



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-5-1.054.46.2025

Warszawa, 05 listopada 2025

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 12283 Posła na Sejm RP Pana Pawła Papkego z dnia 22 września br., w sprawie ustalenia jednoznacznych definicji prawnych w zakresie hulajnowy elektrycznej, roweru elektrycznego oraz urządzeń transportu osobistego, przedstawiam następujące informacje.

Odnosząc się do takich pojazdów takich jak hulajnowy elektryczne czy też urządzenia transportu osobistego należy zauważyć, iż wymagania dla tych pojazdów 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 nie tylko kwestiami bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale również spójności z regulacjami UE. Pragnę poinformować, że z punktu widzenia unijnych procedur homologacyjnych klasyfikacja pojazdów należących do kategorii L, jak również parametry techniczne dla poszczególnych kategorii tych pojazdów, są sprecyzowane w rozporządzeniu 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 (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem 168/2013”.

Zgodnie z przepisami występuje rower zdefiniowany w art. 2 pkt 47 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) oraz rower z napędem (L1e-A), który jest objęty obowiązkiem uzyskania unijnego świadectwa homologacji typu pojazdu na zgodność z rozporządzeniem 168/2013.

W przypadku, jeżeli dany pojazd nie może zostać sklasyfikowany jako rower z napędem z rozporządzenia 168/2013, gdyż nie wpisuje się w kryteria klasyfikacji, wtedy należy stwierdzić, iż jest to pojazd o innej kategorii – motorower/motocykl. W związku z tym aby uczestniczyć w ruchu drogowym taki pojazd powinien być homologowany i zarejestrowany, a także podlegać okresowym badaniom technicznym w toku eksploatacji. Pojazd z napędem elektrycznym, który przekracza przynajmniej jeden z parametrów określonych w art. 2 pkt 47 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* definiującym rower również wchodzi w definicję motoroweru.

Aktualnie w przedmiotowej sprawie istotna jest kwestia skutecznego działania organów uprawnionych do kontroli ruchu drogowego (Policja, straże gminne i miejskie).

Niezależnie od powyższego, resort infrastruktury planuje zainicjowanie prac legislacyjnych nad ujednoczeniem nomenklatury z prawa krajowego i unijnego w tym obszarze, mając na uwadze obowiązującą klasyfikację pojazdów kategorii L wynikającą z rozporządzenia 168/2013, jak również definicje zawarte w *ustawie – Prawo o ruchu drogowym*.

Już obecnie w resorcie procedowany jest projekt *ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw* (UC95), w ramach którego jedną z kluczowych zmian jest wzmocnienie nadzoru rynku motoryzacyjnego realizowanego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

Celem przyznania Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego szeregu narzędzi niezbędnych do kontroli pojazdów i części wprowadzonych do obrotu w Polsce oraz skuteczniejszego wycofywania niebezpiecznych produktów jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska.

Istotny jest również aspekt ochrony konsumentów przed nieuczciwymi praktykami ze strony podmiotów sprzedających pojazdy i części niezgodne z przepisami, takie jak chociażby motorowery sprzedawane jako rowery elektryczne.

Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego został również wyznaczony jako organ nadzoru rynku nad hulajnogami elektrycznymi w zakresie spełniania przez te pojazdy warunków technicznych określonych w przepisach *rozporządzenia 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).

Dodatkowo w projekcie zaproponowano rozszerzenie zakresu upoważnienia w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego przez strażników gminnych (miejskich) poprzez możliwość używania przez nich przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących do

określania maksymalnej (konstrukcyjnej) prędkości pojazdów. Zapis ten umożliwi strażom gminnym (miejskim) stosowanie przenośnych urządzeń do kontroli prędkości maksymalnej (konstrukcyjnej) rowerów i hulajnóg elektrycznych.

Te działania są szczególnie ważne teraz, kiedy ilość wypadków z udziałem m.in. hulajnóg elektrycznych stale rośnie, a często poszkodowanymi są osoby niepełnoletnie, które użytkują takie pojazdy niezgodnie z przepisami *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, tj. użytkują je na drogach publicznych przekraczając dozwoloną przepisami ustawy prędkość.

Pilne procedowanie ww. projektu ustawy ma dla resortu priorytetowe znaczenie, również w kontekście eliminowania z ruchu drogowego pojazdów niespełniających wymogów technicznych i zagrażających bezpieczeństwu uczestnikom ruchu drogowego. Projekt ten jest obecnie na etapie rozpatrywania uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych.

Z wyrazami szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie