



# Minister Infrastruktury

---

Znak pisma: DTD-5-1.054.23.2026

Warszawa, 22 kwietnia 2026

Pan

**Włodzimierz Czarzasty**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 16162 z dnia 30 marca br. Pośła na Sejm RP pana Przemysława Witka, 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, z późn. zm.) regulacje dotyczące zasad poruszania się hulajnog 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.

Jednocześnie wymaga podkreślenia, 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*.

Mając na uwadze powyższe, uprzejmie informuję, że wyżej wskazane przepisy porządkują ruch hulajnog elektrycznych i – przy ich prawidłowym stosowaniu – zapewniałyby bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Jednocześnie, w związku z obserwowanymi przypadkami nieprzestrzegania obowiązujących przepisów, w szczególności w zakresie nieprawidłowego parkowania hulajnog elektrycznych w przestrzeni publicznej, prowadzone są pogłębione prace

analityczne oraz konsultacje mające na celu wypracowanie bardziej precyzyjnych i skutecznych zasad ich parkowania. Działania te ukierunkowane są na ograniczenie utrudnień w korzystaniu z infrastruktury pieszej oraz zwiększenie poziomu ochrony najmniej chronionych uczestników ruchu drogowego, w tym osób o szczególnych potrzebach w zakresie mobilności.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że w Ministerstwie Infrastruktury zostały rozpoczęte przygotowania do przeprowadzenia ewaluacji ex-post ww. regulacji. Szczegółowe informacje na temat poszczególnych etapów tych prac zostaną opublikowane na stronie Rządowego Centrum Legislacji, stosownie do postanowień uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

Niezależnie od powyższego należy podkreślić, że dla zapewnienia należytego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego kluczowe znaczenie ma efektywne i konsekwentne wykonywanie zadań przez organy właściwe w zakresie kontroli ruchu drogowego, w szczególności Policję oraz straże gminne (miejskie). Organy te dysponują stosownymi kompetencjami do podejmowania interwencji także wobec pojazdów niepodlegających rejestracji, w przypadku powzięcia uzasadnionego podejrzenia naruszenia przepisów prawa o ruchu drogowym. Jednocześnie wskazać należy, że zagadnienia związane z organizacją, funkcjonowaniem oraz nadzorem nad działalnością wskazanych służb pozostają w zakresie właściwości Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.

W świetle powyższego należy uznać, iż problematyka podniesiona w interpelacji dotyczy w przeważającej mierze kwestii przestrzegania obowiązujących przepisów prawa przez użytkowników hulajnóg elektrycznych, poziomu kultury ich użytkowania, a także odpowiedzialności podmiotów gospodarczych udostępniających tego rodzaju pojazdy w ramach działalności komercyjnej, jak również skuteczności egzekwowania przepisów regulujących zasady ich postoju. Niezależnie od powyższego, resort właściwy do spraw transportu podejmuje – w granicach przyznaných kompetencji – działania zmierzające do uporządkowania przedmiotowego obszaru, zarówno w sferze legislacyjnej, jak i infrastrukturalnej.

W odpowiedzi na pytania o wprowadzenie obowiązku korzystania z wyznaczonych stref parkowania dla hulajnóg elektrycznych, w szczególności w systemach współdzielonych, oraz możliwość wprowadzenia rozwiązań technologicznych (np. *geofencing*), które uniemożliwiłyby zakończenie przejazdu poza wyznaczonymi strefami parkowania, a także wprowadzenie obowiązków po stronie operatorów systemów współdzielonych hulajnóg elektrycznych, w szczególności w zakresie zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych, jako kluczową należy wskazać kwestię uwzględnienia w pasie drogowym miejsca na realizację wyżej wymienionych potrzeb przez zarządcę drogi.

Zgodnie z obowiązującym art. 22 ust. 2 i 2a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 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, że 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 i zwracania 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.

W odniesieniu do propozycji wprowadzenia obowiązku korzystania z wyznaczonych stref parkowania dla hulajnóg elektrycznych należy wskazać, że w Ministerstwie Infrastruktury prowadzone są aktualnie działania legislacyjne nad opracowaniem nowego aktu prawnego dotyczącego wzorów oraz zasad stosowania znaków i sygnałów drogowych, a także urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Akt ten ma określać wymagania techniczne, jakie muszą spełniać znaki, sygnalizatory i urządzenia bezpieczeństwa oraz podstawowe zasady ich lokalizowania. Obowiązek przygotowania takiego rozporządzenia wynika z nowej delegacji ustawowej zawartej w art. 7 ust. 3a *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*.

W ramach ww. prac ogłoszono zamówienie publiczne, którego przedmiotem jest „Analiza warunków technicznych oraz zasad stosowania elementów organizacji ruchu na drogach w celu optymalizacji wydatków z Funduszy Unii Europejskiej na inwestycje drogowe oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego”. Zamówienie to realizuje konsorcjum pod przewodnictwem Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. Wyniki analizy będą stanowiły podstawę do planowanych przez Ministerstwo Infrastruktury prac legislacyjnych.

Celem wydania nowych przepisów będzie przyjęcie rozwiązań, które będą odpowiadały aktualnym technologiom możliwym do stosowania w branży drogowej jak też potrzebom wszystkich uczestników ruchu, w tym osób z niepełnosprawnościami oraz poruszających się na hulajnogach. Nowe zapisy mają być przejrzyste i zrozumiałe dla wszystkich

uczestników ruchu drogowego, a przyjęte rozwiązania przyczynić się do poprawy ich bezpieczeństwa.

W odniesieniu do kwestii wytycznych dla samorządów w zakresie organizacji przestrzeni miejskiej w kontekście mikromobilności, w tym wyznaczania stref parkowania, należy wskazać, że na podstawie delegacji ustawowej w art. 7 ust. 3a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, planowane jest wydanie przez Ministra Infrastruktury jednego aktu prawnego regulującego kwestie związane ze wzorami i stosowaniem znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, warunkami, jakie muszą spełniać znaki i sygnalizatory drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz z podstawowymi zasadami lokalizowania znaków i sygnałów drogowych. W ramach czynności prowadzących do realizacji ustawowego zobowiązania, pod przewodnictwem Instytutu Badawczego Dróg i Mostów zostało zrealizowane zamówienie publiczne, którego przedmiotem była „Analiza warunków technicznych oraz zasad stosowania elementów organizacji ruchu na drogach w celu optymalizacji wydatków z Funduszy Unii Europejskiej na inwestycje drogowe oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego”. Analiza obejmowała m.in. zagadnienia dotyczące wyznaczania specjalnych miejsc postojowych, w tym dla urządzeń transportu osobistego i hulajnóg elektrycznych. Wyniki przedmiotowej analizy wraz z propozycją wytycznych zostały opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury pod adresem <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/inne-opracowania>.

Omawiane zagadnienia stanowią element opracowanych w ramach realizacji wyżej wymienionego zamówienia propozycji wzorców i standardów. W szczególności zostały uwzględnione w dokumencie WR-Z-22 „Parkingi i strefy płatnego parkowania”, w rozdziale 9 „Parkingi specjalne”, w którym przeanalizowano rozwiązania dotyczące infrastruktury postojowej dedykowanej określonym kategoriom pojazdów, projektowanej z uwzględnieniem ich specyficznych wymagań technicznych (np. parkingów B+R „Bike&Ride”, czyli obiektów przeznaczonych dla rowerów i hulajnóg elektrycznych, czy parkingów dedykowanych dla hulajnóg).

Ponadto resort infrastruktury informuje, że 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).

Celem przyznania Dyrektorowi TDT 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. 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 2002 r.

w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 502 i 1417).

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 pojazdów niezgodnych z obowiązującymi dla nich wymaganiami. Będzie mógł również przeprowadzać kontrolę, w tym kontrole 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.

Dyrektor TDT będzie upoważniony również do pobierania próbek towarów do badań w celu wykrycia niezgodności i uzyskania dowodów, w tym pod ukrytą tożsamością, co jest kluczowe dla kontroli ofert w Internecie.

Możliwość przeprowadzania kontroli online i offline pojazdów u podmiotów gospodarczych powinna ograniczyć ilość niezgodnych hulajnog 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 i hulajnog elektrycznych.

Kwestia objęcia nadzorem hulajnog elektrycznych w zakresie spełniania przez nie warunków technicznych ma na celu wyeliminowanie z rynku tych hulajnog, które nie spełniają wymagań, przede wszystkim których konstrukcja umożliwia rozwijanie prędkości przekraczającej 20 km/h i tym samym stwarzają zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego.

Jednocześnie pragnę podkreślić, że zapewnienie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego jest jednym z podstawowych celów polityki transportowej Ministerstwa Infrastruktury, ponieważ od niego zależy nie tylko komfort przemieszczania się, ale przede wszystkim zdrowie i życie ludzi. Szczęólnego znaczenia nabiera ochrona tych uczestników, którzy są najmniej chronieni w przestrzeni drogowej – pieszych, rowerzystów, dzieci, osób starszych oraz osób z niepełnosprawnościami lub innymi szczególnymi potrzebami w zakresie mobilności.

W ostatnich latach dodatkowym wyzwaniem stało się funkcjonowanie nowych form mikromobilności, takich jak hulajnogi elektryczne. Choć zwiększają one dostępność transportu i mogą wspierać zrównoważoną mobilność miejską, to jednocześnie generują

nowe zagrożenia, szczególnie w kontekście nieprawidłowego parkowania. Pozostawione w przypadkowych miejscach hulajnogi mogą blokować chodniki, przejścia dla pieszych, podjazdy dla wózków czy ciągi komunikacyjne dla osób niewidomych, co bezpośrednio ogranicza ich niezależność i bezpieczeństwo.

Dlatego kluczowe jest skuteczne egzekwowanie obowiązujących przepisów dotyczących parkowania oraz konsekwentne ich egzekwowanie przez służby miejskie i operatorów systemów hulajnóg. Jednak sama kontrola nie wystarczy. Równie ważne jest wypracowanie nowych, bardziej adekwatnych rozwiązań systemowych – takich jak określenie zasad nadzoru nad rynkiem, nowy zasad parkowania, wprowadzenie technologii *geofencingu* uniemożliwiającej pozostawienie pojazdu w niedozwolonym miejscu, czy lepsza integracja regulaminów operatorów z planowaniem przestrzeni publicznej.

Odpowiedzialne podejście do organizacji ruchu musi uwzględniać hierarchię potrzeb uczestników – w której na pierwszym miejscu stoją osoby najbardziej narażone na ryzyko. Tylko wtedy możliwe jest stworzenie przestrzeni publicznej, która będzie nie tylko nowoczesna i innowacyjna, ale przede wszystkim dostępna i bezpieczna dla wszystkich użytkowników.

*Z wyrazami szacunku,*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie