



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-3.054.1.2026

Warszawa, 10 lutego 2026

**Pan**  
**Włodzimierz Czarzasty**  
**Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na interpelację nr 14341 Posła na Sejm RP Pana Marka Chmielewskiego i grupy posłów, uprzejmie informuję, że kwestię obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu regulują przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>1</sup>, należące do właściwości Ministra Finansów.

W związku z powyższym w sprawie ewentualnego wprowadzenia zwolnienia z opłaty ubezpieczenia OC dla osób z niepełnosprawnością ruchową korzystających z pojazdów elektrycznych uzyskałem wyjaśnienia Pana Juranda Dropa, Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Finansów, który w piśmie z dnia 28 stycznia 2026 r.<sup>2</sup> wskazał, iż „powszechny ustawowy obowiązek zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia jakim jest, zgodnie z art. 4 pkt 1 ww. ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>1</sup>, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC ppm), uwarunkowany jest szczególną społeczną funkcją tego ubezpieczenia, jaką jest ochrona osób trzecich przed skutkami częstych, niekorzystnych zdarzeń powstałych wskutek ruchu pojazdów. Nieprzerwany charakter odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń i zarazem ochrony ubezpieczeniowej, daje poszkodowanym w wypadku gwarancję otrzymania należnego odszkodowania. Z drugiej strony, umowa tego ubezpieczenia chroni ewentualnego sprawcę wypadku komunikacyjnego przed nadmiernymi obciążeniami finansowymi z tytułu jego odpowiedzialności cywilnej oraz zabezpiecza jego majątek przed nadmiernym uszczupleniem z tytułu tej odpowiedzialności.

*W odniesieniu do powyższej kwestii niezbędne jest także odniesienie się do uregulowań UE dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Zgodnie*

---

<sup>1</sup> ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2025 r. poz. 367 z późn. zm.)

<sup>2</sup> pismo nr FN6.054.1.2026 z dnia 28 stycznia 2026 r.

*z przepisami art. 3 i 5 dyrektywy<sup>3</sup>, obowiązkiem każdego państwa członkowskiego jest zapewnienie, by skutki wszystkich zdarzeń wynikłych z ruchu komunikacyjnego były objęte obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej, z wyjątkami ograniczającymi się do:*

- 1) skutków zdarzeń posiadaczy pojazdów mechanicznych będących osobami fizycznymi i prawnymi, których imienną listę państwo ma obowiązek przedstawiać do notyfikowania Komisji Europejskiej i pozostałym państwom członkowskim;*
- 2) niektórych rodzajów pojazdów lub niektórych pojazdów posiadających „specjalną” tablicę, przy czym lista takich rodzajów pojazdów lub takich pojazdów zostaje przekazana przez dane państwo innym państwom członkowskim i Komisji Europejskiej.*

*Pojazdy zdefiniowane jako motorowery w ramach kategorii homologacyjnej, którymi poruszają się osoby z orzeczeniem o niepełnosprawności lub z ograniczoną mobilnością nie mieszczą się w dyspozycji tych przepisów, a co za tym idzie zwolnienie ich z obowiązku ubezpieczenia OC ppm naruszałoby prawo europejskie. Co jest przy tym bardzo istotne, regulacja przyjęta w dyrektywi<sup>3</sup> odpowiada ważnym celom gospodarczym i społecznym. Jak się bowiem podkreśla w motywach dyrektywy<sup>3</sup> (np. motyw 12), system obowiązkowych ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej służy ochronie potencjalnych poszkodowanych, a nie ochronie interesów osób ubezpieczonych. Jakiegokolwiek odstępstwa od dyrektyw<sup>3</sup> zmniejszające ochronę potencjalnych ofiar byłyby zatem jej poważnym naruszeniem na poziomie fundamentalnych celów.*

*Odnosząc się do wysokości rocznej składki za OC ppm dla posiadacza motoroweru PIU wskazała, że oscyluje ona w granicach od 50 zł do około 150 zł, w zależności od różnorodnych czynników ryzyka związanych z konkretnym pojazdem, ubezpieczonym oraz szeregu innych parametrów przyjętych w polityce taryfikacyjnej każdego zakładów ubezpieczeń.”.*

Z kolei w definicji motoroweru, skutera czy wózka inwalidzkiego wyjaśniam, że procedura homologacji typu pojazdu w odniesieniu do pojazdów kategorii L, w tym motorowerów, jest zharmonizowana w UE w ramach rozporządzenia (UE) nr 168/2013<sup>4</sup>, które stosuje się bezpośrednio w porządku prawa krajowego.

Zatem producent, który zamierza wprowadzić do obrotu na terytorium Polski nowy typ motoroweru, jest zobowiązany uzyskać unijne świadectwo homologacji typu pojazdu na zgodność z ww. rozporządzeniem (UE) 168/2013, z uwzględnieniem kryteriów klasyfikacji takiego pojazdu przewidzianym w załączniku nr I do tego rozporządzenia.

---

<sup>3</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (wersja ujednolicona)

<sup>4</sup> rozporządzenia (UE) 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, z późn. zm.)

W dniu 1 lipca 2023 r. weszła w życie ustawa o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia<sup>5</sup>, w ramach której dokonano zmiany definicji kategorii pojazdu zawartej w art. 2 pkt 60 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym<sup>6</sup>, celem uporządkowania klasyfikacji według aktualnie obowiązujących unijnych rozporządzeń homologacyjnych, w tym rozporządzenia (UE) nr 168/2013 odnoszącego się m.in. do motorowerów.

Należy zauważyć, iż rozporządzenie to wyłącza ze swojego zakresu stosowania pojazdy przeznaczone wyłącznie do użytku przez osoby niepełnosprawne fizycznie, a przewidziana w ustawie - Prawo o ruchu drogowym w art. 2 pkt 48 definicja wózka inwalidzkiego stanowi przepis krajowy.

Uprzejmie informujemy, iż obowiązujące na poziomie przepisów homologacyjnych regulacje zapewniają właściwą klasyfikację pojazdów dopuszczanych do ruchu w Polsce. Do Ministerstwa Infrastruktury nie wpłynęły sygnały o różnicach interpretacyjnych poszczególnych wydziałów komunikacji w kontekście klasyfikowania motoroweru czy też wózka inwalidzkiego.

Jednocześnie informujemy, iż resort infrastruktury prowadzi obecnie prace legislacyjne dotyczące *projektu ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw (UC 95)*<sup>7</sup>, w ramach których 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 w tym obszarze aspekt ochrony konsumentów przed nieuczciwymi praktykami ze strony podmiotów sprzedających pojazdy niezgodne z obowiązującymi dla nich wymaganiami, w tym pojazdy sklasyfikowane niezgodnie z przepisami przewidzianymi w tym zakresie np. motorowery sprzedawane jako rowery elektryczne bez wymaganej homologacji.

Pragnę przy tym dodać, iż warunki dopuszczenia pojazdu do ruchu w zależności od rodzaju pojazdu określa art. 71 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Na podstawie tego przepisu rejestracji podlegają: pojazd samochodowy, ciągnik rolniczy, pojazd wolnobieżny wchodzący w skład kolejki turystycznej, motorower lub przyczepa. Pojazd niewymieniony powyżej, a także przyczepa motocyklowa oraz przyczepa specjalna przeznaczona do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny, jest dopuszczony do ruchu,

---

<sup>5</sup> ustawa z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919)

<sup>6</sup> ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.)

<sup>7</sup> <https://legislacja.gov.pl/projekt/12402254>

jeżeli odpowiada warunkom określonym w art. 66 ustawy (art. 71 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym).

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 homologacyjnych<sup>8</sup>).

Zadanie wynikające z art. 73 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, powiat wykonuje we własnym imieniu i na własną odpowiedzialność, zgodnie z art. 2 ust. 1 ustawy o samorządzie powiatowym<sup>9</sup>. Oznacza to, że rejestracja pojazdów jest zadaniem własnym starosty, który jako organ rejestrujący pojazdy wykonuje je w oparciu o obowiązujące przepisy prawa wydając decyzje administracyjne.

*Z wyrazami szacunku,*

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

---

<sup>8</sup> 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 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), 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 oraz Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29, Dz. Urz. UE L 296 z 16.11.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 304 z 24.11.2022, str. 103 oraz Dz. Urz. UE L 92 z 30.03.2023, str. 30)

<sup>9</sup> ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1684)