



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-10.0530.5.2026

Warszawa, 14 września 2026

Pan
Alan Pilarski

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870, z późn. zm.) po rozpatrzeniu petycji z dnia 11 czerwca 2026 r. dotyczącej zwiększenia bezpieczeństwa użytkowania hulajnóg elektrycznych oraz ograniczenia liczby zdarzeń drogowych z ich udziałem, że przedłożona petycja została częściowo uwzględniona – w zakresie postulatu czwartego petycji dotyczącego nadzoru rynku, sankcji za ingerencję w mechanizmy i oprogramowanie ograniczające prędkość hulajnóg elektrycznych. Pozostałe postulaty petycji rozpatrzono negatywnie.

W treści niniejszej petycji petytor wniósł o podjęcie prac legislacyjnych zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników hulajnóg elektrycznych oraz innych uczestników ruchu drogowego.

W odniesieniu do pierwszego postulatu petycji zawartego w treści petycji dotyczącego wprowadzenia obowiązkowego szkolenia i egzaminu ze znajomości podstawowych przepisów ruchu drogowego dla niepełnoletnich użytkowników hulajnóg elektrycznych, należy wyjaśnić, że ustawodawca przewidział potrzebę szkolenia i sprawdzania umiejętności niepełnoletnich użytkowników hulajnóg elektrycznych i w związku z tym obecnie nie występuje zasadność podjęcia prac legislacyjnych w tym zakresie.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, z późn. zm.), dokumentem stwierdzającym posiadanie uprawnienia do kierowania rowerem, wózkiem rowerowym, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego – jest karta rowerowa lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1, B lub T – w przypadku osób, które nie ukończyły 18 lat.

Na podstawie art. 8 ust. 1 pkt 10a ww. ustawy wymagany minimalny wiek do kierowania wynosi 13 lat – dla hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego.

Należy nadmienić, że zgodnie z art. 17 ustawy o kierujących pojazdami, kartę rowerową wydaje nieodpłatnie, za pisemną zgodą rodzica lub opiekuna:

- 1) dyrektor szkoły – uczniowi szkoły podstawowej;
- 2) dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań

– osobie niewymienionej w pkt 1.

Zadania dotyczące przygotowania ucznia do uzyskania karty rowerowej i przeprowadzenie egzaminu w zakresie uzyskania karty rowerowej powinny być realizowane przez szkołę zgodnie z przepisami ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami oraz rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie uzyskiwania karty rowerowej (Dz. U. poz. 512).

Zakres przygotowania dla uzyskania karty rowerowej dla uczniów szkół podstawowych to również zakres podstaw programowych określanych przez Ministra Edukacji Narodowej, obejmujących również treści nauczania z zakresu wychowania komunikacyjnego. W opisie warunków i sposobu realizacji tego przedmiotu wskazuje się, że proces edukacji ucznia w zakresie wychowania komunikacyjnego powinien być prowadzony systematycznie od najmłodszych lat, a zakres treści nauczania powinien być uzupełniany o informacje i umiejętności adekwatne do wieku uczniów.

Wobec powyższego nie przewiduje się odrębnego systemu szkolenia i egzaminowania dla niepełnoletnich użytkowników hulajnóg elektrycznych, ponieważ funkcję tę spełnia karta rowerowa.

Należy również podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury zwraca szczególną uwagę na działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa młodych użytkowników dróg, czego ostatnio wyrazem są przepisy ustawy z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2025 r. poz. 1676, z późn. zm.) dotyczące również użytkowników hulajnóg elektrycznych, w tym również opieki lub nadzoru nad osobą, która nie ukończyła 16 roku życia, kierującego hulajnogą elektryczną.

Odnosząc się do postulatu drugiego petycji dotyczącego wprowadzenia skuteczniejszych metod weryfikacji wieku osób nabywających hulajnogi elektryczne oraz wypożyczających hulajnogi elektryczne komercyjnie, należy wskazać, że postulat ten nie został uwzględniony.

Obowiązujące przepisy określają minimalny wiek oraz wymagane uprawnienia do kierowania hulajnogą elektryczną po drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu. Nie ustanawiają natomiast minimalnego wieku nabywcy takiego pojazdu. Sam zakup hulajnogi nie jest bowiem równoznaczny z jej używaniem w ruchu drogowym – pojazd może zostać nabyty przez inną osobę, w szczególności rodzica lub opiekuna, albo być wykorzystywany poza drogami objętymi przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Wprowadzenie obowiązkowej weryfikacji wieku przy sprzedaży nie zapewniłoby zatem, że osoba kierująca pojazdem posiada wymagany wiek i uprawnienia.

W przypadku hulajnóg udostępnianych w ramach systemów komercyjnych operatorzy mogą stosować rozwiązania służące potwierdzeniu wieku użytkownika, w szczególności odpowiednie oświadczenia składane podczas zakładania konta lub weryfikację

dokumentu tożsamości. Wprowadzenie obowiązku stosowania określonego sposobu weryfikacji wymagałoby jednak uwzględnienia jego skuteczności, proporcjonalności oraz zasad ochrony danych osobowych, zwłaszcza w przypadku przetwarzania wizerunku użytkownika lub danych zawartych w dokumencie tożsamości.

Należy również zauważyć, że żadna weryfikacja dokonywana podczas zakładania konta nie wyklucza udostępnienia pojazdu albo konta osobie niespełniającej wymagań ustawowych. W odniesieniu do hulajnóg użyczanych prywatnie wprowadzenie powszechnego systemu weryfikacji wieku byłoby natomiast w praktyce trudne do wykonania.

Mając powyższe na uwadze, Minister Infrastruktury nie przewiduje obecnie wprowadzenia obowiązkowej weryfikacji wieku osób nabywających hulajnogi elektryczne ani jednolitego sposobu weryfikacji wieku ich użytkowników. Kwestia zwiększenia skuteczności weryfikacji wieku osób korzystających z hulajnóg udostępnianych przez operatorów może być jednak analizowana odrębnie, z uwzględnieniem obowiązujących wymagań dotyczących ochrony danych osobowych.

Odnosząc się do postulatu trzeciego petycji dotyczącego wprowadzenia obowiązku wyposażania nowych hulajnóg elektrycznych sprzedawanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w system geofencingu, umożliwiający automatyczne ograniczanie prędkości w miejscach szczególnie niebezpiecznych, należy wskazać, że postulat ten nie został uwzględniony.

Wprowadzenie takiego obowiązku wymagałoby ustanowienia jednolitych wymagań technicznych dotyczących wyposażenia hulajnóg elektrycznych, sposobu lokalizowania pojazdu, aktualizowania danych o strefach ograniczonej prędkości oraz odpowiedzialności za prawidłowe działanie systemu. Należałoby również uwzględnić kwestie ochrony danych, dokładności lokalizacji, dostępności sygnału oraz proporcjonalności kosztów ponoszonych przez producentów i użytkowników względem oczekiwanych korzyści dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Należy przy tym rozróżnić hulajnogi będące własnością prywatną od pojazdów udostępnianych komercyjnie. W przypadku hulajnóg wypożyczanych rozwiązania geofencingowe mogą być stosowane przez operatorów, w szczególności w celu ograniczania prędkości lub możliwości zakończenia przejazdu na określonych obszarach. Nie stanowi to jednak podstawy do nałożenia analogicznego, powszechnego obowiązku na wszystkie hulajnogi elektryczne wprowadzane do obrotu.

Mając na uwadze powyższe oraz brak dostatecznych podstaw do przyjęcia, że powszechny obowiązek stosowania geofencingu byłby rozwiązaniem skutecznym, proporcjonalnym i możliwym do jednolitego stosowania, Minister Infrastruktury nie przewiduje obecnie podjęcia prac legislacyjnych w postulowanym zakresie. Zagadnienie wykorzystywania rozwiązań geolokalizacyjnych w pojazdach udostępnianych w ramach mikromobilności dzielonej może być natomiast przedmiotem dalszych analiz.

W odniesieniu do postulatu czwartego petycji dotyczącego zaostrożenia sankcji za usuwanie fabrycznych ograniczników prędkości oraz inne modyfikacje powodujące przekroczenie parametrów technicznych dopuszczonych przez obowiązujące przepisy, należy wyjaśnić, że w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa i uregulowania rynku m.in. hulajnóg elektrycznych, które nie podlegają zharmonizowanym regulacjom homologacyjnym, Ministerstwo Infrastruktury prowadzi prace legislacyjne nad projektem ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw (projekt UC95), który przewiduje dodanie do zakresu działalności Dyrektora TDT działającego jako organ nadzoru rynku, zadań realizowanych w odniesieniu do wyżej wymienionych pojazdów, a także do podmiotów gospodarczych, które takie pojazdy wprowadzają do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

W myśl projektowanych przepisów podmiot gospodarczy, który będzie wprowadzał do obrotu rower, wózek rowerowy, hulajnogę elektryczną lub urządzenie transportu osobistego przeznaczone do poruszania się po drodze, które:

- nie będą spełniały warunków technicznych, o których mowa w art. 66 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 tej ustawy;
- będą wyposażone w urządzenia wprowadzające w błąd w zakresie zgodności z warunkami technicznymi, o których mowa w art. 66 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 tej ustawy;
- będą wyposażone w urządzenia lub oprogramowanie umożliwiające w sposób fizyczny lub zdalny manipulowanie mechanizmem napędowym w celu zwiększenia osiąganego prędkości powyżej 20 km/h (dotyczy hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego) będzie podlegał administracyjnej karze pieniężnej.

W projekcie UC95 wprowadzono również możliwość zawierania przez Policję i straż gminną (miejską) porozumień z Dyrektorem TDT dotyczących przekazania do użytkowania przyrządów do określania prędkości i mocy tego rodzaju pojazdów w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego.

Resort infrastruktury rozpoczął również prace legislacyjne w zakresie nowelizacji 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), aby uregulować ten temat od strony technicznej poprzez wprowadzenie wymogu w stosunku do budowy hulajnóg elektrycznych polegającego na uniemożliwieniu dokonywania zmian konstrukcyjnych skutkujących zmianą osiąganego przez ten pojazd prędkości maksymalnej na większą niż 20 km/h.

W odniesieniu do postulatu piątego petycji dotyczącego egzekwowania obowiązujących przepisów prawa zwracam uwagę, że ocena zachowań uczestników ruchu drogowego, podejmowanie czynności kontrolnych oraz stosowanie sankcji karnych należą do

kompetencji organów uprawnionych do kontroli ruchu drogowego, w szczególności Policji oraz straży miejskich (gminnych).

Jednocześnie należy wskazać, że zagadnienia związane z trybem postępowań w sprawach o wykroczenia, zasadami nakładania grzywien, a także wysokością mandatów karnych pozostają poza zakresem właściwości Ministra Infrastruktury. W tym zakresie właściwym organem jest Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji, który sprawuje nadzór nad działalnością podmiotów uprawnionych do kontroli ruchu drogowego oraz egzekwowania obowiązujących przepisów.

Niezależnie od powyższego należy wskazać, że Ministerstwo Infrastruktury, dostrzegając potrzebę szerszej ochrony pieszych, osób z niepełnosprawnościami, osób starszych oraz innych osób o szczególnych potrzebach w zakresie mobilności, przygotowało nowe rozwiązania prawne w zakresie obowiązku pozostawiania hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego w wyznaczonych miejscach.

Nowe regulacje zawarte zostały w projekcie ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw (nr UD 402 w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów), który w dniu 30 czerwca 2026 r. został skierowany do uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji publicznych.

Przepisy wymienionego wyżej projektu ustawy przewidują m.in. wprowadzenie obowiązku pozostawiania hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego (UTO) udostępnianych w ramach mikromobilności współdzielonej wyłącznie w miejscach wyznaczonych przez zarządcę drogi.

Co istotne, projekt ustawy wprowadza definicję mikromobilności współdzielonej, przez którą rozumie się usługę polegającą na udostępnianiu użytkownikom, w sposób odpłatny lub nieodpłatny, pojazdów lub urządzeń przeznaczonych do indywidualnego przemieszczania się na krótkich dystansach, w szczególności rowerów, hulajnóg elektrycznych lub urządzeń transportu osobistego, z wykorzystaniem aplikacji mobilnej lub innego systemu teleinformatycznego umożliwiającego korzystanie z tych pojazdów lub urządzeń przez wielu użytkowników.

Przewidziana nowelizacja przepisów ograniczy możliwość postoju pojazdów udostępnianych w ramach mikromobilności dzielonej wyłącznie do miejsc wyznaczonych i powinna przyczynić się zmniejszenia liczby przypadków pozostawiania tych pojazdów na drogach dla pieszych, a tym samym do zmniejszenia ryzyka zdarzeń wynikających z nagłego natrafienia na przeszkodę, zwłaszcza w porze nocnej lub w warunkach ograniczonej widoczności.

Należy zwrócić uwagę, że wyznaczone miejsca postoju, projektowane przez zarządcę drogi z uwzględnieniem szerokości chodnika oraz konieczności zachowania swobodnego przejścia dla pieszych, zapewnią zachowanie minimalnej, niezakłóconej szerokości drogi dla pieszych.

Ponadto, projektowana regulacja przewiduje wprowadzenie obiektywnej, jednoznacznej podstawy usunięcia pojazdu pozostawionego poza wyznaczoną strefą (projektowany przepis art. 130a ust. 1 pkt 7 zdanie drugie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym). Zapewni to większą skuteczność i szybkość reakcji organów uprawnionych do usuwania pojazdów, co przełoży się na krótszy czas występowania nieprawidłowo pozostawionych pojazdów w przestrzeni publicznej i ograniczenie okresu, w którym stanowią one potencjalne zagrożenie.

W ocenie resortu infrastruktury, projektowane przepisy przyczynią się do wyeliminowania zagrożeń związanych z nieprawidłowym parkowaniem hulajnóg elektrycznych, w szczególności wobec osób starszych, osób z niepełnosprawnościami, czy też rodziców z małymi dziećmi.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że ostateczne brzmienie projektowanych przepisów będzie zależało m.in. od ewentualnych uwag do projektu ustawy, które mogą być zgłaszane w ramach procesu trwającego legislacyjnego.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Anna Kowalczyk

Zastępca Dyrektora

Departamentu Transportu Drogowego

Dokument podpisany elektronicznie

Informacja na temat przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016), zwanego dalej „RODO”, informuję, że:

ADMINISTRATOR DANYCH OSOBOWYCH

Administratorem Państwa danych osobowych jest Minister Infrastruktury z siedzibą w Warszawie przy ul. T. Chałubińskiego 4/6 zwany dalej „administratorem”.

Z administratorem można się kontaktować:

- telefonicznie, pod numerem: 22 630 10 00,
- mailowo, pod adresem: kancelaria@mi.gov.pl.
- za pomocą usługi e-Doręczenia: adres: AE:PL-99756-74876-WBAEG-25
- listownie oraz osobiście w siedzibie administratora.

CEL PRZETWARZANIA DANYCH OSOBOWYCH

Państwa dane osobowe przetwarzamy w celu rozpatrzenia wniesionej przez Państwa petycji.

PODSTAWY PRAWNE PRZETWARZANIA DANYCH OSOBOWYCH

Państwa dane przetwarzamy na podstawie:

- art. 6 ust. 1 lit. c RODO, tj. przetwarzanie danych jest niezbędne do wypełnienia obowiązku prawnego ciążącego na administratorze wynikającego z ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2025 r. poz. 1691),
- art. 6 ust. 1 lit. a RODO – tj. Państwa zgody na przetwarzanie danych osobowych – w sytuacji, gdy wyrażą Państwo zgodę na udostępnienie Państwa danych w postaci imienia i nazwiska w odwzorowaniu cyfrowym petycji zamieszczonym na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

OKRES PRZECHOWYWANIA DANYCH OSOBOWYCH

Państwa dane osobowe będą przechowywane przez okres niezbędny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 25 lat, zgodnie z przepisami wydanyymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2020 r. poz. 164). Po tym czasie wraz z dokumentacją zostaną przekazane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny.

ODBIORCY DANYCH OSOBOWYCH

Administrator przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania Państwa danych innym podmiotom świadczącym na jego rzecz usługi z zakresu IT.

ZAUTOMATYZOWANE PODEJMOWANIE DECYZJI

Państwa dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu.

PRAWA ZWIĄZANE Z PRZETWARZANIEM DANYCH OSOBOWYCH

W związku z przetwarzaniem danych osobowych przysługują Państwu następujące prawa:

- prawo dostępu do treści danych, prawo do sprostowania danych, prawo do ograniczenia przetwarzania danych,
- cofnięcia zgody i usunięcia danych w zakresie udostępnienia Państwa imienia i nazwiska na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Wycofanie zgody nie wpływa jednak na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem,
- jeśli uznają Państwo, że przetwarzamy Państwa dane w sposób niezgodny z obowiązującymi przepisami mogą Państwo również skorzystać z prawa wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych – przed realizacją tego prawa sugerujemy kontakt z naszym IOD w celu wyjaśnienia ewentualnych wątpliwości.

INFORMACJE O DOBROWOLNOŚCI LUB OBOWIĄZKU PODANIA DANYCH

Podanie przez Państwa danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych będzie pozostawienie petycji bez rozpatrzenia. Wynika to z art.7 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach.

KONTAKT W SPRAWACH ZWIĄZANYCH Z PRZETWARZANIEM DANYCH OSOBOWYCH

Administrator wyznaczył Inspektora ochrony danych (dalej: IOD), z którym można skontaktować się w sprawach związanych z przetwarzaniem danych osobowych. Kontakt z IOD jest możliwy za pośrednictwem:

- adresu e-mail IOD: inspektor.RODO@mi.gov.pl,
- korespondencyjnie na adres siedziby administratora.