



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-4.054.13.2025

Warszawa, 07 października 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 11643 Poseł na Sejm RP Pani Jolanty Niezgodzkiej, z dnia 5 września br. w sprawie rowerów elektrycznych, przedstawiam następujące stanowisko.

Z punktu widzenia procedur homologacyjnych klasyfikacja pojazdów należących do kategorii L, jak również parametry techniczne dla poszczególnych kategorii tych pojazdów, są jasno sprecyzowane w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz cztero kołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem 168/2013”.

Zgodnie z przepisami występuje *rower* zdefiniowany w art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.), zwanej dalej „PRD”, oraz *rower z napędem* (L1e-A), który jest objęty obowiązkiem uzyskania unijnego świadectwa homologacji typu pojazdu na zgodność z rozporządzeniem 168/2013.

W przypadku, jeżeli dany pojazd nie może zostać sklasyfikowany jako rower z napędem z rozporządzenia 168/2013, gdyż nie wpisuje się w kryteria klasyfikacji, wtedy należy stwierdzić, iż jest to pojazd o innej kategorii – motorower/motocykl, zatem aby uczestniczyć w ruchu drogowym powinien być homologowany i zarejestrowany, a także podlegać okresowym badaniom technicznym w toku eksploatacji. Również pojazd z napędem elektrycznym, który przekracza przynajmniej jeden z parametrów określonych w art. 2 pkt 47 PRD dla roweru wchodzi w definicję motoroweru.

Mając na względzie taką budowę przepisów wynikającą z regulacji unijnych, w przedmiotowej sprawie istotna jest zatem obecnie kwestia skutecznego działania organów uprawnionych do kontroli ruchu drogowego (Policja, straże gminne i miejskie).

Resort infrastruktury popiera wszelkie działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach. Codziennie dochodzi do wypadków, których można byłoby uniknąć

dzięki lepszemu znajomości zasad ruchu drogowego i większej świadomości zagrożeń. Dlatego też niezwykle ważne jest propagowanie bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym, a jednym z nich jest korzystanie z kasku ochronnego przez kierujących rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego. Dlatego też w dniu 14 lipca 2025 r. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pod przewodnictwem Ministra Infrastruktury przyjęła rekomendację dotyczącą zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym dzieci będących niechronionymi uczestnikami tego ruchu poprzez podjęcie działań, mających na celu wprowadzenia w przepisach prawa obowiązku używania przez kierujących rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, którzy nie ukończyli 16 roku życia kasków ochronnych odpowiadających właściwym warunkom technicznym. Propozycja przepisów dotyczących obowiązku używania kasków ochronnych została ujęta w przepisach projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC76).

Jednocześnie uprzejmie informuję, iż obecnie jest procedowany w resorcie infrastruktury projekt ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw (UC95), w ramach którego jedną z kluczowych zmian jest wzmocnienie nadzoru rynku motoryzacyjnego realizowanego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (TDT). Bardzo ważny jest tutaj aspekt ochrony konsumentów przed nieuczciwymi praktykami ze strony podmiotów sprzedających pojazdy niezgodne z przepisami, takie jak chociażby właśnie motorowery sprzedawane jako rowery elektryczne.

Dyrektor TDT będzie upoważniony m.in. do:

- wymagania od podmiotów gospodarczych przedstawienia dokumentów, specyfikacji technicznych, danych lub informacji dotyczących zgodności i aspektów technicznych pojazdu, w tym dostępu do wbudowanego oprogramowania,
- prowadzenia czynności wyjaśniających i kontroli pojazdów, w tym niezapowiedzianych wizyt w obiektach, terenach lub środkach transportu,
- pozyskiwania próbek do badań w celu wykrycia niezgodności i uzyskania dowodów, w tym pod ukrytą tożsamością (co jest kluczowe dla kontroli ofert w Internecie),
- prowadzenia postępowań administracyjnych, w tym nakładania administracyjnych kar pieniężnych i wycofywania produktów z obrotu.

Wzmocnienie uprawnień Dyrektora TDT umożliwi szybsze i bardziej efektywne reagowanie na skargi i zgłoszenia dotyczące potencjalnie niebezpiecznych lub niezgodnych z przepisami pojazdów.

W ramach swoich działań Dyrektor TDT będzie również prowadził nieodpłatne kampanie informacyjne dla obywateli w mediach publicznych, komercyjnych i społecznościowych,

jak również prowadził na stronie podmiotowej TDT profesjonalny wykaz pojazdów niezgodnych z wymaganiami lub stwarzających zagrożenie dla ruchu drogowego.

Celem przyznania Dyrektorowi TDT szeregu narzędzi niezbędnych do kontroli pojazdów i części wprowadzonych do obrotu w Polsce jest zapewnienie skuteczniejszego wycofywania niebezpiecznych produktów z rynku.

Zapewniam, że pilne procedowanie ww. zmian ma dla resortu priorytetowe znaczenie, szczególnie w kontekście eliminowania z ruchu drogowego pojazdów niespełniających wymogów technicznych i zagrażających bezpieczeństwu uczestnikom ruchu drogowego.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu