Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTD-10.054.5.2026
Warszawa, 09 czerwca 2026

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na oświadczenie nr 1519/26 Pana Senatora Wadima Tyszkiewicza złożone na 58. posiedzeniu Senatu w dniu 7 maja 2026 r. dotyczące obowiązku używania kasków ochronnych, uprzejmie przedstawiam następujące informacje.

W zakresie działań podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa użytkowników hulajnóg elektrycznych i innych urządzeń transportu osobistego wskazać należy, że zarówno na szczeblu krajowym, jak i lokalnym realizowane są działania edukacyjne i prewencyjne zmierzające do podniesienia poziomu świadomości prawnej użytkowników w zakresie obowiązujących przepisów ruchu drogowego. Działania te prowadzone są w ramach współpracy instytucji rządowych, jednostek samorządu terytorialnego, Policji oraz służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego i obejmują w szczególności: kampanie informacyjne, akcje edukacyjne w placówkach oświatowych, działania profilaktyczne w przestrzeni publicznej, kontrole drogowe ukierunkowane na weryfikację przestrzegania przez użytkowników hulajnóg elektrycznych obowiązujących przepisów ruchu drogowego, a także działania informacyjne realizowane za pośrednictwem mediów oraz kanałów komunikacji elektronicznej.

Celem powyższych działań jest podniesienie poziomu świadomości prawnej użytkowników w zakresie obowiązujących przepisów, w tym dotyczących dopuszczalnej prędkości, obowiązku używania kasku ochronnego przez osoby, które nie ukończyły 16. roku życia, minimalnego wieku uprawniającego do korzystania z hulajnogi elektrycznej na drodze oraz zasad poruszania się po poszczególnych elementach infrastruktury drogowej. Resort infrastruktury prowadzi ponadto analizy rozwiązań regulacyjnych funkcjonujących w wybranych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Problematyka edukacji drogowej, w tym edukacji małoletnich uczestników ruchu drogowego, jest przedmiotem stałych działań Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Działania edukacyjne stanowią nieodłączny element systemu

Infolinia: +48 22 630 10 00
kancelaria@mi.gov.pl
www.gov.pl/web/infrastruktura

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

przygotowania małoletnich do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym, kształtując właściwe postawy i zachowania, co ma bezpośrednie przełożenie na ograniczenie liczby zdarzeń drogowych. W 2025 r. Ministerstwo Infrastruktury oraz Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zainicjowały kampanię edukacyjno-informacyjną pn. „Pomyśl przed! Idź, jedź, prowadź bezpiecznie!", skierowaną do wszystkich uczestników ruchu drogowego. Kampania obejmuje cykl filmów animowanych poświęconych rzeczywistym zagrożeniom i nieprawidłowym zachowaniom w ruchu drogowym, odnoszących się m.in. do praw i obowiązków uczestników ruchu drogowego, zasad poruszania się po drogach dla rowerów, poboczach, jezdni i drogach dla pieszych, w tym zakazu przejeżdżania przez przejście dla pieszych. Celem kampanii jest kształtowanie właściwych postaw i zachowań użytkowników dróg poprzez oddziaływanie na ich świadomość w zakresie obowiązujących przepisów oraz konsekwencji ich naruszenia.

Szczegółowe informacje dotyczące zakresu i wyników prowadzonych działań zawarte są w corocznym raporcie o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, publikowanym na stronie internetowej Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pod adresem: https://www.krbrd.gov.pl/bazawiedzy/raporty-o-stanie-brd/.

W zakresie danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych z udziałem użytkowników hulajnóg elektrycznych informuję, że resort infrastruktury dysponuje ogólnodostępnymi danymi opracowanymi przez Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, dostępnymi pod adresem: https://obserwatoriumbrd.pl/statystyki/. Poniżej przekazuję tabelę zawierającą zestawienie liczby wypadków i kolizji z udziałem hulajnóg elektrycznych w Polsce w latach 2022–2025, w tym z udziałem dzieci do lat 16.

Poniżej przekazuję Pani Marszałek tabelę z liczbą kolizji i wypadków z udziałem hulajnóg elektrycznych w Polsce w latach 2022-2025 (w tym również z udziałem dzieci do lat 16):

Hulajnoga elektryczna	Rok	Kolizje	Wypadki	Ofiary śmiertelne	Lekko ranni	Ciężko ranni
Ogółem	2022	1092	543	3	280	162
	2023	1247	537	3	310	141
	2024	1816	752	5	427	234
	2025	3040	1158	11	697	358
	SUMA	7195	2990	22	1714	895
	2025/2024	67%	54%	120%	63%	53%
W tym dzieci 0-16 lat	2022	169	96	1	51	25
	2023	262	128	0	73	24
	2024	505	236	1	151	64
	2025	1239	565	4	360	195
	SUMA	2175	1025	6	635	308
	2025/2024	145%	139%	300%	138%	205%

Zgodnie z danymi statystycznymi opracowanymi przez Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na podstawie danych Komendy Głównej Policji (baza SEWiK), w latach 2022–2025 odnotowano łącznie 2 990 wypadków i 7 195 kolizji z udziałem kierujących hulajnogami elektrycznymi. W wypadkach tych zginęło 22 użytkowników hulajnóg elektrycznych, 895 doznało ciężkich obrażeń ciała, a 1 714 odniosło obrażenia lekkie. Szczególnie niepokojący jest udział małoletnich w przedmiotowych zdarzeniach - w 30% wypadków kierującym hulajnogą elektryczną było dziecko w wieku 0–16 lat. W analizowanym okresie dzieci w tej grupie wiekowej uczestniczyły w 1 025 wypadkach oraz 2 175 kolizjach, przy czym wśród poszkodowanych odnotowano 6 ofiar śmiertelnych, 308 ciężko rannych oraz 635 lekko rannych.

Dane za rok 2025 wskazują na znaczący wzrost zagrożenia użytkowników hulajnóg elektrycznych w porównaniu z rokiem poprzednim. Liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o 6 osób (tj. o 120%), liczba ciężko rannych o 124 osoby (tj. o 53%), liczba lekko rannych o 270 osób (tj. o 63%), liczba wypadków o 406 zdarzeń (tj. o 54%), a liczba kolizji zgłoszonych Policji o 1 224 zdarzenia (tj. o 67%). W odniesieniu do małoletnich odnotowano wzrost liczby wypadków z udziałem dzieci w wieku 0-16 lat o 329 zdarzeń (tj. o 145%) oraz wzrost liczby kolizji o 734 zdarzenia (tj. o 139%). Przytoczone dane statystyczne potwierdzają, że małoletni kierujący hulajnogami elektrycznymi stanowią grupę uczestników ruchu drogowego o szczególnie wysokim poziomie zagrożenia, co uzasadnia objęcie ich wzmożoną ochroną na gruncie obowiązujących przepisów prawa.

W odpowiedzi na powyższe zagrożenia z inicjatywy Ministra Infrastruktury z dniem 3 marca 2026 r. weszły w życie przepisy art. 33d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zakazujące dopuszczania dziecka w wieku do 13 lat do kierowania hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego na drodze, z zastrzeżeniem, że w strefie zamieszkania dopuszcza się kierowanie tymi pojazdami przez dziecko w wieku do 13 lat wyłącznie pod opieką osoby dorosłej. Użytkownicy hulajnóg elektrycznych w wieku 13–18 lat mogą poruszać się po drodze publicznej wyłącznie pod warunkiem posiadania karty rowerowej lub prawa jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T, stosownie do art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

Z dniem 3 czerwca 2026 r. weszły natomiast w życie przepisy art. 33 ust. 1b ustawy – Prawo o ruchu drogowym, nakładające na kierujących hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, którzy nie ukończyli 16. roku życia, obowiązek używania w czasie jazdy kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym.

Reasumując, ustawa z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2025 r. poz. 1676) wprowadziła dwie kluczowe zmiany w zakresie ochrony małoletnich uczestników ruchu drogowego. Po pierwsze, nałożyła na kierujących rowerem, rowerem z napędem, o którym mowa w art. 4 ust. 2 lit. a pkt (i) rozporządzenia 168/2013, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem

transportu osobistego, którzy nie ukończyli 16. roku życia, obowiązek używania w czasie jazdy kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym, wynikający z art. 33 ust. 1b ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Po drugie, obniżyła minimalny wiek uprawniający do kierowania hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego na drodze do 13. roku życia, wprowadzając jednocześnie zakaz dopuszczania do kierowania tymi pojazdami dzieci, które nie ukończyły tego wieku, z wyjątkiem strefy zamieszkania, gdzie jazda jest dozwolona wyłącznie pod opieką osoby dorosłej.

Niezależnie od powyższego, resort infrastruktury podejmuje działania w ramach przyznanych kompetencji zmierzające do uporządkowania przedmiotowego obszaru. Obecnie w resorcie infrastruktury prowadzone są prace legislacyjne dotyczące projektu ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw (UC 95), w ramach których jedną z kluczowych zmian jest wzmocnienie nadzoru rynku motoryzacyjnego realizowanego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (TDT).

Celem przyznania Dyrektorowi TDT szeregu narzędzi niezbędnych do kontroli pojazdów i części wprowadzonych do obrotu w Polsce oraz skuteczniejszego wycofywania niebezpiecznych produktów jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska. Dyrektor TDT został wyznaczony w projekcie jako organ nadzoru rynku nad hulajnogami elektrycznymi w zakresie spełniania przez te pojazdy warunków technicznych określonych w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 502 i 1417).

Dyrektor TDT będzie miał możliwość współpracy z organami celno-skarbowymi i weryfikacji przed dopuszczaniem w Polsce pojazdów nie tylko dokumentacji technicznej, ale również kontroli z celnikami na granicy, w portach morskich, co powinno ograniczyć import pojazdów niezgodnych z obowiązującymi dla nich wymaganiami. Będzie mógł również przeprowadzać kontrolę, w tym kontrole niezapowiedziane u podmiotów gospodarczych wprowadzających pojazdy do obrotu (punkty sprzedaży), w zakresie weryfikacji spełniania wymagań, m.in. na podstawie otrzymanych skarg użytkowników końcowych, informacji pochodzących od organizacji zrzeszających konsumentów czy też mediów. Dyrektor TDT będzie upoważniony również do pobierania próbek towarów do badań w celu wykrycia niezgodności i uzyskania dowodów, w tym pod ukrytą tożsamością, co jest kluczowe dla kontroli ofert w Internecie. Możliwość przeprowadzania kontroli online i offline pojazdów u podmiotów gospodarczych powinna ograniczyć ilość niezgodnych hulajnóg elektrycznych trafiających do użytkowników końcowych.

Dodatkowo w projekcie zaproponowano rozszerzenie zakresu upoważnienia w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego przez strażników gminnych (miejskich) poprzez możliwość używania przez nich przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących do

określania maksymalnej (konstrukcyjnej) prędkości pojazdów. Zapis ten umożliwi strażom gminnym (miejskim) stosowanie przenośnych urządzeń do kontroli prędkości maksymalnej (konstrukcyjnej) m.in. rowerów i hulajnóg elektrycznych. Kwestia objęcia nadzorem hulajnóg elektrycznych w zakresie spełniania przez nie warunków technicznych ma na celu wyeliminowanie z rynku tych hulajnóg, które nie spełniają wymagań, przede wszystkim których konstrukcja umożliwia rozwijanie prędkości przekraczającej 20 km/h i tym samym stwarzają zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego.

Mając powyższe na uwadze, należy wskazać, że zapewnienie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego stanowi jeden z podstawowych celów polityki transportowej Ministra Infrastruktury, który działając w granicach i na podstawie obowiązujących przepisów prawa, podejmuje w powyższym zakresie wielopłaszczyznowe działania. Obejmują one w szczególności: inicjowanie i prowadzenie prac legislacyjnych zmierzających do dostosowania obowiązujących regulacji prawnych i wymagań technicznych do aktualnych potrzeb i uwarunkowań, w tym do zmieniającego się sposobu korzystania z infrastruktury drogowej, współpracę z właściwymi organami administracji publicznej, służbami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie egzekwowania przepisów ruchu drogowego, a także inicjowanie i wspieranie działań edukacyjnych i prewencyjnych skierowanych do wszystkich grup uczestników ruchu drogowego.

Szczególną ochroną prawną objęci są przy tym uczestnicy ruchu najbardziej narażeni na negatywne skutki zdarzeń drogowych — piesi, rowerzyści, dzieci, osoby starsze oraz osoby z niepełnosprawnościami lub szczególnymi potrzebami w zakresie mobilności. Ochrona tej grupy uczestników ruchu drogowego wymaga zapewnienia bezpieczeństwa nie tylko na jezdniach i drogach dla rowerów, lecz również w ciągach pieszych, na przejściach dla pieszych oraz w przestrzeniach ogólnodostępnych przeznaczonych dla ruchu pieszego, gdzie ryzyko zdarzeń z udziałem hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego jest szczególnie wysokie.

Podejmowane przez Ministra Infrastruktury działania legislacyjne, edukacyjne i prewencyjne zmierzają do zapewnienia, aby obowiązujące rozwiązania prawne oraz wymagania techniczne w sposób spójny i skuteczny odpowiadały na aktualne wyzwania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem dynamicznego rozwoju nowych form mobilności, w tym upowszechnienia hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego.

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie