



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-7.054.5.2026

Warszawa, 17 czerwca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 16861 Pani Pauliny Matysiak, poseł na Sejm RP, przedstawiam następujące stanowisko.

Uprzejmie informuję, że kwestie dotyczące stosowania części nieoryginalnych (alternatywnych) po naprawach powypadkowych nie mieszczą się w zakresie regulowanym *ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.).

Zgodnie z przepisami art. 12 i 13 *ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia* (Dz. U. z poz. 919) producent, który zamierza wprowadzić do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nowy typ przedmiotu wyposażenia lub części, jest zobowiązany uzyskać odpowiednie świadectwo homologacji typu.

Przedmioty wyposażenia i części objęte obowiązkiem homologacji typu wskazane są w międzynarodowych przepisach obowiązujących na poziomie UE oraz ONZ.

W przypadku przedmiotów wyposażenia lub części, które **nie są objęte przepisami homologacyjnymi** ustawodawca unijny w art. 55–56 *rozporządzenia (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, 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, s. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2018/858”, przewidział system zezwoleń na wprowadzenie do obrotu – dotyczy on przedmiotów wyposażenia lub części,

które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania układów istotnych dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego efektywności środowiskowej.

Podkreślenia wymaga jednak, iż na gruncie rozporządzenia (UE) 2018/858, **nie określono wykazu** przedmiotów wyposażenia lub części, które podlegałyby procedurze wydawania zezwoleń na wprowadzenie do obrotu. Ponadto z informacji posiadanych przez resort infrastruktury wynika, że żadne prace w tym zakresie nie są aktualnie prowadzone na poziomie UE.

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 502 i 1417) w załączniku nr 3 wskazano *Wykaz przedmiotów wyposażenia i części związanych z bezpieczeństwem użytkowania pojazdu i ochroną środowiska*. Zgodnie z przepisem § 10 ust. 3 ww. rozporządzenia przedmioty wyposażenia i części związane z bezpieczeństwem użytkowania pojazdu i ochroną środowiska podlegają sprawdzeniu w tym zakresie przez jednostki akredytowane w polskim systemie akredytacji.

W przypadku wprowadzanych do obrotu części używanych w 2005 r. Minister Infrastruktury wydał *rozporządzenie w sprawie wykazu przedmiotów wyposażenia i części, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko* (Dz. U. poz. 1666). Stanowi ono implementację art. 7 ust. 1 dyrektywy 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. WE L 170 z 29.06.2002, z późn. zm.). Rozporządzenie zabrania wprowadzania do obrotu części objętych przedmiotowym wykazem.

Odnosząc się do „weryfikacji jakości oraz pochodzenia części zastosowanych w naprawach powypadkowych” w ramach badań technicznych przeprowadzanych w stacjach kontroli pojazdów pragnę wyjaśnić, że pojazd, jak również jego części, podczas badania technicznego podlega kontroli organoleptycznej. Przedmioty wyposażenia i części pojazdów związane z bezpieczeństwem ich użytkowania i ochroną środowiska mogą być stosowane

w pojazdach, jeżeli spełniony jest co najmniej jeden z wymienionych warunków z § 10 ust.1 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia*. Należy zwrócić uwagę na warunek oznakowania znakami homologacji międzynarodowej stosowanymi w homologacji Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – „E” lub Unii Europejskiej – „e”, natomiast § 10 ust. 4 ww. rozporządzenia wskazuje, że przedmioty wyposażenia i części objęte obowiązkiem homologacji typu, określone są w przepisach o homologacji pojazdów.

Części mające kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa pojazdów podlegają obowiązkowi homologacji typu, któremu poświęcony jest rozdział 13 *ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia*. Wdrożony w Polsce system homologacji jest systemem opartym na przepisach prawnych mających zastosowanie w obiegu prawnym UE i ONZ, w szczególności należy wskazać tu system homologacji oparty

o regulaminy ONZ, które dotyczą układów, komponentów i części pojazdów. W praktyce system ten wymaga, aby każdy element wyposażenia pojazdu, na który ustanowiono odpowiedni przepis homologacyjny, został zbadany na zgodność z tym przepisem zanim zostanie wprowadzony na rynek.

W myśl procedowanego w Ministerstwie Infrastruktury *projektu ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw* (UC95) Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego uzyska m.in. narzędzia do weryfikacji zgodności elementów wyposażenia pojazdów, które zostały wprowadzone na rynek.

W myśl art. 55 ust. 4 *rozporządzenia (UE) 2018/858* Komisja Europejska ma możliwość ustanawiania sektorowych wymagań dla części lub wyposażenia, co do których zidentyfikowano poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub efektywności środowiskowej pojazdów, w których zamontowano dane części lub wyposażenie. Jednakże w związku z brakiem konsensusu na poziomie UE, wykaz tych elementów zawarty w Załączniku VI pozostaje pusty.

Należy zauważyć, iż w odniesieniu do przedmiotów wyposażenia lub części nieobjętych obowiązkiem homologacji typu do dnia 1 maja 2004 r. w Polsce obowiązywała procedura certyfikacji na znak bezpieczeństwa „B”, która była ujęta w przepisach znajdujących się w zakresie kompetencji ministra właściwego do spraw gospodarki. Na wniosek Komisji Europejskiej, na dzień wejścia Polski do Unii Europejskiej, ówczesny Minister Gospodarki usunął regulacje w tym zakresie z polskiego systemu prawnego. Dostrzegając lukę systemową w tym obszarze Ministerstwo Infrastruktury podejmowało inicjatywy, w tym rozmowy z resortem rozwoju i technologii, których celem była analiza możliwości wprowadzenia w polskich przepisach procedury certyfikacji wyrobów motoryzacyjnych, które są istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w odniesieniu do których nie sformułowano międzynarodowych przepisów homologacyjnych. MI podjęło również konsultację tego tematu na poziomie Unii Europejskiej. Z informacji przekazanych resortowi ze strony Komisji Europejskiej wynika, że w państwach członkowskich mogą być utrzymywane procedury w tym zakresie, ale jedynie, jeżeli były wdrożone przed 2007 rokiem. Wdrożenie nowych procedur wymaga natomiast zmian na poziomie Unii Europejskiej, w tym zachowania szczególnego uwzględnienia zasad wyrażonych w TFUE w zakresie swobodnego przepływu towarów. Niezależnie od powyższego informuję, iż niektóre jednostki, jak przykładowo Instytut Transportu Samochodowego, dokonują dobrowolnej (komercyjnej) certyfikacji wyrobów motoryzacyjnych na wniosek producenta/importera, której celem jest potwierdzenie bezpieczeństwa wprowadzonego do obrotu produktu.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu
Dokument podpisany elektronicznie.