

Miejsce i data sporządzenia dokumentu

Gdańsk (miasto) 2026-07-20

Dane nadawcy

Dane adresata

KANCELARIA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ (00-902
WARSZAWA, WOJ. MAZOWIECKIE)

WNIOSEK

Petycja w sprawie urealnienia przepisów dla rowerów elektrycznych w Polsce

Dzień dobry
Działając na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, składam petycję skierowaną do Prezydenta RP w sprawie podjęcia inicjatywy ustawodawczej dotyczącej parametrów technicznych rowerów elektrycznych w Polsce. Pełna treść petycji oraz oświadczenie dotyczące RODO znajdują się w załączonym dokumencie.

Obecnie Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad zaostrzeniem przepisów dotyczących min. rowerów elektrycznych. Rozumiem cel tych działań i w pełni popieram zaostrzenie przepisów, które wpłyną na bezpieczeństwo pieszych i użytkowników dróg. Analizując dotychczasowe efekty pracy obecnego Rządu RP mam obawy, że nowa ustawa będzie przygotowana z wieloma "niedociągnięciami", ślepo powielając przepisy UE. W piśmie załączyłem przykład jednego z państw UE, które przyjęło własne przepisy dotyczące parametrów rowerów elektrycznych, ograniczające moc silników elektrycznych do 1000W, nie biorąc pod uwagę przepisu unijnego z max 250W mocą silnika. Moim zdaniem nie moc urządzenia jest tu kluczowa w przestrzegania przepisów na drogach oraz ścieżkach rowerowych.

Załączniki:

- 1. [Petycja do Prezydenta RP.pdf](#) - Urealnienia przepisów dla rowerów elektrycznych w Polsce, modyfikacja przygotowywanej przez Rząd RP ustawy o parametrachrowerów elektrycznych

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu. Data złożenia podpisu:
2026-07-20T11:23:31.166+02:00

Podpis elektroniczny

Gdańsk, dnia 18 lipca 2026 r.

Wnoszący petycję:

Szanowny Pan
Karol Nawrocki
Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
Kancelaria Prezydenta RP
ul. Wiejska 10
00-902 Warszawa

PETYCJA

złożona w interesie własnym oraz grupy obywateli (użytkowników pojazdów e-bike)
w sprawie podjęcia inicjatywy ustawodawczej lub zastosowania weta wobec planowanych nowelizacji
Prawa o ruchu drogowym w celu złagodzenia i urealnienia kryteriów technicznych dla rowerów
elektrycznych w Polsce

OŚWIADCZENIE DOTYCZĄCE OCHRONY DANYCH OSOBOWYCH (RODO):

Na podstawie art. 4 ust. 3 w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, **STANOWCZO NIE WYRAŻAM ZGODY** na ujawnienie na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję (Biuletyn Informacji Publicznej Kancelarii Prezydenta RP) moich danych osobowych, w tym imienia, nazwiska, adresu zamieszkania oraz adresu e-mail. Żądam pełnej anonimizacji moich danych personalnych w publicznie dostępnych rejestrach i kopiach dokumentu. Dane te podaję wyłącznie w celu spełnienia wymogów formalnych petycji wobec jej adresata.

Działając na podstawie art. 2 i art. 4 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870), wnoszę petycję w interesie własnym oraz grupy obywateli – w szczególności osób starszych, o słabszej kondycji fizycznej oraz mieszkańców terenów o średnim i dużym nachyleniu (m.in. górna część Gdańska, dzielnice zlokalizowane przy i za obwodnicą Trójmiasta) – w sprawie rewizji założeń legislacyjnych dotyczących parametrów technicznych rowerów elektrycznych.

Szanowny Panie Prezydencie,

Zwraca się do Pana jako mieszkańiec Gdańska, wieloletni pasjonat aktywnego wypoczynku oraz obywatel, z prośbą o osobistą interwencję i zainicjowanie dyskusji nad zmianą kształtu przepisów regulujących parametry techniczne rowerów elektrycznych w Polsce. Jako osoba wywodząca się z Trójmiasta, doskonale znająca jego unikalną topografię oraz będąca orędownikiem sportu i rekreacji, z pewnością rozumie Pan, że ukształtowanie terenu w naszym regionie stawia przed rowerzystami wyzwania drastycznie odmienne od tych w centralnej czy zachodniej Polsce.

Wraz z żoną (w wieku 53 i 56 lat), ze względu na słabszą kondycję fizyczną, zmieniliśmy przed kilku laty tradycyjne rowery na modele z napędem elektrycznym. Mieszkamy w dzielnicy położonej na tzw. Górnym Tarasie Gdańska. Nasze regularne wycieczki rekreacyjne na plażę trasą Kielpino Górne–Brzeźno wiążą się każdorazowo z koniecznością powrotu do domu, co oznacza pokonanie kilkukilometrowego, niezwykle wymagającego podjazdu z centrum Gdańska do poziomu Obwodnicy Trójmiasta.

Z pełną odpowiedzialnością i po wcześniejszych testach fabrycznych zestawów stwierdzam, że **rower elektryczny o unijnym standardzie mocy ciągłej 250 W nie jest w stanie sprostać tym warunkom technologicznym.** Taki pojazd nie radzi sobie z podjazdem m.in. na drodze rowerowej z Wrzeszcza przez ulicę Jańską Dolinę w kierunku Moreny oraz na licznych traktach leśnych Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. W naszym wieku nie dysponujemy już wydolnością trzydziestoletniego kolarza, by w maksymalnym stopniu wspomagać zbyt słaby silnik siłą własnych mięśni. Z tego powodu zakupiliśmy rowery o wyższej mocy znamionowej (750 W), z których – w dbałości o pełną zgodność z ideą bezpiecznego poruszania się – **w autoryzowanym serwisie całkowicie zdemontowano manetki gazu.** Napęd uruchamia się wyłącznie poprzez pedałowanie, a jego prędkość została konstrukcyjnie zablokowana do przepisowych 25 km/h.

Rozumiem intencje Ministerstwa Infrastruktury dążącego do ukrócenia patologii i zaostrenia kontroli nad nieodpowiedzialnymi użytkownikami jednośladów. Uważam jednak, że **proponowane i obecne kryterium ograniczania nominalnej mocy silnika do 250 W jest merytorycznie bezzasadne w ujęciu geograficznym i społecznym**. To nie wyższa moc silnika stanowi realne zagrożenie dla bezpieczeństwa publicznego, lecz nieprzestrzeganie ograniczeń prędkości oraz brawura. Na ścieżkach rowerowych poruszamy się z prędkością zaledwie 15–20 km/h, będąc wyprzedzanymi przez kolarzy na rowerach tradycyjnych, jadących 30–50 km/h. Karanie obywateli za sam fakt posiadania bezpiecznego konstrukcyjnie

pojazdu o wyższym zapasie mocy (niezbędnym w terenie o średnim i dużym nachyleniu) przypomina próbę wycofania z dróg publicznych samochodów osobowych tylko dlatego, że ich parametry techniczne umożliwiają **przekraczanie maksymalnej dopuszczalnej prędkości w Polsce (dotyczy autostrad) powyżej 140 km/h**. Na brak wyobraźni jednostek nie ma idealnego przepisu, a odpowiedzialność powinna być egzekwowana za realne wykroczenia (nadmierną prędkość), a nie za parametry techniczne ułatwiające pokonywanie wzniesień osobom starszym lub schorowanym.

Jako alternatywę i wzorzec do naśladowania pragnę wskazać **przepisy obowiązujące w Belgii**. Kraj ten od lat z powodzeniem sankcjonuje specjalną klasę pojazdów ze wspomaganiem do 25 km/h, dopuszczając w nich silniki o mocy do 1000 W. Są one traktowane jak zwykłe rowery i mogą w pełni legalnie korzystać z infrastruktury rowerowej. Rozwiązanie to idealnie godzi potrzebę bezpieczeństwa z asystą dla osób potrzebujących mocniejszego napędu w trudnym terenie. Dodatkowo, wzorem tamtejszych regulacji, realną poprawę bezpieczeństwa przyniosłyby restrykcje dotyczące m.in. całkowitego zakazu poruszania się jednośladów po chodnikach. Jeśli wjeżdżasz rowerem elektrycznym w specjalnie oznakowaną strefę dla pieszych (zone piétonne / voetgangerszone), możesz to zrobić tylko wtedy, gdy pozwala na to dodatkowy znak drogowy (z symbolem roweru). W takiej sytuacji musisz bezwzględnie ustąpić pierwszeństwa pieszym i poruszać się wyłącznie z prędkością idącego człowieka (około 5-6 km/h).

Obecny kierunek proponowanych zmian legislacyjnych jawi się jako działanie powierzchowne, które zamiast realnego egzekwowania limitów prędkości na drogach rowerowych, uderza wprost w aktywność starszych pokoleń i wyklucza mieszkańców regionów wyżynnych. Zwracam się do Pana Prezydenta z gorącym apelem o podjęcie stosownych kroków legislacyjnych, w tym rozważenie weta wobec ustaw dyskryminujących bezpiecznych użytkowników mocniejszych e-bike'ów pozbawionych manetki, oraz o zainicjowanie prac nad racjonalną, wzorowaną na belgijskiej, klasyfikacją rowerów elektrycznych w Polsce.

Z wyrazami głębokiego szacunku,