

STANOWISKO NR / 2026
RADY MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY
z dnia 2026 r.

**w sprawie apelu do krajowych władz ustawodawczych i wykonawczych o podjęcie
pilnych działań w zakresie bezpieczeństwa związanego z e-hulajnogami oraz
nielegalnymi pojazdami udającymi rowery elektryczne**

Bezpieczeństwo pieszych, osób z niepełnosprawnościami, dzieci, seniorów oraz rowerzystów jest podstawowym kryterium oceny jakości przestrzeni publicznej. Doświadczenia m.st. Warszawy pokazują, że rosnąca liczba elektrycznych jednośladów, które nie spełniają wymogów technicznych lub są użytkowane niezgodnie z przepisami, stanowi dziś realne i narastające zagrożenie dla życia i zdrowia mieszkanki i mieszkańców.

Rada m.st. Warszawy zwraca uwagę na dwa powiązane zjawiska. Po pierwsze, e-hulajnogi – zarówno własne, jak i wypożyczane – poruszają się z prędkościami wyższymi niż dopuszczalne 20 km/h, bywają pozbawione ograniczników, jeżdżą po chodnikach i są pozostawiane w sposób blokujący przejścia. Po drugie, na chodnikach i drogach dla rowerów coraz częściej pojawiają się pojazdy sprzedawane i prezentowane jako rowery elektryczne, które w rzeczywistości są niezarejestrowanymi motorowerami lub motocyklami: uruchamiane manetką, nieposiadające konieczności pedałowania, o mocy przekraczającej 250 W lub rozwijające prędkość powyżej 25 km/h.

Zgodnie z art. 2 pkt 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym rower może być wyposażony wyłącznie w pomocniczy napęd elektryczny uruchamiany naciskiem na pedały, o napięciu nie wyższymi niż 48 V i mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa spada stopniowo do zera po przekroczeniu 25 km/h. Pojazd niespełniający tych warunków nie jest rowerem, lecz motorowerem lub motocyklem, który wymaga homologacji, rejestracji, ubezpieczenia OC, uprawnień kierowcy i nie może poruszać się po chodnikach ani drogach dla rowerów. W praktyce przepisy te nie są skutecznie egzekwowane, a sprzedawcy otwarcie oferują zdjęcie fabrycznych blokad.

Rada m.st. Warszawy z zadowoleniem przyjmuje prace Ministerstwa Infrastruktury nad projektem nowelizacji ustawy o systemie homologacji pojazdów, przewidującym wzmocnienie nadzoru Transportowego Dozoru Technicznego nad rynkiem, kary dla podmiotów wprowadzających do obrotu niezgodne z przepisami pojazdy, uprawnienia straży miejskiej do kontroli prędkości i mocy oraz obowiązek parkowania hulajnóg współdzielonych w wyznaczonych miejscach. Jednocześnie podkreśla, że same zasady dopuszczenia nowych pojazdów do obrotu nie rozwiążą problemu tysięcy urządzeń, które znajdują się już na ulicach. Konieczne są także skuteczne narzędzia egzekucji prawa wobec użytkowników, sprzedawców, operatorów wypożyczalni i platform zatrudniających kurierów.

W związku z powyższym Rada m.st. Warszawy apeluje do Rządu Rzeczypospolitej Polskiej oraz Parlamentu Rzeczypospolitej Polskiej o podjęcie kompleksowych działań legislacyjnych i organizacyjnych obejmujących:

1. **Ostateczne ujednolicenie definicji i parametrów technicznych.** Ustawowe określenie parametrów e-hulajnóg (prędkość maksymalna 20 km/h, ograniczenie mocy i masy) oraz jednoznaczne, wiążące kryteria odróżniające rower z pomocniczym napędem elektrycznym od motoroweru, tak aby policja i straż miejska mogły dokonać szybkiej oceny pojazdu podczas kontroli.
2. **Odpowiedzialność za manipulację napędem.** Wprowadzenie zakazu i sankcji (administracyjnych oraz karnych) za zdejmowanie ograniczników prędkości, modyfikowanie oprogramowania i mocy napędu oraz za sprzedaż i oferowanie takich usług lub części, także w sprzedaży internetowej.
3. **Konfiskatę pojazdów.** Wprowadzenie możliwości zatrzymania pojazdu i orzekania jego przepadku w przypadku poruszania się po drogach publicznych pojazdem niezgodnym z wymogami technicznymi, bez wymaganej homologacji, rejestracji i ubezpieczenia OC. Samo pouczenie lub mandat nie są wystarczającym środkiem odstraszającym, a pojazd powinien być – tak jak przerobiony samochód – wyłączony z ruchu.
4. **Wzmocnienie nadzoru rynku.** Wyposażenie Transportowego Dozoru Technicznego i Inspekcji Handlowej w kompetencje i zasoby pozwalające na skuteczne wycofywanie z rynku niebezpiecznych pojazdów, w tym kontrolę sprzedaży internetowej oraz importu, a także obowiązek jednoznacznego oznaczania pojazdów informacją o ich statusie prawnym.
5. **Odpowiedzialność platform dostawczych.** Wprowadzenie przepisów, na podstawie których podmioty zlecające dostawy żywności i towarów (platformy, pośrednicy, pracodawcy) ponoszą odpowiedzialność cywilną i administracyjną za użytkowanie przez kurierów pojazdów niezgodnych z przepisami, w tym obowiązek weryfikacji legalności i parametrów używanych pojazdów.
6. **Uprawnienia dla organów kontrolnych.** Przyznanie straży miejskiej i policji skutecznych narzędzi kontroli (urządzenia do pomiaru prędkości i mocy, stanowiska kontrolne), a także zapewnienie samorządom środków na zakup sprzętu i prowadzenie regularnych akcji kontrolnych.
7. **Ochronę pieszych na chodnikach.** Zniesienie możliwości poruszania się e-hulajnogami po chodnikach.
8. **Ubezpieczenie i wiek użytkowników.** Wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej oraz od następstw nieszczęśliwych wypadków dla użytkowników e-hulajnóg, a także ocenę, czy obowiązujące ograniczenia wiekowe i wymóg kasków (w tym kasków chroniących żuchwę przy jeździe z wyższymi prędkościami) są wystarczające do ochrony dzieci i młodzieży.
9. **Regulację wypożyczalni i parkowania.** Zobowiązanie operatorów e-hulajnóg do zawierania umów z gminami, umożliwienie samorządom limitowania liczby pojazdów i wyznaczania stref wykluczonych, pobieranie opłat za zajmowanie pasa drogowego, obowiązek parkowania wyłącznie w wyznaczonych miejscach oraz usuwanie niezarejestrowanych lub niewłaściwie zaparkowanych pojazdów na koszt operatora.

10. **Przejrzystość i dane.** Utworzenie rejestru pojazdów wypożyczanych oraz obowiązek udostępniania gminom zanonimizowanych danych o przejazdach, lokalizacji i zdarzeniach drogowych (open data/API).
11. **Statystykę i monitorowanie.** Obowiązek prowadzenia przez policję i Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego odrębnej statystyki wypadków i kolizji z udziałem e-hulajnóg oraz pojazdów udających rowery elektryczne, a także publikowania danych o kontrolach i zastosowanych środkach.

Rada m.st. Warszawy deklaruje gotowość do współpracy z organami administracji rządowej, Komendą Stołeczną Policji, Strażą Miejską m.st. Warszawy oraz organizacjami społecznymi przy opracowaniu i wdrażaniu rozwiązań służących poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Przewodnicząca Rady m.st. Warszawy
.....

UZASADNIENIE

do projektu stanowiska w sprawie apelu do krajowych władz ustawodawczych i wykonawczych o podjęcie pilnych działań w zakresie bezpieczeństwa związanego z e-hulajnogami oraz nielegalnymi pojazdami udającymi rowery elektryczne

Elektryczne jednoślady zmieniły sposób poruszania się po mieście. Mogą być wygodną i ekologiczną formą mobilności, jednak tylko pod warunkiem, że spełniają wymogi techniczne i są użytkowane zgodnie z prawem. Obecnie na warszawskich ulicach, chodnikach i drogach dla rowerów coraz częściej poruszają się pojazdy, które nie spełniają tych warunków, a skutki ponoszą najsłabsi uczestnicy ruchu.

1. Zagrożenie dla pieszych i innych użytkowników dróg

Pojazdy o masie często przekraczającej kilkadziesiąt kilogramów, z gwałtownym przyspieszeniem i prędkością rzędu 40–70 km/h, poruszające się po chodnikach i drogach dla rowerów, powodują poważne obrażenia w razie zderzenia z pieszym, dzieckiem lub rowerzystą. Szczególnie narażone są osoby starsze, osoby z niepełnosprawnościami (w tym niewidome i słabowidzące) oraz rodzice z wózkami. Użytkownicy takich pojazdów nie mają przy tym ubezpieczenia OC, a poszkodowani mogą mieć problem z dochodzeniem roszczeń.

2. Pojazdy udające rowery

Pojazd z manetką, niewymagający pedałowania lub o wyższej mocy i prędkości niż określone w art. 2 pkt 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym nie jest rowerem. Jest motorowerem lub motocyklem, który bez homologacji, rejestracji, ubezpieczenia i uprawnień nie może uczestniczyć w ruchu. Zjawisko dotyczy w szczególności dostawców żywności, jednak coraz częściej także osób prywatnych, gdyż sprzedawcy oferują zdjęcie blokad już w momencie zakupu. W ocenie Rady problemem nie jest brak przepisów, lecz ich nieskuteczne egzekwowanie i brak odpowiedzialności podmiotów czerpiących z tego korzyści – sprzedawców i platform dostawczych.

3. Brak skutecznej egzekucji

Użytkownicy niezgodnych z prawem pojazdów są najczęściej jedynie pouczeni lub karani mandatem. Pojazd pozostaje w ich posiadaniu i wraca na drogę. Rada uważa, że w przypadku pojazdów przerobionych lub niedopuszczonych do ruchu właściwym środkiem jest ich zatrzymanie i przepadek, analogicznie do tego, jak postępuje się z nielegalnie przerobionymi samochodami. Organy kontrolne wymagają też odpowiedniego sprzętu i uprawnień do szybkiej oceny parametrów pojazdu.

4. E-hulajnogi współdzielone i parkowanie

Pozostawione w przypadkowych miejscach hulajnogi blokują przejścia, utrudniają poruszanie się osobom z niepełnosprawnościami i tworzą zagrożenie na chodnikach. Obowiązujące umowy miast z operatorami nie zawsze są egzekwowane, a samorządy nie dysponują wystarczającymi narzędziami prawnymi do regulowania liczby pojazdów i ich rozmieszczenia. Rada popiera kierunek zmian zapowiadany przez Ministerstwo Infrastruktury, ale zwraca uwagę, że rozwiązania muszą obejmować także pojazdy już będące w obiegu oraz zapewnić gminom realne kompetencje i środki finansowe.

5. Znaczenie rozwiązań systemowych

Doświadczenia innych państw europejskich pokazują, że skuteczna regulacja wymaga połączenia trzech elementów: kontroli rynku, wyraźnej odpowiedzialności podmiotów gospodarczych oraz konsekwentnej egzekucji wobec użytkowników. Wiek użytkowników, obowiązkowe ubezpieczenie, wymóg kasków oraz limity prędkości są skuteczne tylko wtedy, gdy ich przestrzeganie jest rzeczywiście kontrolowane. Poprawa bezpieczeństwa wymaga wspólnych działań władz krajowych i samorządowych, a także rzetelnych danych o wypadkach z udziałem tych pojazdów.

Przyjęcie proponowanych zmian zwiększy bezpieczeństwo mieszkank i mieszkańców Warszawy, ograniczy konflikty w przestrzeni publicznej i zapewni, że rozwój mikromobilności będzie przebiegał w sposób przewidywalny i bezpieczny.

Autor projektu:

Warszawa, ... 2026 r.

Pani
Ewa Malinowska-Grupińska
Przewodnicząca Rady m.st. Warszawy

Inicjatywa
wprowadzenia do porządku obrad sesji Rady m.st. Warszawy
projektu stanowiska Rady m.st. Warszawy

Działając na podstawie § 29 ust. 2 pkt 3 statutu m.st. Warszawy, stanowiącego załącznik do uchwały Nr XXII/743/2008 Rady m.st. Warszawy z dnia 10 stycznia 2008 r. w sprawie uchwalenia Statutu miasta stołecznego Warszawy (z późn. zm.), występujemy z inicjatywą wprowadzenia do porządku obrad sesji Rady m.st. Warszawy projektu stanowiska Rady m.st. Warszawy w sprawie apelu do krajowych władz ustawodawczych i wykonawczych o podjęcie pilnych działań w zakresie bezpieczeństwa związanego z e-hulajnogami oraz nielegalnymi pojazdami udającymi rowery elektryczne.

Jednocześnie, działając na podstawie § 29 ust. 3 statutu, jako przedstawiciela upoważnionego do reprezentowania inicjatorów w pracach nad projektem wskazujemy radną/radnego i upoważniamy ją/jego do wyznaczenia spośród inicjatorów osoby do zastępowania i reprezentowania inicjatorów.

Podpisy inicjatorów (min. wymagana liczba radnych):

1.
2.
3.