



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-4.054.11.2026

Warszawa, 06 października 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 19088 Poseł na Sejm RP Pani Pauliny Matysiak, przedstawiam następujące wyjaśnienia w odniesieniu do poszczególnych pytań z interpelacji.

W pierwszej kolejności uprzejmie wyjaśniam, że projektowane *rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie wykazu przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko* (nr 161 w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury) jest skorelowane z ogłoszonym w dniu 24 lipca 2026 r. rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2026/1738¹⁾, które w art. 30 ust. 3 odsyła do części E załącznika VIII. W części E określono zamknięty katalog komponentów i części, które nie mogą być ponownie użyte w pojeździe. Mając na uwadze, że rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2026/1738¹⁾ weszło w życie 13 sierpnia 2026 r., ale stosuje się dopiero od dnia 1 września 2028 r., w projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury zaproponowano na poziomie regulacji krajowej analogiczną listę przedmiotów wyposażenia i części do tej zawartej w rozporządzeniu unijnym, tak aby zapewnić zgodność z wykazem unijnym w momencie rozpoczęcia jego stosowania. Lista części zawarta w załączniku do projektowanego rozporządzenia dotyczy zarówno części zamontowanych w pojeździe na etapie jego produkcji w oparciu o

¹⁾ rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 lipca 2026 r. w sprawie wymogów dotyczących obiegu zamkniętego w odniesieniu do projektowania pojazdów oraz gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zmieniającego rozporządzenia (UE) nr 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2019/1020 i (UE) 2023/1542 oraz uchylającego dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE (Dz. Urz. UE L 2026/1738 z 24.07.2026 r.).

uzyskaną homologację typu pojazdu jak i części zamiennych, które zastępują oryginalne części montowane w pojeździe.

Ministerstwo Infrastruktury nie planuje wprowadzenia obowiązkowych badań lub certyfikacji nowych części mających wpływ na bezpieczeństwo pojazdu, które nie są objęte obowiązującymi wymaganiami homologacyjnymi prawa UE. Wprowadzenie krajowego systemu obowiązkowej certyfikacji mogłoby zostać uznane za środek ograniczający swobodny przepływ towarów na rynku wewnętrznym. Rozporządzenie (UE) 2018/858²⁾ przewiduje unijne ramy homologacji pojazdów, systemów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, zgodnie natomiast z art. 55 ust. 4 tego rozporządzenia Komisja Europejska została uprawniona do ustanawiania wymagań w drodze aktów delegowanych dla części lub wyposażenia, co do których zidentyfikowano poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub efektywności środowiskowej pojazdów, w których je zamontowano. Jednakże z uwagi na brak konsensusu na poziomie UE, do dnia dzisiejszego wykaz takich części i wyposażenia nie został określony w Załączniku VI do tego rozporządzenia.

Należy wskazać, że do dnia 1 maja 2004 r. w Polsce obowiązywała procedura certyfikacji na znak bezpieczeństwa „B” w odniesieniu do wyrobów motoryzacyjnych, która była uregulowana w przepisach znajdujących się w zakresie właściwości ministra właściwego do spraw gospodarki. W związku z wejściem Polski do Unii Europejskiej minister właściwy do spraw gospodarki usunął regulacje dotyczące certyfikacji na znak bezpieczeństwa „B”. Ministerstwo Infrastruktury podejmowało działania, w tym rozmowy z resortem rozwoju i technologii, jak również z Unią Europejską w przedmiocie ponownego uregulowania tego obszaru w prawie krajowym.

Z informacji przedstawionej przez Komisję Europejską wynika, że państwa członkowskie mogą stosować krajowe procedury dopuszczenia do obrotu tego rodzaju przedmiotów wyposażenia i części, o ile procedury te były wdrożone przed 2007 r. Warto dodać, że w Polsce procedury te zostały zniesione w 2004 r. i od tamtego momentu przestały obowiązywać, co oznacza, że Polska nie spełnia tego wymogu. Należy zauważyć, iż niektóre służby techniczne działające w obszarze badań homologacyjnych – przykładowo Instytut Transportu Samochodowego dokonują dobrowolnej (komercyjnej) certyfikacji wyrobów motoryzacyjnych na wniosek producenta/importera, na potrzeby wykazania zgodności produktu z określonymi wymaganiami (np. normami albo innymi kryteriami technicznymi). Wspomniane dobrowolne usługi certyfikacyjne co do zasady nie muszą obejmować swoim zakresem potwierdzenia zgodności z wymaganiami w zakresie bezpieczeństwa właściwymi dla danej kategorii produktów.

²⁾ rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 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, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.),

W zakresie pytania o instytucje odpowiadające obecnie za kontrolę części i nadzór nad ich wprowadzaniem do obrotu należy wskazać, że w odniesieniu do przedmiotów wyposażenia i części objętych systemem homologacji funkcję organu nadzoru rynku pełni Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Natomiast w odniesieniu do produktów nieobjętych homologacją zastosowanie znajdują przepisy ogólnego systemu nadzoru rynku, w którym Prezes UOKiK pełni funkcję koordynującą, a zadania nadzorcze wykonują właściwe organy zgodnie z przepisami szczególnymi.

Wskazuję, że przepisy regulujące system homologacji w zakresie objętym rozporządzeniem (UE) 2018/858²⁾ wymagają, aby jednostki wykonujące badania homologacyjne posiadały stosowną akredytację potwierdzającą kompetencje techniczne. Należy przy tym podkreślić, że wspomnianą akredytację mogą uzyskiwać zarówno instytuty badawcze, jak i prywatni przedsiębiorcy. Podstawowym kryterium warunkującym przyznanie akredytacji jest spełnienie wymagań określonych we właściwych normach akredytacyjnych. Należy wskazać, że w odniesieniu do wyrobów, na które - na poziomie ONZ lub UE - nie ustanowiono dedykowanych przepisów homologacyjnych, analogiczny system oceny zgodności z wymaganiami technicznymi nie został ustanowiony.

Pragnę również zwrócić uwagę, że głównym celem przeprowadzania badań technicznych pojazdów jest wyeliminowanie z ruchu drogowego pojazdów, które zagrażają bezpieczeństwu ruchu drogowego i środowiska. Sposób przeprowadzania badań technicznych pojazdów jest szczegółowo uregulowany w *rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach* (Dz. U. z 2024 r. poz. 141, z późn. zm.).

Podkreślenia wymaga, że w ramach badań technicznych oględziny przeprowadza się bez demontażu zespołów i części pojazdu ustawionego na kanale lub podniesionego za pomocą dźwignika na stanowisku kontrolnym.

W załączniku nr 1 i nr 2 do wyżej wymienionego rozporządzenia zostały wskazane wytyczne dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące oceny usterek podczas przeprowadzania okresowego badania technicznego pojazdu oraz dodatkowego badania technicznego, jak również wymienione usterki skutkujące uznaniem stanu technicznego pojazdu za niezadowalający oraz wytyczne dotyczące oceny usterek („drobne”, „poważne” albo „niebezpieczne”).

Zgodnie z § 2 pkt 7 lit. g i h *rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 11 sierpnia 2023 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów* (Dz. U. poz. 1642, z późn. zm.) w centralnej ewidencji pojazdów gromadzi się dane o badaniach technicznych w zakresie stwierdzonych w toku badania technicznego usterek, w tym

oznaczenie przedmiotu i zakresu badania, oznaczenie usterki skutkującej uznaniem stanu technicznego za niezadowalający oraz wytyczne dotyczące oceny usterek i opis usterki.

Jednakże uprawniony diagnosta w ramach badań technicznych pojazdów, stwierdzając na przykład usterkę „*Pęknięcie lub deformacja jakiejkolwiek części*” w zakresie badania drążków kierowniczych, nie dokonuje weryfikacji, czy konkretna część była związana z naprawą powypadkową. W konsekwencji dane o badaniach technicznych gromadzone w centralnej ewidencji pojazdów nie będą wskazywać bezpośrednio na „*nieprawidłowości związane z częściami zastosowanymi podczas napraw powypadkowych*”.

W temacie narzędzi stacji kontroli pojazdów do weryfikacji części zastosowanych podczas napraw powypadkowych zastosowanie mają również przedstawione powyżej wyjaśnienia, mianowicie uprawniony diagnosta ustala czy pojazd posiada usterki skutkujące uznaniem stanu technicznego za niezadowalający. Dodatkowe badanie techniczne pojazdu, który uczestniczył w wypadku drogowym, ma co do zasady ten sam cel co okresowe badanie techniczne pojazdu – ustalenie czy pojazd może zostać dopuszczony do dalszego używania. Niemniej jednak podczas badania technicznego pojazdu po wypadku drogowym, uprawniony diagnosta w szczególności koncentruje się na sprawdzeniu stanu technicznego uszkodzonych zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu.

Uprzejmie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury nie planuje zmiany przepisów dotyczących zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych zmierzających do „*weryfikacji części zastosowanych podczas napraw powypadkowych*”.

Możliwość wprowadzenia krajowych rozwiązań eliminujących lukę w odniesieniu do części nieobjętych harmonizacją unijną jest istotnie ograniczona przez przepisy UE dotyczące rynku wewnętrznego i swobody przepływu towarów. Wdrożenie rozwiązań ustanawiających system oceny zgodności wyrobów motoryzacyjnych mających istotny wpływ na bezpieczeństwo pojazdu oraz jego wpływ na środowisko naturalne wymagałyby podjęcia kompleksowych działań legislacyjnych na poziomie UE.

Ministerstwo Infrastruktury nie prowadzi obecnie prac legislacyjnych zmierzających do ustanowienia krajowego systemu obowiązkowej certyfikacji części nieobjętych harmonizacją unijną.

Przedstawiając powyższe oceniam, iż w ramach swoich kompetencji resort infrastruktury podejmuje działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa na rynku motoryzacyjnym, w tym w zakresie wprowadzanych do obrotu przedmiotów wyposażenia i części. Procedowany obecnie w Ministerstwie Infrastruktury projekt ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw (UC95) przyznaje Dyrektorowi TDT jako organowi nadzoru rynku motoryzacyjnego konkretne narzędzia i uprawnienia celem eliminowania z rynku nie tylko pojazdów, ale

i przedmiotów wyposażenia i części, które nie posiadają homologacji pomimo takiego obowiązku lub nie spełniają wymogów homologacyjnych, a tym samym mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego, ochronie zdrowia i środowiska.

Jednocześnie podtrzymuję swoje dotychczasowe stanowisko wyrażone w odpowiedzi na interpelację poselską nr 16861 w sprawie bezpieczeństwa pojazdów po naprawach powypadkowych (odpowiedź z dnia 17 czerwca 2026 r. nr DTD-7.054.5.2026). Podjęcie prac nad ustanowieniem krajowego systemu obowiązkowej certyfikacji części nieobjętych harmonizacją unijną będzie mogło zostać rozważone dopiero po uprzednim uregulowaniu tej kwestii na poziomie unijnym.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu