



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-5-1.054.67.2025

Warszawa, 10 lutego 2026

Szanowny Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 13914 z dnia 5 grudnia 2025 r. posłanki Urszuli Nowogórskiej, uprzejmie przedstawiam następujące informacje.

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.

Ponadto należy podkreślić, że na podstawie art. 33a ust. 3 pkt 2 *ustawy - Prawo o ruchu drogowym* kierującemu hulajnogą elektryczną zabrania się przewożenia innej osoby, zwierzęcia lub ładunku.

W kwestii parkowania hulajnóg elektrycznych, pragnę zwrócić uwagę, że 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 najbliższej 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 nie mniejsza niż 1,5 m i nieutrudniane ruchu pieszych.

Mając na uwadze powyższe uprzejmie wskazuję, że przywołane wyżej regulacje porządkują ruch hulajnóg elektrycznych i zapewniają bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Ponadto, w *rozporządzeniu 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) określone zostały wymagania techniczne dla hulajnóg elektrycznych, obejmujące m.in. wymóg konstrukcyjnego ograniczenia prędkości rozwijanej przez hulajnogę elektryczną do 20 km/h oraz zapewnienia możliwość skutecznego hamowania.

Niezależnie od powyższego resort infrastruktury prowadzi obecnie prace legislacyjne dotyczące projektu ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw (UC 95), w ramach których jedną z kluczowych zmian jest wzmocnienie nadzoru rynku motoryzacyjnego realizowanego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (TDT).

Dyrektor TDT został wyznaczony w projekcie 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 2003 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* (Dz. U. z 2024 r. poz. 502 i 1417). Działania te mają na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochronę konsumentów przed nieuczciwymi praktykami ze strony podmiotów sprzedających pojazdy niezgodne z przepisami takie jak hulajnogi elektryczne rozwijające prędkość powyżej 20 km/h.

Dyrektor TDT będzie miał możliwość współpracy z organami celno-skarbowymi i weryfikacji przed dopuszczaniem w Polsce pojazdów nie tylko dokumentacji technicznej, ale również kontroli z celnikami na granicy, w portach morskich, co powinno ograniczyć import takich pojazdów niezgodnych z obowiązującymi dla nich wymaganiami. Organ ten będzie mógł również przeprowadzać kontrolę, w tym kontrolę niezapowiedziane u podmiotów gospodarczych wprowadzających pojazdy do obrotu (punkty sprzedaży), w zakresie weryfikacji spełniania wymagań, m.in. na podstawie

otrzymanych skarg użytkowników końcowych, informacji pochodzących od organizacji zrzeszających konsumentów czy też mediów. Możliwość przeprowadzania kontroli online i offline pojazdów u podmiotów gospodarczych powinna ograniczyć ilość niezgodnych hulajnóg elektrycznych trafiających do użytkowników końcowych.

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) m.in. rowerów elektrycznych i hulajnóg elektrycznych.

Jednocześnie uprzejmie informuję, iż zgodnie z posiadanymi przez resort infrastruktury 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 jednak, 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 w kontekście zasad dopuszczania i poruszania się hulajnogami elektrycznymi w ruchu drogowym w Polsce.

Odnosząc się do kwestii działań mających na celu zwiększenie świadomości użytkowników hulajnóg w zakresie bezpieczeństwa na drogach, uprzejmie informuję, że w strukturze organizacyjnej Ministerstwa Infrastruktury funkcjonuje Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która jest międzyresortowym organem pomocniczym Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzącym działania promujące kwestie bezpieczeństwa na polskich drogach wśród wszystkich użytkowników dróg, a realizację tych zadań wspiera Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Ministerstwo Infrastruktury stale wprowadza szereg zmian w przepisach prawa, które mają na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także prowadzi szereg działań skierowanych do wszystkich uczestników ruchu drogowego. Głównym założeniem prowadzonych działań jest wzrost świadomości społecznej w zakresie bezpiecznego zachowania się na drodze, spadek liczby ofiar śmiertelnych i rannych. Działania te prowadzone są zgodnie z założeniami wieloletniego krajowego programu poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce - Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030, a także Programów Realizacyjnych.

Ponadto w wyniku współpracy Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Edukacji Narodowej w roku szkolnym 2023/2024 wprowadzone zostały istotne i rewolucyjne

zmiany w podstawie programowej przedmiotu Technika (klasy IV - VI szkoły podstawowej). W dniu 6 lutego 2023 r. Minister Edukacji i Nauki podpisał rozporządzenie zmieniające podstawę programową kształcenia ogólnego m.in. w zakresie: Techniki. Na jego podstawie edukacja w klasach IV – VI obejmuje obecnie również tematykę zasad obowiązujących w ruchu drogowym oraz interpretacji znaków i sygnałów drogowych, w tym kwestie stosowania kasków ochronnych. Wprowadzone zmiany mają na celu jeszcze lepsze przygotowanie uczniów do bezpiecznego zachowania się w ruchu drogowym (jako pasażer, pieszy, kierujący rowerem lub innymi urządzeniami wykorzystywanymi przez uczniów w ruchu drogowym, takimi jak: hulajnogi elektryczne, urządzenia transportu osobistego, urządzenia wspomagające ruch, itp.). Wcześniej w przedmiocie Technika uczniowie uczyli się, jak konserwuje i reguluje się rower oraz przygotowuje się go do jazdy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa.

Dodatkowo w dniu 6 marca 2025 r. zostało podpisane przez Minister Edukacji rozporządzenie w sprawie podstawy programowej przedmiotów: edukacja obywatelska i edukacja zdrowotna, które są nauczane w szkołach podstawowych i ponadpodstawowych od 1 września 2025 roku. Głównym celem przedmiotu edukacja obywatelska jest przygotowanie uczniów do świadomego i odpowiedzialnego zaangażowania obywatelskiego w społeczeństwie demokratycznym. Należy podkreślić, iż również w przedmiocie edukacja obywatelska zostały zapisane kwestie dotyczące ruchu drogowego w zakresie poruszania się hulajnogą elektryczną, rowerem, urządzeniem transportu osobistego i urządzeniami wspomagającymi ruch.

Odnosząc się do zagadnienia kontroli i egzekwowania przepisów dotyczących hulajnóg elektrycznych w miastach, należy podkreślić, że ruch oraz postój pojazdów, w tym hulajnóg elektrycznych, 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*.

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.

Nawiązując do poruszonej w treści interpelacji kwestii minimalnego wieku do kierowania hulajnogami elektrycznymi, pragnę poinformować Pana Marszałka, że w Dzienniku Ustaw z dnia 2 grudnia 2025 r. 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, której przepisy podnoszą granicę wieku dopuszczającego do kierowania hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego na drodze do 13 roku życia (według dotychczasowych przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym był to 10 rok życia). Niezależnie od powyższego, przepisy przywołanej ustawy z dnia 17 października 2025 r. wprowadziły dla 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. Przedmiotowa ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, tj. w dniu 3 marca 2026 r., z tym że 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.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie