miasta w przypadku miast na prawach powiatu, właściwy ze względu na miejsce stałego zamieszkania (siedzibę) lub czasowego zamieszkania właściciela pojazdu. Organ ten jest również uprawniony do dokonania wykładni prawa w danej indywidualnej sprawie jako organ stosujący prawo i dokonujący rozstrzygnięcia sprawy w prowadzonym postępowaniu administracyjnym. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, zadanie wynikające z art. 73 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, powiat wykonuje w imieniu i na własną odpowiedzialność, na mocy art. 2 ust. 1 ustawy o samorządzie powiatowym<sup>6</sup>. W sprawach wymagających interpretacji organ rejestrujący dokonuje rozstrzygnięcia w

---

<sup>6</sup> ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1684, z późn. zm.),

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 administracyjnego<sup>7</sup>.

Odnosząc się do zapytań zawartych w interpelacji nr 16154.

**Ad. 1.** *Jak dotychczas przebiegało procedowanie projektu ustawy (UC95) dotyczącego systemu homologacji pojazdów, w zakresie obejmującym tzw. abolicję dla ciągników Belarus?*

W ślad za informacjami wskazywanymi w odpowiedzi na interpelację nr 8375 informuję, że działania MI dotyczące rozwiązania kwestii rozbieżności interpretacyjnych pomiędzy prawem UE a PL w kontekście objętym interpelacją zostały podjęte w II połowie roku 2022, bowiem wówczas to problem został zidentyfikowany na poziomie kierownictwa właściwego departamentu w MI. Największa intensyfikacja prac nad projektem ustawy regulującej opisany w interpelacji problem nastąpiła na przełomie 2023 i 2024 r.

Niezależnie od powyższego informuję, że w 2019 r. równoległe do prac prowadzonych w MI rozpoczęły się prace prowadzonego przez ministra właściwego do spraw gospodarki (dalej: MFiG) Międzyresortowego Zespołu ds. Reformy Systemów Oceny Zgodności i Nadzoru Rynku. Zespół ten miał stworzyć podstawy do działania nowego systemu nadzoru rynku w Polsce. Prowadzone przez ww. Zespół działania (w zakresie sankcji ściśle powiązane z wdrożeniem przepisów m.in. ww. rozporządzenia 167/2013 oraz dwóch pozostałych unijnych rozporządzeń homologacyjnych) dotyczące nadzoru rynku przewidywały m.in. wprowadzenie jednej systemowej inicjatywy legislacyjnej dla wszystkich zmian prawnych dotyczących nadzoru rynku na obszarze RP, w tym także i sankcji oraz kar pieniężnych związanych ze stosowaniem rozporządzeń homologacyjnych.

Prace ww. Zespołu miały toczyć się równoległe z pracami prowadzonymi przez MI tak, aby nowy system homologacji był kompleksowy, czyli obejmował także i obszar nadzoru rynku wraz z sankcjami oraz karami pieniężnymi. Prace Zespołu nie zostały jednak zakończone.

Dlatego też celem wypełnienia zaistniałej w związku z tym luki prawnej oraz w związku z intensyfikacją prac dotyczących ustanowienia przejrzystych przepisów w omawianym zakresie, w kwietniu 2023 r. Kierownictwo MI wyraziło zgodę na powołanie grupy roboczej do opracowania rozwiązań prawnych w przedmiotowej sprawie, a w lutym 2024 r. w MI została podjęta decyzja o potrzebie wyłączenia z projektu procedowanego przez MFiG przepisów dotyczących komponentu będącego we właściwości MI – do nowej inicjatywy legislacyjnej, tj. zmiany do ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw. Projekt w dniu 5 maja 2025 r. pod numerem UC95 uzyskał wpis do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów.

---

<sup>7</sup> ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691).

Przytoczony projekt ustawy reguluje m.in. kwestię dopuszczenia do ruchu drogowego w Polsce ciągników rolniczych sprowadzonych spoza UE bez wymaganych dokumentów homologacyjnych. Zaproponowano w nim także przepis krajowy umożliwiający dalszą eksploatację na terytorium RP ciągników rolniczych sprowadzonych do Polski spoza UE i zarejestrowanych bez wymaganych dokumentów homologacyjnych, aby zniwelować negatywny wpływ ww. uchybień przy rejestracji na sytuację użytkowników takich ciągników rolniczych, którzy to nabyli owe pojazdy w dobrej wierze. Celem prowadzonych prac jest m.in. rozstrzygnięcie kwestii niejednorodnych interpretacji przepisów prawa, a także doprecyzowanie przepisów dotyczących nadzoru rynku, m.in. poprzez nadanie organowi nadzoru rynku w Polsce dodatkowych uprawnień i narzędzi pozwalających na skuteczniejsze wycofywanie z rynku niebezpiecznych pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części oraz ochronę konsumentów przed nieuczciwymi podmiotami, które wprowadzają na rynek produkty niezgodne z przepisami. Wprowadzenie kompleksowych przepisów dotyczących nadzoru rynku zwiększy bezpieczeństwo pojazdów i części motoryzacyjnych wprowadzanych do obrotu w Polsce, a tym samym wpłynie na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg w Polsce.

W międzyczasie, w listopadzie 2024 r. z inicjatywy MI odbyło się spotkanie robocze w sprawie wprowadzanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (dalej: RP) ciągników rolniczych i leśnych marki MTZ Belarus bez ważnych dokumentów homologacyjnych. W spotkaniu udział wzięli przedstawiciele Prokuratury Krajowej, Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Ministra Finansów, ówczesnego Ministra Rozwoju i Technologii, Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

Następnie, w kwietniu i grudniu 2025 r. w MI odbyło się spotkanie, którego przedmiotem było dopuszczanie do ruchu drogowego na obszarze RP ciągników rolniczych sprowadzonych uprzednio na terytorium RP z państw niebędących członkami Unii Europejskiej w kontekście wyroków sądów administracyjnych dotyczących stwierdzenia nieważności decyzji administracyjnych. W spotkaniu kwietniowym udział wzięli przedstawiciele Ministra Sprawiedliwości, Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Prokuratora Generalnego oraz Prokuraturii Generalnej RP. W spotkaniu grudniowym udział wzięli przedstawiciele Ministra Sprawiedliwości, Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Prokuratora Generalnego, Prokuraturii Generalnej RP, Ministra Spraw Zagranicznych oraz Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

Niezależnie od powyższego informuję, że kwestia rozbieżności interpretacyjnych w przedmiocie stosowania prawa przez samorządowe organy rejestrujące dokonujące rejestracji na terytorium RP ciągników rolniczych zarejestrowanych uprzednio w państwach trzecich i sprowadzanych spoza terytorium UE bez wymaganych dokumentów homologacyjnych znana jest także i Komisji Europejskiej. Kwestia ta była przedmiotem wielokrotnych kontaktów z KE w kontekście opracowywania przepisów ujętych w projekcie UC95, w tym w szczególności w kontekście projektowanego przepisu art. 10,

pod kątem wypracowania rozwiązania, które z jednej strony będzie uznane za niesprzeczne z wiążącymi RP przepisami unijnymi, a jednocześnie pozwoli na jednoznaczne uregulowanie sytuacji prawnej ww. pojazdów i w jak największym stopniu uwzględni oczekiwania rolników w zakresie możliwości dalszego używania tych pojazdów bez dodatkowych obciążeń i kosztów.

**Ad. 2.** *Proszę o szczegółowe przedstawienie kalendarium prac nad tym projektem, w tym wskazanie:*

1. *dat rozpoczęcia prac koncepcyjnych,*
2. *dat zakończenia uzgodnień wewnętrzresortowych,*
3. *dat skierowania projektu do konsultacji publicznych,*
4. *dat zakończenia konsultacji oraz zgłoszenia uwag,*
5. *aktualnego etapu procedowania wraz z datą jego rozpoczęcia.*

1. Omówienie kwestii prac koncepcyjnych przedstawione zostało w ww. odpowiedzi na zapytanie nr 1 (Ad. 1.).

2. Projekt UC95 jest procedowany zgodnie z postanowieniami uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806 i z 2025 r. poz. 408). Uzgodnienia projektu na etapie wewnętrzresortowym prowadzone były do połowy września 2025 r.

3. Skierowanie projektu do konsultacji publicznych nastąpiło w dniu 18 września 2025 r. W tym samym terminie projekt został skierowany do uzgodnień międzyresortowych i opiniowania przez inne organy.

4. Na zgłaszanie uwag w ramach uzgodnień międzyresortowych wyznaczony został termin 21 dni od dnia otrzymania pisma kierującego. W ramach opiniowania przez inne organy oraz w ramach konsultacji publicznych został wyznaczony termin 30 dni od dnia otrzymania pisma kierującego. Ostatnie uwagi do projektu wpłynęły w dniu 27 października 2025 r. Kwestia ich charakteru została przedstawiona w odpowiedzi na zapytanie 3 (ad.3.).

5. Aktualnie w MI finalizowane są konsultacje publiczne i uzgodnienia międzyresortowe do ww. projektu (do projektu wpłynęło około 600 stron uwag w ramach ww. etapu prac). Wskazać należy, że w dniu 20 kwietnia br. Komisja Europejska zaakceptowała podejście zaproponowane przez Ministerstwo Infrastruktury w odniesieniu do sytuacji prawnej zarejestrowanych w RP ciągników rolniczych z Białorusi, zaś na 27 i 29 kwietnia br. zaplanowano kolejny etap prac legislacyjnych nad projektem (konferencja uzgodnieniowa).

**Ad. 3.** *Jakie uwagi i zastrzeżenia zostały zgłoszone w toku konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych?*

Projekt UC95 oprócz tzw. przepisu „abolicyjnego”, zawiera kompleksowe regulacje dotyczące:

- jednoznacznego uregulowania na obszarze RP zasad dopuszczania używanych ciągników rolniczych sprowadzanych na obszar RP spoza UE obejmując je - zgodnie z wyrokiem TSUE w sprawie C-513/15 oraz definicją nowego pojazdu zawartą w rozporządzeniu homologacyjnym UE nr 167/2013 dotyczącym ciągników rolniczych - obowiązującą obecnie dla nowych pojazdów procedurą krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu realizowaną przez Dyrektora TDT jako organ właściwy w sprawach homologacji. W tym zakresie w toku uzgodnień zgłoszone zostały uwagi wyrażające niezadowolenie z proponowanego w projekcie UC95 rozwiązania;
- zasad dopuszczenia do ruchu drogowego na obszarze RP pojazdów spoza UE, innych niż ciągniki rolnicze, obejmując je dopuszczeniem indywidualnym realizowanym w stacji kontroli pojazdów przez uprawnionego diagnostę. W tym zakresie zgłaszane były uwagi dotyczące wprowadzenia fakultatywności tej procedury dla stacji kontroli pojazdów oraz diagnostów, szczegółowego uregulowania zasad jej realizacji przez te podmioty, a także uwagi dotyczące kwestii organizacyjnych i szkoleniowych. W konsekwencji tego zaistniała potrzeba dokonania przebudowy tej procedury w projekcie ustawy, we współpracy z TDT, który to będzie organem nadzoru nad realizacją nowoprojektowanej procedury realizowanej przez stacje kontroli pojazdów i diagnostów, począwszy od uregulowania jej charakteru, jak również wprowadzenia szczegółowych rozwiązań dotyczących tej procedury;
- wprowadzenia do ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia przepisów z zakresu nadzoru rynku i sankcji administracyjnych, które będą mogły zostać zastosowane przez Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku w obszarze procedur homologacyjnych, jak również w krajowych procedurach dopuszczenia pojazdów do ruchu na obszarze RP. W tym zakresie uwagi dotyczyły z jednej strony sposobu ujęcia przepisów z zakresu nadzoru od strony proceduralnej, ale również rozszerzenia zakresu tego nadzoru o pojazdy związane z mikromobilnością, jak rowery elektryczne czy też urządzenia transportu osobistego. W ramach tych zagadnień prowadzone były również konsultacje z organami kontroli ruchu drogowego pod kątem użyczenia przez TDT tym podmiotom urządzeń do pomiaru prędkości konstrukcyjnej pojazdów, jak również pod kątem dopuszczania takich urządzeń do obrotu i wykorzystania ich na potrzeby realizowanych przez te podmioty zadań. Konieczne były również zaawansowane analizy i konsultacje, w tym ze środowiskiem, związane z takim wypracowaniem przepisów dotyczących funkcjonowania i finansowania zadań z zakresu nadzoru rynku, aby zapewnić sprawną ich realizację przez TDT, a jednocześnie nie spowodować nadmiernego obciążenia po stronie rynku motoryzacyjnego;
- uregulowania zasad udostępniania wystawianych w postaci elektronicznej świadectw zgodności wydawanych dla nowych pojazdów objętych unijnymi świadectwami homologacji typu pojazdu, w tym wydanymi przez Dyrektora TDT na

potrzeby ich rejestracji w PL zgodnie z przepisami rozporządzenia (UE) 2018/858 – zgodnie z projektem świadectwa te będą przekazywane przez producentów pojazdów w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, o której mowa w art. 80a ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W tym obszarze trwały konsultacje dotyczące realizacji tego zadania od strony technicznej pomiędzy Centralnym Ośrodkiem Informatyki a przedstawicielami producentów, aby zapewnić narzędzia umożliwiające przekazywanie tych danych, celem integracji z krajowym rozwiązaniem do wymiany informacji o świadectwach zgodności w postaci elektronicznej.

Aktualnie projekt ustawy UC95 liczy 119 stron, tabela z uwagami z uzgodnień międzyresortowych ponad 150 stron, natomiast raport z uwagami z konsultacji publicznych ponad 450 stron.

**Ad. 4 i 5.** *Które z tych zastrzeżeń mają kluczowe znaczenie dla dalszego procedowania projektu i powodują opóźnienia?*

*Czy w toku prac zgłoszono zastrzeżenia dotyczące zgodności proponowanych rozwiązań z prawem Unii Europejskiej lub orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości UE? Jeśli tak – jakie konkretnie?*

W toku konsultacji publicznych przez 5 uczestników tych konsultacji zgłoszone zostały uwagi wskazujące na niezgodność z prawem UE przepisu krajowego umożliwiającego dalszą eksploatację na terytorium RP ciągników rolniczych sprowadzonych do Polski spoza UE i zarejestrowanych bez wymaganych dokumentów homologacyjnych.

Minister Spraw Zagranicznych w ramach opinii o zgodności projektu z prawem UE również zgłosił uwagę wskazującą na możliwą rozbieżność z wyrokiem TSUE w sprawie C-513/15 oraz rozporządzeniem homologacyjnym (UE) nr 167/2013. W tym kontekście resort infrastruktury prowadził korespondencję z Komisją Europejską celem jednoznacznego zweryfikowania podejścia do projektowanych regulacji prawnych. W dniu 20 kwietnia br. Komisja Europejska (DG GROW) wyraziła zgodę na podejście i przepisy zaproponowane przez Ministerstwo Infrastruktury.

**Ad. 6.** *Czy rozważane jest wyodrębnienie przepisów abolicyjnych jako oddzielnego projektu, tak aby mogły wejść w życie szybciej niż pozostałe regulacje?*

Projektowane w UC95 przepisy zawierają kluczowe rozwiązania m.in. w kontekście wzmocnienia nadzoru rynku motoryzacyjnego w Polsce poprzez nadanie organowi nadzoru rynku - Dyrektorowi TDT wielu dodatkowych i niezbędnych kompetencji i uprawnień do sprawnej realizacji zadań.

Dyrektor TDT będzie miał możliwość współpracy z organami celno-skarbowymi i weryfikacji przed dopuszczaniem w Polsce pojazdów nie tylko dokumentacji technicznej,

ale również kontroli z celnikami na granicy, w portach morskich, co powinno ograniczyć import pojazdów niezgodnych z obowiązującymi dla nich wymaganiami.

Dyrektor TDT będzie mógł również przeprowadzać kontrolę, w tym kontrole niezapowiedziane u podmiotów gospodarczych wprowadzających pojazdy do obrotu (punkty sprzedaży), w zakresie weryfikacji spełniania wymagań, m.in. na podstawie otrzymanych skarg użytkowników końcowych, informacji pochodzących od organizacji zrzeszających konsumentów czy też mediów.

Dyrektor TDT będzie upoważniony również do pobierania próbek towarów do badań w celu wykrycia niezgodności i uzyskania dowodów, w tym pod ukrytą tożsamością, co jest kluczowe dla kontroli ofert w Internecie. Możliwość przeprowadzania kontroli online i offline pojazdów u podmiotów gospodarczych powinna ograniczyć ilość niezgodnych pojazdów trafiających do użytkowników końcowych.

W mojej ocenie, tylko kompleksowe uregulowanie tego obszaru pozwoli na skuteczniejsze wycofywanie z rynku niezgodnych z wymaganiami technicznymi lub stwarzających ryzyko pojazdów, oraz ochronę konsumentów, w tym rolników przed nieuczciwymi podmiotami, które wprowadzają na rynek produkty niezgodne z przepisami, takie jak ciągniki rolnicze bez wymaganych dokumentów homologacyjnych. Ponadto, wprowadzenie rozwiązań umożliwiających dalsze użytkowanie na terytorium RP ciągników rolniczych z BY zarejestrowanych bez dokumentów homologacyjnych wymaga jednoczesnego doprecyzowania przepisów w obszarze homologacji i jednoznacznego wskazania procedury homologacyjnej, która będzie stosowana względem tych pojazdów. Projektowana ustawa czyni zadość temu wymaganiu.

**Ad. 7.** *Jaki jest aktualny, realny harmonogram dalszych prac nad projektem, w tym:*

1. *planowana data przyjęcia projektu przez Radę Ministrów,*
2. *planowana data skierowania projektu do Sejmu,*
3. *przewidywany termin wejścia w życie przepisów?*

Uprzejmie informuję, że projekt UC95 został uznany jako jeden z priorytetów Ministra Infrastruktury. W kontekście dat, o których mowa w zapytaniu, na chwilę obecną zakładam, iż:

- planowaną datą przyjęcia projektu przez Radę Ministrów będzie przełom maja i czerwca 2026 r.
- planowaną datą skierowania projektu do Sejmu również będzie czerwiec 2026 r.
- przewidywany termin wejścia w życie przepisów: w projekcie UC95, co do zasady, przewiduje się wejście w życie przepisów, w tym także przepisu dotyczącego tzw. „abolicji”, w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy. Zatem przewidywany termin w tym zakresie to wrzesień 2026 r.

**Ad. 8.** *Czy rząd rozważa zastosowanie trybu pilnego dla tej regulacji, mając na uwadze trwające postępowania wobec rolników oraz ryzyko wyłączenia sprzętu z użytkowania?*

Na chwilę obecną nie jest przewidziane zastosowanie trybu pilnego wobec projektu ustawy UC95 z uwagi na szeroki i istotny społecznie zakres projektowanych regulacji.

**Ad. 9.** *Jakie działania tymczasowe są podejmowane, aby zabezpieczyć interesy rolników do czasu wejścia w życie nowych przepisów?*

Działania w zakresie przepisu tzw. „abolicyjnego” opisane zostały szczegółowo w odpowiedzi na pytanie nr 1 (ad.1.).

Dodatkowo, jak wskazywałem w odpowiedzi na interpelację nr 8375 z dnia 5 maja 2025 r., mając także na uwadze napływające do MI sygnały wskazujące na ww. różne możliwości wykładni przepisów dotyczących rejestracji i homologacji pojazdów w kontekście rejestracji na terytorium RP pojazdów sprowadzonych z państw niebędących członkami UE (w tym ciągników rolniczych), celem wyjaśnienia wątpliwości interpretacyjnych, przekazałem do organów rejestrujących pojazdy stanowiska Ministerstwa Infrastruktury:

- z 7 czerwca 2024 r. w kwestii rejestracji używanych pojazdów sprowadzonych z państw niebędących członkiem Unii Europejskiej - w kontekście dokumentów homologacyjnych;
- z 23 stycznia 2025 r., w związku z wyrokami Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 4 grudnia 2024 r. m.in. w sprawie o sygn. akt II GSK 1606/23 oraz komentarz do nowelizacji rozporządzenia w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach opublikowanej 31 grudnia 2024 r.

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

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

Dodatkowo, przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury pozostają w stałym kontakcie z przedstawicielami polskich organów realizujących zadania dotyczące rejestracji pojazdów, uczestniczą także w roboczych warsztatach. Istotne jest również to, że nie wszystkie organy administracji publicznej i sądy uznają, że w przypadku zarejestrowanego bez dokumentów homologacyjnych ciągnika rolniczego mamy do czynienia z zaistnieniem przesłanki skutkującej stwierdzeniem nieważności decyzji o rejestracji pojazdu. Taka negatywna dla obywateli wykładnia przepisów została, zgodnie z aktualną wiedzą resortu infrastruktury, przyjęta w 2 województwach na terenie RP, zaś istota sprawy nie została jeszcze finalnie przesądzona na poziomie Naczelnego Sądu Administracyjnego. Tym

niemniej należy podkreślić, że Minister Infrastruktury nie jest uczestnikiem ww. postępowań, wobec czego nie ma bezpośredniego dostępu do ww. informacji.

**Ad. 10.** *Ilu właścicieli ciągników rolniczych może być objętych skutkami obecnego stanu prawnego i projektowanej ustawy?*

Informuję, że Ministerstwo Infrastruktury nie posiada jednoznacznych, wiążących danych dotyczących liczby właścicieli ciągników rolniczych, którzy mogą „być objęci skutkami obecnego stanu prawnego i projektowanej ustawy”. Niemniej, zgodnie z danymi z Centralnej Ewidencji Pojazdów problem może dotyczyć 7921 szt. ciągników zarejestrowanych z za wschodniej granicy.

*Z poważaniem,*

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