



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-5-1.054.38.2025
Warszawa, 21 grudnia 2025

Szanowny Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 11799 Posła na Sejm RP Janusza Cieszyńskiego z dnia 25 sierpnia br. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w związku z użytkowaniem hulajnóg elektrycznych, przedstawiam następującą informację.

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.

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, na której dopuszczony jest ruch pojazdów z prędkością nieprzekraczającą 30 km/h, jeśli nie ma dostępnej drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów. Korzystanie z drogi dla pieszych przez kierującego hulajnogą elektryczną jest dozwolone wyjątkowo, gdy droga dla pieszych jest usytuowana wzdłuż jezdni, po której ruch pojazdów odbywa się z prędkością powyżej niż 30 km/h, i brakuje drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów.

Niezależnie od powyższego należy wyjaśnić, że zgodnie z przepisami art. 20 ust 6 pkt 4 *ustawy - Prawo o ruchu drogowym*, prędkość dopuszczalna hulajnogi elektrycznej i urządzenia transportu osobistego wynosi 20 km/h.

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.

Jednocześnie podkreślam, że ruch oraz postój pojazdów, w tym roweru i 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 określonych w *ustawie – Prawo o ruchu drogowym*, mogą być karane na podstawie obowiązującego przepisu art. 90 lub art. 97 *ustawy – Kodeks wykroczeń*.

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

Ponadto należy wskazać, że w ostatnich latach zauważalny jest 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.

W ramach realizowanej obecnie akcji informacyjno-edukacyjnej Bezpieczni 60+ uczestnicy są edukowani w zakresie prawidłowego poruszania się zgodnie z przepisami hulajnogami elektrycznymi, a także w zakresie stosowania kasków.

W odniesieniu do środków finansowych przeznaczonych na działania edukacyjne i prewencyjne, należy wskazać, że są uwzględniane w ramach szeroko rozumianych programów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz elektromobilności. Wspierają je m.in. fundusze krajowe i unijne, a także inicjatywy lokalne we współpracy z operatorami systemów współdzielonej mobilności.

Odnosząc się do problematyki kontroli policji dotyczących przestrzegania przepisów przez użytkowników hulajnóg elektrycznych pragnę przekazać poniżej dane otrzymane z Komendy Głównej Policji. Przedmiotowe dane przedstawiają liczbę podjętych czynności kontrolnych w ruchu drogowym wobec niżej wymienionych kierujących w okresie od

stycznia do końca lipca 2025 r. (przedstawione dane prezentują ogólne kontrole danej grupy użytkowników):

1. kontrole rowerów – 137 485;
2. kontrole hulajnóg elektrycznych – 19 633;
3. kontrole urządzeń transportu osobistego - 563.

Ministerstwo Infrastruktury nie posiada dostępu do wyników tych kontroli.

Jednocześnie pragnę podkreślić, iż ocena zachowań uczestników ruchu drogowego oraz podejmowanie czynności kontrolnych i stosowanie sankcji karnych, znajdują się w kompetencjach organów uprawnionych do kontroli ruchu drogowego (Policji, straży miejskich oraz gminnych). 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.

Niezależnie od powyższego, pragnę poinformować Pana Marszałka, że w Dzienniku Ustaw z dnia 2 grudnia br. Rządowe Centrum Legislacji pod pozycją 1676 opublikowało *ustawę z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw*, które 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, jak również zmieniają dopuszczalny wiek do kierowania hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego na drodze do 13 roku życia. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia tj. w dniu 3 marca 2026 r., nie mniej jednak przepisy dotyczące wieku uprawniającego do jazdy rowerem elektrycznym, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, tj. w dniu 3 czerwca 2026 r.

Ponadto, uprzejmie wskazuję, że kwestia wprowadzenia ograniczeń czasowych wypożyczenia hulajnóg współdzielonych w godzinach nocnych pozostaje poza właściwością resortu infrastruktury.

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie