



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-10.0530.4.2026
Warszawa, 11 czerwca 2026

Informacja o sposobie załatwienia petycji wielokrotnej

Zgodnie z art. 11 ust 4 *ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach* (Dz. U. z 2018 r. poz. 870, z późn. zm.), Minister Infrastruktury uprzejmie informuje o sposobie załatwienia petycji wielokrotnej, w sprawie zmiany art. 33a *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.).

Do Ministerstwa Infrastruktury wpłynęły 3 petycje w sprawie podjęcia inicjatywy legislacyjnej zmierzającej do zmiany art. 33a *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, w zakresie zasad poruszania się hulajnogą elektryczną po jezdni, wobec powyższego zgodnie z art. 11 ust. 1 i 4 *ustawy o petycjach* zarządzono łączne rozpatrywanie petycji (petycja wielokrotna).

Głównym postulatem zawartym w treści petycji jest umożliwienie kierującemu hulajnogą elektryczną poruszania się po jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością nie większą niż 50km/h, w przypadku, gdy brakuje drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów lub pasa ruchu dla rowerów oraz drogi dla pieszych.

Jednocześnie należy wskazać, że zgodnie z przepisami art. 33a *ustawy - Prawo o ruchu drogowym* kierujący hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością nie większą niż 30 km/h, w przypadku gdy brakuje drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów. Ponadto korzystanie z drogi dla pieszych przez kierującego hulajnogą elektryczną jest dozwolone wyjątkowo, gdy droga dla pieszych jest usytuowana wzdłuż jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h, i brakuje drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów.

Regulacja ta stanowi wyraz świadomego wyboru ustawodawcy, który – uwzględniając właściwości techniczne hulajnóg elektrycznych, a w szczególności ich ograniczoną prędkość maksymalną oraz parametry układów hamulcowych i stabilizacyjnych – przyjął próg dopuszczalnej prędkości pojazdów silnikowych na poziomie 30 km/h jako granicę bezpiecznego współistnienia w ruchu drogowym. Obniżenie tego progu do poziomu 50 km/h, postulowane w treści petycji, pozostawałoby w sprzeczności z *ratio legis* dotychczasowej regulacji.

Należy przy tym wskazać, że proponowana w petycji zmiana odnosi się do dróg o dopuszczalnej prędkości do 50 km/h oraz przypadków braku jakiegokolwiek infrastruktury, co w konsekwencji skutkowałoby dopuszczeniem ruchu hulajnóg elektrycznych po jezdniach, na których występują znaczące różnice prędkości pomiędzy poszczególnymi

uczestnikami ruchu. W ocenie resortu infrastruktury realizacja ww. postulatów zawartych w treści petycji mogłaby przyczynić się do obniżenia poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, jakimi są kierujący hulajnogą elektryczną.

Powyższą ocenę potwierdzają wyniki badań prowadzonych przez Instytut Transportu Samochodowego oraz Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wskazujące, że wraz ze wzrostem różnicy prędkości między uczestnikami ruchu drogowego istotnie wzrasta prawdopodobieństwo wypadku oraz powaga jego konsekwencji. Przy prędkości zderzenia wynoszącej 50 km/h prawdopodobieństwo śmiertelnych obrażeń niechronionego uczestnika ruchu jest wielokrotnie wyższe aniżeli przy prędkości 30 km/h. Tym samym rozszerzenie zakresu dopuszczalnego ruchu hulajnóg elektrycznych po drogach z wyższymi limitami prędkości naruszałoby konstytucyjnie chronioną wartość, jaką jest życie i zdrowie człowieka (art. 38 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej).

Należy ponadto podkreślić, że hulajnoga elektryczna, w rozumieniu art. 2 pkt 47a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, stanowi pojazd o szczególnych właściwościach konstrukcyjnych, w tym braku kabiny ochronnej, pasów bezpieczeństwa oraz poduszek powietrznych, co czyni jej kierującego szczególnie podatnym na skutki zdarzeń drogowych. Ochrona tej kategorii uczestników ruchu winna być zatem priorytetem w procesie stanowienia prawa, zgodnie z zasadą ochrony słabszych uczestników ruchu drogowego.

Należy także podkreślić, że obowiązujące rozwiązania prawne dotyczące zasad poruszania się hulajnogą elektryczną zostały ukształtowane z uwzględnieniem specyfiki tego środka transportu, w szczególności jego konstrukcji, osiąganych prędkości, niewielkich rozmiarów oraz bardzo ograniczonego poziomu ochrony kierującego w przypadku zaistnienia zdarzenia drogowego. Ustawodawca, określając warunki korzystania z jezdni przez kierującego hulajnogą elektryczną, kierował się przede wszystkim koniecznością zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ocenie Ministerstwa Infrastruktury podwyższenie dopuszczalnej prędkości na jezdni, po której mógłby poruszać się kierujący hulajnogą elektryczną z 30 km/h do 50 km/h prowadziłoby do zwiększenia dysproporcji pomiędzy rzeczywistą prędkością hulajnogi elektrycznej a prędkością rozwijaną przez pozostałe pojazdy uczestniczące w ruchu. W konsekwencji mogłoby to skutkować wzrostem ryzyka występowania sytuacji kolizyjnych związanych z wyprzedzaniem, omijaniem oraz włączaniem się do ruchu, a także zwiększeniem ciężkości skutków ewentualnych zdarzeń drogowych.

Należy również zauważyć, że dopuszczalna prędkość administracyjna wynosząca 50 km/h może w praktyce nie odzwierciedlać rzeczywistych warunków ruchu występujących na wielu drogach publicznych. Należy założyć, że pojazdy poruszają się często z prędkościami zbliżonymi do dopuszczalnego limitu, podczas gdy maksymalna prędkość konstrukcyjna hulajnogi elektrycznej wynosi 20 km/h. Tak znaczna różnica prędkości pomiędzy

uczestnikami ruchu stanowi istotny czynnik ryzyka i pozostaje sprzeczna z zasadą minimalizowania zagrożeń dla niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Jednocześnie należy wskazać, że obowiązujące przepisy stanowią wynik wyważenia różnych dóbr prawnie chronionych, tj. potrzeby zapewnienia mobilności użytkownikom hulajnóg elektrycznych oraz konieczności zagwarantowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego. W ocenie resortu infrastruktury postulowana zmiana prowadziłaby do zachwiania tej równowagi poprzez nadanie pierwszeństwa względem komunikacyjnym kosztem wymogów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ponadto brak infrastruktury przeznaczonej dla ruchu rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń wspomagających mobilność indywidualną nie może sam w sobie stanowić wystarczającej przesłanki do rozszerzania uprawnień do korzystania z jezdni o wyższych parametrach w zakresie dopuszczalnych prędkości pojazdów silnikowych. Kwestia zapewnienia ciągłości sieci transportowej dla niechronionych uczestników ruchu drogowego powinna być rozwiązywana przede wszystkim poprzez sukcesywną rozbudowę odpowiedniej infrastruktury, a nie poprzez obniżanie standardów bezpieczeństwa wynikających z obowiązujących regulacji prawnych.

W odniesieniu do wskazanej w treści petycji kwestii „luki komunikacyjnej”, występującej w miejscach pozbawionych infrastruktury przeznaczonej dla rowerów oraz pieszych, resort infrastruktury uprzejmie informuje, że przedmiotowe zagadnienie wpisuje się w szersze zagadnienia związane z rozwojem infrastruktury dla niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Właściwym instrumentem prawnym służącym eliminacji wskazanych braków infrastrukturalnych jest nie liberalizacja zasad korzystania z jezdni przez kierujących hulajnogami elektrycznymi, lecz intensyfikacja działań inwestycyjnych w zakresie budowy i rozbudowy dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów ruchu dla rowerów, realizowanych m.in. w oparciu o przepisy ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320, z późn. zm.) oraz w ramach wieloletnich programów finansowania infrastruktury drogowej. Postulowane rozwiązanie legislacyjne prowadziłoby do utrwalenia stanu niedoboru infrastruktury poprzez usankcjonowanie korzystania z jezdni jako substytutu właściwej infrastruktury rowerowej, co byłoby sprzeczne z długofalową polityką transportową państwa.

Niezależnie od powyższego, należy wskazać, że resort infrastruktury dostrzega niepokojące zjawisko wzrostu liczby zdarzeń drogowych z udziałem hulajnóg elektrycznych w ostatnim czasie i podejmuje działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

W dniu 2 grudnia 2025 r. w Dzienniku Ustaw została opublikowana ustawa z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, która wprowadziła przepisy zobowiązujące m.in. kierującego rowerem oraz

hulajnogą elektryczną, którzy nie ukończyli 16. roku życia, do używania w czasie jazdy kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym. Przywołana ustawa zmieniła również minimalny wiek do kierowania hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego na drodze, podnosząc go z 10 do 13. roku życia.

Podkreślić należy, że wskazana nowelizacja stanowi element szerszego, systemowego podejścia do kwestii bezpieczeństwa użytkowników hulajnóg elektrycznych, opartego na stopniowym wprowadzaniu regulacji adekwatnych do skali zagrożeń identyfikowanych w oparciu o dane statystyczne i wyniki analiz eksperckich. Kierunek ten jest zgodny z założeniami Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który wyznacza ramy polityki państwa w tym obszarze.

Mając na względzie powyższe, a w szczególności:

- 1) sprzeczność postulowanych zmian z *ratio legis* obowiązującej regulacji art. 33a ustawy – Prawo o ruchu drogowym,
- 2) istotne ryzyko obniżenia poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego,
- 3) niezgodność proponowanych rozwiązań z długofalową polityką transportową i infrastrukturalną państwa,
- 4) realizowany przez resort infrastruktury program działań legislacyjnych ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa użytkowników hulajnóg elektrycznych,

- uprzejmie informuję, że przedłożone petycje zostały rozpatrzone negatywnie.

Mając na uwadze powyższe, Ministerstwo Infrastruktury nie znajduje podstaw do podjęcia prac legislacyjnych zmierzających do zmiany art. 33a ustawy – Prawo o ruchu drogowym w kierunku postulowanym w treści petycji.

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 wyrazami szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Anna Kowalczyk

Zastępca Dyrektora

Departamentu Transportu Drogowego

Dokument podpisany elektronicznie