



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-4.054.4.2026

Warszawa, 13 maja 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 15415 Posłów na Sejm RP Pana Jarosława Sachajki oraz Pana Grzegorza Lorka, w zakresie swojej właściwości przedstawiam poniższe informacje.

Ad. 3 Czy Ministerstwo Infrastruktury lub inne organy administracji rządowej współpracowały z prokuraturą w tej sprawie, a jeżeli tak – w jakim zakresie i z jakim skutkiem?

Uprzejmie informuję, iż do Ministerstwa Infrastruktury nie wpłynęła korespondencja Prokuratury Okręgowej w Koszalinie dotycząca postępowania przygotowawczego prowadzonego pod sygnaturą 3039.1.Ds.4.2023. Jednakże Ministerstwo Infrastruktury służyło wyjaśnieniami przedstawionymi wobec wystąpienia Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie dotyczącego prowadzonego pod nadzorem Prokuratury Okręgowej w Koszalinie śledztwa o sygn. 3039-1 Ds.4.2023. Dodatkowo, ówczesny pracownik Ministerstwa Infrastruktury był przesłuchiwany w charakterze świadka w sprawie połączonej z ww. sygnaturą.

Ad. 4 Jakie konkretne działania legislacyjne i organizacyjne zostały podjęte w celu pełnego wykonania wyroków TSUE w sprawach C-513/15 oraz C-311/10?

Pragnę poinformować, iż wyrok C-311/10 został wykonany *ustawą z dnia 10 października 2012 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U.*

poz. 1448) oraz aktami wykonawczymi. Wówczas to na poziomie krajowym przebudowie uległ system homologacji na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, a w ww. ustawie - Prawo o ruchu drogowym dodany został Rozdział 1a „Homologacja”. Treść ww. ustawy jest dostępna pod linkiem:

<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20120001448>. Natomiast przebieg procesu legislacyjnego na etapie parlamentarnym zamieszczony jest pod linkiem: <https://www.sejm.gov.pl/Sejm7.nsf/druk.xsp?nr=376>.

Jak widnieje na stronie 24 uzasadnienia do ww. ustawy (druk 376), „Prace nad projektem ustawy są szczególnie pilne, ponieważ w dniu 27 października 2011 Trybunał Sprawiedliwości UE wydał przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej wyrok w sprawie C 311/10, stwierdzając, iż Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 48 tej dyrektywy.”

Natomiast wyrok C-513/15 jest realizowany w obecnie procedowanym w resorcie infrastruktury *projekcie ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw* (UC95), który dostępny jest pod linkiem: <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12402254/katalog/13157129#13157129>.

Odniesienie do wyroku C-513/15 oraz szeroki kontekst tego wyroku, o który to zapytują Panowie Posłowie, przedstawiony jest w uzasadnieniu do tegoż projektu. Kontekst ten został również przedstawiony w odpowiedziach na interpelację Pana Posła J. Sachajki nr 8375 z 2025 r., gdzie opisane zostały także działania podejmowane w przedmiotowym zakresie. Uprzejmie załączam je do niniejszej odpowiedzi.

Uprzejmie informuję, że wskazany powyżej projekt ustawy UC95 reguluje m.in. kwestię dopuszczenia do ruchu drogowego w Polsce ciągników rolniczych sprowadzonych spoza UE bez wymaganych dokumentów homologacyjnych. Zaproponowano w nim także przepisy krajowe umożliwiające 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.

Ad. 5 Czy Komisja Europejska formalnie sygnalizowała możliwość nałożenia na Polskę sankcji finansowych w związku z niewykonaniem ww. wyroków, a jeżeli tak – w jakiej wysokości i na jakim etapie jest procedura?

Uprzejmie informuję, że Komisja Europejska nie sygnalizowała formalnie możliwości nałożenia na Polskę sankcji finansowych w związku z niewykonaniem ww. wyroków. Komisja Europejska nie wszczęła przeciwko Polsce formalnego postępowania w trybie art. 258 TFUE dotyczącego niewykonania wyroku w sprawie C-513/15. Aby na Polskę zostały nałożone kary finansowe, KE musiałaby wszcząć takie postępowanie.

Niezależnie od powyższego wskazuję, iż Komisji Europejskiej znana jest 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. **Kwestia ta była przedmiotem wielokrotnych kontaktów z KE w kontekście opracowywania przepisów ujętych w projekcie UC95**, w tym w szczególności w zakresie 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.

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 kwietniu br. Komisja Europejska zaakceptowała podejście zaproponowane przez Ministerstwo Infrastruktury w odniesieniu do sytuacji prawnej zarejestrowanych w RP ciągników rolniczych m.in. z Białorusi (ww. art. 10 projektu UC95), zaś w dniach 27 i 29 kwietnia br. miała miejsce konferencja uzgodnieniowa. Obecnie do projektu UC95 wprowadzane są ostatnie zmiany związane z uzgodnieniami powziętymi w toku ww. konferencji.

Ad. 6 Czy Rada Ministrów posiada analizę ryzyka finansowego dla budżetu państwa związaną z ewentualnym ukaraniem RP przez Komisję Europejską w tej sprawie?

Mając na względzie fakt, iż Komisja Europejska nie sygnalizowała formalnie możliwości nałożenia na Polskę sankcji finansowych w związku z niewykonaniem ww. wyroków, nie sporządzono analizy ryzyka finansowego dla budżetu państwa.

Ad. 7 Czy przewidywane są konsekwencje służbowe lub dyscyplinarne wobec urzędników odpowiedzialnych za wieloletni brak dostosowania prawa krajowego do bezpośrednio stosowanych przepisów UE?

Jak informowano w odpowiedzi z dnia 5 maja 2025 r. na interpelację Pana Posła J. Sachajki nr 8375 z 2025 r., w roku 2022 Minister Infrastruktury zlecił przeprowadzenie kontroli

wewnętrznej, której przedmiotem były wybrane aspekty homologacji pojazdów, w szczególności w zakresie rejestracji używanych ciągników. W toku tejże kontroli nie zostały sformułowane zarzuty dotyczące celowych uchybień w pracy obecnie zatrudnionych urzędników Ministerstwa Infrastruktury w ww. zakresie. Wobec pracowników nie są także przewidywane konsekwencje służbowe bowiem, odnosząc się do meritum sprawy, wobec PL nie zostały stwierdzone uchybienia w obszarze braku właściwej implementacji prawa UE do przepisów prawa krajowego, natomiast prowadzone przez MI obecne działania legislacyjne dotyczące wskazanego powyżej projektu ustawy UC95, m.in. mają na celu zniwelowanie rozbieżności interpretacyjnych w stosowaniu prawa w toku realizacji procedur rejestracyjnych. Należy również zaznaczyć, iż zarówno decyzja o zasadności rozpoczęcia oraz samo prowadzenie działań legislacyjnych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej (jak wskazywałem w piśmie z 15 lipca 2025 r. odnoszącym się do uprzedniej, drugiej interpelacji nr 8375), są procesami wieloetapowymi, które to nie są wprost zależne jedynie od urzędnika jednego organu. Decyzja o podjęciu prac legislacyjnych nad projektem ustawy, w jakimkolwiek obszarze, jest decyzją podejmowaną na wielu etapach, zarówno w obrębie danego resortu, jak i przyjmowaną przez Zespół do spraw Programowania Prac Rządu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Dalej proces legislacyjny obejmuje m.in. uzgodnienia wewnątrzresortowe, międzyresortowe oraz konsultacje publiczne i opiniowanie projektu ustawy. Następnie projekt kierowany jest do rozpatrzenia przez właściwe komitety, rozpatrywany przez komisję prawniczą w Rządowym Centrum Legislacji, a następnie przez Radę Ministrów i, po przyjęciu przez Radę Ministrów, jest przekazywany do dalszych prac na poziomie Sejmu i Senatu RP, gdzie również podlega szczegółowym analizom, aby zapewnić zgodność prawa krajowego z prawem unijnym i międzynarodowym. Szczegółowe wytyczne do procedowania aktów prawnych na obszarze RP wynikają m.in. z przepisów opublikowanych na stronach Rządowego Centrum Legislacji: <https://rcl.gov.pl/legislacja/proces-legislacyjny-w-polsce>, a także z uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.).

Niezależnie od powyższego uprzejmie przypominam, iż w zakresie niniejszego zapytania stanowisko było także przedstawiane w odpowiedzi na interpelację nr 8375 z dnia 15 lipca 2025 r. W tym miejscu ponownie zwracam się do Pana Marszałka o przekazanie Panom Posłom uprzejmej prośby o niekierowanie wobec pracowników resortu infrastruktury, nieprawdziwych oskarżeń, w całej rozciągłości przeczących stanowi faktycznemu, który to został przedstawiony ze szczegółami w niniejszej odpowiedzi, a także w odpowiedziach na interpelację 8375 z 2025 r. Kierowane zarzuty nie znajdują pokrycia w rzeczywistości oraz naruszają dobre imię m.in. urzędu MI, a także jego pracowników (do MI nie dotarły żadne informacje, aby którykolwiek pracownik MI został prawomocnie skazany, ani też, aby toczyło się postępowanie karne **przeciwko osobom** zatrudnionym w Ministerstwie Infrastruktury w związku z omawianymi w niniejszej

odpowiedzi kwestiami). Co należy podkreślić, w Ministerstwie Infrastruktury nikt w sprawie nie prowadził celowych działań na czyjąkolwiek szkodę, nie formułował także propozycji legislacyjnych poza procesem legislacyjnym. Procedowany projekt na każdym etapie prac podlega i podlegał szerokim analizom i konsultacjom, aż do uzyskania podpisu Prezydenta RP i ogłoszenia w Dzienniku Ustaw RP. Obecnie prowadzony w MI proces legislacyjny projektu UC95 może wydawać się długotrwały i przez to nie spełniać oczekiwań m.in. Państwa Posłów – autorów przedmiotowej interpelacji, jednakże ma to na celu wypracowanie rozwiązań jak najlepszych dla interesariuszy sprawy (a przede wszystkim obywateli), zważywszy chociażby na liczbę uwag zgłoszonych w toku uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych (ponad 600 stron) oraz konieczność wypracowania rozwiązań prawnych, które będą dodatkowo akceptowalne z poziomu Komisji Europejskiej.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Załącznik:

odpowiedź z maja oraz lipca 2025 r. na interpelację nr 8375 Pana Posła J. Sachajki.