



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-4.054.8.2026

Warszawa, 16 czerwca 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 16747 Poseł na Sejm RP Pani Małgorzaty Pępek, w zakresie swojej właściwości przedstawiam poniższe informacje.

Uprzejmie informuję, że przepisy dotyczące produkcji pojazdów i związanych z tym obwarowań prawnych, zostały zawarte w ustawie z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919), która swym zakresem służy stosowaniu m.in. rozporządzenia (UE) 2018/858¹. Rozporządzenie to dedykowane jest m.in. wskazanym w przedmiocie interpelacji „pojazdom dostawczym”.

Na wstępie należy wskazać, iż decyzja o sposobie produkcji pojazdów (czy to produkcja w jednym etapie kompletacji, czy wielostopniowo) jest decyzją podejmowaną przez producenta pojazdów. Jest to zgodne z ww. rozporządzeniem (UE) 2018/858. Producent, biorąc pod uwagę dane dot. wielkości produkcji, rynku, grupy docelowej, podejmuje decyzję w tym zakresie. I tak, zgodnie z art. 22 ust. 1 ww. rozporządzenia:

„Składając wniosek o przyznanie homologacji typu całego pojazdu, producent może wybrać jedną z następujących procedur:

- a) homologację typu krok po kroku;
- b) jednostopniową homologację typu;
- c) mieszaną homologację typu.

¹ rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 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, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające 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)

Producent może ponadto wybrać wielostopniową homologację typu w odniesieniu do pojazdu niekompletnego lub skompletowanego.”.

Należy zaznaczyć, że procedura wielostopniowa zakłada, iż finalny pojazd będzie budowany w co najmniej dwóch etapach, w każdym z nich przez innego producenta. W pierwszym etapie producent pojazdu uzyskuje własną homologację typu. Drugi (i ew. każdy kolejny) etap polega na modyfikacji, zabudowie lub przebudowie istniejącego, homologowanego pojazdu (tzw. pojazdu bazowego) przez kolejnego producenta. Taki producent uzyskuje własną homologację typu, w ramach której potwierdzone jest spełnienie wymagań technicznych pojazdu, w zakresie wprowadzonych modyfikacji, zabudowy lub przebudowy pojazdu bazowego. Załącznik IX do rozporządzenia (UE) 2018/858 wymaga zawarcia *właściwych ustaleń pomiędzy odpowiednimi producentami zapewniających przekazywanie oraz wymianę dokumentów i informacji, tak aby skompletowany typ pojazdu spełniał wymogi techniczne wszystkich odpowiednich aktów prawnych wymienionych w załączniku II do ww. rozporządzenia*. Przepisy jednak nie precyzują wymagań ani formy ustaleń między producentami. Organy administracji nie ingerują w te kwestie poza weryfikacją faktu czy takie ustalenia istnieją.

W związku z powyższym, treść i forma wspomnianych ustaleń, są przedmiotem wzajemnych relacji rynkowych między producentami. Należy zaznaczyć, że w przypadku homologacji wielostopniowej, podmioty będące producentami pojazdu na poszczególnych etapach kompletacji, są wskazane w świadectwach homologacji typu, począwszy od etapu 2. Należy w tym miejscu także mieć na względzie, iż zgodnie z art. 13 ust. 2 ww. rozporządzenia „Producenci odpowiadają przed organem udzielającym homologacji za wszystkie aspekty procedury homologacji i za zapewnienie zgodności produkcji.” W przypadku pojazdów produkowanych wieloetapowo przepis ten należy rozumieć w ten sposób, iż każdy producent odpowiada za swój etap kompletacji.

Istotnym wymaganiem jest również to, by każdy zakład montażowy posiadał ważny protokół z kontroli zgodności produkcji, jak również i producent posiadał wewnętrzne procedury nadzoru nad zakładem montażowym, które podlegają weryfikacji realizowanej przez organ udzielający homologacji.

Mając powyższe na względzie informuję, że w zakresie prawodawstwa będącego w gestii ministra właściwego do spraw transportu brak jest przeszkód, by niezależni przedsiębiorcy nawiązywali współpracę z producentami pojazdów, biorąc udział w procedurze budowy pojazdu na danym etapie kompletacji.

Dodając uzupełniająco informuję, iż zarówno do Ministra Infrastruktury, jak i do organu udzielającego homologacji na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, tj. Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, nie wpłynęły sygnały dotyczące stwarzania przez rynek producentów pojazdów barier dla podmiotów chcących wykonywać czynności montażowe w ramach posiadanych świadectw homologacji typu pojazdów kompletowanych na kolejnych etapach kompletacji.

Uprzejmie informuję, że w związku z faktem, iż przedmiot interpelacji jedynie pośrednio wpisuje się we właściwość Ministra Infrastruktury, a dotyczy również dostępu niezależnych przedsiębiorców do wykonywania zabudów pojazdów dostawczych w kontekście wpływu na konkurencję, ograniczenia dostępu do rynku, relacji pomiędzy podmiotami, ograniczenia dostępu do usług lokalnych przedsiębiorców oraz potencjalnych negatywnych skutków dla konsumentów, wystąpiłem o stanowisko do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów dalej: UOKiK). Odpowiedź UOKiK z dnia 5 czerwca 2026 r. nr DOK-3.071.47.2026.MS załączam do niniejszego pisma.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu