



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-5-1.054.28.2025  
Warszawa, 14 sierpnia 2025

**Pan**  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 10665 Poseł na Sejm RP Pani Marty Stożek z dnia 3 lipca br. w sprawie niewłaściwego parkowania hulajnóg elektrycznych, poniżej przedstawiam następującą informację.

Na wstępie pragnę poinformować Pana Marszałka, że *przepisy ustawy z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 720) wprowadziły do *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 i 2025 r. poz. 820) zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu.

Zgodnie z przepisami art. 47 ust. 3 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* dopuszcza się postój roweru, hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego na drodze dla pieszych w miejscu do tego przeznaczonym, a w razie braku takiego miejsca – jak najbliżej zewnętrznej krawędzi drogi dla pieszych najbardziej oddalonej od jezdni oraz równoległe do tej krawędzi, przy zachowaniu warunków określonych w art. 47 ust. 1 pkt 2 *ustawy*, tj. szerokość chodnika jest nie mniejsza niż 1,5 m i nie utrudni ruchu pieszych. Przepis ten porządkuje postój hulajnóg elektrycznych oraz umożliwia bezpieczne poruszanie się pieszych.

Jednocześnie podkreślam, że postój pojazdów, w tym roweru, hulajnogi elektrycznej na chodniku w sposób niezgodny z przepisami *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* jest czynem wyczerpującym znamiona wykroczenia, zagrożonym karą grzywny. Obecnie naruszenia przepisów dotyczących zatrzymania i postoju, określonych w *ustawie – Prawo o ruchu drogowym*, mogą być karane na podstawie obowiązującego przepisu art. 90 lub art. 97 *ustawy – Kodeks wykroczeń*.

Odpowiadając na pytanie pierwsze, pragnę wyjaśnić, że wyżej wskazane przepisy porządkują ruch hulajnóg elektrycznych zapewniają bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego, dlatego też resort nie planuje zmian legislacyjnych w tym zakresie. Ponadto należy wskazać, że czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolowanie, w myśl przepisów art. 129 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* należą do zadań Policji.

Odnosząc się do pytania dotyczącego prac analitycznych prowadzonych przez Ministerstwo oraz gromadzonych danych w zakresie skuteczności obowiązujących regulacji oraz ich realnego wpływu na bezpieczeństwo pieszych, zwłaszcza osób z niepełnosprawnościami, seniorów oraz dzieci, pragnę poinformować Pana Marszałka, że postulowane przez Panią Poseł konkretne zmiany przepisów nie były dotychczas przedmiotem szerszych prac analitycznych na poziomie centralnym. Należy wskazać, że dotychczasowe przepisy porządkowe dotyczące parkowania hulajnóg elektrycznych nie były kwestionowane przez stronę samorządową zwłaszcza, że samorząd lokalny ma narzędzia do interwencji w zakresie właściwego utrzymania porządku publicznego w tym zgłaszania operatorom hulajnóg problemów z tymi urządzeniami lub nieprawidłowego ich parkowania.

W związku z rosnącą ilością poważnych wypadków i kolizji spowodowanych przez nieprawidłowo zaparkowane hulajnogi, istnieje potrzeba przeprowadzenia pogłębionych analiz zwłaszcza, przez organy kontroli ruchu drogowego. Ponadto pragnę wskazać, że Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego prowadzi badania zachowań uczestników ruchu drogowego poruszających się pojazdami jednośladowymi. Szczegółowe informacje dostępne są na stronie: <https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/badania-i-analazy-krajowe/>

Dotychczasowe analizy koncentrowały się na najcięższych przyczynach zdarzeń drogowych, również tych z udziałem hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego (UTO). Nie obejmowały one jednak szerokiej obserwacji wpływu pozostawionych hulajnóg na zdarzenia drogowe z udziałem innych uczestników ruchu drogowego.

W przypadku ponowienia tych badań Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego uwzględni również w tych analizach zgłaszane w przedmiotowej interpelacji problemy.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące rozważanych przez resort infrastruktury wprowadzenie ogólnokrajowego obowiązku wyznaczania przez jednostki samorządu terytorialnego lub operatorów platform do wynajmu miejsc postojowych dla hulajnóg elektrycznych i innych urządzeń transportu osobistego, jak również czy istnieje możliwość wsparcia finansowego tych działań z poziomu centralnego, pragnę poinformować Pana Marszałka, że zgodnie z obowiązującym art. 22 ust. 2 i 2a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2025, poz. 889), grunty w pasie drogowym zarząd drogi może oddawać w najem, dzierżawę albo je użyczać, w drodze umowy, na cele związane z potrzebami zarządzania drogami, ruchu drogowego lub obsługi użytkowników ruchu. Zarząd drogi pobiera z tytułu najmu lub dzierżawy opłaty w wysokości ustalonej w umowie. W przypadku zawarcia umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym partner prywatny może otrzymać w najem, dzierżawę albo użyczenie nieruchomości leżące w pasie drogowym, w celu wykonywania działalności gospodarczej.

Mając powyższe na uwadze należy wskazać, w obecnym stanie prawnym art. 22 ust. 2 *ustawy o drogach publicznych* dopuszcza zawarcie umowy z podmiotem zainteresowanym wykorzystaniem gruntu będącego pasem drogowym drogi publicznej. Zawarcie takiej umowy prowadzi do uzyskania przez jedną ze stron prawa do korzystania z określonej w umowie części pasa drogowego drogi publicznej. Drugi sposób pozwalający na korzystanie z pasa drogowego to uzyskanie na podstawie art. 40 *ustawy o drogach publicznych* decyzji administracyjnej zezwalającej na zajęcie pasa drogowego. Niemniej jednak w ocenie resortu infrastruktury, przypadek wykorzystania pasa drogowego w celu zlokalizowania w nim stacji wypożyczania hulajnóg, jest działaniem, które powinno odbywać się na podstawie art. 22 ust. 2 *ustawy o drogach publicznych*. Przyjmuje się bowiem, że hulajnogi są przez przedsiębiorcę świadczącego usługi wypożyczania hulajnóg odstawiane w większej ilości w konkretne miejsca (są zatem tworzone wypożyczalnie hulajnóg). Tym samym możliwe jest ustalenie gruntu w pasie drogowym drogi publicznej, który w drodze umowy zostanie oddany w najem, dzierżawę albo użyczenie.

Odnosząc się do kwestii wyznaczania miejsc postojowych m.in. dla hulajnóg elektrycznych oraz innych urządzeń transportu osobistego, pragnę poinformować Pana Marszałka, że decyzję o zastosowaniu w organizacji ruchu na drogach publicznych odpowiednich rozwiązań (w tym dotyczących wyznaczania miejsc postojowych) podejmuje organ zarządzający ruchem właściwy dla danej drogi.

Organy zarządzające ruchem określa art. 10 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, zgodnie z którym:

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) zarządza ruchem na drogach krajowych,
- marszałek województwa zarządza ruchem na drogach wojewódzkich,
- starosta zarządza ruchem na drogach powiatowych i gminnych,
- prezydent miasta zarządza ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych).

Zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, w tym w strefie ruchu i strefie zamieszkania należy do podmiotu zarządzającego tymi drogami.

*Z wyrazami szacunku,*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Stanisław Bukowiec  
Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.