



Minister Finansów i Gospodarki

Warszawa, 1 grudnia 2025 roku

Sprawa: interpelacja nr 13349 Poseł Franciszek Sterczewski w sprawie
zwalczania importu nielegalnych pseudorowerów elektrycznych
Znak sprawy: DC5.8870.1297.2025
Kontakt: Kancelaria MF
tel.: +48 22 694 55 55
e-mail: kancelaria@mf.gov.pl

Pan Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z interpelacją nr 13349 Pana Posła Franciszka Sterczewskiego w sprawie
zwalczania importu nielegalnych pseudorowerów elektrycznych, skierowane
zostały do Ministra Finansów dwa pytania:

*Czy Ministerstwo planuje podjąć działania zmierzające do oszacowania liczby
pseudorowerów elektrycznych importowanych do Polski? Jeśli tak – jakie i kiedy pojawią
się ich efekty? Jeśli nie – dlaczego?*

*Jakie działania Ministerstwo podejmuje w celu przeszkolenia służb celnych w zakresie
wykrywania nielegalnych pseudorowerów?*

Odpowiadając zatem na powyższe wątpliwości, uprzejmie informuję, co następuje.

Jednym z priorytetowych zadań Krajowej Administracji Skarbowej (KAS) jest
ochrona obszaru celnego i granic zewnętrznych UE, która polega przede wszystkim
na prowadzeniu działań kontrolnych, mających na celu zapobieganie nielegalnemu
przywozowi i wywozowi towarów. Stosownie do przepisów ustawy o KAS, kontroli
celno-skarbowej podlega m.in. przestrzeganie przepisów prawa celnego oraz innych
przepisów związanych z przywozem i wywozem towarów w obrocie między
obszarem celnym Unii Europejskiej a państwami trzecimi, w szczególności
przepisów dotyczących towarów objętych ograniczeniami lub zakazami.

Działania te realizowane są wobec wszystkich towarów, w tym wobec rowerów
elektrycznych.

Organy ścigania, w tym organy KAS, realizują zadania mające na celu zwalczanie
popętnianych we wskazanym obszarze przestępstw skarbowych (np. przemyt celny,

paserstwo celne), związanych z przemytem do Polski rowerów (np. z Chińskiej Republiki Ludowej).

Mając jednakże na względzie to, że postępowania te pozostają pod nadzorem Prokuratorów, również Prokuratury Europejskiej (EPPO) i są objęte tajemnicą postępowania przygotowawczego, bliższe informacje nie mogą zostać ujawnione.

Poza obszarem przestępstw skarbowych związanych z uszczupleniem należności publiczno-prawnych, Służba Celno-Skarbowa (SCS) prowadzi kontrole rowerów przywożonych z krajów trzecich w oparciu o analizę ryzyka, zgodnie z art. 46 i 47 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz.U. L 269 z 10.10.2013 ze zm.) oraz, w stosownych przypadkach, na podstawie podejścia opartego na analizie ryzyka, o którym mowa w art. 11 ust. 3 akapit drugi Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów oraz zmieniającego dyrektywę 2004/42/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 765/2008 i (UE) nr 305/2011 (dalej rozp. UE 1020/2019) (Dz.U. L 169 z 25.6.2019 ze zm.).

Współpraca między organami celnymi, a organami nadzoru rynku odbywa się na podstawie przepisów rozdziału VII ww. rozporządzenia (UE) 2019/1020, gdzie określono procedurę przepływu informacji, kryteria zawieszenia dopuszczenia produktów do obrotu na terenie Unii Europejskiej oraz środki stosowane w związku z wykryciem produktów niespełniających wymagań.

KAS prowadziła także działania w oparciu o informacje od Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK) innych organów nadzoru rynku, m. in. Transportowego Dozoru Technicznego, uzyskane w trybie art. 25 ust. 5 rozp. UE 1020/2019 zgodnie z którym organy nadzoru rynku przekazują organom celnym informacje na temat kategorii produktów lub tożsamości podmiotów gospodarczych w przypadku stwierdzenia wyższego poziomu ryzyka niezgodności.

Informacje uzyskane od UOKiK o podmiotach wyższego poziomu ryzyka w zakresie importu rowerów są wykorzystywane w tworzeniu przez KAS profili zastrzeżeń centralnych w systemach celnych.

W związku z uznaniem przez UOKiK rowerów elektrycznych jako towarów grupy ryzyka (mogących nie spełniać właściwych dla ich wymagań), w okresie od 5 maja 2025 r. do 31 lipca 2025 r. przeprowadzona została wspólna akcja kontrolna Krajowej Administracji Skarbowej, UOKiK i Inspekcji Handlowej (IH) dotycząca kontroli rowerów elektrycznych

Kontrole przeprowadzone przez organy KAS w trybie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020 odnośnie do wymagań określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 października 2008 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla maszyn i oparte były o zastrzeżenia i centralny profil ryzyka i dotyczyły:

- prawidłowości dokumentacji, która powinna towarzyszyć produktom,(deklaracja zgodności, oraz instrukcja zawierająca stosowne informacje),
- oznakowania,
- prawidłowości oznakowania CE.

W ramach wspólnych działań organy KAS wystosowały wnioski o opinię do Inspekcji Handlowej w stosunku do **1139 szt. rowerów elektrycznych**. Po uzyskaniu opinii od WIIH **963 szt. rowerów** nie zostało dopuszczonych do obrotu.

Należy wskazać, iż w 84% skontrolowanych przesyłek stwierdzono nieprawidłowości.

Podczas tych działań nie były prowadzone badania laboratoryjne rowerów, sprawdzano jedynie wymagania formalne.

W ramach prowadzonych wspólnie z UOKiK i IH działań dotyczących importowanych rowerów elektrycznych, w celu ułatwienia kontroli funkcjonariuszom SCS, UOKiK przygotował listę kontrolną, która została dystrybuowana do jednostek terenowych KAS.

Ze względu na pojawiające się doniesienia o nieprawidłowościach odnośnie rowerów elektrycznych, KAS postanowiła przeprowadzić szkolenie oraz opracować materiały szkoleniowe dla grupy pracowników i funkcjonariuszy w tym zakresie. Szkolenie odbyło się w listopadzie br. i swoim zakresem objęło:

- rozporządzenie (UE) 167/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (zakres, wyłączenia, kategorie pojazdów podlegających pod rozporządzenie;
- uregulowania unijne dotyczące e-rowerów i e-hulajnóg;
- streszczenie badania Komisji Europejskiej z sierpnia 2024 r., zaprezentowane podczas posiedzenia MCVWG w grudniu 2024 r. pt.: „Badanie odnośnie potrzeby zharmonizowanych przepisów w celu wsparcia rozwoju mikromobilności i zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w odniesieniu do urzędzeń transportu osobistego”, w którym Komisja Europejska twierdzi, że *„Dostępność tych obecnie niezatwierdzonych produktów na otwartym rynku, pod pozorem pojazdów terenowych, budzi poważne obawy w wielu państwach członkowskich, w których ich stosowanie na drogach i w miejscach publicznych prowadzi do kolizji i poważnych obrażeń. Oczywiście jest, że istnieje legalny rynek produktów, które będą rzeczywiście używane poza drogami, w szczególności do celów sportów motorowych, ale to odstępstwo od rozporządzenia (UE) nr 168/2013 (Rozporządzenie 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 czterokołowców) otwiera lukę, która jest podatna na nadużycia ze strony sprzedawców detalicznych i użytkowników, którzy mogą swobodnie handlować maszynami, które są następnie używane nielegalnie. Chociaż istnieją już przepisy o ruchu drogowym zakazujące korzystania z tych niezatwierdzonych maszyn na drogach, stanowi to dodatkowe obciążenie dla organów ścigania, które nie mają*

skutecznych metod bezpiecznego zatrzymywania takich maszyn w przypadku ich napotkania. Rozwiązanie tego problemu wykracza poza zakres tego projektu i jest mało prawdopodobne, aby sytuacja uległa znacznej poprawie dzięki utworzeniu systemu zatwierdzania PMD.”

- podział kompetencji w Polsce w zakresie nadzoru rynku, jeśli chodzi o pojazdy objęte homologacją zgodnie z rozporządzeniem (UE) 167/2013 oraz w odniesieniu do pojazdów/urządzeń, które przepisom homologacyjnym nie podlegają;
- polskie przepisy dot. UTO (urządzenia transportu osobistego) oraz e-hulajnóg (ustawa Prawo o ruchu drogowym oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia);
- planowane zmiany legislacyjne w Polsce zgodnie z projektem UC95 (ze szczególnym uwzględnieniem kwestii nadzoru rynku).

Należy podkreślić, że szkolenie było przeprowadzone w formie warsztatowej, oprócz otrzymania kompleksowych informacji i materiałów, uczestnicy szkolenia mieli możliwość przećwiczenia zdobytych informacji i zastosowania ich w praktyce (dzięki modułowi case study). Planowane są kolejne szkolenia z zakresu ww. tematyki homologacyjnej i dalsza, ścisła współpraca z właściwymi organami nadzoru rynku.

Środki polityki handlowej

Poza powyższymi działaniami kontrolnymi i szkoleniowymi, Krajowa Administracja Skarbowa egzekwuje również wobec importowanych z państw trzecich rowerów, nałożone przez Unie Europejską środki polityki handlowej.

Środki te Komisja Europejska wprowadziła na rowery elektryczne i rowery bezsilnikowe n/w aktami prawa unijnego:

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2025/120 z dnia 23 stycznia 2025 r. nakładającym ostateczne cło antydumpingowe na przywóz rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej,
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2025/114 z dnia 23 stycznia 2025 r. nakładającym ostateczne cło wyrównawcze na przywóz rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej,
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/1379 z dnia 28 sierpnia 2019 r. nakładającym ostateczne cło antydumpingowe na przywóz rowerów pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej rozszerzone na przywóz rowerów wysyłanych z Indonezji, z Malezji, ze Sri Lanki, z Tunezji, z Kambodży, z Pakistanu i z Filipin, zgłoszonych lub niezgłoszonych jako pochodzące z tych państw.

Kontynuowanie przez KE działań ochronnych jest konieczne w celu zabezpieczenia długoterminowej rentowności branży rowerów elektrycznych (e-rowerów) w UE, w której bezpośrednio zatrudnionych jest 12 000 osób i która ma kluczowe znaczenie dla zielonej transformacji UE i zrównoważonej mobilności.

Przedłużenie w 2025 r. obowiązywania środków na rowery elektryczne nastąpiło po przeprowadzeniu przez KE dochodzenia w ramach przeglądu wygaśnięcia. **Wykazało ono, że producenci rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzystają z nieuczciwych subsydiów, a import do UE odbywał się po cenach dumpingowych. W związku z tym spełniono wszystkie wymogi prawne dotyczące przedłużenia ceł ochronnych.**

Środki ochronne dotyczące rowerów elektrycznych z Chin:

- cła antydumpingowe i wyrównawcze zostały wprowadzone po raz pierwszy w 2019 r. Pomogły one złagodzić szkodliwy wpływ nieuczciwie subsydiowanego i dumpingowego importu z Chin, szczególnie dla producentów z UE na rynkach podstawowych i średnich. Środki te umożliwiły również wejście na rynek nowym europejskim firmom, a także promowały dalsze inwestycje w rozwój technologii i zrównoważone metody produkcji.
- aktualnie na rowery elektryczne pochodzące z Chin (kod TARIC 8711 60 90 10) obowiązują stawki cła antydumpingowego od 9,9% do 62,1% i stawki cła wyrównawczego od 3,9% do 17,2%. W systemach informatycznych Krajowej Administracji Skarbowej wprowadzone są stosowne zastrzeżenia centralne.

Powyższe działania KAS podejmowane są wobec importowanych rowerów. Kwestia natomiast niedozwolonych przeróbek rowerów, które zostały dopuszczone do obrotu jako zgodne z wymaganiami na etapie formalności celnych, wykracza poza właściwość KAS.

Należy przy tym pamiętać, że do Polski mogą trafić i trafiają rowery, które zostały objęte procedurą celną dopuszczenia do obrotu w innym państwach członkowskich i korzystają ze swobody przepływu towarów. W ramach obrotu wewnątrzspółnotowego nie istnieje instytucja zgłoszeń celnych, taki obrót nie podlega formalnościom celnym.

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów i Gospodarki

Zbigniew Stawicki

Podsekretarz Stanu Zastępca Szefa Krajowej Administracji Skarbowej

w Ministerstwie Finansów