

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Infrastruktury**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU DROGOWEGO,
DROGOWNICTWA I BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO
(NR 24)
z dnia 16 września 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury – podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego (nr 24)

16 września 2026 r.

Podkomisja stała do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Truskolaskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- **informacja ministra infrastruktury na temat problemu niewłaściwego parkowania hulajnóg elektrycznych oraz propozycji zmian w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Kosik** naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury, insp. **Leszek Jankowski** zastępca dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikami, **Bartosz Piłat** główny specjalista w Wydziale Strategii i Analiz Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie, **Mateusz Jabłoński** ekspert Związku Powiatów Polskich, **Monika Ślusarczyk** radna dzielnicy Bemowo, **Monika Lach** członkini Partii Razem oraz **Perdo Ćwikliński** i **Marcel Stępień** radni Parlamentarnej Rady Młodzieżowej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja ministra infrastruktury na temat problemu niewłaściwego parkowania hulajnóg elektrycznych oraz propozycji zmian w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Jeżeli chodzi o Ministerstwo Infrastruktury, pan minister Bukowiec upoważnił do reprezentowania pana Marcina Kosika, naczelnika wydziału w Departamencie Transportu Drogowego, którego serdecznie witam.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Marcin Kosik:

Dzień dobry.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Miała być też pani Anna Kowalczyk, zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego, ale pani dyrektor chyba nie ma.

Szanowni państwo, w takim razie rozpoczynamy. Bardzo proszę pana naczelnika o przedstawienie informacji w tej sprawie.

Naczelnik wydziału w departamencie MI Marcin Kosik:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowna podkomisjo, Ministerstwo Infrastruktury przygotowało projekt zmian, które miałyby uregulować sprawę z niewłaściwym parkowaniem hulajnóg elektrycznych. Projektowane zmiany są w projekcie ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz innych ustaw. W tym projekcie proponujemy uregulowanie zasad parkowania hulajnóg elektrycznych w postaci bezwzględnego obowiązku parkowania współdzielonych hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego wyłącznie w miejscach wyznaczonych przez zarządców dróg.

Jeżeli chodzi o najważniejsze powody i filary tej zmiany, jest to podyktowane przede wszystkim potrzebą bezpieczeństwa i ochrony pieszych, jak i niechronionych uczestników ruchu drogowego. Ministerstwo Infrastruktury otrzymuje liczne zapytania, wnioski, składane są również petycje w zakresie porzuconych w przypadkowych miejscach hulajnóg elektrycznych, które stanowią realne zagrożenie i ograniczają tym samym widoczność, powodują – tak jak wcześniej wspomniałem – bariery dla osób ze szczególnymi potrzebami, zwłaszcza osób z niepełnosprawnościami, seniorów, rodziców z wózkami, osób niewidomych, słabowidzących.

Jeżeli chodzi o drugi filar, jest to przede wszystkim rozróżnienie hulajnóg elektrycznych w zakresie mikromobilności współdzielonej – która będzie wprowadzona definicją ustawową do projektu ustawy – od sprzętu prywatnego. Mamy tutaj do czynienia przede wszystkim z właścicielami prywatnych hulajnóg, których te regulacje w zasadzie nie dotkną, natomiast rygor i ścisła regulacja będzie dotyczyła flot i parków pojazdów użytkowanych w ramach operatorów udostępniających hulajnogi elektryczne. Wiąże się z tym oczywiście regulacja dotycząca skutecznej egzekucji i usuwania takich pojazdów w przypadku stwierdzenia ich niewłaściwego pozostawienia, porzucenia w miejscach, które – tak jak wcześniej wspomniałem – nie będą wyznaczone przez zarządców dróg.

Projekt przewiduje również roczny okres przejściowy. To czas niezbędny do tego, żeby zarządcy dróg mogli przeanalizować organizację ruchu, uzgodnić lokalizacje, jak i fizycznie oznakować takie strefy, natomiast operatorzy, czyli przedsiębiorcy zajmujący się wynajmem hulajnóg, będą mieli czas na dostosowanie się do nowych przepisów.

Jeżeli chodzi o założenia, które zostały wymienione, tak jak wcześniej wspomniałem, główna zmiana będzie dotyczyła hulajnóg, które są użytkowane w ramach mikromobilności współdzielonej, natomiast nie będzie to dotyczyło pojazdów prywatnych, hulajnóg prywatnych, które będą mogły na dotychczasowych zasadach parkować w przestrzeni dróg publicznych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo dziękuję, panie naczelniku. Są to dobre wiadomości, bo rzeczywiście mieszkańcy oczekują tego, aby hulajnogi, które parkują w przestrzeni miejskiej, były parkowane w miejscach bezpiecznych. Niestety często hulajnogi, które są wynajmowane od operatorów, są pozostawiane w różnych miejscach, gdzie zagrażają bezpieczeństwu w ruchu drogowym. Mam więc nadzieję, że ten projekt jak najszybciej zostanie poddany pod obrady Sejmu. Rozumiem, że to będzie projekt ustawy.

Naczelnik wydziału w departamencie MI Marcin Kosik:

Panie przewodniczący, projekt ustawy jest gotowy. W najbliższym czasie będzie kierowany do Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Jasne, czyli w tym momencie jest w rządowym procesie legislacyjnym. Mam nadzieję, że jak najszybciej przejdzie ścieżkę rządową, a później będziemy mogli przyjąć ten projekt w parlamencie i nad nim dyskutować. To, że wreszcie zostanie to uporządkowane i hulajnogi tych operatorów nie będą parkowane gdziekolwiek się da, to dobre wiadomości.

Dobrze. Otwieram dyskusję. Na początku chciałbym oddać głos paniom posłankom i panom posłom, a następnie naszym gościom.

Bardzo proszę, pani poseł Kołodziejczak.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, tak jak pan przewodniczący powiedział, to świetna wiadomość, bo do nas, posłów, zwraca się mnóstwo użytkowników, szczególnie pieszych, ale też osób z wózkami, osób na wózkach inwalidzkich, które nie mogą przejechać chociażby przez chodnik z takimi rzuconymi hulajnogami. Bardzo się cieszę, że idziemy w tym kierunku, natomiast chciałam panów zapytać, jak te przepisy będą egzekwowane i kto będzie ponosił konsekwencje niewłaściwego zaparkowania, czyli po prostu porzucenia hulajnogi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo dziękuję.

Pan poseł Weber.

Posel Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Komendy Głównej Policji, też mam pytania związane z zagadnieniem, do którego odniósł się pan naczelnik.

Pierwsze jest takie: czy MI przeprowadziło analizę tych samorządów, które korzystają z obecnie istniejących przepisów pozwalających na wyznaczenie stref do parkowania hulajnóg wielokrotnego użytku albo w ogóle do parkowania hulajnóg? Takie przepisy istnieją. Samorządy we współpracy z operatorami mogą wprowadzić takie strefy, miejsca, gdzie te hulajnogi mogą być gromadzone w sposób bezpieczny, a przede wszystkim nie godząc w pieszych, rowerzystów czy innych użytkowników ruchu drogowego. Reasumując: które miasta z tych przepisów korzystają i wyznaczyły tego typu strefy, a które miasta z tego prawa nie skorzystały?

Drugie pytanie: czy w projekcie nowelizacji przewidują państwo jakąkolwiek prawną ingerencję w kwestie parametrów technicznych tych hulajnóg? Zgodnie z obecnymi przepisami hulajnogą elektryczną nie można poruszać się z prędkością większą niż 20 km/h. W przestrzeni medialnej są obecne filmy, nagrania z monitoringu czy też z działań służb, w których ewidentnie widać, że prędkość rozwijana przez tych użytkowników jest dużo większa. To nie jest prędkość wyższa o kilka kilometrów na godzinę, tylko jest to prędkość jadącego samochodu, nawet 40, 50, a czasem 60 km/h. Pytanie, które już zadałem, jest takie: czy planowana jest jakaś prawna ingerencja w ten obszar? Jeżeli tak, to w jaki sposób?

Kolejne pytanie jest do panów oficerów. Jak wygląda statystyka ukarań czy wypisania mandatów za tego typu wykroczenia drogowe? Jak prezentuje się statystyka z ostatnich miesięcy? Czy jest ona związana z zatrzymaniem osoby korzystającej z hulajnogi albo innego urządzenia napędzanego elektrycznie za nieposiadanie kasku? Został wprowadzony – też przy naszym wsparciu – obowiązek jazdy w kasku przez rowerzystów do pewnego roku życia i tak samo przez użytkowników urządzeń transportu osobistego (UTO). Jak w tej chwili wygląda kwestia związana ze statystyką zatrzymanych osób, które tego obowiązku nie wypełniają? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Panie pośle, odniosę się tylko do ostatnich pytań, które pan zadał. Nie wiem, czy panowie są dzisiaj przygotowani do tych odpowiedzi, ale jeżeli będzie potrzeba – a myślę, że będzie – zrobimy posiedzenie podkomisji na ten temat, bo myślę, że jest to temat, o którym warto rozmawiać. To nie tylko kaski, nie tylko przekroczenia prędkości przez hulajnogi, ale również rowery elektryczne, które nie są rowerami, tylko motorowerami, a nawet czasami motorami, bo osiągają ogromne prędkości, a poruszają się na ścieżkach rowerowych i stwarzają naprawdę ogromne zagrożenie. Myślę, że o tych tematach warto byłoby porozmawiać na posiedzeniu podkomisji.

Wiem też, że Ministerstwo Infrastruktury przygotowuje przepisy, aby uregulować kwestie szybkich pojazdów, które poruszają się po polskich ścieżkach rowerowych bez homologacji i stwarzają duże zagrożenie. Jeżeli jednak panowie mają odpowiedzi na to pytanie, to oczywiście poprosimy dzisiaj o udzielenie odpowiedzi na pytania pana posła.

Pan poseł Adamczyk.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie i panowie posłowie, szanowni państwo... Kolejny raz bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Dzisiaj jest dzień dobroci. Bardzo też dziękuję za pozytywną reakcję na moje pismo, które skierowałem do pana przewodniczącego w związku z pismem, które spłynęło do mojego biura poselskiego. Partnerzy społeczni prosili o to, aby parlament zajął się tą kwestią. Dziękuję, że możemy o tym dzisiaj rozmawiać.

Wobec informacji, które otrzymaliśmy od przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, mam prośbę. Czy panowie dyrektorzy mogą opisać, może powtórzyć w szczegółach i powiedzieć, jak rozwiązany będzie problem parkowania hulajnóg? Niezmiernie ważne jest to, o czym mówiła pani poseł, czyli egzekwowanie przepisów. Chodzę po miastach, w których są wypożyczane hulajnogi, i często porzucone, przewrócone hulajnogi leżą na chodniku, zagrażają wszystkim, którzy z tego chodnika korzystają. Mówimy o dzieciach, rodzicach, osobach starszych, niepełnosprawnych. Nikt ze służb, a przede wszystkim właściciele tych hulajnóg nie kwapią się, aby ten stan zmienić. Jadą wieczorem czy rano, zbierają te hulajnogi, a tak, to te hulajnogi zagrażają bezpieczeństwu. Mam prośbę o to, aby panowie dyrektorzy przybliżyli proponowane w tej materii zapisy czy poinformowali, czy one są uwzględnione.

Panie przewodniczący, warto o tym rozmawiać i może warto doprowadzić do sytuacji, żeby wnioskodawca przedłożył ustawę, która będzie zawierała pełen katalog rozwiązań problemów, które dzisiaj są nierozwiązywalne, a zagrażają bezpieczeństwu. Może warto. Pamiętam historię sprzed lat – znowu wracam do czasu, kiedy pełniłem szaczną funkcję ministra – kiedy jeden ze znanych dziennikarzy, który w dużej stacji zajmował się motoryzacją, powiedział mi, że rząd, ministerstwo ma jeszcze czas. Wówczas dopiero w trzech krajach były przyjęte regulacje dotyczące UTO, urzędów transportu osobistego. Ten dziennikarz powiedział mi: „To jest do czasu, kiedy ktokolwiek zginie, jadąc hulajnogą”. Wtedy wskazał na mnie: „Pan będzie ponosił polityczną odpowiedzialność za tę śmierć i nie wyłga się pan”.

Myślę, że można to powtórzyć w kontekście wszystkich innych problemów, które należy rozwiązać. Niestety tragicznych wypadków z udziałem osób jadących na hulajnogach, szczególnie nieletnich, ale nie tylko, z wykorzystaniem sprzętu, który jest podrasowany, czyli sprzętu, w którym zwiększono możliwość osiągania dużych prędkości, jest już dużo, ale tutaj w końcu też muszą nastąpić regulacje.

Dlatego dziękuję, że o tym rozmawiamy, w nadziei, że pan dyrektor przybliży zawartość całego projektu ustawy. Pamiętam, że niedawno pan minister Klimczak zapowiadał walkę ze złomem – tak to określił pan minister, użył jakiegoś takiego określenia – z takimi produktami, które wprowadzane są do Polski i które spełniają normy na tzw. krawędzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle. To nie jest dzień dobroci, tylko rozmawiamy o bezpieczeństwie w ruchu drogowym. Uważam, że ponad podziałami politycznymi powinniśmy zajmować się właśnie tymi tematami...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

To jest dzień dobroci.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Niezależnie od naszych przekonań politycznych, bo bezpieczeństwo użytkowników hulajnóg, rowerów czy innych urządzeń jest bardzo ważne, a również parkowanie musi zostać uregulowane.

Dobrze. To teraz, szanowni państwo, bardzo proszę o zabranie głosu przez naszych gości, bo widzę, że parlamentarzyści już wykorzystali... Pani radna? Bardzo proszę każdą osobę, która będzie zabierała głos, o przedstawianie się.

Radna dzielnicy Bemowo Monika Ślusarczyk:

Szanowny panie przewodniczący, panowie posłowie, panie posłanki, szanowni państwo, dziękuję za możliwość zabrania głosu. Nazywam się Monika Ślusarczyk, jestem radną dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy. Chciałabym przekazać państwu głos mieszkańców, z którymi konsultuję kwestie związane ze zdrowiem, jak i bezpieczeństwem w przestrzeni publicznej.

Chciałabym zacząć od problemu, który jest bezpośrednio związany z przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, czyli pozostawianych na chodnikach i w innych miejscach hulajnóg, które utrudniają lub wręcz uniemożliwiają bezpieczne poruszanie się pieszych. Ten problem bardzo wyraźnie pojawił się w prowadzonej przeze mnie ankiecie skierowanej początkowo do mieszkańców Bemowa w wieku 65+, która była związana z tematyką zdrowia, jednak pytanie otwarte o codzienne inne problemy seniorów uwiaryściło znaczny problem z hulajnogami w przestrzeni publicznej.

Seniorzy zwracają uwagę na hulajnogi pozostawiane na środku chodników, przy przejściach, przy windach do metra, w ciągach komunikacyjnych czy miejscach, w których stają się realną przeszkodą. Dla młodej i sprawnej osoby ominięcie leżącej czy stojącej w niewłaściwym miejscu hulajnogi może być jedynie niedogodnością. Dla osoby starszej, poruszającej się o lasce lub przy pomocy chodzika, dla osób na wózku czy osoby niewidomej taka sama hulajnoga staje się realną barierą w przestrzeni publicznej, a czasami również zagrożeniem dla zdrowia. Dodam również, że operatorzy po zgłoszeniu pozostawionej hulajnogi w miejscu utrudniającym przemieszczanie się potrafią zwlekać z odebraniem własnego sprzętu nawet kilka dni.

Ponieważ zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców są dla mnie priorytetem, zdecydowałam się przyrzeć temu problemowi szerzej. Rozszerzyłam konsultacje dotyczące hulajnóg na pozostałych mieszkańców dzielnicy. Potwierdziło się, że problem jest wyraźny i znacznie szerszy. Mieszkańcy potwierdzają problem niewłaściwego pozostawiania hulajnóg, ale jednocześnie wskazują na kolejne kwestie związane z ich użytkowaniem. Bardzo często pojawia się nadmierna

prędkość w przestrzeni miejskiej, również na chodnikach. Mieszkańcy opisują sytuacje, w których muszą gwałtownie odsuwać się czy wręcz odskakiwać przed nadjeżdżającą hulajnogą. Niejednokrotnie zostali potrąceni. Seniorzy podkreślają natomiast, że ich możliwość szybkiej reakcji jest ograniczona i – to podkreślę – nie czują się bezpiecznie na ulicy, wskazują na hulajnogi, a nie przestępców, i ich nadmierną prędkość jako główny czynnik.

Dlatego chciałam dziś zaakcentować kwestię hulajnóg pozostawianych na chodnikach jako jeden z elementów szerszego zagadnienia bezpieczeństwa pieszych w związku z rozwojem mikromobilności. Na poziomie lokalnym podejmuję działania w ramach dostępnych mi możliwości. Zwróciłam się już o możliwość prowadzenia cyklicznych działań kontrolnych na terenie Bemowa. Od dłuższego czasu prowadzone są również intensywne działania edukacyjne. Jednocześnie jako radna dzielnicy mam świadomość, że część problemów, o których mówią mieszkańcy, wykracza poza kompetencje rady i samorządu. Właśnie dlatego jestem tutaj, aby głos mieszkańców został wyraźnie przedstawiony również na poziomie parlamentarnym, tam, gdzie możliwa jest rozmowa o rozwiązaniach systemowych.

Poza problemem parkowania i prędkości w konsultacjach bardzo często powtarza się jeszcze jedna kwestia: identyfikacja hulajnóg i ich użytkowników. Jeżeli dojdzie do potrącenia i użytkownik odjedzie, mieszkaniec zadaje proste pytanie: „W jaki sposób skutecznie zidentyfikować pojazd i osobę odpowiedzialną?”. Podczas zgłoszeń pojawiał się argument o możliwości stworzenia czytelnego systemu oznakowania określonych elektrycznych środków transportu osobistego. Mieszkańcy nie przesądzają, czy miałyby to być tablica, indywidualny numer czy inne rozwiązania. Chodzi przede wszystkim o możliwość skutecznej identyfikacji osoby, która potrąci pieszego i odjedzie z miejsca zdarzenia.

Mieszkańcy bardzo często wskazują również na kwestię OC. Jeżeli w wyniku zdarzenia pieszy odniesie obrażenia lub zostanie wyrządzona krzywda, możliwe, że powinien mieć prosty mechanizm pozwalający na dochodzenie odpowiedzialności. Dlatego warto, zdaniem mieszkańców, przeanalizować, czy dla określonych kategorii hulajnóg, a może również innych elektrycznych jednośladów, zasadne byłoby wprowadzenie odpowiednio skonstruowanego systemu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

W tym miejscu pojawia się również temat różnego rodzaju rowerów elektrycznych czy coraz mocniejszych urządzeń elektrycznych poruszających się po naszych ulicach i drogach dla rowerów. Być może warto spojrzeć na ten problem szerzej i zastanowić się, czy obowiązki dotyczące oznakowania, identyfikacji lub odpowiedzialności nie powinny być w pewnym zakresie uzależnione od parametrów technicznych pojazdu i potencjalnego zagrożenia, jakie może powodować. Jako pewien punkt odniesienia mieszkańcy wskazali również rozwiązania funkcjonujące w przypadku dronów. Oczywiście dron i hulajnoga są zupełnie różnymi urządzeniami, jednak chodzi o fakt, że wraz z upowszechnianiem się dronów możliwe było stworzenie systemu identyfikacji operatorów i oznaczenia urządzeń. Może być bardzo warte przeanalizowania, czy podobna zasada identyfikowalności i odpowiedzialności nie powinna towarzyszyć również dalszemu rozwojowi elektrycznych środków transportu osobistego.

Chciałabym przy tym bardzo wyraźnie podkreślić, że nie jest to głos przeciwko hulajnogom. Hulajnogi są elementem nowoczesnej mobilności miejskiej i dla wielu osób są wygodnym środkiem transportu. Chodzi o to, abyśmy potrafili znaleźć właściwą równowagę pomiędzy rozwojem nowych form przemieszczania się a bezpieczeństwem osób korzystających ze wspólnej przestrzeni.

Z konsultacji, które prowadzę, wyłania się kilka bardzo konkretnych oczekiwań mieszkańców: porządek na chodnikach, rozwiązanie problemu niewłaściwie pozostawionych hulajnóg, większe bezpieczeństwo pieszych, możliwość identyfikacji pojazdów i osoby odpowiedzialnej, dyskusja o OC oraz odpowiednie podejście do coraz mocniejszych urządzeń elektrycznych. Mam nadzieję, że doświadczenia i potrzeby mieszkańców będą wartościowym elementem dalszych prac nad rozwiązaniami, które pozwolą nam zachować korzyści wynikające z rozwoju mikromobilności, a jednocześnie zapewnić mieszkańcom bezpieczną i dostępną przestrzeń publiczną. Serdecznie dziękuję za możliwość zabrania głosu.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, pani radna.

Kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Pan się zgłasza. Bardzo proszę o przedstawienie się.

Ekspert Związku Powiatów Polskich Mateusz Jabłoński:

Dzień dobry, Mateusz Jabłoński, Związek Powiatów Polskich. Szanowni państwo, szanowna podkomisjo, oczywiście dostrzegamy problem z nieuporządkowanym parkowaniem hulajnóg oraz wiążące się z tym zagrożenia. Jak wszyscy wiemy, trzeba zrobić z tym porządek, tylko trzeba to zrobić w taki sposób, który będzie odpowiednio wyważał interes każdej ze stron.

Będę tutaj odnosił się do projektu, który został nam przedstawiony w ramach konsultacji. On był bodajże z 27 czerwca. Nie wiem, czy w odniesieniu do niego zostały poczynione jakieś zmiany na podstawie przekazanych uwag, ale w odniesieniu do tego projektu mieliśmy kilka zasadniczych. Pozwolę sobie przytoczyć je na forum, może będą one tematem państwa dyskusji.

W pierwszej kolejności chciałbym zwrócić uwagę na to, że w ocenie skutków regulacji czytamy – cytuję – że „skuteczność egzekucji zależy nie tyle od samej normy zakazowej, ile od technicznego sprzężenia obowiązku prawnego z warunkami umowy o świadczenie usługi w postaci geofencingu umożliwiającego zakończenie najmu poza zatoką wyznaczoną” i że to jest właśnie najskuteczniejszy instrument w systemie paryskim i sztokholmskim. Wynika z tego ewidentnie, że projektodawca zna rozwiązanie, wie, jak można z tym problemem walczyć, opisuje je jako najskuteczniejsze, ale przynajmniej my nie znaleźliśmy odzwierciedlenia tego w ustawie. W efekcie operator nie ma ani jednego obowiązku, a jedynym realnym instrumentem egzekucji staje się właściwie zobowiązanie do usunięcia urządzenia przez zarządcę drogi.

Do tego w projekcie nie znalazła się też podstawa prawna – to w odniesieniu do egzekucji tych przepisów – zobowiązująca operatora do udostępniania danych najemcy właściwym służbom, przez co ustalenie chociażby tożsamości sprawcy ewentualnego wypadku będzie w praktyce niewykonalne. Tutaj trzeba mieć na uwadze to, że użytkownicy takich aplikacji często podają dane fałszywe, nie posługują się swoimi prawdziwymi danymi.

Druga kwestia to rozważenie w odniesieniu do obciążenia zarządców dróg czy chociażby służb przeniesienia obowiązku usunięcia i nadanie mu charakteru fakultatywnego. Trzeba mieć na uwadze, co jest oczywiście wskazane w uzasadnieniu i w OSR, że takich urządzeń jest kilka tysięcy. Przy przyjęciu, że użytkownicy nadal parkowaliby te urządzenia w miejscach niedozwolonych, byłoby to nadmierne obciążenie dla służb, paraliżujące ich pracę i odciągające je od innych równie ważnych zadań.

Wychwyciliśmy też jedną nieścisłość, jeżeli chodzi o sam projekt aktu i ocenę skutków regulacji. Projektodawca umieszcza obowiązek wyznaczania miejsc jako obowiązek obligatoryjny wobec zarządców dróg, natomiast w OSR jest wskazana następująca wzmianka: „do zarządcy drogi należy w szczególności”, zawiera się tutaj wyliczenie i w sekcji czwartej zadanie to opisuje się jako nową kompetencję, a w nawiasie jest wskazane: „fakultatywną”. To jest duża rozbieżność między projektem a OSR. Należałoby to uściślić, aby jedno nie odbiegało od drugiego.

Uważamy również, że jeżeli projekt wprowadza nową podstawę usunięcia, ale nie zmienia przepisu określającego, kto może wydać dyspozycję usunięcia w tym przypadku, to w konsekwencji będzie to mógł zrobić wyłącznie policjant, a strażnik gminny czy też miejski już nie, tymczasem trzeba zwrócić uwagę na to, że to właśnie straże gminne i miejskie są w miastach naturalnym i podstawowym organem reagującym na nieprawidłowy postój i to one mają w tym zakresie największe doświadczenie. Dlatego należałoby tutaj odpowiednio dostosować przepisy, żeby straże miejskie i gminne również miały możliwość egzekucji takich naruszeń.

Są jeszcze dwie kwestie. Przede wszystkim w ocenie skutków regulacji całkowicie pominięto kwestie skutków finansowych projektu odbijających się na samorządach. Trzeba zauważyć, że usuwanie pojazdów i prowadzenie takich strzeżonych parkingów jest zadaniem własnym powiatu, a wobec pojazdów nieodebranych starosta prowadzi postępowania o przepadek i postępowania o kosztach. Tym samym objęcie tym reżimem masowo eksploatowanych urządzeń mikromobilności oznacza dla powiatów, a przede wszystkim dla miast na prawach powiatu, konieczność zapewnienia powierzchni, gdzie te urządzenia będą przechowywane – mając na uwadze, że będzie to potencjalnie liczone w tysiącach sztuk – prowadzenia postępowań kosztowych wobec operatorów, a w razie nieodebrania urządzeń – postępowań o przepadek i zagospodarowanie mienia, w odniesieniu do samochodów nie ma co się oszukiwać: chociażby mienia o relatywnie niskiej wartości. Realne jest przy tym ryzyko, że koszty przechowywania przewyższą wartość urządzenia i możliwą do wyegzekwowania należność. To również nie zostało ujęte w ocenie skutków regulacji.

Jest jeszcze ostatnia kwestia. W ocenie skutków regulacji w ogóle nie została ujęta również kwestia samego wyznaczania miejsc, przeprowadzania analiz, gdzie można te miejsca wyznaczyć,

i fizycznego ich oznakowania. W ogóle nie ujęto kosztów, jakie samorządy będą musiały ponieść w tym zakresie. Jako Związek Powiatów Polskich mamy do tego istotne zastrzeżenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo.

Kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Pan zgłosił się pierwszy – bardzo proszę o przedstawienie się – a później pani.

Radny Parlamentarnej Rady Młodzieżowej Perdo Ćwikliński:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, szanowny panie ministrze, Perdo Ćwikliński, po mojej prawej Marcel Stępień, Parlamentarna Rada Młodzieżowa.

Szanowni państwo, w moim mieście, Poznaniu, spotkałem się ostatnio z taką sytuacją, że 200 metrów od wyznaczonego miejsca specjalnego, które jest określane jako strefa Hop & Go, dedykowana właśnie tego typu urządzeniom transportu osobistego, zostało ustawionych w rzędzie – najprawdopodobniej przez podmiot zewnętrzny wynajęty przez operatora – ok. 15 hulajnóg, zajmujących tak naprawdę całą powierzchnię tego chodnika.

Moje pytanie dotyczy przede wszystkim tego... Mamy też problem z hulajnogami i z tym, jak wynajmujący kierowcy tych hulajnóg porzucają je w miejscach niedozwolonych, zostawiają je. Czasami zdarzały się nawet takie przypadki na poręczach wiaduktów czy mostów, czy też na obszarach chronionych przyrodniczo. Pytanie kieruję do państwa z Ministerstwa Infrastruktury. Jak legislacyjnie, prawnie przewidywane są działania wobec operatorów? Nie wiem, czy to było nieświadome, czy wynikało to z jakiejś niewiedzy prawnej, ale zostawienie hulajnogi tak blisko od punktu, który jest znacząco widoczny, nie jest normalne. Dzisiaj jest to pewna plaga w naszych miastach, nie tylko w Poznaniu. Na dzisiejszym posiedzeniu słyszeliśmy też o przykładzie Warszawy.

Jakie legislacyjnie MI przewiduje obowiązki, narzędzia dla zarządców dróg, nie tylko dotyczące opłat związanych z zajmowaniem pasów drogowych przez operatorów hulajnóg do wynajęcia, do wypożyczenia, ale również takie, które będą na przykład dawały konkretne kompetencje Straży Miejskiej, która nie będzie mogła odmówić na przykład przyjęcia zgłoszenia związanego z wrzuceniem takiej hulajnogi na brzeg jeziora? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję.

Bardzo proszę.

Członkini Partii Razem Monika Lach:

Dziękuję bardzo. Dzień dobry, nazywam się Monika Lach, jestem z Partii Razem, okręg warszawski, Mokotów. Jestem tutaj bardziej w charakterze mieszkanki Warszawy, dlatego że w rozmowach z mieszkańcami, ale też jako rodzic... Wszyscy widzimy, jak ogromny to jest problem i jak dużym staje się to wyzwaniem.

Bardzo dobrze, że ministerstwo w końcu zajęło się tym problemem. Szkoda, że w troszeczkę okrojonym zakresie, bo – jak ktoś już wcześniej tutaj wspomniał – to nie jest tylko kwestia i problem samorządów, to wymaga pewnych rozwiązań systemowych, szczególnie jeśli chodzi o hulajnogi wynajmowane.

Mam kilka pytań. Po pierwsze, pierwsze primo: dlaczego tylko hulajnogi wynajmowane? Wiem, że to jest główny problem w dużych miastach, ale co z uregulowaniem hulajnóg użytkowników indywidualnych? Jak przyjrzyć się temu, jakie problemy... Na przykład seria ostatnich wypadków na drogach z hulajnogami wskazuje na to, że tutaj też wymagamy pewnych regulacji.

Druga sprawa. Dlaczego tylko parkowanie, skoro można byłoby uregulować wiele innych rzeczy? Na przykład co z ubezpieczeniem? Myślę, że to byłoby całkiem ciekawe rozwiązanie, już troszeczkę ograniczające dostęp i zwiększające odpowiedzialność użytkowników. Warto byłoby zastanowić się nad tym, czy kwestia ubezpieczenia nie mogłaby być tutaj wprowadzona, szczególnie jeśli chodzi właśnie o prywatne hulajnogi.

Co z rowerami elektrycznymi, które stanowią spore wyzwanie w wielkich miastach? Nie słychać ich, jadą z dużą prędkością. Dlaczego od razu nie zaadresować tego problemu?

Kolejna kwestia to parametry techniczne. Też uważam, że można byłoby zbadać możliwość ograniczenia pewnych urządzeń i dopuszczenia ich do użytku w mieście.

Kolejna sprawa to kwestia egzekwowania kar. Mam wrażenie, że – mimo że mamy pewne ograniczenia – w tej chwili nikt do końca tego nie egzekwuje. Czy zamierzamy wprowadzić

jakieś usprawnienia w tym względzie? Czy będziemy w stanie lepiej i sprawniej egzekwować to wszystko, co wprowadzimy?

Kolejna kwestia i kolejne pytanie: może należałoby też uregulować miejsca, w których te hulajnogi w ogóle mogą być używane, zaczynając od tego, czy ma to być ścieżka rowerowa, czy mogłaby to być droga? Jeśli tak, to w jakim zakresie? To kwestia tego, gdzie te hulajnogi mogą się poruszać. Jak wyjdziemy chociażby tutaj, na ulice Warszawy, zobaczymy, że to wcale nie jest oczywiste. Ta hulajnoga może jechać po chodniku, może kogoś potrącić. Uważam, że to też można byłoby rozwiązać w drodze rozwiązań systemowych.

Kolejna kwestia. W Europie miasta coraz częściej zastanawiają się nad wprowadzeniem pewnych wymogów dla firm, które wprowadzają nam na ulicę... To też mogłoby być ciekawe rozwiązanie. Mianowicie nie wystarczy, że wprowadzimy miejsca parkingowe. Dobrze byłoby upewnić się, że użytkownik czuje się zobowiązany tam tę hulajnogę zostawić. Można byłoby to skorelować z aplikacją mobilną, w której takie odstawienie hulajnogi byłoby odnotowywane tak, że musi być ona zaparkowana w wyznaczonym miejscu.

Tutaj jest też kolejna kwestia: identyfikacja z użytkownikiem. To jest poważny problem. To też należałoby poruszyć czy się tym zająć. Takie mam uwagi. Serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo dziękuję.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę. Dobrze, to teraz... Aha, jeszcze pan. Proszę bardzo.

Główny specjalista w Wydziale Strategii i Analiz Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie Bartosz Piłat:

Dzień dobry. Bartosz Piłat, Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie.

To już na koniec. Przysłuchiwałem się pewnym kwestiom. Chciałem powiedzieć, że na to spotkanie przyszedłem dzisiaj w kontekście tytułu spotkania, jeżeli chodzi o kwestie dotyczące parkowania, oczywiście nie umniejszając pozostałym tematom, które są bardzo istotne. Mówimy o kwestiach technicznych hulajnóg, o tym, czy są one hulajnogami, czy nie są, jak szybko mogą jeździć, jakie mają silniki itd. To kwestia odpowiedzialności sprawców wypadków i odpowiedzialności cywilnej, jak również kwestia zasad poruszania się po ulicach, w przestrzeni miejskiej. To są na pewno istotne tematy.

Jak mówię, to bardzo istotne tematy, natomiast nie umniejszając, jak rozumiem, dzisiaj mieliśmy odnieść się do kwestii parkowania, więc nie mam poczucia, żeby temat został potraktowany źle przez to, że przepisy czy propozycja dotyczy tylko parkowania. Jest to jeden z paru istotnych tematów. Kierunek, o którym opowiadał pan naczelnik, generalnie rzecz ujmując, jest słuszny. Oczywiście w pewnym momencie pojawi się ten projekt, jak rozumiem, pewnie jeszcze po jakichś poprawkach, bo takie poprawki będą. Zresztą jakiś czas temu konsultacje na ten temat prowadzone były m.in. z Zarządem Dróg Miejskich w Warszawie.

Chciałem tylko jeszcze podkreślić dwie rzeczy. Element dotyczący podziału – ogólnie rzecz biorąc – na hulajnogi wynajmowane i pojazdy prywatne. Oczywiście to jest opinia, ale nie mam poczucia, żeby to był błąd lub żeby to było coś, co miałoby wypaczyć skuteczność tych przepisów. Spostrzeżenia, które mamy – a myślę, że Warszawa nie jest tutaj wyjątkiem – mówią, że jeśli chodzi o hulajnogi porzucone, źle zaparkowane czy w jakiś fatalny sposób blokujące ludziom ruch, to właściwie wyłącznie są to hulajnogi operatorów, którzy je wynajmują. Prywatni właściciele w ten sposób swoich pojazdów raczej nie pozostawiają, to znaczy, są to szalenie rzadkie przypadki.

Z naszego punktu widzenia taki podział ma więc sens. Ma sens dlatego, że operatorzy tych systemów wynajmowania hulajnóg najwyczejniej w świecie dzisiaj są potencjalnie naszym partnerem wyłącznie z własnej woli, jeśli zgodzą się w jakikolwiek sposób z miastami współpracować. W przypadku Warszawy jest takie porozumienie, natomiast w tym przypadku nie ma absolutnie żadnego obowiązku, żeby tego rodzaju porozumienia były zawierane czy tego rodzaju współpraca była podejmowana. Taki sposób podziału, w naszym rozumieniu, jest też formą nakłonienia tychże operatorów do lepszej współpracy z miastami po to, żeby być w stanie jakoś porządkować tę sytuację i na przykład wyznaczać czy wskazywać miejsca do postoju.

Ostatnią kwestią, do której chciałem się odnieść, jest element związany – właśnie, jeszcze raz – z podziałem. Na dniach, że tak się wyrażę, wreszcie postanowiliśmy sprawdzić, w jaki sposób operatorzy stosują się do zasad, do których przestrzegania zobowiązali się w Warszawie, jak wygląda zachowanie użytkowników tych hulajnóg. Oczywiście wielkich zmian na plus na razie

nie widzimy. W ciągu paru ostatnich dni wspólne patrole Straży Miejskiej i Zarządu Dróg Miejskich usunęły z ulic i chodników 140 hulajnóg – to są wyłącznie hulajnogi wynajmowane – nie dlatego, że nikt nie chciał usuwać hulajnogi, która wydaje się prywatną. Najwyczejniej w świecie były to tylko te hulajnogi. Co w tym wszystkim było najistotniejsze? 140 hulajnóg to były takie najbardziej oczywiste przypadki, najbardziej oczywiste w tym sensie, że – mówiąc krótko – nie było nad czym się zastanawiać w związku z tym, czy to jest poprawnie zaparkowana, poprawnie zostawiona hulajnoga, czy nie. One w ewidentny sposób były tak zostawione, że przeszkadzały: albo zajmowały pół przystanku, albo były tak zaparkowane – nawet nie przewrócone – że blokowały przejście chodnikiem. To były najbardziej ewidentne przykłady.

Jest natomiast mnóstwo innych przypadków, gdzie to już nie jest takie ewidentne. Wtedy pojawia się element interpretacyjny i wtedy pojawia się pytanie, czy zajmować się hulajnogą, usuwać ją, czy nie usuwać itd. Mam poczucie, że rozmowy, które mieliśmy w ministerstwie, i kierunek, o którym mówi pan naczelnik, pokazują, że rozjaśnienie wspomnianej kwestii w tych zasadach się pojawi. Tak, rzeczywiście, na razie będzie to rozwiązanie dotyczące tylko postoju, ale jeśli byłoby wdrożone, to chociażby ten jeden z elementów problemu mielibyśmy może nie: rozwiązany, ale w jakiś sposób sytuacja w tym jednym elemencie byłaby poprawiona. Nie zmienia to faktu, że również w innych kwestiach przepisy z całą pewnością powinny być zmieniane.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Tak, słusznie pan zauważył, dzisiejszy temat posiedzenia naszej podkomisji dotyczy parkowania hulajnóg elektrycznych, i tym głównie się zajmowaliśmy, ale tematy, które zostały dzisiaj poruszone, oczywiście również są bardzo istotne. Tak jak powiedziałem na początku, będziemy chcieli zorganizować posiedzenie podkomisji, aby rozmawiać również o innych urządzeniach transportu osobistego, które nie spełniają norm prawa, tak jak na przykład poruszanie się do 20 km/h. Na pewno będziemy o tym rozmawiać, aby również takie regulacje w polskim prawie wprowadzić.

Dobrze. Teraz chciałbym oddać głos panu Marcinowi Kosikowi, naczelnikowi z Departamentu Transportu Drogowego, a następnie pewnie Komendzie Głównej Policji.

Naczelnik wydziału w departamencie MI Marcin Kosik:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Odnosząc się do uwag i pytań przedmówców, z góry przepraszam, że nie będę w stanie wskazać, komu odpowiadam na pytanie. Postaram się udzielić zbiorczej odpowiedzi.

Na początku chciałem podkreślić, że problem hulajnóg elektrycznych... Tak jak wskazał mój przedmówca, dzisiejsze spotkanie jest poświęcone głównie niewłaściwemu parkowaniu tych pojazdów, natomiast problem jest wielowątkowy i wieloobszarowy. Jako Ministerstwo Infrastruktury nie odzeglunujemy się od pozostałych problemów, które wiążą się z użytkowaniem tych pojazdów, szczególnie mikromobilności dzielonej – posługuję się tutaj pojęciem jeszcze z projektu ustawy, natomiast niech to będzie niejako skrót myślowy – czyli wszelkiego rodzaju wynajmowanych hulajnóg elektrycznych, w tym rowerów, urządzeń transportu osobistego. Wcześniej może nieprecyzyjnie zakreśliłem, że dotyczy to wyłącznie hulajnóg. Nie. Jeżeli chodzi o te regulacje, dotyczyć one będą wszystkich pojazdów, które będą się definiować w zakresie mikromobilności dzielonej.

Jeżeli chodzi o działania Ministerstwa Infrastruktury, szczególnie w zakresie parametrów technicznych tych pojazdów, MI przygotowało projekt oznaczony w wykazie prac numerem UC95. Jest to projekt ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz wyposażenia oraz niektórych innych ustaw, w którym podjęło próbę regulacji, wprowadzenia nadzoru rynku nad urządzeniami, które w większości są po prostu importowane z zewnątrz na terytorium Polski. Tutaj zostanie ustanowiony organ, będzie miał uprawnienia i kompetencje do tego, żeby w trybie administracyjnym nadzorować ten rynek i reagować, nawet w zakresie kar administracyjnych dla pojazdów czy urządzeń, które tych wymogów spełniać nie będą.

Dodatkowo, trwają prace legislacyjne nad nowelizacją rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Pragnę zapewnić pana przewodniczącego i szanowną podkomisję, że w MI nie ograniczamy się wyłącznie do problemu parkowania hulajnóg elektrycznych, tylko staramy się podejść do tego tematu kompleksowo, proponując pewne rozwiązania, które są szeroko komentowane, uwagowane. Oczywiście nad wszystkimi uwagami i komentarzami głęboko się pochylamy i staramy się wyważyć te dwie

wartości: możliwość poruszania się i mobilności oraz bezpieczeństwo, które stanowi priorytet w działaniach MI.

Jeżeli chodzi o pytanie, które padło, o doprecyzowanie tego, kto będzie ponosił odpowiedzialność za pozostawienie hulajnóg elektrycznych w miejscu do tego niewyznaczonym, odpowiedzialność będzie ponosił właściciel pojazdu. Jak stwierdził mój przedmówca z Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie, w większości są to pojazdy należące do operatorów oferujących wynajem tych pojazdów. Jeżeli chodzi o pojazdy prywatne, wydaje się, że każdy właściciel takiego pojazdu raczej dba o swoje mienie, więc lekceważąco nie porzuci takiego pojazdu ani nie pozostawi w takim miejscu, w którym mógłby narażać się na szwank i ryzyko w postaci jego zaboru. Odpowiedzialność za pozostawienie w niewłaściwym, niewyznaczonym miejscu hulajnogi elektrycznej bądź innego pojazdu będzie ponosił właściciel tego pojazdu.

Co do zagadnienia dotyczącego usuwania tych pojazdów, przepisy dotyczące usuwania pojazdów w zasadzie funkcjonują w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. To art. 130a. Tutaj jest doprecyzowanie i umożliwienie dania strażnikom miejskim kompetencji do wydawania dyspozycji do usunięcia takiego pojazdu. Padło tutaj pytanie dotyczące tego, czy będą rozszerzone uprawnienia, czy będzie rozszerzona liczba organów, które będą mogły podejmować te działania. MI przewidziało więc taką możliwość i taką propozycję przekazało w projekcie UD402.

Odnosząc się do uwag o zachowaniach użytkowników kierujących hulajnogami elektrycznymi, należy podkreślić, że ustawa – Prawo o ruchu drogowym precyzyjnie reguluje, w jakich miejscach kierujący tymi pojazdami mogą się poruszać, oraz przewiduje określone prędkości. Dopuszczalna prędkość, z jaką może poruszać się kierujący hulajnogą elektryczną po drodze dla rowerów, to 20 km/h, natomiast jeżeli porusza się drogą dla pieszych, jest to 6 km/h, czyli praktycznie jest to prędkość pieszego. W tym zakresie nie uważamy więc, żeby nie było uregulowań, które ustanawiałyby zasady poruszania się tymi pojazdami, bo one de facto istnieją i funkcjonują.

Odrębną kwestią jest natomiast stosowanie się do tych zasad i egzekwowanie tych zasad. Myślę, że panowie z Komendy Głównej Policji będą mogli przedstawić swoje stanowisko w tym temacie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

To wszystko, tak?

Naczelnik wydziału w departamencie MI Marcin Kosik:

Dodam jeszcze jedną rzecz. Projekt był naprawdę szeroko uwagowany i w tym zakresie trwa opracowywanie uwag. Projekt ustawy nie ma więc jeszcze ostatecznego kształtu, jeżeli chodzi o projektowane przepisy. Myślę, że podczas tej komisji będzie też okazja do szerszej dyskusji wspólnie z samorządem, i myślę, że wspólnie wypracujemy pewien kompromis, który pozwoli na danie stronie samorządowej odpowiednich kompetencji, żeby strona społeczna również była zadowolona z rozwiązań, które zostaną przyjęte. Pozostanie tylko egzekwowanie tych przepisów później w życiu. Serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie naczelniku. Jeżeli chodzi o projekt ustawy, myślę, że na etapie rządowym zostanie on dobrze przygotowany, ale oczywiście jeszcze będzie etap prac parlamentarnych, gdzie strona społeczna, posłowie będą mogli wypowiadać się na ten temat i wprowadzać uwagi i poprawki. To wszystko przed nami. Myślę, że dyskusję, którą dzisiaj rozpoczęliśmy, będziemy kontynuować właśnie w Komisji Infrastruktury i w dalszym toku prac legislacyjnych. Mam nadzieję, że ten projekt będzie jak najlepiej dopracowany do potrzeb użytkowników, mieszkańców i samorządów, aby wszystkie strony były zadowolone z proponowanych rozwiązań.

Dobrze. Przekazuję głos Komendzie Głównej Policji, a później jeszcze pan poseł Weber.

Zastępca dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji insp. Leszek Jankowski:

Bardzo dziękuję. Insp. Leszek Jankowski, zastępca dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

Szanowni państwo, mój przedmówca, przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury, pan naczelnik, odniósł się już do kwestii związanych z przepisami, do kwestii systemowych i planowanych zmian odnoszących się do zapewnienia nadzoru m.in. nad rynkiem hulajnóg elektrycznych, więc tu nie będę wchodził w szczegóły, ponieważ to faktycznie jest w zakresie kompetencji MI. Postaram się natomiast na tyle, na ile dzisiaj dysponuję tymi danymi, odnieść się do prośby pana

posła Webera odnośnie do statystyk: hulajnóg elektrycznych, stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, również kasków, ponieważ te dane także posiadamy. Pozwólcie państwo, że je przedstawię.

Zacznę od ogólnego stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym za osiem miesięcy. Od początku roku do końca sierpnia na polskich drogach wydarzyło się 13 441 wypadków, w których 965 osób zginęło, a ponad 15 650 zostało rannych. Czy to więcej, czy to mniej? Jeśli chodzi o wypadki, to mniej o 307 wypadków w odniesieniu do analogicznego okresu, czyli ośmiu miesięcy ubiegłego roku. W ujęciu procentowym to mniej o 2,2%. Jeśli chodzi o ofiary śmiertelne, to mniej o 108 osób w tym okresie. W ujęciu procentowym to o 10,1% mniej. Jeśli chodzi o liczbę osób, które doznały obrażeń ciała, to mniej o 521 takich osób. W ujęciu procentowym to o 3,2% mniej.

Odnosząc się wprost do wypadków z udziałem hulajnóg elektrycznych, faktycznie to jeden z obszarów, w których mimo sukcesywnej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na polskich drogach praktycznie od początku gromadzenia tych danych widzimy wzrosty. Tak też się działo niestety i w roku ubiegłym, i w ośmiu miesiącach tego roku. Od początku roku do końca sierpnia na polskich drogach wydarzyły się 1074 wypadki z udziałem hulajnóg elektrycznych, w których zginęło 14 osób, a rannych zostało 957. To więcej o 243 wypadki, czyli blisko o 30%. Jeśli chodzi o ofiary śmiertelne, 14 osób zginęło w tym roku, w ubiegłym roku w ciągu ośmiu miesięcy zginęło osiem osób, więc mamy tutaj wzrost o sześć ofiar śmiertelnych, co w ujęciu procentowym daje 75%. Jeśli chodzi o liczbę osób rannych, tu również mamy wzrost o 198 osób. W ujęciu procentowym to 26%.

Chcę również powiedzieć, że analizujemy oczywiście, jak to wygląda w podziale na poszczególne grupy wiekowe. Tu faktycznie dzieci i młodzież, czyli grupy wiekowe 0–7 i 7–14, to grupy, z których najwięcej osób uczestniczy w tych wypadkach drogowych i doznaje obrażeń ciała. Odnosząc wypadki z udziałem hulajnóg elektrycznych do ogółu wypadków, jest to poziom ok. 8%.

Odnosząc się do kasków rowerowych, które zostały wprowadzone 3 czerwca br. jako obowiązek dla osób do 16. roku życia, od tej pory, czyli od 3 czerwca, do końca sierpnia jako Policja ujawniliśmy 2811 naruszeń osób jeżdżących bez kasków. Odnosząc to wprost do kategorii użytkowników, 1355 osób to były osoby na hulajnogach elektrycznych, 1426 osób to były osoby na rowerach.

Pozostając jeszcze przy temacie hulajnóg elektrycznych i egzekwowania w tych przypadkach, chcę również powiedzieć, że oczywiście dostrzegamy problem i napotykamy na pewne problemy związane z hulajnogami elektrycznymi, ale w miarę posiadanych kompetencji, uprawnień, jak i działań kontrolnych podejmujemy działania i egzekwujemy, jeśli chodzi o naruszenia, które są niezgodne z prawem... Tu chcę powiedzieć, że za osiem miesięcy, czyli od początku roku do końca sierpnia, ogółem zostało ujawnionych – już nie będę wchodził w szczegóły – ponad 30 655 wykroczeń popełnianych przez osoby, które użytkowały hulajnogi elektryczne, z czego ponad 10 tys. zakończyło się nałożeniem mandatu, 5 tys. – skierowaniem wniosku o ukaranie, ponad 15 tys. to były również pouczenia.

Jeśli chodzi o warunki techniczne hulajnóg elektrycznych, jak i rowerów elektrycznych niespełniających wymogów technicznych, również dostrzegamy problem. Na chwilę obecną tam, gdzie możemy i widzimy te przypadki, o których mówił pan poseł Adamczyk, gdzie faktycznie kierujący hulajnogą przekracza prędkość – czasami dwu- czy trzykrotnie – jeżeli mamy możliwość zmierzenia tego pomiaru, to oczywiście to robimy. Bardzo często dzieje się to przy okazji wideorejestratorów policyjnych. Takie osoby są na bieżąco rozliczane.

Jeśli chodzi o egzekwowanie w przypadku rowerów nazywanych pseudoelektrykami, czyli niespełniających wymogów i parametrów technicznych, na chwilę obecną nie dysponujemy urządzeniami, które pozwalają w pełni wykorzystać i sprawdzić wszystkie te wymogi techniczne, natomiast część tych wymogów technicznych możemy sprawdzić tu i teraz, jak choćby manetki, które pozwalają na przyspieszanie takim rowerem od zera bez użycia mięśni, bez pedałowania. To jest niezgodne z polską definicją roweru, w związku z tym w takim przypadku również podejmujemy działania. W takiej sytuacji także są nakładane mandaty w związku z niedopuszczeniem pojazdu do ruchu. Bardzo często te pseudorowery elektryczne faktycznie bardziej kwalifikują się jako motorowery, więc powinny być zarejestrowane i takie osoby powinny wykupić ubezpieczenie OC. Tak się nie dzieje, w związku z tym z tego tytułu również kierujemy zawiadomienia do Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego.

Jeśli chodzi o... Tutaj patrzę na panią. Przepraszam, nie pamiętam nazwiska, ale mówiła pani, że warto rozwiązać system... Gdzie należy systemowo jeździć na hulajnogach elektrycznych. Ten temat został już rozwiązany. Tutaj przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym wprost mówią, że w pierwszej kolejności są to drogi dla rowerów, pasy ruchu dla rowerów, drogi dla

pieszych i rowerów, a w dalszej kolejności – oczywiście jeżeli nie ma wyznaczonej infrastruktury dedykowanej dla tych użytkowników – pozostaje chodnik, przy czym tutaj ustawodawca zastrzegł, że wtedy ta prędkość musi być spowolniona do prędkości pieszego. Wydaje mi się więc, że kwestia jest uregulowana. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie inspektorze.
Teraz pan poseł Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo. Dziękuję za informacje, które przedstawili panowie oficerowie, ale też Ministerstwo Infrastruktury.

Chcę dopytać o projekt ustawy UC95, ponieważ w mojej ocenie, jeżeli mamy graduować, co jest ważniejsze i co może poprawić bezpieczeństwo innych użytkowników ruchu drogowego, jak i tych, którzy korzystają chociażby z hulajnóg, to właśnie kwestia parametrów technicznych, które ograniczą możliwość korzystania z hulajnóg z prędkością większą niż 20 km/h. W mojej ocenie przekroczenie tej prędkości jest dużo groźniejsze z ich punktu widzenia, ale także z punktu widzenia wszystkich innych, którzy są w punktach styku właśnie z takimi osobami. Kiedy tego projektu ustawy można spodziewać się w Sejmie, panie naczelniku? To jest jedna rzecz.

Druga rzecz. Czy podpowiedziałby pan, jak namierzyć to rozporządzenie, które ma być nowelizowane? Wskazał pan też na rozporządzenie o warunkach technicznych tych urządzeń. Czy ono jest już w konsultacjach, uzgodnieniach? Czy można już jakoś je zobaczyć, przeczytać i odnieść się do niego? W mojej ocenie, jeżeli mamy postawić większy nacisk na bezpieczeństwo, te dwie sprawy są istotniejsze niż – też ważna – sprawa parkowania, która natomiast chyba nie ma aż tak bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo. Oczywiście na niedogodności, szczególnie w poruszaniu się osób starszych, niedowidzących... Te hulajnogi bez wątpienia przeszkadzają, jak są porozrzucane po tej infrastrukturze drogowej, chodnikowej, po pasach rowerowych, natomiast jeżeli chodzi o konkretniejsze bezpieczeństwo, to raczej są to sprawy związane z ograniczeniem prędkości i parametrów technicznych tych urządzeń. Proszę o informacje jeszcze w tym zakresie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle. Pan naczelnik pewnie odpowie, ale – tak jak powiedziałem – chciałbym zrobić dedykowane posiedzenie podkomisji na ten temat, bo rzeczywiście problem jest bardzo istotny. Trzeba o nim mówić i te przepisy powinny być wprowadzone jak najszybciej.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Jak usłyszymy odpowiedź, będziemy lepiej przygotowani do tego posiedzenia, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Nie, nie, tak jak powiedziałem, oczywiście pozwolimy panu naczelnikowi odpowiedzieć, jeżeli ma wiedzę.

Czy pani poseł Niezgodzka chciała... Nie? OK, dobrze. Czy ktoś z państwa jeszcze chciałby zabrać głos? Będziemy powoli zmierzać do końca. Nie widzę. Dobrze. Bardzo proszę.

Ekspert ZPP Mateusz Jabłoński:

Chciałbym jeszcze dopytać, bo zabrakło mi odpowiedzi na kwestie, które podnosiliśmy, tak zwaną kwestię sprzężenia obowiązku egzekwowania tych przepisów poprzez wprowadzenie geofencingu oraz zobowiązania operatorów do przekazywania danych użytkownikom. Czy coś takiego znajdzie odzwierciedlenie w tym projekcie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo.
Panie naczelniku, czy możemy prosić o odpowiedź?

Naczelnik wydziału w departamencie MI Marcin Kosik:

Panie przewodniczący, odpowiadając na pytanie pana posła Webera, projekt UC95 jest na etapie opiniowania komisji spraw europejskich, natomiast jeżeli chodzi o rozporządzenie, w tym momencie takiej wiedzy niestety nie posiadam. Bardzo przepraszam.

Co do pytania przedstawiciela Związku Powiatów Polskich... Przepraszam, czy może pan powtórzyć pytanie?

Ekspert ZPP Mateusz Jabłoński:

Chciałem dopytać. Podnosiłem kwestię, na którą państwo powołujecie się w uzasadnieniu oraz w ocenie skutków regulacji, wskazując na model paryski, model sztokholmski, w odniesieniu do kwestii geofencingu, czyli wprowadzenia przez operatorów możliwości parkowania tych hulajnóg wyłącznie w miejscach wyznaczonych przez zarządców dróg. W wersji z 27 czerwca nie widzieliśmy takich rozwiązań i kwestii zobowiązania operatorów do przekazywania danych użytkowników odpowiednim służbom celem egzekwowania i sankcjonowania naruszeń przepisów. Czy coś takiego znajdzie odzwierciedlenie w projekcie?

Naczelnik wydziału w departamencie MI Marcin Kosik:

Tak jak podkreśliłem, projekt jest na etapie opracowywania uwag, więc na etapie Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego również mogą pojawić się pewne uwagi i ustalenia, jeżeli chodzi o doprecyzowanie pewnych przepisów.

W zakresie geofencingu projekt nie ingeruje w umowy bądź zobowiązania umowne stron, które, jak się wydaje, wskazane są jako zarządca drogi oraz operator mikromobilności dzielonej, tak że, panie przewodniczący, w tym momencie nie odpowiem na to pytanie, nie odniosę się do tego zagadnienia.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dobrze, OK, rozumiem.

Jeszcze pan poseł Weber.

Posel Rafał Weber (PiS):

Tak, mam jeszcze jedno dopytanie odnośnie do projektu UC95. Czy Komitet do Spraw Europejskich jest przed Stałym Komitetem Rady Ministrów w tej chwili, czy jeszcze wcześniej? Czy Stały Komitet Rady Ministrów przyjął projekt ustawy UC95?

Naczelnik wydziału w departamencie MI Marcin Kosik:

Z informacji, jakie mam, wynika, że jest jeszcze przed Stałym Komitetem Rady Ministrów.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Proszę bardzo.

Ekspert ZPP Mateusz Jabłoński:

Mam ostatnie pytanie. Chciałem jeszcze tylko dopytać, czy w ocenie skutków regulacji znajdzie odzwierciedlenie chociażby szacunkowe wyliczenie kosztów i obciążeń związanych z zadaniami nakładanymi na samorządy w kwestii wyznaczania miejsc postoju oraz kwestii usuwania i przechowywania pojazdów mikromobilności dzielonej. W ocenie skutków regulacji i w wersji projektu z 27 czerwca w obu tych kwestiach koszty zostały wycenione na okrągłe zero. Dziękuję.

Naczelnik wydziału w departamencie MI Marcin Kosik:

Odnosząc się do tego pytania, powiem, że analizowane są jeszcze różne rozwiązania, m.in. takie, które wskazuje, że nie wszystkie samorządy na swoim terenie posiadają operatorów tych współdzielonych urządzeń, więc w tym zakresie to, co padło wcześniej w wypowiedzi bądź pytaniu jednej z osób z sali, nie do końca oznacza, że projekt będzie niejako narzucał obowiązek na każdego zarządcę drogi. Jak mówię, to jest jeszcze przedmiotem analiz, jest przedmiotem opracowywania uwag. Być może taki oto kierunek, w którym tylko ci zarządcy, którzy zdecydują się, żeby tacy operatorzy mikromobilności współdzielonej działali na ich terenie, będą mieli obowiązek związany z wyznaczaniem miejsc parkingowych dla tych pojazdów, ale to też kwestia umów bądź porozumień z takimi operatorami. Rozumiem, że może nie w pełni odpowiedziałem panu na to pytanie, ale zrobiłem to na tyle, na ile mogę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za tę dyskusję. Tak jak powiedziałem, na najbliższych posiedzeniach komisji wrócimy do tematu, o którym państwo wspominali, czyli tematu urządzeń, które nie spełniają założeń homologacji i są nibyrowerami, a tak naprawdę są motorowerami.

Widzę, że pan poseł Weber jeszcze, tak?

Posel Rafał Weber (PiS):

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Szanowni państwo, dziękuję za tę dyskusję. Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia podkomisji.

Zamykam posiedzenie.