



Warszawa, 24.02.2021 r.

**Stanowisko Koła Poselskiego Polska 2050 w sprawie
projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz
niektórych innych ustaw (druk sejmowy 911)**

Polska 2050 stoi na stanowisku, że sytuacja hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego oraz osób poruszających się w ruchu drogowym z pomocą urządzeń napędzanych siłą mięśni musi być uregulowana jak najszybciej, dla dobra, zdrowia i życia wszystkich uczestników ruchu drogowego. Odkąd urządzenia te pojawiły się na polskich ulicach, osoby poruszające się za ich pomocą były traktowane jak piesi - poruszały się bez ograniczeń po chodnikach i drogach dla pieszych, a za kierowanie nimi pod wpływem alkoholu nie groziła kara. Objęcie tego ostatniego procederu kodeksem wykroczeń to pierwsze z rozwiązań, które Polska 2050 przyjmuje z zadowoleniem.

Polska 2050 z aprobatą przyjmuje również zapis o 20 km/h jako maksymalnej prędkości przewidzianej dla hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego. Wątpliwość budzi jednak nieprecyzyjny przepis ograniczający poruszanie się nimi po chodniku z "prędkością zbliżoną do prędkości pieszego". Choć prędkość ta określona jest w uzasadnieniu na ok. 7 km/h, brak limitu w treści przepisu utrudni jego wykładnię i egzekwowanie. Brak informacji o tym, czy projektodawca uwzględnił specyfikacje techniczne tego rodzaju urządzeń lub skonsultował ten pułap prędkości z producentami i/lub operatorami sprzętu. W przypadku niektórych urządzeń taka prędkość może nie zapewniać stabilnej jazdy, przez co jedyną możliwością będzie prowadzenie urządzenia, a nie jazda na nim z tak małą prędkością. Ma to o tyle większe znaczenie, że projektodawca zdecydował się dopuścić poruszanie się hulajnogami na chodnikach wzdłuż jezdni, na której prędkość dopuszczalna wynosi powyżej 30 km/h. Oznacza to w praktyce, że - wbrew licznym



opiniom zebranych w konsultacjach - w większości miast użytkownicy hulajnóg nadal będą poruszać się w przeważającej mierze po chodnikach. Z uwagi na to zasady poruszania się nimi muszą być ustalone precyzyjnie, z poszanowaniem bezpieczeństwa pieszych.

Projekt ustawy wprowadza nową definicję “urządzenia wspomagającego ruch” (UWR) i osób poruszających się na nich, których ruch regulowany jest w tym samym rozdziale, co ruch pieszych. W stosunku do osób poruszających się z użyciem urządzeń wspomagających ruch regulacja jest jednak niepełna - w przypadku, gdy brak jest chodnika, drogi dla pieszych lub nie można korzystać z pobocza, pieszy może korzystać z jezdni, nie może tego jednak robić osoba poruszająca się z użyciem urządzenia wspomagającego ruch. Doprecyzowania wymaga przede wszystkim kwestia, czy osoba korzystająca z UWR ma prawo korzystać z jezdni, gdy brak jest drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów oraz czy osoby poruszające się przy pomocy UWR mogą tworzyć kolumny.

Polska 2050, mając świadomość zmian zachodzących w miastach Polski i Europy, jakimi poskutkowało upowszechnienie się systemów wypożyczania hulajnóg elektrycznych, z dezaprobatą przyjmuje fakt, że z projektu ustawy zniknął **przepis o zawieraniu umów z zarządcą drogi przez operatorów sprzętu**. Dzięki takim porozumieniom samorzady miałyby realny wpływ na to, jak działają w ich miastach wypożyczalnie sprzętu (głównie hulajnóg elektrycznych), mogłyby określić finansowe i pozafinansowe aspekty działania operatorów hulajnóg i innego sprzętu na terenie konkretnej gminy. Chodzi tu o uregulowanie sytuacji uciążliwych dla mieszkańców, innych uczestników ruchu (liczebność floty i maksymalna liczba operatorów, strefy parkowania z możliwością wyłączenia konkretnych obszarów miasta takich jak parki kulturowe, wyznaczanie sektorów dla operatorów przy pomocy technologii geofencing czy zobowiązanie operatora do zatrudnienia pracowników serwisujących flotę), a także otrzymywać zanonimizowane dane dot. ruchu w mieście. Warte rozważenia jest również wprowadzenie przepisów zobowiązujących operatora do



zapewnienia ubezpieczenia OC i NNW użytkownikom urządzeń - jeśli nie zdecyduje się na nie projektodawca, samorząd mógłby zobowiązać operatora na mocy porozumienia do zawierania takich umów ubezpieczenia na rzecz użytkowników.

Obniżenie dolnej granicy wieku, pozwalającej na korzystanie z hulajnóg elektrycznych bez opieki osoby dorosłej, (granica wieku dla prawa jazdy kategorii AM, a nie rowerowej jak to przewidział projektodawca) i UTO **do lat 14 również wydaje się rozsądne.**

Koło Poselskie Polska 2050 zgłasza do projektu ustawy poprawki, które pozwolą na zwiększenie bezpieczeństwa pieszych i pozostałych uczestników ruchu, a także dadzą samorządom możliwość ustalania zasad korzystania z infrastruktury drogowej w odniesieniu do wypożyczalni hulajnóg i UTO.



Poprawki zgłoszone przez Koło Poselskie Polska 2050 do projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy 911)

Poprawka 1

W art. 1 ust. 14 w zakresie zmienianego art. 47 dodaje się ust. c w brzmieniu:

c) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

4. Dopuszcza się postój roweru, hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego w związku z usługą ich wypożyczania na chodniku lub poza nim w pasie drogowym drogi za zgodą zarządcy drogi udzieloną podmiotowi świadczącemu usługi wypożyczania rowerów, hulajnóg elektrycznych lub urządzeń transportu osobistego w drodze umowy, stosownie do art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych. Umowa może dodatkowo określać maksymalną liczbę rowerów, hulajnóg elektrycznych lub urządzeń transportu osobistego, obszar, na którym dopuszcza się ich postój oraz obszary, w których postój jest niedozwolony. Umowa określa również sankcje za niedotrzymanie jej zapisów.

Poprawki 1,2,3 należy głosować łącznie.

Uzasadnienie

Poprawka przywraca do tekstu ustawy porozumienia między podmiotem świadczącym usługę wypożyczania hulajnóg czy urządzeń transportu osobistego a zarządcą drogi - czyli samorządami. To samorząd jako gospodarz miasta ma wiedzę na temat potrzeb swoich mieszkańców, dzięki takim porozumieniom zarządca drogi może chronić mieszkańców miasta i innych użytkowników drogi przed podmiotami wypożyczającymi hulajnogi i UTO niezachowującymi standardów i niszczącymi potrzeby innych użytkowników drogi. Zapobiegnie to również nadpodaży urządzeń na drodze, która może skutkować w tworzeniu barier komunikacyjnych i chaosu na drodze. Poprawka przywraca zamysł strony rządowej z poprzedniego etapu prac legislacyjnych.

Poprawka 2

Dodaje się art. 3a w brzmieniu:



Art. 3a. W ustawie z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1668 i 2166 oraz z 2020 r. poz. 285) w art. 3 ust. 1 po pkt 1e dodaje się pkt 1f w brzmieniu:

„1f) kontrola przestrzegania przez podmiot wprowadzający do obrotu lub świadczący usługę wypożyczania rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego przepisów art. 71a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;”.

Uzasadnienie

Poprawka daje możliwość egzekwowania obowiązku zawarcia porozumienia między podmiotem wypożyczającym hulajnogi elektryczne i UTO. Poprawka przywraca zamysł strony rządowej z poprzedniego etapu prac legislacyjnych.

Poprawka 3

Dodaje się art. 5 w brzmieniu:

Art. 5. Podmiot świadczący usługę wypożyczania rowerów, hulajnóg elektrycznych lub urządzeń transportu osobistego oraz zarządca drogi zawrą umowę stosownie do art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych, w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Uzasadnienie

Poprawka wprowadza przepis przejściowy, który wyznacza termin zawarcia porozumień z zarządcą drogi przez podmioty oferujące wypożyczenie rowerów, hulajnóg elektrycznych lub urządzeń transportu osobistego na 3 miesiące od wejścia w życie ustawy. Poprawka przywraca zamysł strony rządowej z poprzedniego etapu prac legislacyjnych.

Poprawka 4

W art. 1 ust 13) w obrębie dodawanego artykułowi 33d nadaje się następujące brzmienie:

Art. 33d. 1. Zabrania się dopuszczania dziecka w wieku do 14 lat do kierowania hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego na drodze.

2. W strefie zamieszkania dopuszcza się kierowanie hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego przez dziecko w wieku do 14 lat wyłącznie pod opieką osoby dorosłej.



Poprawki 4 i 5 należy głosować łącznie.

Uzasadnienie

Wnioskodawczynie uważa, że ze względu na możliwość tragicznych w skutkach wypadków z udziałem hulajnóg elektrycznych minimalny wiek poruszania się hulajnogą elektryczną oraz UTO powinien być podniesiony z 10 lat do 14 lat - czyli granicy wieku dla karty motorowerowej. Poprawka dostosowuje przepisy ustawy o kierujących pojazdami w tym zakresie.

Poprawka 5

W art. 3 ust. 1 nadaje się brzmienie:

1) w art. 7 w ust. 1 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

4) wózkiem rowerowym, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego – jest karta motorowerowa lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T – w przypadku osób, które nie ukończyły 18 lat

2) w art. 8 w ust. 1 pkt 11 otrzymuje brzmienie:

1) 14 lat – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii AM, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego.

Uzasadnienie

Wnioskodawczynie uważa, że ze względu na możliwość tragicznych w skutkach wypadków z udziałem hulajnóg elektrycznych minimalny wiek poruszania się hulajnogą elektryczną oraz UTO powinien być podniesiony z 10 lat do 14 lat - czyli granicy wieku dla karty motorowerowej. Poprawka dostosowuje przepisy ustawy o kierujących pojazdami w tym zakresie.

Poprawka 6

W art. 1 pkt 18 otrzymuje brzmienie:

„18) po art. 130a dodaje się art. 130aa:

Art. 130aa. 1. W odniesieniu do hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego usunięcie pojazdu z drogi w sytuacjach, o których mowa w art. 130a ust. 1, 2 i 3, następuje poprzez podjęcie przez osoby, o których mowa w art. 130a ust. 4, czynności w postaci:



a) przestawienia w odpowiednie miejsce – w przypadku wyraźnego oznakowania hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego jako własności przedsiębiorcy,

b) zastosowania przepisów ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o rzeczach znalezionych – w przypadkach innych niż te, o których mowa w lit. a.

2. W celu zapewnienia sprawnego wykonywania zadań przez osoby, o których mowa w art. 130a ust. 4, przedsiębiorcy, o których mowa w ust. 1 lit. a, zapewniają tym osobom dostęp do aplikacji mobilnej służącej wypożyczeniu hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego w zakresie niezbędnym do wyłączenia zabezpieczeń chroniących przed kradzieżą.”

Uzasadnienie

Projektowane przepisy w wersji z druku nr 911 przewidują w zakresie usuwania hulajnóg lub urządzeń transportu osobistego korzystanie ze „zwykłej” procedury z art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, która to jest stosowana przy odholowywaniu np. samochodów. Jest to – kolokwialnie rzecz ujmując – strzelanie z armaty do wróbla.

Problem związany z hulajnogami elektrycznymi jest następujący: urządzenia te w przypadku podniesienia ich przez osobę postronną, która nie wykupiła dostępu do przejazdu hulajnogą, wydają bardzo silne sygnały dźwiękowe. Równocześnie są to na tyle lekkie i poręczne urządzenia, że wystarczającym byłoby ich przestawienie przez funkcjonariuszy służb na miejsce, w którym nie stanowią zagrożenia. Do tego celu niezbędne jest zapewnienie służbom dostępu do aplikacji mobilnej w takim zakresie, aby było możliwe unieszkodliwienie „głośnego” zabezpieczenia.

Proponowane rozwiązanie jest bardziej efektywne zarówno dla administracji publicznej (brak konieczności uruchamiania pełnej procedury „odholowania”), jak i dla przedsiębiorców (brak konieczności ponoszenia opłat za usunięcie i parkowanie pojazdu).