Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTD-10.054.39.2026
Warszawa, 20 października 2026

Szanowny Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 19705 Posłanki na Sejm RP Pani Iwony Hartwich z dnia 14 września 2026 r., uprzejmie przedstawiam następujące informacje.

Na wstępie pragnę poinformować Pana Marszałka, że zasady ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu określają przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.).

Przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym w art. 2 pkt 48 definiują wózek inwalidzki jako pojazd konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się osoby niepełnosprawnej, napędzany siłą mięśni lub za pomocą silnika, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do prędkości pieszego. Wobec powyższego, aby ,,elektryczny skuter inwalidzki konstrukcyjnie przeznaczony do przemieszczania się osoby z niepełnosprawnością" mógł poruszać się w ruchu drogowym, powinien spełniać wymagania dla wózka inwalidzkiego określone we wskazanym wyżej przepisie.

W przypadku pojazdów przeznaczonych do użytku przez osoby niepełnosprawne, kluczowym parametrem technicznym jest maksymalna prędkość konstrukcyjna nieprzekraczająca 6 km/h, stanowiąca granicę wyłączenia spod zakresu stosowania rozporządzenia (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. *w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu lub trzykołowych oraz czterokołowców* (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, z późn. zm.). Przekroczenie tej maksymalnej prędkości konstrukcyjnej powoduje, że pojazd przestaje spełniać krajową definicję ustawową wózka inwalidzkiego, co w konsekwencji skutkuje utratą przez kierującego statusu pieszego.

W kontekście powyższego, biorąc pod uwagę definicję zawartą w art. 2 pkt 18 ww. ustawy, osobę poruszająca się tym pojazdem, tj. wózkiem inwalidzkim, należy traktować jako

pieszego, do którego zastosowanie mają regulacje z zakresu art. 11 tej ustawy. W myśl przepisów art. 11 ustawy – Prawo o ruchu drogowym pieszy jest obowiązany korzystać z drogi dla pieszych lub drogi dla pieszych i rowerów, a w razie ich braku – z pobocza. Jeżeli nie ma pobocza lub czasowo nie można z niego korzystać, pieszy może korzystać z jezdni, pod warunkiem zajmowania miejsca jak najbliżej jej krawędzi i ustępowania miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi. Korzystanie przez pieszego z drogi dla rowerów jest dozwolone tylko w razie braku drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów lub pobocza albo niemożności korzystania z nich. Pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, korzystając z tej drogi, jest obowiązany ustąpić miejsca osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, kierującemu rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego.

Zharmonizowana na poziomie UE procedura homologacji typu dla niektórych pojazdów dwu, trzy i czterokołowych klasyfikowanych jako kategoria L jest określona w ramach rozporządzenia (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. *w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu lub trzykołowych oraz czterokołowców* (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 2 ust. 2 lit. a i b rozporządzenia (UE) nr 168/2013 z zakresu stosowania tego rozporządzenia, a więc obowiązku uzyskania przez producenta takiego pojazdu wprowadzającego do obrotu w UE świadectwa homologacji typu UE pojazdu, wyłączone są:

a) pojazdy o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 6 km/h;
b) pojazdy przeznaczone wyłącznie do użytku przez osoby niepełnosprawne fizycznie.

Powyższe znajduje potwierdzenie w art. 1 ust. 5 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919).

Należy zauważyć, iż o klasyfikacji pojazdu decyduje jego producent, kierując się kryteriami zawartymi w ww. rozporządzeniu (UE) nr 168/2013.

W ocenie Ministerstwa Infrastruktury obowiązujące zasady ruchu drogowego w sposób wystarczający zapewniają osobie z niepełnosprawnościami możliwość poruszania się po drogach publicznych pojazdem ułatwiającym przemieszczanie się, jednocześnie zapewniając bezpieczeństwo wszystkim uczestnikom ruchu drogowego. Do Ministerstwa Infrastruktury nie docierały sygnały dotyczące rozbieżności w interpretacji przepisów odnoszących się do użytkowników skuterów inwalidzkich.

Aktualnie nie są planowane zmiany przepisów w przedmiotowym zakresie i resort nie planuje wydawania wytycznych, objaśnień lub innych materiałów informacyjnych w zakresie ustalenia czy skuter inwalidzki spełnia wymagania wózka inwalidzkiego. Należy podkreślić, że o klasyfikacji pojazdu decyduje jego producent.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące czy funkcjonariusze Policji dysponują jednolitymi wytycznymi lub materiałami szkoleniowymi dotyczącymi kwalifikacji skuterów inwalidzkich i zasad poruszania się nimi po drogach publicznych należy wskazać, że właściwy w tym zakresie jest resort spraw wewnętrznych i administracji.

Jednocześnie pragnę podkreślić, że zapewnienie bezpieczeństwa osób z niepełnosprawnościami w ruchu drogowym jest dla Ministerstwa Infrastruktury zagadnieniem o szczególnej wadze. Osoby korzystające z wózków inwalidzkich oraz innych środków wspomagających mobilność należą do najbardziej narażonych uczestników ruchu, a możliwość samodzielnego i bezpiecznego poruszania się po drogach i chodnikach stanowi warunek ich aktywnego udziału w życiu społecznym, zawodowym i kulturalnym. Dbałość o ich bezpieczeństwo jest tym samym elementem szerszej polityki państwa na rzecz równego dostępu do przestrzeni publicznej oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przywołane przepisy służą jednoczesnemu osiągnięciu dwóch celów. Z jednej strony zapewniają osobom z niepełnosprawnościami korzystającym z wózków inwalidzkich status pieszego, a więc szczególną ochronę prawną przysługującą tej grupie uczestników ruchu. Z drugiej strony wyznaczają jasne kryteria techniczne, w tym ograniczenie prędkości konstrukcyjnej do 6 km/h, które gwarantują, że pojazdy poruszające się wśród pieszych nie stwarzają zagrożenia ani dla ich użytkowników, ani dla innych osób. Utrzymanie tych kryteriów ma na celu ochronę życia i zdrowia wszystkich uczestników ruchu, w tym samych osób z niepełnosprawnościami, które w razie kolizji z pojazdem o wyższych parametrach prędkości byłyby szczególnie narażone na poważne skutki.

Ministerstwo Infrastruktury ma świadomość, że rozwój technologii oraz rosnące potrzeby osób z niepełnosprawnościami w zakresie mobilności mogą rodzić nowe pytania i oczekiwania wobec obowiązujących regulacji. Pozostajemy w pełni otwarci na dialog w tym zakresie, w tym z organizacjami zrzeszającymi osoby z niepełnosprawnościami, środowiskami eksperckimi oraz samorządami. Każdy przedstawiony postulat zostanie rozważony z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz wymogów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Dokument podpisany elektronicznie przez:
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu