

Mając na uwadze skierowane do Ministerstwa Infrastruktury wystąpienia dotyczące wątpliwości co do obowiązku uzyskania przez właściciela ciągnika rolniczego sprowadzonego z państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej dokumentu homologacyjnego i przedłożenie go właściwemu organowi wraz z wnioskiem o rejestrację, Ministerstwo Infrastruktury przedstawia stanowisko w sprawie rejestracji używanych ciągników rolniczych sprowadzonych z państw niebędących członkiem Unii Europejskiej, w tym objętych regulacją rozporządzenia nr 167/2013¹.

Zgodnie z art. 2 ust. 1 rozporządzenia nr 167/2013 ma ono zastosowanie w szczególności do następujących pojazdów rolniczych i leśnych:

- ciągników (kategorie T i C),
- przyczep (kategoria R) oraz
- wymiennych urządzeń ciągniętych (kategoria S).

Ustawa – Prawo o ruchu drogowym² definiuje ciągnik rolniczy w art. 2 pkt 44 („*ciągnik rolniczy – pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwi rozwijanie prędkości nie mniejszej niż 6 km/h, skonstruowany do używania łącznie ze sprzętem do prac rolnych, leśnych lub ogrodniczych; ciągnik taki może być również przystosowany do ciągnięcia przyczep oraz prac ziemnych*”), a zatem krajowa definicja nie odnosi się *stricte* do kategorii homologacyjnej, lecz do rodzaju pojazdu. Jednocześnie załącznik nr 2 do ustawy określa kategorie m.in. ciągników rolniczych na podstawie przepisów homologacyjnych zawartych w poprzednio obowiązującej dyrektywie 2003/37/WE³, jak również odnosi się bezpośrednio do klasyfikacji przewidzianej w aktualnie obowiązującym ww. rozporządzeniu nr 167/2013.

Należy zatem uznać, że przedstawione stanowisko odnosi się zarówno do ciągników rolniczych wskazanych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym (art. 2 pkt 44 oraz załącznik nr 2 do ustawy zawierający klasyfikację ciągników według dyrektywy 2003/37/WE), jak i pojazdów o kategoriach homologacyjnych określonych w ww. rozporządzeniu.

Zgodnie z art. 73 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, 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 pkt 3 – jeżeli są wymagane* (wymagania te wynikają z szeroko rozumianych przepisów homologacyjnych⁴),

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 oraz Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 42),

² ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251),

³ dyrektywa 2003/37/WE z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylająca dyrektywę 74/150/EWG (Dz. Urz. WE L 171 z 09.07.2003, str. 1, z późn. zm.),

⁴ 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, rozporządzenie nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, Dz. Urz. UE L 53 z 21.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 77 z 23.03.2016, str. 65, Dz. Urz. UE L 30 z 31.01.2019, str. 106 oraz Dz. Urz. UE L 381 z 13.11.2020, str. 4), 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 (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 19 z 21.01.2021, str. 2, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 16, Dz. Urz. UE L 313 z 06.09.2021, str. 4, Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29, Dz. Urz. UE L 296 z 16.11.2022, str. 1,

- *zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu, jeżeli jest wymagane (wymaganie wyniku z art. 81 ust. 3 w powiązaniu z ust. 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym) 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, a w ust. 2 pkt 8, że wymagania ust. 1 nie dotyczą pojazdu, o którym mowa w art. 81 ust. 4 pkt 1 – w zakresie ust. 1 pkt 4.*

W omawianej sprawie dotyczącej ciągników rolniczych należy mieć na względzie definicję nowego pojazdu, jak również wyrok TSUE C-513/15⁵. 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 polskiego⁶ w 2013 r. w ramach procesu wdrażania dyrektyw homologacyjnych). Definicja nowego pojazdu została również ustanowiona w ww. rozporządzeniu nr 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 Europejskiej pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia zgodnie z ich przeznaczeniem.

Zgodnie z wyrokiem TSUE C-513/15 dyrektywę 2003/37/WE należy interpretować w ten sposób, że pojazdy używane przywiezione do państwa członkowskiego z państwa trzeciego muszą spełniać – przed ich pierwszym wprowadzeniem do użytku w UE i gdy ma ono miejsce od dnia 1 lipca 2009 r. – wymogi techniczne przewidziane w tej dyrektywie, aby mogły zostać zarejestrowane w tym państwie członkowskim. Trybunał wskazał, że ww. wykładnia sądu, w odróżnieniu od dyrektywy 2003/37/WE, znajduje potwierdzenie w obecnie obowiązującym rozporządzeniu nr 167/2013, które w art. 3 pkt 37 definiuje nowy pojazd.

W świetle powołanej już powyżej definicji pojazdu nowego, zawartej w rozporządzeniu 167/2013, jak również mając na uwadze ww. wyrok TSUE C-513/15, zdaniem Ministerstwa Infrastruktury **dokument homologacyjny** (jeden z dokumentów określonych w art. 72 ust. 1 pkt 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym) **powinien być wymagany w każdym przypadku pierwszej rejestracji w RP ciągnika rolniczego sprowadzonego z państwa niebędącego członkiem UE na terytorium RP.**

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.

Należy bowiem podkreślić, że w art. 1 rozporządzenia 167/2013 wskazano, że **„niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do homologacji pojedynczych pojazdów. Jednakże państwa członkowskie**

Dz. Urz. UE L 304 z 24.11.2022, str. 103, Dz. Urz. UE L 92 z 30.03.2023, str. 30, Dz. Urz. UE L 1257 z 08.05.2024, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 1610 z 06.06.2024, str. 1),

⁵ wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (UE) C-513/15 w sprawie pomiędzy „Agrodetale” UAB a administracją litewskiej gminy miasta Wilna, w którym gmina Wilno odmówiła rejestracji używanych ciągników rolniczych przywiezionych do tego kraju z Białorusi,

⁶ 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),

*udzielające takich indywidualnych homologacji uznają wszelkie homologacje typu pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych udzielone na mocy niniejszego rozporządzenia zamiast homologacji udzielonych na mocy odpowiednich przepisów krajowych". Oznacza to, że ww. procedura, w odniesieniu do ciągników rolniczych, ma charakter *stricte* krajowy.*

Organ rejestrujący winien zatem, w ocenie Ministerstwa Infrastruktury, uzależnić rejestrację ciągnika rolniczego sprowadzonego z państwa niebędącego członkiem UE od przedłożenia jednego z dokumentów, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, gdyż każdy ciągnik rolniczy sprowadzony spoza UE, niezależnie od stanu kompletacji czy też stanu technicznego, winien być traktowany jako pojazd nowy w rozumieniu rozporządzenia 167/2013, które – w świetle zasad hierarchii aktów prawnych wyrażonych w Konstytucji RP, w przypadku kolizji, ma pierwszeństwo przed ustawą – Prawo o ruchu drogowym.