



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-4.054.5.2024

Warszawa, 06 sierpnia 2024

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 3675 Poseł na Sejm RP Pani Pauliny Matysiak w sprawie dopuszczenia hulajnóg elektrycznych z siodelkiem do ruchu na chodniku i ścieżce rowerowej, przedstawiam stanowisko w zakresie właściwości rzeczowej Ministra Infrastruktury.

Stanowisko w sprawie dopuszczenia w Polsce hulajnóg elektrycznych było już przedstawione w odpowiedzi Ministra Infrastruktury znak: DTD-4.054.3.2024 z dnia 23 kwietnia br. na interpelację nr 2066 Pani Poseł Pauliny Matysiak.

Należy zauważyć, że kwestie związane z dopuszczaniem pojazdów takich jak hulajnogi elektryczne, czy też urządzenia transportu osobistego, nie są zharmonizowane w ramach Unii Europejskiej (UE). W konsekwencji tego każdy kraj członkowski UE ma możliwość samodzielnego uregulowania zasad dopuszczenia tego rodzaju pojazdów do ruchu drogowego na swoim terytorium, kierując się jednocześnie koniecznością zapewnienia zgodności z unijnymi wymogami homologacyjnymi przewidzianymi dla pojazdów. W trakcie opracowywania zasad poruszania się hulajnogami elektrycznymi, w tym wprowadzania definicji tego pojazdu w ramach nowelizacji w 2021 r. ustawy Prawo o ruchu drogowym, po analizie regulacji przewidzianych w tym zakresie w innych państwach, kierując się kwestiami bezpieczeństwa ruchu drogowego i spójności z regulacjami UE, Polska oparła się na rozwiązaniach takich krajów jak: Niemcy, Francja, Dania i Słowacja, w których nie są również dopuszczane do ruchu hulajnogi elektryczne z siedzeniem.

W tym miejscu należy zauważyć, iż wskazane w poprzedniej odpowiedzi na interpelację rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. *w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców*, w art. 2 ust. 2 lit. j wyłącza ze swojego zakresu stosowania pojazdy niewyposażone w przynajmniej jedno miejsce siedzące. Potwierdza to zatem przedstawione w odpowiedzi z dnia 23 kwietnia 2024 r. stanowisko, że montaż siedziska powoduje zmianę podstawowych cech użytkowych i objęcie takiego pojazdu wymaganiami rozporządzenia (UE) nr 168/2013, a tym samym poddanie go obowiązkowej

procedurze homologacji typu jako pojazdu kategorii L1e-B (dwukołowy motorower), a następnie rejestracji.

Takie samo podejście zostało wskazane w załączonej przez Panią Poseł informacji Biura Analiz Sejmowych Kancelarii Sejmu (BAS) z dnia 15 września 2022 r. nr BAS-WAZSP-1635/22 jako stanowisko np.: Francji, w której hulajnogi elektryczne są definiowane jako pojazdy bez miejsca siedzącego, z jednoczesnym wskazaniem, że w siodelka mogą być wyposażone pojazdy spełniające kryteria określone w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013; czy też Słowenii, w której: „jeśli hulajnoga elektryczna posiada siodelko, jest skategoryzowana jako motorower i podlega przepisom dotyczącym motorowerów.” Również w Estonii „pojazdy posiadające przynajmniej dwa koła i siodelko, w tym hulajnogi elektryczne (...) są w estońskim kodeksie drogowym przypisane do kategorii „lekkie motorowery.” Z kolei we Włoszech, w których hulajnoga elektryczna nie może posiadać siodelka „w 2021 r. sąd w Mediolanie nakazał zablokowanie sprzedaży na dwóch platformach sprzedażowych pojazdów określonych m.in. jako hulajnogi elektryczne z siodelkiem” jako posiadających cechy motorowerów. Definiując hulajnogę elektryczną Słowacja wskazuje na brak możliwości wyposażenia w siodelko, jednocześnie „za hulajnogę nie uznaje się pojazdu, który może być zaliczony do kategorii L, (obejmującej m.in. motorowery dwukołowe kategoria L1e).”

W materiale BAS wskazano także, iż w zakresie regulacji w Irlandii „ani obecne, ani planowane przepisy prawne nie odnoszą się do hulajnogi elektrycznej z siodelkiem jako odrębnej kategorii pojazdów” – w tym kontekście pragnę zauważyć, iż w 2023 r. projektowane przepisy odnoszące się do poruszania się hulajnogami elektrycznymi w tym kraju były opiniowane przez resort infrastruktury w ramach procedury notyfikacji Komisji Europejskiej – gdzie hulajnoga elektryczna została zaklasyfikowana jako pojazd przeznaczony do przewozu jednej osoby w pozycji stojącej, również bez możliwości siedzenia.

Odnosząc się zatem do przedstawionych w materiale BAS informacji należy wskazać, iż większość państw UE ma podobne rozwiązania prawne do obowiązujących w Polsce, które nie przewidują możliwości wyposażenia hulajnóg elektrycznych w siedzenie.

Podkreślenia wymaga, że sama nazwa, jak i konstrukcja działania hulajnóg, nie uwzględnia wyposażenia tych pojazdów w siedzenie, gdyż przeznaczeniem tych pojazdów było i jest korzystanie z nich przez kierującego w pozycji stojącej.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, jak również konieczność zapewnienia zgodności polskich przepisów z unijnymi regulacjami homologacyjnymi, odnosząc się do pytań Pani Poseł zawartych w interpelacji uprzejmie informuję, iż resort infrastruktury podtrzymuje swoje stanowisko i nie planuje obecnie zmiany przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie wnioskowanym przez Panią Poseł.

Jednocześnie uprzejmie informuję, iż zgodnie z posiadanymi informacjami Komisja Europejska, ze względu na stale rosnącą popularność mikromobilności, zamierza zbadać

potrzebę ujednoczenia przepisów dotyczących elektrycznych hulajnóg i rowerów, jak również innych urządzeń transportu osobistego, w kontekście ich bezpiecznego dopuszczania do ruchu drogowego w UE. Nie są jednak znane szczegóły dotyczące terminu ewentualnych działań Komisji w tym zakresie. Niemniej, w przypadku podjęcia stosowanych prac mających na celu harmonizację przepisów dla tego rodzaju pojazdów w ramach całej UE, w zależności od wyników tych prac i przyjętych rozwiązań, może zaistnieć potrzeba zmiany krajowych przepisów, w tym również w obszarze zasad dopuszczania i poruszania się hulajnogami elektrycznymi.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu