Rower ma być rowerem. Ministerstwo Infrastruktury o nadzorze nad e-rowerami i hulajnogami

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: czwartek, 22, październik 2026 11:53
Mateusz Jabłoński
Odsłony: 378

Pojazdy, które z wyglądu przypominają rowery, ale ich parametry techniczne odpowiadają raczej motorowerom albo w ogóle nie mieszczą się w żadnej kategorii znanej polskiemu i unijnemu prawu, były tematem posiedzenia sejmowej Podkomisji stałej ds. transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego, które odbyło się 21 października 2026 r.

W dyskusji udział wzięli przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Komendy Głównej Policji oraz samorządowcy. Myśl przewodnią spotkania dobrze oddaje stwierdzenie, że na drogach, chodnikach i ścieżkach trzeba przywrócić bezpieczeństwo i dopilnować, aby rower rzeczywiście był rowerem, a nie skuterem czy motorowerem.

Olga Tworek - Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, poinformowała, że resort dostrzega ten problem. Ministerstwo zwraca uwagę przede wszystkim na to, że takimi pojazdami szczególnie interesują się najmłodsi uczestnicy ruchu, a pojazdy te osiągają wysokie prędkości. Jako rozwiązanie wskazano m.in. projekt nowelizacji ustawy o systemach homologacji oraz niektórych innych ustaw (UC95), czy też projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw (UD402). Pierwszy z wymienionych powierza Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego nadzór nad rynkiem rowerów, w tym rowerów elektrycznych o mocy do 250 W, a także wózków rowerowych i hulajnóg elektrycznych. W ramach tego nadzoru Dyrektor TDT ma sprawdzać oferty sprzedaży, także zamieszczane w internecie, blokować ogłoszenia naruszające przepisy, dokonywać zakupów kontrolnych bez ujawniania swojej tożsamości oraz współpracować ze służbą celną. Projekt zakazuje ponadto wprowadzania do obrotu rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego, które nie spełniają polskich warunków technicznych. Resort zapowiedział również zmianę przepisów, zgodnie z którą rower elektryczny będzie musiał być tak skonstruowany, aby nie dało się w nim wyłączyć mechanizmu odcinającego wspomaganie silnika po przekroczeniu prędkości 25 km/h.

Projekt UC95 przewiduje również, że strażnicy gminni i miejscy otrzymają uprawnienia do kontrolowania takich pojazdów za pomocą przenośnych urządzeń mierzących ich prędkość i moc. Dyrektor TDT będzie mógł zawierać ze strażami gminnymi i miejskimi, a także z Policją, porozumienia o użyczaniu przenośnych hamowni, czyli urządzeń do pomiaru mocy pojazdu. Z kolei projekt nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami, oznaczony numerem UD402, wprowadza pojęcie mikromobilności dzielonej, czyli udostępniania pojazdów, takich jak hulajnogi, w ramach wypożyczalni. Rozwiązania tam zawarte mają wprowadzać obowiązek wyznaczania przez zarządców dróg miejsc, w których użytkownicy mają zostawiać takie pojazdy po zakończeniu jazdy. Jeżeli pojazd zostanie pozostawiony poza takim miejscem, zarządca drogi będzie mógł go usunąć na koszt operatora wypożyczalni. Ministerstwo analizuje też, czy zarządca drogi lub właściwy organ jednostki samorządu terytorialnego mógłby w drodze uchwały zakazać poruszania się określonego rodzaju pojazdów po danej drodze publicznej albo w strefie obejmującej drogi publiczne. Obecnie przepisy pozwalają bowiem podjąć taką uchwałę wyłącznie wobec ciężkich pojazdów, których nacisk na pojedynczą oś napędową przekracza 10 lub 8 ton, zależnie od kategorii pojazdu. Rozwiązanie to jest na razie analizowane, a resort zapowiedział, że ma w tym obszarze także inne pomysły, które są dopiero na etapie koncepcji.

Monika Ślusarczyk, radna Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy, zapytała, jak będzie kontrolowany import hulajnóg kupowanych przez osoby prywatne na dużych platformach internetowych. Pytała również, czy ministerstwo rozważy powrót do koncepcji obowiązkowej rejestracji takich pojazdów, ewentualnie połączonej z obowiązkowym ubezpieczeniem OC, oraz czy samorządy otrzymają większe możliwości wprowadzania ograniczeń wobec nich. Resort odpowiedział, że import będzie kontrolowany w ramach

Phoca PDF

nowych kompetencji Dyrektora TDT oraz obowiązków nałożonych na operatorów platform sprzedażowych. Ministerstwo nie prowadzi obecnie prac nad obowiązkową rejestracją i ubezpieczeniem OC, ale obserwuje rozwiązania przyjęte w innych państwach europejskich i ewentualne decyzje podejmie po przeprowadzeniu stosownych analiz.

Przedstawiciel Komendy Głównej Policji poinformował, że Policja nie ma pełnych danych o skali zjawiska, ponieważ policyjny system ewidencji wypadków i kolizji nie rozróżnia rowerów tradycyjnych i elektrycznych. Takie rozróżnienie zostanie wprowadzone od stycznia 2027 r., a od sierpnia 2026 r. Policja roboczo gromadzi dane o zdarzeniach z udziałem rowerów elektrycznych, zarówno zgodnych z przepisami, jak i niezgodnych. Od stycznia do końca września 2026 r. doszło do ponad 2800 wypadków z udziałem rowerzystów, czyli o ok. 1% mniej niż w tym samym okresie poprzedniego roku. W wypadkach tych zginęły 94 osoby, o 15 mniej niż przed rokiem, a 2603 osoby zostały ranne, o 26 więcej niż przed rokiem. W ciągu dwóch miesięcy roboczej ewidencji Policja odnotowała 9 wypadków z udziałem rowerów elektrycznych, w których nikt nie zginął, a 10 osób zostało rannych oraz 22 kolizje. Kolizje z udziałem rowerów elektrycznych stanowiły ok. 2% wszystkich kolizji z udziałem rowerów.

Z pełnym przebiegiem posiedzenia można zapoznać się tutaj: www.sejm.gov.pl

Phoca PDF