



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-4.0530.8.2025
Warszawa, 26 września 2025

Pani

! .com

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) po rozpatrzeniu petycji nr 566/25 z dnia 3 czerwca 2025 r. dotyczącej ustalenia dla pojazdów rodzaju: quad, rower, rower elektryczny, hulajnoga, hulajnoga elektryczna maksymalnej prędkości na poziomie 15 km/h oraz postulatu: „*uniemożliwienia obejścia blokad i zdjęcia blokad*”, uprzejmie informuję, że **petycja została rozpatrzona negatywnie.**

Uzasadnienie

1. Co do zasady, prędkości maksymalne pojazdów dwu lub trzykołowych oraz czterokołowych, w tym także czterokołowców lekkich kategorii homologacyjnej L6e i czterokołowców kategorii homologacyjnej L7e, potocznie zwanych *Quadami*, określają międzynarodowe przepisy homologacyjne, w szczególności rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (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.).

Polskie przepisy regulujące to zagadnienie są zgodne z przepisami międzynarodowymi. Dlatego też nie są obecnie planowane prace legislacyjne w zakresie postulowanych w petycji zmian.

Jednocześnie uprzejmie informuję, iż zgodnie z posiadanymi informacjami Komisja Europejska, ze względu na stale rosnącą popularność mikromobilności, zamierza zbadać potrzebę ujednolicenia przepisów dotyczących m.in. elektrycznych hulajnóg i rowerów, jak również innych urządzeń transportu osobistego, w kontekście ich bezpiecznego dopuszczania do ruchu drogowego w Unii Europejskiej. Nie są jednak znane szczegóły dotyczące terminu ewentualnych działań Komisji w tym zakresie. Niemniej jednak, w przypadku podjęcia stosowanych prac mających na celu harmonizację przepisów dla tego rodzaju pojazdów w ramach całej UE, w zależności od wyników tych prac i przyjętych rozwiązań, może zaistnieć potrzeba zmiany krajowych przepisów, w tym w kontekście zasad dopuszczania i poruszania się tymi pojazdami w ruchu drogowym w Polsce w aspekcie ich prędkości konstrukcyjnej.

2. Odnosząc się do postulatu uniemożliwienia zdjęcia blokady (prędkości) stosowanej przez producentów pojazdów należy zauważyć, iż producent pojazdu, który chce, aby jego produkt był dopuszczany do ruchu po drogach publicznych, musi dostosować jego konstrukcję do wymagań homologacyjnych, w tym także tych, które dotyczą ewentualnego ograniczenia prędkości maksymalnej. Wybór bezpośredniego sposobu realizacji takiego wymogu (zmiany konstrukcyjne, blokada obrotów silnika itp.) jest wyborem producenta w zakresie, w jakim jest to zgodne z przepisami homologacyjnymi. Należy również zauważyć, że obecne przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) zabraniają w art. 66 ust. 4 pkt 6 dokonywania zmian konstrukcyjnych w pojeździe zmieniających rodzaj pojazdu (poza określonymi w przepisie wyjątkami), tym samym zabronione jest wszelkie działanie podnoszące prędkość pojazdu ponad określoną w przepisach homologacyjnych dla danej kategorii pojazdu.

Należy zauważyć, iż pojawiają się przypadki nielegalnych procederów, których celem jest zwiększanie prędkości pojazdów poza specyfikację określoną przez ich producenta. W takich sytuacjach kluczowe znaczenie ma kontrola służb uprawnionych do kontroli ruchu drogowego (Policja).

Mając powyższe na uwadze, w ocenie Ministra Infrastruktury, wprowadzenie postulowanych w petycjach zmian nie znajduje uzasadnienia.

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
Dokument podpisany elektronicznie przez:

Anna Kowalczyk

Dyrektor

Departamentu Transportu Drogowego