Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTD-4.054.5.2026
Warszawa, 30 kwietnia 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 15864 Posłów na Sejm RP panów Kamila Wnuka i Łukasza Osmalaka, przedstawiam poniższe informacje.

Na wstępie przybliżę, jak funkcjonuje obowiązujący na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej (dalej: RP) system homologacji.

System ten wskazany został w ustawie z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz.U. poz. 919 – dalej: „ustawa homologacyjna"), a także w aktach wykonawczych do tej ustawy, m.in. w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 sierpnia 2023 r. w sprawie homologacji typu pojazdów (Dz.U. poz. 1651). Oparty jest on na prawodawstwie międzynarodowym, m.in. zharmonizowanych rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)[1] nr 167/2013, 168/2013 i 2018/858.

[1] 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)

Infolinia: +48 22 630 10 00
kancelaria@mi.gov.pl
www.gov.pl/web/infrastruktura

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Powyższe akty prawne zawierają przepisy administracyjne i wymagania techniczne dotyczące homologacji i wprowadzania do obrotu wszystkich nowych pojazdów, wraz z ich przedmiotami wyposażenia i częściami. Mają one zastosowanie dla wszystkich producentów ww. produktów wprowadzanych na rynek Unii Europejskiej (dalej: UE).

I tak, zgodnie z art. 13 ww. ustawy homologacyjnej, *„Producent jest obowiązany uzyskać świadectwo homologacji typu, zgodnie z rozporządzeniem 167/2013, rozporządzeniem 168/2013, rozporządzeniem 2018/858*, *(…)albo przepisami ustawy, które potwierdza spełnienie wymagań technicznych (…)*". Zgodnie z art. 15 - 16 ustawy homologacyjnej, ww. świadectwo homologacji typu na obszarze RP wydawane jest na wniosek producenta, przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, tj. polskiej władzy homologacyjnej (dalej: Dyrektor TDT), po spełnieniu konkretnych, określonych w przepisach, wymagań. Wymagania dla pojazdów osobowych i ciężarowych wynikają z załącznika II do ww. rozporządzenia (UE) nr 2018/858.

Powyższe przepisy nie dywersyfikują podejścia w zależności od kraju pochodzenia producenta. O wydanie świadectwa homologacji wnioskować może każdy producent, najważniejsze jest tu bowiem spełnienie obowiązujących w homologacji wymagań określonych w ww. aktach prawnych, co przekłada się bezpośrednio na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Odnosząc się do zawartych w interpelacji zapytań, przedstawiam poniższe informacje.

W celu monitorowania rynku pojazdów oraz ich wyposażenia, mając na względzie realizację wytycznych wynikających z unijnego prawodawstwa, tj. m.in. zgodnie z art. 6 ust. 1 ww. rozporządzenia (UE) nr 2018/858, państwa członkowskie powołują lub wyznaczają własne organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku. W RP takim organem, powołanym przepisem art. 3 ww. ustawy homologacyjnej, jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Zgodnie z posiadanymi uprawnieniami ustawowymi, podejmuje on działania w zakresie nadzoru rynku motoryzacyjnego także w odniesieniu do pojazdów importowanych z państw trzecich, m.in. zawartych w zapytaniu, pojazdów importowanych z Chińskiej Republiki Ludowej.

Niezależnie od powyższego dodam, iż obecnie w Ministerstwie Infrastruktury prowadzone są prace legislacyjne dotyczące *ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw (UC95).* Aktualnie projekt ten jest na etapie rozpatrywania uwag zgłoszonych w toku konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych. Propozycje tamże zawarte dotyczą m.in. doprecyzowania działań realizowanych przez Dyrektora TDT w obszarze nadzoru rynku.

Informuję, że procedura homologacji typu w odniesieniu do pojazdu, ma cztery odmiany:

a) <u>procedura homologacji typu UE pojazdu</u>, w jej wyniku producent, po spełnieniu określonych wymagań, może uzyskać świadectwo homologacji typu UE pojazdu, które:

- jest honorowane we wszystkich państwach członkowskich UE bez potrzeby dodatkowego uznawania przez organy innych państw członkowskich

- potwierdza spełnienie jednakowych wymagań, które narzucone są systemem homologacji determinowanym przepisami rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady

- umożliwia producentowi produkcję nieograniczonej liczby pojazdów;

b) procedura homologacji typu UE pojazdów produkowanych w małych seriach, w jej wyniku producent, po spełnieniu określonych wymagań, może uzyskać świadectwo homologacji typu UE pojazdów produkowanych w małych seriach, które:

- jest honorowane we wszystkich państwach członkowskich UE bez potrzeby dodatkowego uznawania przez organy innych państw członkowskich,

- potwierdza spełnienie jednakowych wymagań (niższych niż w przypadku homologacji typu UE pojazdu) które narzucone są systemem homologacji determinowanym przepisami rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady,

- umożliwia producentowi produkcję ograniczonej liczby pojazdów w roku kalendarzowym;

c) procedura krajowej homologacji typu pojazdu, w jej wyniku producent, po spełnieniu określonych wymagań, może uzyskać świadectwo krajowej homologacji typu pojazdu, które:

- nie jest honorowane w innych państwach członkowskich UE wymaga bowiem dodatkowego uznania przez organy innych państw członkowskich,

- potwierdza spełnienie wymagań opartych na krajowych wymaganiach administracyjnych w miejsce wybranych przepisów unijnych. Państwo członkowskie określa w tym przypadku własny zestaw wymagań alternatywnych, które mają wykazywać równoważny poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska, w porównaniu z zastępowanymi przepis unijne,

- umożliwia producentowi produkcję nieograniczonej liczby pojazdów w roku kalendarzowym;

- ma zastosowanie wyłącznie dla pojazdów należących do kategorii C, R, S, T4.1 oraz T4.2.

d) procedura krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach, w jej wyniku producent, po spełnieniu określonych wymagań, może uzyskać świadectwo krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach, które:

- nie jest honorowane w innych państwach członkowskich UE wymaga bowiem dodatkowego uznania przez organy innych państw członkowskich

- potwierdza spełnienie wymagań opartych na krajowych wymaganiach administracyjnych w miejsce wybranych przepisów unijnych W miejsce takich wybranych wymagań unijnych państwo członkowskie określa własny zestaw wymagań alternatywnych, które mają wykazywać równoważny poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska co zastępowane przepisy unijne

- umożliwia producentowi produkcję ograniczonej liczby pojazdów w roku kalendarzowym.

Należy przy tym zaznaczyć, że krajowe przepisy w tym zakresie, w toku procesu legislacyjnego podlegają notyfikacji.

Podsumowując powyższe należy wskazać, iż decyzja co do wyboru ścieżki proceduralnej w zakresie homologacji, leży po stronie producenta. Należy podkreślić, iż, jak wskazano powyżej, przepisy homologacyjne nie różnicują podejścia w zależności od kraju pochodzenia producenta, oraz nie odnoszą się do kwestii „warunków konkurencji". W zależności od wybranej ścieżki proceduralnej, każdy producent jest zobligowany do spełnienia danych, właściwych dla danej procedury wymagań, tożsamych wobec każdego producenta. Zaznaczenia wymaga, iż wszystkie z wymienionych powyżej procedur homologacyjnych stosowane są przez podmioty obecne na rynku motoryzacyjnym, zarówno krajowych producentów, jak i zagranicznych, w tym również producentów z państw trzecich.

Decyzja co do wyboru ścieżki proceduralnej w zakresie homologacji, leży po stronie producenta. Dokonuje on indywidualnej decyzji, którą to z dostępnych w systemie homologacyjnym ścieżkę obierze, uwzględniając przy tym swój interes ekonomiczny. Ustawodawca natomiast, dokonując transpozycji przepisów międzynarodowych do przepisów krajowych, uwzględnił wszystkie dostępne unijnie ścieżki, udostępnił więc producentowi wszystkie możliwe narzędzia do dokonania zasadnego, z punktu widzenia producenta, wyboru. Ustawodawca nie ingeruje w wybór dokonywany przez producenta pojazdu, np. poprzez ograniczenie stosowania którejkolwiek z tych ścieżek, bowiem podejmowanie działań ograniczających stosowanie którejkolwiek z procedur homologacyjnych w obrębie UE mogłoby skutkować ograniczeniem możliwości uczestnictwa w europejskim rynku motoryzacyjnym. Kwestia ta pozostaje więc do decyzji producenta.

Pragnę zapewnić, iż Dyrektor TDT, powołany na obszarze RP jako władza homologacyjna oraz organ nadzoru rynku motoryzacyjnego na mocy ww. ustawy homologacyjnej, uczestniczy w pracach gremiów międzynarodowych zarówno w zakresie homologacji, jak i nadzoru rynku. Prace takie odbywają się cyklicznie, ze względu na konieczność dostosowywania obowiązujących przepisów do postępu technicznego, a także mając na

względzie potrzebę wymiany informacji i dobrych praktyk pomiędzy krajami członkowskimi. Tak więc współpraca, o której mowa w zapytaniu, jest w całej rozciągłości realizowana.

Jak wskazano w odpowiedziach na powyższe zapytania, nie zachodzi przesłanka spełniania przez pojazdy „niższych standardów homologacyjnych", bowiem funkcjonujące na obszarze RP prawo dotyczące homologacji jest ustandaryzowane i rządzi się określonymi w przepisach wymaganiami, stosowanymi jednolicie wobec wszystkich producentów, bez względu na ich pochodzenie geograficzne.

Dodatkowo, na podstawie informacji pozyskanych od Dyrektora TDT realizującego zadania dotyczące nadzoru rynku informuję, iż w zakresie procedur homologacyjnych stosowanych przez producentów pojazdów z państw trzecich, nie zostały stwierdzone niezgodności. Takie niezgodności nie zostały także ujawnione przez organy nadzoru rynku innych państw członkowskich UE. Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku współpracuje w tym zakresie z Krajową Administracją Skarbową oraz podejmuje działania m.in. na skutek sygnałów rynkowych.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu