Łódź 05.10.2026

Jarosław Kostrzewa,

Stowarzyszenie LDZ znaczy Łódź nieformalna

grupa LDZ Zmotoryzowani Łodzianie

Minister Finansów,

ul. Świętokrzyska 12,

00-916 Warszawa

PETYCJA W INTERESIE PUBLICZNYM

w sprawie wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia OC dla hulajnóg elektrycznych

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

1. obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej dla posiadaczy hulajnóg elektrycznych poruszających się po drogach publicznych, przez zmianę ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych,
2. taki sam obowiązek wobec firm wypożyczających hulajnogi, w odniesieniu do każdego pojazdu we flocie,
3. powiązanie polisy z numerem rejestracyjnym hulajnogi, we współpracy z Ministrem Infrastruktury.

Informacja o odrębnej petycji do Ministra Infrastruktury

Informuję, że odrębną petycją, złożoną tego samego dnia, zwróciłem się do Ministra Infrastruktury o wprowadzenie obowiązku rejestracji hulajnóg elektrycznych i oznaczania ich tablicami rejestracyjnymi. W tamtej petycji poinformowałem Ministra Infrastruktury o niniejszym piśmie. Oba resorty wiedzą więc o sobie nawzajem.

Uzasadnienie

Po polskich ulicach i chodnikach jeżdżą dziś masowo pojazdy z silnikiem, które nie mają żadnego obowiązkowego ubezpieczenia. Według danych Policji w 2025 roku użytkownicy hulajnóg elektrycznych uczestniczyli w 1158 wypadkach. Zginęło 11 osób, 1055 zostało rannych. Rok wcześniej wypadków było 752, co oznacza wzrost o 54 procent w roku, w którym ogólna liczba wypadków na drogach spadła. Od stycznia do lipca 2026 r. było jeszcze gorzej: 828 wypadków wobec 702 rok wcześniej, 745 rannych wobec 638 i 11 zabitych wobec 5.

Z punktu widzenia ubezpieczeń najważniejsza jest inna liczba. W 2025 roku sami kierujący hulajnogami spowodowali 696 wypadków, w których zginęło 8 osób, a 757 zostało rannych. Rok wcześniej takich wypadków było 372. To są zdarzenia, w których winnym jest człowiek na hulajnodze, a poszkodowanym

często ktoś zupełnie postronny: pieszy na chodniku, rowerzysta, kierowca. Do tego dochodzą kolizje bez rannych, których jest wielokrotnie więcej i które oznaczają porysowane, obite i uszkodzone samochody.

Każda z tych osób ma dziś ten sam problem. Jeżeli potrąci ją samochód, odszkodowanie wypłaci ubezpieczyciel sprawcy. Jeżeli kierowca ucieknie albo nie ma polisy, zapłaci Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny. Państwo zbudowało ten system po to, żeby ofiara wypadku nie zostawała z niczym. Jeżeli tę samą osobę potrąci hulajnoga, system przestaje istnieć. Poszkodowany może pozwać sprawcę prywatnie, o ile ktoś go w ogóle ustali, o ile sprawa nie potrwa kilku lat i o ile sprawca ma z czego zapłacić. A sprawcą bywa trzynastolatek, student na wypożyczonej hulajnodze albo ktoś, kto odjechał, zanim poszkodowany wstał z chodnika.

Skutki nie są drobne. Złamane biodro u starszej osoby oznacza operację, miesiące rehabilitacji i często trwałą utratę samodzielności. Uraz głowy u dziecka może oznaczać leczenie do końca życia. Koszty tego leczenia ponosi dziś NFZ, czyli wszyscy podatnicy, a koszty utraconych zarobków i opieki ponosi rodzina. Sprawca nie ponosi żadnych. Trudno o wyraźniejszy przykład przerzucenia prywatnego ryzyka na budżet państwa, i to powinno interesować Ministra Finansów w pierwszej kolejności.

Polskie prawo zna już tę zasadę i stosuje ją wobec słabszych pojazdów. Posiadacz motoroweru, czyli pojazdu o prędkości konstrukcyjnej do 45 km/h, musi mieć polisę OC. Za jej brak UFG nakłada wysoką opłatę. Tymczasem w obrocie są hulajnogi elektryczne rozpędzające się do 50, a nawet 70 km/h, i ich posiadacz nie musi mieć niczego. Nie ma żadnego racjonalnego powodu, dla którego wolniejszy pojazd ma obowiązek ubezpieczenia, a szybszy i cichszy jest z niego zwolniony.

Uprzedzam argumenty, które zwykle padają w odpowiedziach na takie postulaty.

Pierwszy: poszkodowany może dochodzić roszczeń na zasadach ogólnych Kodeksu cywilnego. Może, na papierze. W praktyce musi znać nazwisko sprawcy, wygrać proces i wyegzekwować wyrok od osoby, która bywa niewypłacalna albo niepełnoletnia. Obowiązkowe OC komunikacyjne powstało właśnie dlatego, że zasady ogólne nie chroniły ofiar wypadków. Ten sam argument, który kiedyś przesądził o ubezpieczeniu samochodów, dotyczy dziś hulajnóg.

Drugi: istnieją dobrowolne polisy OC w życiu prywatnym. Istnieją i kupują je ludzie odpowiedzialni, którzy wypadków raczej nie powodują. Nie kupi jej nastolatek pędzący chodnikiem ani pijany klient wypożyczalni. Ubezpieczenie dobrowolne nie obejmuje tych, przed którymi ma chronić.

Trzeci: prawo unijne nie nakłada takiego obowiązku na wszystkie hulajnogi. Być może, ale go też nie zakazuje. Hiszpania, Włochy, Niemcy i Holandia są w tej samej Unii i obowiązkowe OC dla hulajnóg wprowadziły. Wiem, że Ministerstwo Finansów analizuje przepisy o ubezpieczeniach komunikacyjnych w związku z dyrektywą (UE) 2021/2118. Wnoszę, żeby przy tej okazji nie ograniczać się do najszybszych pojazdów. Hulajnoga jadąca przepisowe 20 km/h, która uderza w dziecko albo starszą osobę, wyrządza szkodę tak samo realną.

Czwarty: to będzie kosztowne dla użytkowników. Składka za pojazd o małej masie i ograniczonej prędkości będzie niska, a rynek ubezpieczeniowy wyceni ją sam. Koszt braku ubezpieczenia jest dziś znacznie wyższy, tylko płaci go kto inny: ofiara, jej rodzina i publiczna służba zdrowia.

Inne państwa już to uregulowały. W Hiszpanii od początku 2026 r. nie wolno jeździć hulajnogą elektryczną bez ważnego OC, a pojazd musi być wpisany do krajowego rejestru. We Włoszech obowiązek

ubezpieczenia jest egzekwowany razem z tablicami rejestracyjnymi od 16 maja 2026 r., a kara za jego brak wynosi od 100 do 400 euro. W Niemczech i w Holandii hulajnoga bez polisy nie może wyjechać na drogę. Polska z ponad tysiącem wypadków rocznie i rosnącą liczbą zabitych pozostaje w tyle.

OC i rejestracja muszą iść razem. OC bez rejestracji będzie nie do wyegzekwowania, bo nie da się sprawdzić polisy pojazdu, którego nie można zidentyfikować. Rejestracja bez OC nie zabezpieczy poszkodowanych. Dlatego z góry zaznaczam, że odpowiedź, w której Ministerstwo Finansów wskaże Ministerstwo Infrastruktury jako właściwe, nie będzie załatwieniem sprawy. Minister Infrastruktury dostał odrębną petycję w swojej części i wie o tej. Oba resorty mają tu własne kompetencje i wnoszę, żeby pracowały wspólnie.

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

1. Kto i z jakich środków wypłaca dziś odszkodowanie pieszemu potrąconemu przez hulajnogę elektryczną, której kierujący odjechał i nie został ustalony?
2. Czy Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny wypłaca świadczenia w takich sprawach, a jeżeli tak, to w ilu przypadkach i na jaką kwotę w latach 2024 i 2025?
3. Jaki jest szacunkowy roczny koszt leczenia ofiar wypadków spowodowanych przez kierujących hulajnogami elektrycznymi, ponoszony przez NFZ?
4. Dlaczego posiadacz motoroweru o prędkości do 45 km/h ma obowiązek zawarcia umowy OC, a posiadacz hulajnogi elektrycznej nie ma?
5. Na jakim etapie są prace resortu związane z dyrektywą (UE) 2021/2118 w zakresie hulajnóg elektrycznych i jaki zakres pojazdów mają objąć?
6. Jeżeli resort nie zamierza wprowadzić obowiązkowego OC: w jaki sposób chce zapewnić poszkodowanym realną możliwość uzyskania odszkodowania?

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

Jarosław Kostrzewa

Stowarzyszenie LDZ znaczy Łódź

LDZ Zmotoryzowani Łodzianie