5 października 2026 r.

Jarosław Kostrzewa,

Minister Infrastruktury,

ul. Chałubińskiego 4/6,

00-928 Warszawa

**PETYCJA W INTERESIE PUBLICZNYM**

**w sprawie wprowadzenia obowiązku rejestracji hulajnóg elektrycznych i oznaczania ich tablicami rejestracyjnymi**

Na podstawie art. 63 Konstytucji RP oraz ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach wnoszę o podjęcie prac legislacyjnych, które wprowadzą:

1. obowiązek rejestracji hulajnóg elektrycznych poruszających się po drogach publicznych,
2. obowiązek oznaczenia każdej takiej hulajnogi tablicą rejestracyjną albo innym trwałym, czytelnym z odległości znakiem, który pozwala ustalić właściciela,
3. taki sam obowiązek wobec hulajnóg z wypożyczalni, z numerem widocznym dla świadka, kamery monitoringu i patrolu,
4. wspólne z Ministrem Finansów przygotowanie przepisów o obowiązkowym ubezpieczeniu OC dla hulajnóg elektrycznych.

**Uzasadnienie**

Zacznę od liczb, bo to one powinny zamknąć dyskusję o tym, czy problem istnieje. Według danych Policji w 2025 roku użytkownicy hulajnóg elektrycznych uczestniczyli w 1158 wypadkach. Zginęło 11 osób, 1055 zostało rannych. Rok wcześniej wypadków było 752. To wzrost o 54 procent w ciągu jednego roku, i to w roku, w którym ogólna liczba wypadków na polskich drogach spadła. Ogólne statystyki bezpieczeństwa się poprawiają, a ta jedna idzie w przeciwną stronę.

Nie da się też powiedzieć, że hulajnogiści są wyłącznie ofiarami. W 2025 roku sami spowodowali 696 wypadków, w których zginęło 8 osób, a 757 zostało rannych. Rok wcześniej takich wypadków było 372. Najczęstszą przyczyną było niedostosowanie prędkości: 344 przypadki. Mówimy o pojeździe, który według przepisów ma jechać najwyżej 20 km/h.

Rok 2026 jest jeszcze gorszy. Policja podała, że od stycznia do lipca liczba wypadków wzrosła z 702 do 828, liczba rannych z 638 do 745, a liczba zabitych z 5 do 11. W siedem miesięcy zginęło tyle osób, ile przez cały

poprzedni rok. Duża część tego okresu przypada już na czas obowiązywania nowych przepisów o wieku kierujących.

Doceniam to, co resort zrobił. Od 3 marca 2026 r. hulajnogą elektryczną po drodze może jechać osoba, która ma co najmniej 13 lat. Od 3 czerwca dzieci do 16 lat muszą mieć kask. Pan Minister zapowiedział, że Transportowy Dozór Techniczny będzie pilnował, jakie pojazdy trafiają do sprzedaży, a hulajnogi przekraczające 20 km/h mają zniknąć z rynku. To są dobre decyzje. Żadna z nich nie odpowiada jednak na pytanie podstawowe: kto jedzie tą hulajnogą i kto odpowie za to, co nią zrobił.

Kask chroni głowę dziecka na hulajnodze. Nie chroni pieszego, w którego ta hulajnoga wjedzie. Kontrola sprzedaży dotyczy sprzętu, który dopiero trafi do sklepów. Hulajnogi kupione w ostatnich latach zostają na ulicach, a wśród nich pojazdy rozpędzające się do 50, a nawet 70 km/h. Nikt nie wie, ile ich jest, bo nikt ich nie ewidencjonuje. Państwo nie potrafi dziś podać nawet przybliżonej liczby hulajnóg elektrycznych jeżdżących po polskich drogach.

Każdy, kto chodzi po mieście, zna ten obraz. Hulajnoga jest cicha, pieszy nie słyszy jej do ostatniej chwili. Na jednej hulajnodze jadą dwie, trzy, czasem cztery osoby, szczególnie na pojazdach z wypożyczalni, które stoją na każdym rogu i które można odblokować telefonem o trzeciej w nocy, po wyjściu z klubu. Część kierujących wsiada na nie po alkoholu, a szansa, że ktoś ich zatrzyma, jest znikoma. Po potrąceniu pieszego albo porysowaniu samochodu sprawca po prostu odjeżdża. Zgłoszenia o takich zdarzeniach dostajemy od mieszkańców Łodzi regularnie i zawsze kończą się tak samo: nie ma kogo szukać.

To jest sedno tej petycji. Kierowcę samochodu, motocykla i motoroweru da się ustalić po numerze rejestracyjnym. Kierującego hulajnogą nie da się ustalić w żaden sposób. Monitoring nagra zdarzenie, świadek je opisze, a policjant rozłoży ręce. Przepisy, których nie da się wyegzekwować, są martwe. Limit 20 km/h, zakaz jazdy we dwoje, zakaz jazdy po alkoholu, zakaz pędzenia chodnikiem: wszystko to działa tylko wtedy, gdy patrol akurat stoi obok. Tablica rejestracyjna zmienia to od ręki, bo wykroczenie można przypisać do konkretnego pojazdu i jego właściciela także po fakcie. Sama świadomość, że da się mnie zidentyfikować, zmienia sposób jazdy. Wie to każdy kierowca.

Polskie prawo już dziś zna tę zasadę i stosuje ją wobec słabszych pojazdów. Motorower, czyli pojazd o prędkości konstrukcyjnej do 45 km/h, musi być zarejestrowany, mieć tablicę i polisę OC. Hulajnoga elektryczna, która w praktyce jedzie 50 albo 70 km/h, nie musi mieć niczego. Resort sam przyznał w mediach, że wiele takich pojazdów powinno być klasyfikowanych jako motorowery lub motocykle. Skoro tak, to proszę o wyjaśnienie, w jaki sposób policjant ma to stwierdzić na ulicy, kiedy pojazd nie ma żadnego oznaczenia i mija go w dwie sekundy. Bez rejestracji ta klasyfikacja pozostaje na papierze.

Uprzedzam argumenty, które pojawiają się w odpowiedziach resortu, bo je znam.

Pierwszy: hulajnoga to urządzenie podobne do roweru, a rowerów się nie rejestruje. Rower napędza człowiek i jego prędkość zależy od siły nóg. Hulajnoga ma silnik i przyspiesza po naciśnięciu manetki, tak samo pod nogą dziecka, jak pod nogą pijanego dorosłego. Państwo samo uznało, że to pojazd podwyższonego ryzyka, kiedy wprowadziło dla niego osobny limit wieku, osobny limit prędkości i nakaz jazdy w kasku. Nie można jednocześnie twierdzić, że hulajnoga jest na tyle groźna, że wymaga szczególnych przepisów, i na tyle niegroźna, że nie musi być identyfikowalna.

Drugi: rejestracja to koszty i biurokracja. We Włoszech tablica dla hulajnogi kosztuje 8,66 euro i zamawia się ją przez internet. Jest przypisana do właściciela. Włosi wprowadzili ten system od 16 maja 2026 r. Jeżeli da się to zrobić tam, da się i w Polsce, która ma Centralną Ewidencję Pojazdów i aplikację mObywatel.

Trzeci: nowe wymogi techniczne i nadzór TDT rozwiążą problem. Rozwiążą go w sklepach. Na ulicy nadal nikt nie będzie wiedział, czy mija go hulajnoga legalna, przerobiona, czy kupiona trzy lata temu z silnikiem od motocykla. Tablica wydawana wyłącznie pojazdom spełniającym wymogi jest najprostszym narzędziem tego nadzoru. Tak robi Holandia: tamtejszy urząd rejestracyjny nie wydaje tablicy hulajnodze bez homologacji. Brak tablicy oznacza, że pojazdu nie wolno używać, i widać to z daleka.

Czwarty: Ministerstwo nie planuje takich zmian. Takie zdanie padło w odpowiedzi na interpelację poselską. Brak planów nie jest uzasadnieniem. Dane Policji za cały 2025 rok i za pierwsze siedem miesięcy 2026 roku, opublikowane już po tamtej odpowiedzi, pokazują dalszy wzrost liczby wypadków i podwojenie liczby zabitych. W tym samym czasie kolejne państwa Unii wprowadziły tablice. Jeżeli resort podtrzymuje stanowisko, proszę o wskazanie danych i analiz, na których je opiera.

Polska nie byłaby tu pionierem, tylko doganiałaby innych. W Holandii od 1 lipca 2026 r. każda dopuszczona do ruchu hulajnoga elektryczna objęta przepisami musi mieć tablicę rejestracyjną, a jazda bez niej kosztuje od 290 do 490 euro. We Włoszech tablice są obowiązkowe razem z ubezpieczeniem. W Hiszpanii hulajnogi wpisuje się do krajowego rejestru pojazdów, a wpis jest warunkiem wykupienia obowiązkowego OC. W Niemczech hulajnoga musi mieć numer identyfikacyjny i ubezpieczenie. Irlandia doszła do tego samego wniosku najgorszą możliwą drogą: w lipcu 2026 r. w jednym dublińskim szpitalu w ciągu dwóch tygodni sześcioro dzieci trafiło pod aparaturę podtrzymującą życie po wypadkach na hulajnogach. Od 2 października jazda jest tam zakazana dla osób poniżej 18 lat, a rząd pracuje nad rejestracją. Wolałbym, żeby Polska nie czekała na własny Dublin.

Ustawa o petycjach wymaga, żeby odpowiedź zawierała uzasadnienie sposobu załatwienia sprawy. Dlatego proszę, żeby odpowiedź odniosła się wprost do następujących pytań:

1. Ile hulajnóg elektrycznych porusza się obecnie po polskich drogach i na jakich danych resort opiera tę liczbę?
2. W ilu zdarzeniach drogowych z udziałem hulajnóg elektrycznych w latach 2024, 2025 i 2026 nie ustalono sprawcy, który odjechał z miejsca zdarzenia?
3. W jaki sposób policjant ma dziś ustalić właściciela hulajnogi nagranej przez monitoring podczas popełniania wykroczenia?
4. Dlaczego motorower o prędkości konstrukcyjnej do 45 km/h podlega rejestracji, a hulajnoga elektryczna osiągająca wyższe prędkości nie podlega?
5. Jakie analizy doświadczeń Holandii, Włoch, Hiszpanii i Niemiec resort przeprowadził i z jakim wynikiem?
6. Jeżeli resort nie zamierza wprowadzić rejestracji: jakim innym narzędziem chce zapewnić identyfikację kierującego hulajnogą i w jakim terminie?

**Informacja o odrębnej petycji do Ministra Finansów**

Informuję, że odrębną petycją, złożoną tego samego dnia, zwróciłem się do Ministra Finansów, który odpowiada za przepisy o ubezpieczeniach obowiązkowych, o wprowadzenie obowiązkowego OC dla hulajnóg elektrycznych. W tamtej petycji poinformowałem Ministra Finansów o niniejszym piśmie. Oba

resorty wiedzą więc o sobie nawzajem. Oba pisma trzeba czytać razem: rejestracja bez OC nie zabezpieczy poszkodowanych, a OC bez rejestracji będzie nie do wyegzekwowania. Z tego powodu z góry zaznaczam, że odpowiedź, w której jeden resort wskaże drugi jako właściwy, nie będzie załatwieniem sprawy. Oba resorty wiedzą o sobie nawzajem i oba mają w tej sprawie własne kompetencje. Wnoszę o wspólne prace.

Wyrażam zgodę na ujawnienie moich danych na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję. Odpowiedź proszę przesłać na adres e-mail:

Jarosław Kostrzewa




2026-10-23

JAROSŁAW KOSTRZEWA

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
AE:PL-99756-74876-WBAEG-25

**RE: DTD-3.0530.10.2026**

-------- Odpowiedź na wiadomość --------
Od: MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Do: JAROSŁAW KOSTRZEWA
Data wysłania: 23.10.2026
Wezwanie
---

Dotyczy: wezwania z dnia 23 października 2026 r., znak DTD-3.0530.10.2026, w sprawie petycji złożonej 6 października 2026 r. dotyczącej wprowadzenia obowiązku rejestracji hulajnóg elektrycznych i oznaczania ich tablicami rejestracyjnymi.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie, działając na podstawie art. 4 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, wyjaśniam i uzupełniam treść petycji w następujący sposób.