



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-8-1.054.12.2025

Warszawa, 19 grudnia 2025

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację Posła na Sejm RP Pana Franciszka Sterczewskiego nr 13350 w sprawie zmian prawnych umożliwiających pociąganie do odpowiedzialności właścicieli nielegalnych pseudorowerów, przedstawiam poniższe stanowisko.

Obecnie w resorcie infrastruktury procedowany jest 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). Celem przyznania Dyrektorowi TDT szeregu narzędzi niezbędnych do kontroli pojazdów i części wprowadzonych do obrotu w Polsce oraz skuteczniejszego wycofywania niebezpiecznych produktów jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska. Istotny jest również aspekt ochrony konsumentów przed nieuczciwymi praktykami ze strony podmiotów sprzedających pojazdy i części niezgodne z przepisami, takie jak chociażby motorowery sprzedawane jako rowery elektryczne.

Dyrektor TDT będzie miał możliwość współpracy z organami celno-skarbowymi i weryfikacji przed dopuszczaniem w Polsce pojazdów nie tylko dokumentacji technicznej, ale również kontroli z celnikami na granicy oraz w portach morskich, co powinno ograniczyć import rowerów elektrycznych niezgodnych z obowiązującymi dla nich wymaganiami. Dyrektor TDT będzie mógł także przeprowadzać kontrole, w tym kontrole niezapowiedziane, u podmiotów gospodarczych wprowadzających pojazdy do obrotu (punkty sprzedaży) w zakresie weryfikacji spełniania wymagań, m.in. na podstawie otrzymanych skarg użytkowników końcowych, informacji pochodzących od organizacji zrzeszających konsumentów czy też mediów. Dyrektor TDT będzie upoważniony również do pobierania próbek towarów do badań w celu wykrycia niezgodności i uzyskania dowodów, w tym pod ukrytą tożsamością, co jest kluczowe dla kontroli ofert w Internecie. 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. Możliwość przeprowadzania kontroli online i offline pojazdów u podmiotów gospodarczych powinna ograniczyć ilość niezgodnych rowerów elektrycznych trafiających do użytkowników końcowych. Dodatkowo w projekcie zaproponowano rozszerzenie zakresu upoważnienia w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego przez

strażników gminnych (miejskich) poprzez możliwość używania przez nich przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących do określania maksymalnej (konstrukcyjnej) prędkości pojazdów. Zapis ten umożliwi strażom gminnym (miejskim) stosowanie przenośnych urządzeń do kontroli prędkości maksymalnej (konstrukcyjnej) m.in. rowerów elektrycznych.

W odniesieniu do pytania dotyczącego działań zmierzających do oszacowania liczby pseudorowerów elektrycznych w Polsce, uprzejmie wyjaśniam, że obecnie resort nie dysponuje takimi danymi oraz nie ma narzędzi do ich zgromadzenia.

Z dotychczasowych obserwacji wynika, że problem użytkowania nielegalnie modyfikowanych rowerów elektrycznych występuje przede wszystkim w dużych aglomeracjach miejskich i pozostaje w znacznym stopniu związany z działalnością podmiotów świadczących usługi w zakresie różnego rodzaju dostaw. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury wskazany problem jest zauważalny, a przypadki poruszania się takimi pojazdami po drogach publicznych – niezależnie od liczby tych pojazdów w skali kraju – powinny być sankcjonowane przez uprawnione do tego służby.

Należy podkreślić, że obowiązujące regulacje zawarte w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) oraz aktach wykonawczych do tej ustawy w sposób jednoznaczny określają zarówno wymagania techniczne jakie musi spełniać rower, jak i zasady poruszania się rowerem po drogach publicznych. Natomiast ocena prawidłowości zachowań kierujących pojazdami oraz sankcjonowanie nieprzestrzegania przez nich przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym, należy do organów uprawnionych do kontroli ruchu drogowego (Policja, straże gminne i miejskie). Ponadto, na podstawie art. 129 ust. 2 pkt 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym, funkcjonariusz Policji, w ramach wykonywania czynności kontrolnych, jest uprawniony m.in. do sprawdzania stanu technicznego i wyposażenia pojazdu znajdującego się na drodze.

Niezależnie od powyższego, uprzejmie informuję, że w odniesieniu do kwestii egzekwowania obowiązujących przepisów prawa, w tym art. 129 ust. 2 pkt 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym, ocena zachowań uczestników ruchu drogowego, podejmowanie czynności kontrolnych oraz stosowanie sankcji karnych należą do kompetencji organów uprawnionych do kontroli ruchu drogowego, w szczególności Policji oraz straży miejskich (gminnych).

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu