



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-10.054.1.2026

Warszawa, 12 czerwca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16920 Posła na Sejm RP Pana Mariusza Krystiana z dnia 6 maja 2026 r., 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 określające zasady poruszania się hulajnog elektrycznych i urządzeń transportu osobistego na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące mechanizmów prawnych i sankcji pozostających w dyspozycji jednostek samorządu terytorialnego w zakresie przeciwdziałania nieprawidłowemu parkowaniu hulajnog elektrycznych, wskazuję, że stosownie do treści art. 47 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, postój roweru, hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego na drodze dla pieszych jest dopuszczalny wyłącznie w miejscu do tego przeznaczonym, a w razie braku takiego miejsca – jak najbliżej zewnętrznej krawędzi drogi dla pieszych najbardziej oddalonej od jezdni i równoległe do tej krawędzi, przy łącznym spełnieniu warunków określonych w art. 47 ust. 1 pkt 2 tej ustawy, to jest gdy szerokość chodnika wynosi nie mniej niż 1,5 m i postój nie utrudnia ruchu pieszych.

Podkreślenia wymaga, że pozostawienie roweru lub hulajnogi elektrycznej w miejscu postoju niezgodnym z przywołanymi przepisami stanowi czyn wyczerpujący znamiona wykroczenia, zagrożony karą grzywny. Naruszenia przepisów regulujących zasady zatrzymania i postoju pojazdów, określonych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, podlegają penalizacji na podstawie art. 90 lub art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń.

Mając na uwadze powyższe, uprzejmie informuję, że prawidłowe i konsekwentne stosowanie wskazanych przepisów regulujących zasady ruchu oraz postoju hulajnóg elektrycznych stanowi podstawowy instrument ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych, osób z niepełnosprawnościami, osób starszych oraz innych osób o szczególnych potrzebach w zakresie mobilności. Obowiązujące regulacje prawne tworzą kompletną podstawę normatywną do podejmowania skutecznych działań w tym zakresie, zaś ich egzekwowanie przez właściwe organy kontroli ruchu drogowego ma bezpośrednie przełożenie na poziom bezpieczeństwa w ciągach pieszych i przestrzeniach ogólnodostępnych przeznaczonych dla ruchu pieszego.

Jednocześnie, w ocenie Ministerstwa Infrastruktury, w przypadku gdy dotychczas obowiązujące regulacje prawne okażą się niewystarczające dla zapewnienia skutecznej ochrony wskazanych grup uczestników ruchu drogowego, zasadne może okazać się wprowadzenie dodatkowych rozwiązań systemowych, których wypracowanie stanowi przedmiot obecnie prowadzonych w resorcie prac analitycznych i legislacyjnych.

Niezależnie od powyższego należy podkreślić, że dla osiągnięcia należytego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego kluczowe znaczenie ma efektywne i konsekwentne wykonywanie ustawowych zadań przez organy właściwe w zakresie kontroli ruchu drogowego, w szczególności Policję oraz strażę gminne (miejskie). Organ te dysponują stosownymi uprawnieniami do podejmowania interwencji również wobec pojazdów niepodlegających rejestracji, w przypadku powzięcia uzasadnionego podejrzenia naruszenia przepisów ustawy – Prawo 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 odniesieniu do kwestii egzekwowania od operatorów obowiązków związanych z utrzymaniem porządku w przestrzeni publicznej wskazać należy, że jednostki samorządu terytorialnego, jako zarządcy dróg, dysponują uprawnieniami do regulowania tej działalności zarówno w drodze umów zawieranych na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, jak i poprzez stosowanie rozwiązań technicznych. W ramach przysługujących kompetencji zarządcy dróg mogą administracyjnie wyznaczać dedykowane miejsca zwrotu pojazdów oraz zobowiązywać operatorów do wdrożenia

technicznych zabezpieczeń, takich jak *geofencing*, uniemożliwiający zakończenie przejazdu poza wyznaczonymi strefami parkowania.

Odpowiadając na pytanie dotyczące nowelizacji art. 47 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w celu wprowadzenia bezwzględnego obowiązku parkowania wyłącznie w miejscach wyznaczonych oraz nowych narzędzi systemowych, uprzejmie informuję, że w związku z obserwowanymi przypadkami nieprzestrzegania obowiązujących przepisów, w szczególności w zakresie nieprawidłowego parkowania hulajnóg elektrycznych w przestrzeni publicznej, Ministerstwo Infrastruktury prowadzi pogłębione prace analityczne oraz konsultacje zmierzające do wypracowania bardziej precyzyjnych i skutecznych rozwiązań prawnych, zgodnie z którymi parkowanie hulajnóg elektrycznych udostępnianych w ramach mikromobilności dzielonej możliwe będzie wyłącznie w miejscach do tego wyznaczonych oraz do doprecyzowania zasad dotyczących parkowania tych urządzeń.

Ostateczny kształt proponowanych rozwiązań wymaga ich uzgodnienia z jednostkami samorządu terytorialnego, jako zarządcami dróg miejskich, tym bardziej że zasady wynajmowania hulajnóg elektrycznych są obecnie regulowane postanowieniami umów zawieranych przez te jednostki z operatorami świadczącymi usługi w tym zakresie. Działania te ukierunkowane są na ograniczenie utrudnień w korzystaniu z infrastruktury pieszej oraz zwiększenie poziomu ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego, w tym osób o szczególnych potrzebach w zakresie mobilności.

Ministerstwo Infrastruktury dostrzega potrzebę wprowadzenia systemowych zmian legislacyjnych w przedmiotowym zakresie i w pełni podziela troskę o zapewnienie bezpieczeństwa oraz swobodnego dostępu do przestrzeni publicznej wszystkim jej użytkownikom. Zjawisko porzucania hulajnóg elektrycznych w sposób uniemożliwiający lub istotnie utrudniający poruszanie się po ciągach pieszych i infrastrukturze dostępności stanowi realne zagrożenie dla życia i zdrowia osób z ograniczoną mobilnością, w tym osób niepełnosprawnych, osób starszych oraz innych uczestników ruchu o szczególnych potrzebach w zakresie mobilności.

Pozostawianie pojazdów w miejscach do tego nieprzeznaczonych prowadzi do naruszenia prawa tych osób do bezpiecznego i niezakłóconego korzystania z przestrzeni publicznej, co pozostaje w sprzeczności z obowiązującymi przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz przepisami ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami, nakładającymi na podmioty publiczne obowiązek kształtowania przestrzeni w sposób umożliwiający wszystkim użytkownikom swobodne i bezpieczne z niej korzystanie.

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.

W odniesieniu do kwestii wytycznych dla jednostek samorządu terytorialnego 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).

W odpowiedzi na pytanie dotyczące dialogu z operatorami systemów wypożyczenia hulajnóg elektrycznych oraz stroną społeczną w celu wypracowania dobrych praktyk i nowych regulacji, informuję, że 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.

Ministerstwo Infrastruktury pozostaje w stałym kontakcie z operatorami świadczącymi usługi w zakresie wynajmu hulajnóg elektrycznych. Prowadzone rozmowy wskazują, że podmioty te wykazują zrozumienie dla potrzeby wprowadzenia zmian w zakresie zasad

parkowania tych pojazdów i prezentują konstruktywne podejście do toczących się prac koncepcyjnych w przedmiotowym zakresie. Współpraca ta stwarza podstawy do wypracowania rozwiązań prawnych, które będą możliwe do wdrożenia w praktyce, a jednocześnie skutecznie przyczynią się do ograniczenia nieprawidłowości w parkowaniu hulajnóg elektrycznych w przestrzeni publicznej.

Niezależnie od powyższego, resort infrastruktury podejmuje działania w ramach przyznanych kompetencji zmierzające do uporządkowania przedmiotowego obszaru. Obecnie w resorcie infrastruktury prowadzone są 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 dopuszczeniem 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 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.

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 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 i hulajnóg elektrycznych.

Kwestia objęcia nadzorem hulajnóg elektrycznych w zakresie spełniania przez nie warunków technicznych ma na celu wyeliminowanie z rynku tych hulajnóg, 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 stanowi jeden z podstawowych celów polityki transportowej Ministra Infrastruktury. Realizacja tego celu ma znaczenie fundamentalne, gdyż dotyczy bezpośrednio ochrony życia i zdrowia ludzkiego, nie zaś jedynie komfortu przemieszczania się. Na szczególną ochronę zasługują przy tym uczestnicy ruchu najbardziej narażeni na negatywne skutki zdarzeń w przestrzeni drogowej – piesi, rowerzyści, dzieci, osoby starsze oraz osoby z niepełnosprawnościami lub innymi szczególnymi potrzebami w zakresie mobilności.

Podsumowując, pragnę zapewnić Pana Marszałka, że Minister Infrastruktury podejmuje wszelkie działania w ramach przysługujących mu kompetencji, zmierzające do zapewnienia, aby wprowadzane rozwiązania prawne oraz wytyczne techniczne w sposób możliwie pełny i skuteczny gwarantowały bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz ochronę porządku publicznego, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa w ciągach pieszych i przestrzeniach ogólnodostępnych przeznaczonych dla ruchu pieszego.

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie