



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-5-1.054.36.2025  
Warszawa, 14 listopada 2025

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

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na interpelację nr 10748 Poseł na Sejm RP pani Olgi Semeniuk-Patkowskiej w sprawie braku skutecznych działań rządu wobec rosnącej liczby wypadków z udziałem hulajnóg elektrycznych, przedstawiam stanowisko w zakresie właściwości Ministra Infrastruktury.

Na wstępie pragnę wskazać, 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, z późn. zm.) zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu.

Zgodnie z art. 2 pkt 47b *ustawy - Prawo o ruchu drogowym*, hulajnoga elektryczna to pojazd napędzany elektrycznie, dwuosiowy, z kierownicą, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe.

W myśl przepisów art. 20 ust 6 pkt 4 *ustawy - Prawo o ruchu drogowym*, dopuszczalna prędkość hulajnogi elektrycznej i urządzenia transportu osobistego wynosi 20 km/h.

Na podstawie przepisów art. 33 ust. 1 *ustawy - Prawo o ruchu drogowym* kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeżeli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną, korzystając z drogi dla pieszych i rowerów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować pierwszeństwa pieszemu.

Jednocześnie zgodnie z przepisami art. 33a *ustawy - Prawo o ruchu drogowym* kierujący hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością nie większą niż 30 km/h, w przypadku gdy brakuje drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów. Ponadto korzystanie z drogi dla pieszych przez kierującego hulajnogą elektryczną jest dozwolone wyjątkowo, gdy droga dla pieszych jest usytuowana wzdłuż jezdni, po której ruch pojazdów jest

dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h, i brakuje drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów.

Natomiast, zgodnie z przepisami art. 47 ust. 3 *ustawy – 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.

W odniesieniu do pytania dotyczącego ograniczenia prędkości hulajnóg elektrycznych, uprzejmie wyjaśniam, że obowiązujące przepisy w zakresie warunków technicznych pojazdów przewidują już konstrukcyjne ograniczenie rozwijania prędkości przez hulajnogę elektryczną powyżej 20 km/h.

Wymóg ten jaki i inne wymagane warunki techniczne dla hulajnóg elektrycznych został wprowadzony w *drodze rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 października 2021 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* (Dz. U. z 2021 r. poz. 1877). Przepisy te zostały wprowadzone w konsekwencji ustawy z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Ustawa ta jednocześnie wprowadziła przepis przejściowy w art. 5 ust. 2, zgodnie z którym hulajnogi elektryczne i urządzenia transportu osobistego wprowadzone do obrotu przed dniem 1 stycznia 2022 r. mogą nie spełniać warunków technicznych określonych dla tych pojazdów w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1.

W wyniku powyższego przepisu ustawowego dalej w ruchu drogowym mogą uczestniczyć hulajnogi elektryczne, które nie spełniają określonych w ww. nowelizacji z października 2021 r. warunków technicznych, w tym wymogu konstrukcyjnego ograniczenia prędkości do 20 km/h.

Mając na uwadze powyższe pragnę wskazać, że wyżej wskazane przepisy porządkują ruch hulajnóg elektrycznych i zapewniają bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Jednocześnie podkreślam, że ruch oraz postój pojazdów, w tym hulajnóg elektrycznych w sposób niezgodny z przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym jest czynem wyczerpującym znamiona wykroczenia, zagrożonym karą grzywny. Obecnie naruszenia przepisów określonych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, mogą być karane na podstawie obowiązującego przepisu art. 90 lub art. 97 *ustawy – Kodeks wykroczeń*.

Należy także podkreślić, że egzekwowanie obowiązujących przepisów oraz czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie tym ruchem i jego

kontrolowanie, w myśl przepisów art. 129 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, należą do zadań Policji.

Należy również wskazać, że zgodnie z art. 29 ust. 1 pkt 1 *ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej* (Dz. U. z 2025 r. poz. 1275), sprawy ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego objęte zostały działem sprawy wewnętrzne i pozostaje we właściwości Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Ponadto pragnę poinformować Pana Marszałka, że z uwagi na zauważalny w ostatnich latach wzrost zainteresowania tematyką bezpieczeństwa związanego z użytkowaniem hulajnóg elektrycznych, zarówno na szczeblu krajowym, jak i lokalnym podejmowane są działania edukacyjne i prewencyjne, mające na celu zwiększenie świadomości użytkowników w zakresie obowiązujących przepisów, w tym dotyczących dozwolonej prędkości oraz zasad poruszania się po drogach publicznych.

W ramach współpracy instytucji rządowych, samorządów oraz służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego prowadzone są kampanie informacyjne, akcje edukacyjne w szkołach, a także działania profilaktyczne w przestrzeni publicznej. Dodatkowo analizowane są różne rozwiązania regulacyjne na wzór wybranych państw europejskich.

Obecnie realizowana jest akcja informacyjno-edukacyjna Bezpieczni 60+ uczestnicy są edukowani w zakresie prawidłowego poruszania się zgodnie z przepisami hulajnogami elektrycznymi, a także w zakresie stosowania kasków.

Niezależnie od powyższego pragnę poinformować Pana Marszałka, że kwestia wprowadzenia regulacji wobec operatorów hulajnóg na wynajem, pozostaje poza właściwością resortu infrastruktury.

Obecnie w resorcie infrastruktury procedowany jest także 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 (TDT). Bardzo ważny jest tutaj aspekt ochrony konsumentów przed nieuczciwymi praktykami ze strony podmiotów sprzedających pojazdy niezgodne z przepisami, takie jak np. motorowery sprzedawane jako rowery elektryczne.

Zgodnie z ww. projektem Dyrektor TDT 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).

Wzmocnienie uprawnień Dyrektora TDT umożliwi szybsze i bardziej efektywne reagowanie na skargi i zgłoszenia dotyczące potencjalnie niebezpiecznych lub niezgodnych z przepisami pojazdów.

W ramach swoich działań Dyrektor TDT będzie również prowadził nieodpłatne kampanie informacyjne dla obywateli w mediach publicznych, komercyjnych i społecznościowych, jak również prowadził na stronie podmiotowej TDT profesjonalny wykaz pojazdów niezgodnych z wymaganiami lub stwarzających zagrożenie dla ruchu drogowego.

Celem przyznania Dyrektorowi TDT szeregu narzędzi niezbędnych do kontroli pojazdów i części wprowadzonych do obrotu w Polsce jest zapewnienie skuteczniejszego wycofywania niebezpiecznych produktów z rynku.

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.

Pragnę zaznaczyć, że pilne procedowanie ww. zmian ma dla resortu priorytetowe znaczenie, szczególnie w kontekście eliminowania z ruchu drogowego pojazdów niespełniających wymogów technicznych i zagrażających bezpieczeństwu uczestnikom ruchu drogowego.

Niezależnie od powyższego, pragnę poinformować, że w dniu 17 października 2025 r. została uchwalona przez Sejm RP ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, przyjęta przez Senat RP bez zmian (druk sejmowy nr 1677, druk senacki nr 511). Ww. ustawa oczekuje na podpis Prezydenta RP. Przepisy tej ustawy nakładają na kierujących rowerem, rowerem z napędem, o którym mowa w art. 4 ust. 2 lit. a pkt (i) rozporządzenia 168/2013, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, którzy nie ukończyli 16 roku życia, obowiązek używania w czasie jazdy kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym.

*Z wyrazami szacunku,*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie