Kraków, 26 lutego 2025 roku

Michał
DREWNICKI

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Krakowa

Szanowny Pan
Aleksander Miszalski
Prezydent Miasta Krakowa

INTERPELACJA

Panie Prezydencie, otrzymałem wiadomość od jednego z kierowców krakowskiego MPK, który prosi o uregulowanie kwestii przewozu hulajnóg elektrycznych. W regulaminie przewozu osób i bagażu krakowskiej komunikacji miejskiej brakuje jednoznacznych zapisów dotyczących przewozu hulajnóg elektrycznych oraz rowerów elektrycznych. W praktyce pojawiają się wątpliwości – pasażerowie nie mają pewności, czy mogą zabrać taki pojazd do autobusu lub tramwaju, a kierowcy reagują niejednolicie. Zdarzały się sytuacje, że osoby z hulajnogami były wypraszane z pojazdów komunikacji miejskiej, mimo że formalnie hulajnogi traktowane są jak bagaż podręczny. Brak jasnych regulacji rodzi także pytania o odpowiedzialność za ewentualne wypadki spowodowane przez przewożone pojazdy – kto poniesie konsekwencje szkód: pasażer, przewoźnik (ubezpieczyciel) czy prowadzący pojazd?

Doświadczenia innych miast w Polsce

Analiza regulaminów i praktyk przewozowych w największych polskich miastach wskazuje, że kwestia ta jest tam szczegółowo uregulowana, choć rozwiązania różnią się między sobą:

Warszawa: Hulajnogi elektryczne są traktowane jak bagaż podręczny – ich przewóz jest dozwolony na podobnych zasadach jak przewóz rowerów. Stołeczny regulamin porządkowy nie zawiera zakazu przewozu hulajnóg; potwierdziła to wiceprezydent Renata Kaznowska, zaznaczając, że kierowca może jednak wyprosić pasażera, jeśli przewożony pojazd nie jest właściwie zabezpieczony lub zagraża bezpieczeństwu (np. tarasuje przejście, naraża współpasażerów na szkodę). Przewóz hulajnóg jest więc w Warszawie dozwolony pod warunkiem, że pasażer spełnia wymogi porządkowe – hulajnoga powinna być złożona i ustawiona tak, by nie przeszkadzała innym. W razie sporu co do oceny sytuacji pasażer ma prawo złożyć skargę, a każdy przypadek jest wyjaśniany. Rowery również można przewozić; co istotne, warszawskie przepisy uznają tę kwestię za „niedzefiniowaną" prawnie – brak formalnych zapisów nie oznacza zakazu. Zaleca się jednak przewóz rowerów i hulajnóg wyłącznie w miejscach wyznaczonych (przestrzeń dla wózków), ze względu na bezpieczeństwo. W odpowiedzi na interpelacje radnych w Warszawie podkreślono, że obsługa pojazdu (kierowcy) ponosi odpowiedzialność za kontrolę prawidłowego przewozu bagażu, ale pasażer z bagażem odpowiada za stosowanie się do zasad. Sytuacje te stały się przedmiotem interpelacji warszawskich radnych, co pokazuje, że jasne szkolenie i uszczegółowienie przepisów są konieczne, aby uniknąć dowolności interpretacji .

Kontakt:
Tel.: 505 98 36 86
E-mail: michal.drewnicki@gmail.com
www.drewnicki.pl
FB.com/M.Drewnicki
twitter.com/MichalDrewnicki

Wrocław: W regulaminie MPK Wrocław wprost dopuszczono przewóz zarówno rowerów, jak i hulajnóg – pod pewnymi warunkami. Zapis brzmi: „Przewóz rowerów i hulajnóg może odbywać się pod warunkiem, że nie utrudniają one przejścia w pojeździe, nie narażają na szkodę osób lub mienia innych pasażerów, nie zasłaniają widoczności kierującemu oraz nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu". Dodatkowo wymaga się złożenia hulajnogi przed wejściem do pojazdu. Pasażer przewożący rower lub hulajnogę ma obowiązek stosować się do piktogramów w pojeździe (wskazujących, którymi drzwiami wejść i gdzie ustawić jednoślad) . Wprowadzono również zasadę pierwszeństwa – pasażer z rowerem musi ustąpić miejsca w przestrzeni dla wózków, gdy pojawi się osoba na wózku inwalidzkim lub z wózkiem dziecięcym . Wrocław zatem umożliwia przewóz urządzeń osobistych (w tym e-hulajnóg) w komunikacji miejskiej, kładąc nacisk na ich złożenie i nieutrudnianie podróży innym. Brak jest odrębnych wytycznych co do rowerów elektrycznych – są one traktowane jak zwykłe rowery.

Poznań: Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu przyjął jedne z najbardziej rygorystycznych rozwiązań. Od 2021 r. obowiązują tam przepisy porządkowe, zgodnie z którymi zakazane jest przewożenie pojazdów napędzanych silnikiem elektrycznym. W szczególności nie wolno wnosić do autobusu/tramwaju hulajnóg elektrycznych ani rowerów elektrycznych. Zabronione jest także przewożenie współdzielonych (miejskich) rowerów i hulajnóg z wypożyczalni . Poznań dopuszcza jedynie przewóz składanych hulajnóg tradycyjnych (bez silnika) – muszą one być złożone i traktowane jak bagaż podręczny (np. w pokrowcu lub trzymane w ręku). Zwykłe rowery można przewozić, ale tylko w pojazdach odpowiednio oznakowanych piktogramem i wyposażonych w pasy mocujące – rower musi zostać prawidłowo zabezpieczony w wyznaczonym miejscu. Poznańskie przepisy jasno więc wykluczają urządzenia elektryczne z przestrzeni pasażerskiej komunikacji miejskiej, dopuszczając jedynie urządzenia nieelektryczne pod warunkiem złożenia/zabezpieczenia. Tak restrykcyjne podejście tłumaczone jest zapewne względami bezpieczeństwa (masa i potencjalna bezwładność e-pojazdów, a także ryzyko związane z bateriami litowymi).

Gdańsk: W Gdańsku również wprowadzono szczegółowe regulacje. Przewóz rowerów jest dozwolony, ale tylko w pojazdach do tego przystosowanych – wyposażonych w specjalne stojaki, wieszaki lub pasy. Pasażer z rowerem musi wejść drzwiami oznaczonymi piktogramem roweru i obowiązkowo przypiąć lub unieruchomić rower w wyznaczonym miejscu . Co ważne, to na pasażerze spoczywa obowiązek nadzoru nad przewożonym rowerem i to on poniesie odpowiedzialność za ewentualne szkody spowodowane niewłaściwym przewozem jednośladu. Jednocześnie zakazano przewozu rowerów elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego z systemów wypożyczalni w komunikacji miejskiej Gdańska. Hulajnogi elektryczne natomiast mogą być przewożone, ale tylko pod warunkiem, że są złożone i traktowane jako bagaż podręczny. Zabronione jest wprowadzanie do pojazdu hulajnóg niezłożonych lub wykorzystywanie ich jak pojazdu w środku transportu. Wprost wskazano też, że nie można przewozić hulajnóg z wypożyczalni (sharingowych). Gdańsk zatem przyjął podejście kompromisowe: prywatną hulajnogę elektryczną można zabrać do autobusu/tramwaju, lecz musi ona być złożona, a jej przewóz nie może zagrażać bezpieczeństwu. W przeciwnym razie obsługa ma prawo odmówić przewozu. Za nieprzestrzeganie tych zasad grożą kary – od czerwca 2022 za przewóz roweru w pojeździe do tego nieprzystosowanym w Gdańsku nakładana jest opłata dodatkowa (96 zł).

Łódź: W Łodzi możliwość przewozu rowerów w komunikacji miejskiej została dopuszczona stosunkowo wcześnie (od 2011 r.), a ostatnio – 26 lutego 2025 r. – Rada Miejska dokonała dalszych zmian doprecyzowujących te zasady. Z wypowiedzi łódzkich radnych wynika, że główne zmiany dotyczyły zapewnienia pierwszeństwa dla wózków dziecięcych i inwalidzkich przed rowerami oraz określenia, iż osoba z rowerem musi opuścić pojazd, jeśli zajmuje

miejsce potrzebne dla wózka. MPK Łódź podkreślało wcześniej, że rower można przewozić tylko w pojazdach oznakowanych odpowiednim piktogramem i również tu pasażer powinien zabezpieczyć jednoślad, aby nie stanowił zagrożenia. Co do hulajnóg – łódzkie przepisy zapewne będą je traktować analogicznie do innych bagaży, czyli dopuszczą przewóz składanej hulajnogi jako bagażu podręcznego (podobnie jak ma to miejsce w Poznaniu czy Gdańsku). W przywołanym artykule prasowym zaznaczono, że „złożone hulajnogi są przewożone bezpłatnie jako bagaż podręczny", co potwierdza takie podejście. Trzeba jednak zauważyć, że pełnowymiarowe hulajnogi elektryczne nie zostały dotąd osobno wymienione w łódzkim regulaminie – co sugeruje, iż traktuje się je jak zwykłe hulajnogi (czyli dozwolone pod warunkiem złożenia i nieprzeszkadzania innym), choć brak precyzyjnych zapisów może rodzić podobne wątpliwości jak w Krakowie.

Odpowiedzialność za wypadki i szkody

Kluczową kwestią, obok samego dopuszczenia przewozu takich urządzeń, jest określenie, kto ponosi odpowiedzialność w razie wypadku spowodowanego np. przewożonym w autobusie rowerem czy hulajnogą. Z powyższych przykładów wynika jednoznacznie, że większość miast przerzuca odpowiedzialność na pasażera przewożącego przedmiot. Przepisy porządkowe często zawierają klauzule, iż „pasażer ponosi pełną odpowiedzialność za szkody i obrażenia powstałe w związku z przewozem jego bagażu (w tym roweru/hulajnogi)" . Tak jest np. w Lublinie , a podobne sformułowanie znalazło się w regulaminie ZTP Kraków dotyczącym bagażu: „Nadzór nad bagażem podręcznym […] należy do pasażera. Przewoźnik odpowiada za bagaż tylko w przypadku, gdy szkoda powstała z winy przewoźnika" . Gdańsk wprost zaznacza w komunikacie dla pasażerów, że to pasażer poniesie odpowiedzialność za szkody wynikłe z niewłaściwego przewozu jego jednośladu . Oznacza to, że jeśli np. niezabezpieczony rower przewróci się podczas hamowania tramwaju i wyrządzi komuś krzywdę, pasażer-właściciel roweru będzie finansowo odpowiedzialny za tę szkodę. Z drugiej strony, przewoźnicy miejscy posiadają polisy OC, które pokrywają roszczenia poszkodowanych pasażerów – w praktyce zatem odszkodowanie wypłaci ubezpieczyciel przewoźnika, ale potem może on dochodzić regresu od winnego (pasażera). Rolą kierującego pojazdem jest natomiast egzekwowanie przestrzegania przepisów porządkowych (np. upewnienie się, że pasażer z rowerem stosuje pasy mocujące, a hulajnoga jest złożona i nie blokuje przejścia) . Jeśli kierowca zaniedba te obowiązki i dopuści do przewozu niezgodnego z regulaminem, a dojdzie do wypadku, może zostać uznany współodpowiedzialnym. Eksperci wskazują, że w takiej sytuacji odpowiedzialność za skutki zdarzenia może obciążać zarówno pasażera, jak i kierowcę, zależnie od stopnia winy każdego z nich – oceni to sąd . Podkreśla to Maciej Wroński, prawnik specjalizujący się w prawie drogowym: „Jeśli pasażer nie dostosował się do regulacji, a kierowca to tolerował, to w przypadku zdarzenia odpowiadać będą oboje" . Oczywiście zasadnicza odpowiedzialność cywilna wobec poszkodowanych i tak spoczywa na przewoźniku (pracodawcy kierowcy), ale firma może wyciągnąć konsekwencje wobec pracownika. Kodeks pracy dopuszcza obciążenie pracownika do wysokości 3-miesięcznego wynagrodzenia za szkodę wyrządzoną z winy nieumyślnej w mieniu pracodawcy. Znane są przypadki, gdy przewoźnicy egzekwowali takie roszczenia – np. kierowca MZK Słupsk został zobowiązany do pokrycia 10% kosztów wybitej szyby (427,70 zł) po tym, gdy z jego winy pasażer przytrzaśnięty drzwiami autobusu uszkodził okno . Ta sytuacja pokazuje, że kierowcy realnie obawiają się odpowiedzialności finansowej, choćby częściowej, jeśli coś pójdzie nie tak.

W kontekście przewozu hulajnóg elektrycznych pojawia się jeszcze kwestia ryzyka pożaru baterii litowej. Urządzenia te, choć generalnie bezpieczne, mogą w rzadkich przypadkach stanowić zagrożenie (przegrzanie lub zapłon akumulatora). Londyn zdecydował się nawet na całkowity zakaz wnoszenia prywatnych e-hulajnóg do

metra, autobusów i pociągów miejskich po incydentach zapłonu baterii – od grudnia 2021 r. wszystkie prywatne hulajnogi i monocykle elektryczne są tam zabronione w transporcie publicznym. Jest to najbardziej rygorystyczne rozwiązanie na świecie, podyktowane względami bezpieczeństwa przeciwpożarowego. W innych miastach światowych dominują jednak rozwiązania pozwalające na przewóz e-hulajnóg jako bagażu – np. w większości miast europejskich czy amerykańskich można przewozić hulajnogę w autobusie lub metrze, jeśli jest złożona i trzymana przy sobie (tak jak składany rower). Podobnie jak w Polsce, kładzie się nacisk na to, by urządzenie było unieruchomione i nie zagrażało pasażerom podczas jazdy. Coraz częściej operatorzy transportu publikują oficjalne wytyczne dla użytkowników urządzeń mikromobilności, zachęcając do łączenia różnych środków transportu (tzw. intermodalność first/last mile), ale zawsze z poszanowaniem zasad bezpieczeństwa.

Sytuacja w Krakowie i potrzeba zmian: Na tle powyższych przykładów Kraków nie posiada klarownych przepisów dotyczących przewozu hulajnóg i rowerów elektrycznych. Obecny Regulamin przewozu komunikacji miejskiej w Krakowie (wg stanu na luty 2025 r.) nie wymienia explicite hulajnóg elektrycznych. Dawne przepisy ograniczały przewóz rowerów tylko do sytuacji wyjątkowych (np. załamanie pogody) lub na zewnętrznych bagażnikach autobusów, co dziś nie przystaje do realiów. W praktyce rowery są przewożone w Krakowie – nowszy tabor niskopodłogowy jest przystosowany do ich przewozu, a przewoźnik nie pobiera za to opłat (podobnie jak bagaż). Hulajnogi elektryczne zyskały popularność w ostatnich latach, jednak brak jasnych wytycznych. Według informacji prasowych MPK Kraków nie zabrania przewozu hulajnóg elektrycznych, uznając je za bagaż – „w Krakowie można wozić autobusami miejskimi rowery, hulajnogi" (Gazeta Krakowska) . Również porady dla pasażerów wskazują, że użytkownik ma prawo przewozić hulajnogę bez ograniczeń czasowych, byle była złożona i nie przeszkadzała współpasażerom. Mimo to zdarzają się wątpliwości – np. kierowcy Tele-Busa (transport na żądanie) mieli wątpliwości co do zabierania hulajnóg. Co więcej, w jednym z aktów prawa miejscowego Zarządu Transportu Publicznego Krakowa pojawił się zapis sugerujący bardziej restrykcyjne podejście: „Przewóz rowerów oraz hulajnóg elektrycznych jest niedopuszczalny" . Ten fragment figuruje w regulaminie usługi „LajkBus" (transport na żądanie), co pokazuje brak jednolitej polityki – być może intencją było ograniczenie dużych bagaży w małych busach Tele-Busa, jednak sformułowanie to budzi obawę, czy Kraków nie rozważa szerszego zakazu. Taka niejasność wymaga pilnego wyjaśnienia i ujednolicenia zasad w oficjalnym regulaminie MPK.

Podsumowując powyższe: brak wyraźnych regulacji w Krakowie rodzi chaos interpretacyjny oraz ryzyko dla pasażerów i kierowców. Z jednej strony, miasto zachęca do korzystania z transportu zbiorowego i urządzeń mikromobilności (hulajnogi, rowery) jako elementu polityki zrównoważonego transportu. Aby mieszkańcy mogli łączyć przejazd komunikacją miejską z dojazdem własną hulajnogą lub e-rowerem, muszą mieć pewność, że mogą te urządzenia bezpiecznie zabrać do tramwaju czy autobusu. Z drugiej strony, kierujący pojazdami muszą mieć jasne wytyczne, jak reagować – kiedy mogą odmówić przewozu (np. z powodu tłoku lub niezabezpieczonego urządzenia) i jak chronieni są w razie wypadku. Obecna sytuacja sprawia, że część kierowców woli profilaktycznie odmawiać przewozu takich pojazdów, obawiając się odpowiedzialności, zaś pasażerowie czują się zniechęceni brakiem przychylności dla ich środka transportu.

W związku z powyższym, wnoszę o podjęcie działań zmierzających do uregulowania tej kwestii w Krakowie. Proszę o następujące informacje i działania:

1. Inicjatywę zmiany Regulaminu przewozów – tak, aby wprost określić zasady przewozu hulajnóg elektrycznych oraz rowerów elektrycznych w autobusach i tramwajach. Należy jednoznacznie wskazać,

czy i na jakich warunkach pasażerowie mogą przewozić takie urządzenia. W szczególności proszę rozważyć dopuszczenie przewozu prywatnych hulajnóg elektrycznych pod warunkiem złożenia ich (analogicznie do Wrocławia , Gdańska i Poznania) oraz ewentualne ograniczenia dla hulajnóg i rowerów z wypożyczalni (wzorem Gdańska i Poznania). W przypadku rowerów elektrycznych, zważywszy na ich wagę, być może zasadne jest traktowanie ich jak zwykłych rowerów (dozwolonych w pojazdach niskopodłogowych, o ile są odpowiednie warunki) albo wprowadzenie osobnych wymogów (np. wyłącznie w pojazdach wyposażonych w pasy mocujące, tak jak to jest dla każdego roweru w Gdańsku). Proszę o jednoznaczne stanowisko: czy Kraków zamierza zezwolić, ograniczyć czy zakazać przewozu hulajnóg i rowerów elektrycznych komunikacją miejską. Uregulowanie tego w regulaminie zwiększy bezpieczeństwo i przewidywalność dla wszystkich stron.

2. Wyjaśnienie kwestii odpowiedzialności za wypadki – proszę o wskazanie, kto zgodnie z obowiązującymi przepisami ponosi odpowiedzialność za ewentualne szkody spowodowane przez przewożony w pojeździe MPK rower lub hulajnogę elektryczną. Czy pasażer przewożący takie urządzenie odpowiada materialnie za wyrządzone szkody (jak wskazują przepisy w innych miastach oraz §10 ust. 6-7 krakowskiego regulaminu bagażu)? Czy ubezpieczenie OC przewoźnika obejmuje takie zdarzenia i w jakim zakresie chroni kierowcę oraz poszkodowanych pasażerów? Innymi słowy – jeśli dojdzie do wypadku (np. czyjaś hulajnoga przewróci się i kogoś rani), czy odszkodowania wypłaci ubezpieczyciel MPK, a następnie będzie dochodził zwrotu od sprawcy (pasażera z hulajnogą), czy też istnieje scenariusz obciążenia kierującego pojazdem za niedopilnowanie porządku? Jasna deklaracja w tej sprawie pozwoli rozwiać obawy pracowników MPK co do „pełnej odpowiedzialności kierowcy" za takie zdarzenia .
3. Informację o dotychczasowych incydentach – proszę o podanie, czy w Krakowie miały miejsce wypadki lub zdarzenia spowodowane przez przewożony w pojeździe rower lub hulajnogę (np. gwałtowne hamowanie spowodowało przewrócenie się roweru i uraz pasażera). Jeśli tak, czy były prowadzone postępowania wyjaśniające i do kogo ostatecznie przypisano odpowiedzialność? Szczególnie proszę o informację, czy zdarzył się przypadek, by kierowca MPK musiał pokryć odszkodowanie z własnej kieszeni za szkody wywołane przewożonym przez pasażera pojazdem (analogicznie do wspomnianego przypadku w Słupsku). Taka informacja pozwoli ocenić skalę problemu i pilność działań.

Uregulowanie powyższych kwestii jest istotne dla bezpieczeństwa i komfortu pasażerów, a także dla ochrony pracowników MPK. Jasne zasady pozwolą uniknąć konfliktów na linii pasażer-kierowca oraz zapobiegną sytuacjom, w których brak przepisów skutkuje dowolnością (np. jeden kierowca pozwala wnieść hulajnogę, inny kategorycznie zabrania). Kraków powinien czerpać z najlepszych praktyk innych miast, wspierając intermodalność transportu (łączone podróże komunikacją publiczną i urządzeniami ekologicznymi) przy jednoczesnym zapewnieniu rygorów bezpieczeństwa. Liczę na podjęcie odpowiednich kroków i wyjaśnień w powyższej sprawie.

Z poważaniem,

Michał Drewnicki

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Krakowa