

Uchwała Nr 339/XXIX/2026

Rady Miasta Ciechanów

z dnia 29 października 2026 r.

w sprawie: przyjęcia Apelu o podjęcie działań legislacyjnych w zakresie uszczelnienia przepisów dotyczących hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego, a także innych pojazdów z pomocniczym napędem elektrycznym (w tym niespełniających ustawowych kryteriów roweru elektrycznego)

Na podstawie art. 7 ust.1 pkt 14, art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2026 r. poz. 662 z późn. zm.), Rada Miasta Ciechanów uchwala, co następuje:

- § 1.** Przyjmuje się Apel o podjęcie pilnych prac legislacyjnych zmierzających do wprowadzenia obowiązku rejestracji, czytelnego oznakowania oraz ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dla prywatnych hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego, a także innych pojazdów z pomocniczym napędem elektrycznym (w tym niespełniających ustawowych kryteriów roweru elektrycznego) w brzmieniu załącznika do niniejszej uchwały.
- § 2.** Zobowiązuje się Przewodniczącego Rady Miasta Ciechanów do przekazania niniejszej uchwały, Prezesowi Rady Ministrów, Marszałkowi Sejmu RP, Marszałkowi Senatu RP, Ministrowi Infrastruktury oraz posłom i senatorom wybranym z tutejszego okręgu wyborczego.
- § 3.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**Przewodniczący
Rady Miasta Ciechanów**

Michał Jeziółkowski

Uzasadnienie

Podjęcie niniejszej uchwały i skierowanie Apelu do władz centralnych wynika z pilnej, ogólnokrajowej potrzeby uszczelnienia przepisów regulujących ruch prywatnych pojazdów elektrycznych oraz konieczności systemowej ochrony niechronionych uczestników ruchu w przestrzeni zurbanizowanej.

Dynamiczny rozwój mikromobilności i powszechny boom na hulajnogi elektryczne oraz urządzenia transportu osobistego (UTO) stały się wyzwaniem dla większości polskich miast. Brak ogólnych, jednoznacznych regulacji powoduje, że miejskie chodniki, deptaki czy strefy rekreacyjne coraz częściej stają się miejscami konfliktów oraz realnego zagrożenia dla pieszych. Sytuację tę jaskrawie obrazuje lokalny przykład zmodernizowanego niedawno Parku Miejskiego „Jeziorko” w Ciechanowie. Wprowadzane doraźne zmiany organizacji ruchu (takie jak znaki zakazu ruchu B-1 z nieczytelną i niepozwalającą na rozwiązanie problemów listą wyłączeń na tabliczkach) okazują się niewystarczające w skali kraju. Braki te generują biurokratyczny chaos. Ewentualny, stosowany w miastach znak D-40 „strefa zamieszkania”, już chroniący pieszych - mają oni bezwzględne pierwszeństwo, zaś wszelkie pojazdy mogą poruszać się z prędkością max. 20 km/h - także do końca nie wychodzi naprzeciw obecnym realiom, gdy chciałoby się ograniczyć w miejscach rekreacji, chodnikach etc, ruch pojazdów elektrycznych, jak hulajnogi, rowery elektryczne, UTO. Co więcej, stosowanie w takich miejscach znaku C-16 („droga dla pieszych”) z wyłączeniami dla jednośladów również nie rozwiązuje problemu, gdyż przepisy krajowe nie dają lokalnym służbom narzędzi do kontrolowania i limitowania prędkości pojazdów w strefach typowo pieszych. A jednocześnie należy pamiętać, że w myśl obecnych przepisów rower tradycyjny, który część samorządów chciałaby wpuścić w strefy rekreacji, jest traktowany na równi z rowerem elektrycznym. Są to rowery, zatem obecnie wpuszczając je, wpuszczamy i te ciężkie elektryczne, z uwagi na gabaryty będące większym zagrożeniem, niż hulajnogi elektryczne. Należy więc podkreślić, że powszechna cyfryzacja i brak odrębnych, jasnych tarczy znaków dedykowanych nowoczesnej mikromobilności zmusza samorządy do posługiwania się przestarzałym systemem oznaczeń, który nie podążył za XXI wiekiem.

Obecne ustawodawstwo krajowe nie nadąża za rynkiem technologicznym, stając się parawanem dla wzmożonego ruchu prywatnych pojazdów o parametrach przekraczających standardy bezpieczeństwa, np. potężnych crossów elektrycznych, ciężkich tuningowanych rowerów elektrycznych z manetkami gazu czy pojazdów typu custom (konstrukcji o niefabrycznych parametrach mocy). Pojazdy te nierzadko bezprawnie korzystają z przywilejów zwykłych rowerów, poruszając się z niebezpiecznymi prędkościami. Jednocześnie lokalne służby mundurowe w całej Polsce pozostają bezradne, nie posiadając narzędzi prawnych i technicznych do natychmiastowej weryfikacji specyfikacji technicznej takich pojazdów w miejscu kontroli.

Chcąc w parkach rekreacyjnych czy na deptakach zakazać ruchu hulajnogom elektrycznym za pomocą znaku B-1, a poprzez wyłączenia wpuścić rowery, jak ujęto wyżej, samorządy wpuszczają jednocześnie tradycyjne rowery oraz ciężkie rowery elektryczne, co w praktyce oznacza „leczenie dżumy cholera”. Obecne ustawodawstwo traktuje bowiem te pojazdy ogólnie jako rowery.

Wprowadzenie wzorem innych państw europejskich (Włochy, Francja, Niemcy) systemowych, centralnych rozwiązań, takich jak obowiązkowa rejestracja, czytelne znakowanie (np. w formie tabliczek lub naklejek) oraz obowiązkowe ubezpieczenie OC to jedyna droga do ucywilizowania mikromobilności. Standardy w wielu krajach Europy jasno pokazują, że pojazdy z napędem elektrycznym oraz rowery tradycyjne nie poruszają się po chodnikach i deptakach - są z nich wycofane i mogą poruszać się wyłącznie po jezdniach lub wyznaczonych pasach ruchu zgodnie z przepisami ruchu drogowego. Pozwoli to na skuteczną identyfikację sprawców potrąceń, ochronę osób

z niepełnosprawnościami oraz przywrócić poczucie bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej polskich miast.

Warto podkreślić, iż wagę problemu dostrzegła również Młodzieżowa Rada Miasta Ciechanów. Młodzi radni, po przeanalizowaniu problemów, podjęli oficjalne stanowisko i apel do rządu. Choć pierwotnie stali oni na stanowisku, że należy edukować i rozwijać infrastrukturę, ostatecznie uznali, że odgórne, systemowe znakowanie hulajnóg elektrycznych jest niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa w przestrzeni miast.

Mając na uwadze wagę tego problemu zarówno w wymiarze lokalnym, jak i ogólnokrajowym, podjęcie niniejszej uchwały jest w pełni zasadne.

**Przewodniczący
Rady Miasta Ciechanów**

Michał Jeziółkowski

Załącznik
do Uchwały Nr 339/XXIX/2026
Rady Miasta Ciechanów
z dnia 29 października 2026 r.

APEL RADY MIASTA CIECHANÓW
do Prezesa Rady Ministrów, Marszałka Sejmu RP, Marszałka Senatu RP, Ministra
Infrastruktury oraz Parlamentarzystów Rzeczypospolitej Polskiej

Rada Miasta Ciechanów apeluje o pilne podjęcie działań ustawodawczych mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa na drogach i chodnikach polskich miast poprzez wprowadzenie obowiązkowego systemu identyfikacji (np. w formie tabliczek lub naklejek rejestracyjnych) oraz obowiązkowego ubezpieczenia OC dla prywatnych hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego (UTO), a także innych pojazdów z pomocniczym napędem elektrycznym (w tym niespełniających ustawowych kryteriów roweru elektrycznego).

Obecny stan prawny stwarza ogromne trudności w egzekwowaniu przepisów ruchu drogowego. W miastach takich jak Ciechanów, gdzie wycofano usługi wynajmu hulajnóg, problem generowany jest w 100% przez użytkowników pojazdów prywatnych. Osoby te, poruszając się ze znaczną prędkością, pozostają praktycznie nieuchwytnie dla miejskich systemów monitoringu oraz patroli służb mundurowych. Sprawcy potrażeń pieszych, uszkodzeń mienia czy osoby rażąco łamiący zakazy ruchu na ciechanowskich ulicach czy w strefach rekreacji, np. objętych zakazem ruchu (znak B-1), czego przykładem w skali lokalnej są nadużycia w ciechanowskim Parku Miejskim „Jeziorko”, w większości przypadków uciekają z miejsca zdarzenia, pozostając bezkarnymi. Brak odpowiedzialności finansowej za wyrządzone szkody potęguje poczucie bezprawności.

Lokalne regulacje i znaki zakazu ruchu (B-1) z wyłączeniem rowerów okazują się niewystarczające. Zrównanie w przepisach rowerów elektrycznych o mocy 250W z rowerami tradycyjnymi sprawia, że w strefach rekreacji poruszają się pojazdy rozwijające znaczne prędkości, co zagraża pieszym. Co więcej, przepis ten stał się parawanem dla masowego ruchu pojazdów o znacznie większej mocy (np. potężnych crossów elektrycznych), które jedynie stylizowane są na rowery. W efekcie służby kontrolne nie są w stanie skutecznie eliminować zagrożeń, gdyż nie posiadają narzędzi prawnych i technicznych, by na miejscu weryfikować, czy dany pojazd jeszcze spełnia ustawową definicję hulajnogi elektrycznej bądź roweru, czy też stanowi nielegalny w tym miejscu motorower.

Wzorem państw takich jak Włochy, Niemcy czy Francja, Holandia, gdzie z powodzeniem wprowadzono naklejki ubezpieczeniowe i tablice rejestracyjne, a także ubezpieczenia OC dla hulajnóg elektrycznych oraz innych pojazdów z pomocniczym napędem elektrycznym, Polska powinna wdrożyć systemowe mechanizmy ich identyfikacji i przepisy regulujące odpowiedzialność cywilną ich użytkowników. Działania profilaktyczne i edukacyjne na poziomie lokalnym osiągają granice swoich możliwości, a jak się okazuje, są nierzadko mało skuteczne.

Bez zmian na poziomie ustawowym, samorządy pozostaną bezradne wobec rosnącego piractwa drogowego z udziałem użytkowników dynamicznie rozwijających się nowoczesnych technologii transportu osobistego i jednośladów elektrycznych.

Przewodniczący
Rady Miasta Ciechanów

Michał Jeziółkowski