

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Polityki
Społecznej
i Rodziny**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI
I WŁĄCZENIA SPOŁECZNEGO
(NR 15)
z dnia 24 lutego 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Polityki Społecznej i Rodziny – podkomisji stałej do spraw osób z niepełnosprawnościami i włączenia społecznego (nr 15)

24 lutego 2026 r.

Podkomisja stała do spraw osób z niepełnosprawnościami i włączenia społecznego, obradująca pod przewodnictwem poseł **Barbary Oliwieckiej (Centrum)**, przewodniczącej podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– zapoznanie się z informacją na temat zmian w zakresie parkowania hulajnóg elektrycznych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Anna Kowalczyk** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego i **Grzegorz Kuczaj** radca w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury, **Magdalena Tarnacka-Szymańska** ekspert w Biurze Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wraz ze współpracownikiem, **Monika Nowakowska** główny specjalista w Departamencie Europejskiego Funduszu Społecznego Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, **Bartosz Piłat** główny specjalista w Wydziale Strategii i Analiz Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie, **Elżbieta Ostrowska** przewodnicząca Zarządu Głównego Polskiego Związku Emerytów, Rencistów i Inwalidów, **Andrzej Brzeziński** dyrektor Instytutu Tyflogicznego Polskiego Związku Niewidomych wraz ze współpracownikami, **Justyna Kucińska** prezeska fundacji Instytut Rozwoju Regionalnego, **Anna Wróblewska** prezeska Fundacji Blind & Proud, **Jolanta Kramarz** prezes Fundacji Vis Maior Pies Przewodnik, **Maciej Szwed** dyrektor regionalny w firmie Lime, **Anika Słowińska** public affairs advisor w Kancelarii Łukasiewicz & Partners, **Michał Lutek** senior public policy manager w firmie Bolt, **Aneta Koszyczek**, **Przemysław Kulik** i **Mateusz Majkut** przedstawiciele strony społecznej oraz **Alicja Famulska**, **Mariola Kozłowska-Nowak** tłumaczki języka migowego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Boratyn-Dąbkowska**, **Dariusz Lipski** i **Damian Norwiński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł **Barbara Oliwiecka (Centrum)**:

Dzień dobry.

Szanowni państwo, rozpoczynam posiedzenie podkomisji stałej do spraw osób z niepełnosprawnościami w temacie zmian w zakresie parkowania hulajnóg elektrycznych. Bardzo serdecznie witam wszystkich państwa i dziękuję za duże zainteresowanie tematem.

Szanowni państwo, mam dość bogatą listę gości, nie wszyscy dotarli, być może jeszcze dotrą, bo wiem, że są dziś kolejki na przepustkach. Pozwolę sobie wyczytać państwa, trochę osób może nie być, ale będę pytała, czy ktoś już do nas dotarł. Nie widzę jeszcze pani Mai Nowak, sekretarz stanu, pełnomocniczki rządu do spraw osób z niepełnosprawnościami – jeśli obowiązki pozwolą, to do nas dołączy.

Czy jest z nami pani Magdalena Tarnacka-Szymańska? Też nie widzę, to również jest przedstawicielka biura pełnomocnika rządu do spraw osób z niepełnosprawnościami.

Ale są z nami przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury. Jest z nami pani Anna Kowalczyk – bardzo nam miło – zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego. Dziękuję za dobrą współpracę, pani Anno. Jest z nami też pan Grzegorz Kuczaj, radca w Departamencie Dróg Publicznych. To jest cała reprezentacja MI. Jest z nami również pani Monika Nowakowska, główny specjalista w Departamencie Europejskiego Funduszu Społecznego, z bardzo ciekawym, bogatym opracowaniem przygotowanym przez Radę Dialogu Społecznego. Będzie czas, żeby pani słówko o tym powiedziała.

Czy jest z nami główny specjalista w Wydziale Strategii i Analiz Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie pan Bartosz Piłat? Jeszcze nie dotarł, może dotrze. Jak zawsze serdecznie witamy

i dziękujemy za współpracę tłumaczkom języka migowego – dzisiaj są z nami pani Mariola Kozłowska-Nowak, pani Alicja Famulska i pan Maciej Nowak, odpowiedzialny za sprzęt.

Przede wszystkim jednak bardzo serdecznie witam stronę społeczną, która jest inicjatorem tego spotkania. Witam panią Justynę Kucińską, prezeskę fundacji Instytut Rozwoju Regionalnego. Jest z nami pani Justyna Kucińska? Jeszcze nie ma, ja będę sobie odznaczać. Bardzo serdecznie witam przedstawicielkę Fundacji Vis Maior Pies Przewodnik, panią Jolantę Kramarz, z psem przewodnikiem oczywiście. Jest z nami pan Andrzej Matuszyński, również przedstawiciel Fundacji Vis Maior – bardzo serdecznie witam. Jest z nami pani Anna Wróblewska, prezeska Fundacji Blind & Proud, oraz pan Łukasz Iwancio, asystent osobisty pani Anny Wróblewskiej – bardzo nam miło.

Witam panią Elżbietę Oleksiak, kierownik Centrum Rehabilitacji Instytutu Tyflogicznego Polskiego Związku Niewidomych – bardzo serdecznie witam. Z tego samego instytutu jest też pan Andrzej Brzeziński, pan prezes – bardzo mi miło. Witam też panów Mariusza Olczyka – bardzo miło – i Grzegorza Kozłowskiego. Czy jest z nami pan Grzegorz Kozłowski? Nie ma, ale może jeszcze pan Grzegorz dotrze, bo się zapowiadał.

Witam panią Elżbietę Ostrowską, przewodniczącą Zarządu Głównego Polskiego Związku Emerytów, Rencistów i Inwalidów. Bardzo się cieszę z tej obecności, bo dzisiejszy temat dotyczy nie tylko osób niewidomych. Jest z nami również pani Barbara Ruszkowska-Gębka, członek zarządu PZERiI. Witam też bardzo serdecznie przedstawicieli biznesu, wypożyczalni hulajnóg. Są z nami pan Maciej Szwed, dyrektor regionalny w Lime – bardzo serdecznie witam, pani Anika Słowińska, public affairs advisor w Kancelarii Łukaszewicz & Partners, oraz pan Michał Lutek, senior public policy manager w firmie Bolt, a także pani Weronika Ners, również z firmy Bolt.

Czy jest z nami pan Przemysław Kulik? Jeszcze nie dotarł. Czy jest z nami pani Edyta Zduńska-Leseux, jeżeli dobrze wymówiłam nazwisko, przedstawicielka fundacji Instytut Dostępnej Nauki i Rozwoju, i pani Marta Leśnicka, asystentka osobista pani Edyty Zduńskiej-Leseux? Bardzo serdecznie witam.

Bardzo serdecznie witam oczywiście panie posłanki obecne na posiedzeniu.

Szanowni państwo, to posiedzenie podkomisji jest zwołane na wniosek, z inicjatywy, z inspiracji strony społecznej, za co bardzo serdecznie dziękuję. Nasze pierwsze spotkanie było online, dość długo się umawialiśmy, dość długo państwo czekali, ale mam nadzieję, że teraz sprawy bardzo przyspieszą. Oczywiście to było spotkanie ze środowiskiem osób niewidomych, ale jak dobrze wiemy, sprawa parkowania czy problemu z parkowaniem hulajnóg elektrycznych dotyczy nie tylko osób niewidomych, tylko w zasadzie nas wszystkich, wszystkich użytkowników chodników, dróg. W szczególności osób starszych, w szczególności osób z niepełnosprawnością, ale również pieszych poruszających się choćby z wózkiem, po prostu każdego z nas, który może się potknąć o taką źle zaparkowaną hulajnogę.

Szanowni państwo, jak dobrze wiemy, kwestia parkowania hulajnóg elektrycznych była uregulowana w marcu 2021 r., ale okres 5 lat funkcjonowania tego przepisu pokazał, że nie są to wystarczające regulacje. Praktyka mówi swoje, teoria swoje, przepisy nie są wystarczające, ale też nie są przede wszystkim dobrze egzekwowane. Problem narasta, rośnie on wraz z rozwojem mikromobilności, ze wzrostem liczby hulajnóg. Wszystkim nam zależy, żeby zarówno osoby z niepełnosprawnością ruchową, osoby niewidome, jak i osoby starsze były aktywne, poruszały się po mieście, ale poruszały się w sposób bezpieczny. Niestety wciąż dochodzi do wypadków, wciąż dochodzi do utrudnień. Mieszkańcy miast skarżą się na bałagan, na te wszystkie porzrzucone czasami w różnych miejscach hulajnogi. Nie chcę generalizować, bo w niektórych miejscach i w niektórych miastach udało się zapanować nad porządkiem, w niektórych nie. Natomiast miasto jest wszystkich, jest nasze i powinniśmy dbać o to, żeby było tak samo dostępne, bezpieczne dla wszystkich.

Ja tylko nadmienię, że w Europie są różne praktyki uregulowania tego zagadnienia, począwszy oczywiście od wyznaczania bardzo ścisłej strefy parkowania. Sztokholm na przykład w ogóle zakazał parkowania na chodnikach. Są oczywiście pewne systemy, które wspomagają taką prawidłowość, jeżeli chodzi o parkowanie, jak na przykład geofencing, ale wiem, co zdradzili mi państwo z firmy Bolt i Lime, że również są inne systemy. Można temu zapobiegać i chętnie się czegoś na ten temat dowiemy.

Oczywiście jedną z metod, która ma wspomagać egzekwowanie tych przepisów, jest nieuchronność i surowość kar za złe parkowanie, za złe praktyki, czego u nas ewidentnie brakuje. Świadczy o tym liczba mandatów za takie przewinienia – w zasadzie się ich nie wystawia.

Należy też wspomnieć o bardzo radykalnych krokach, jakie na przykład podjął Paryż, w którym wprowadzono całkowity zakaz używania hulajnóg. My w tę stronę iść nie chcemy, dlatego że wiemy, jak ważny jest rozwój mikromobilności, szczególnie w miastach dużych, jak to ułatwia przemieszczanie się. Natomiast faktycznie musimy wypracować taki kompromis, który zapewni użytkownikom hulajnóg dostępność, a wszystkim pieszym bezpieczeństwo – to jest najważniejsze.

Szanowni państwo, chciałabym oddać głos inicjatorom dzisiejszego spotkania i oczywiście wszystkim stronom zainteresowanym. Czy możemy – zwracam się do przedstawicieli ministerstw – najpierw oddać głos stronie społecznej, a potem wrócimy do państwa? W zasadzie ja dzisiaj się czuję trochę jak nośnik tych informacji, Mam nadzieję, że jeżeli będzie zgoda, to są już przygotowane przez organizacje osób niewidomych gotowe zmiany w przepisach, które można wprowadzić w myśl zasady, że małymi kroczkami można dużo zmienić.

Bardzo serdecznie proszę o zabranie głosu. Rozumiem, że zaczniemy od przedstawicieli fundacji Blind & Proud – pani Anna Wróblewska, prezes zarządu, bardzo proszę.

Prezeska Fundacji Blind & Proud Anna Wróblewska:

Dzień dobry, Anna Wróblewska, prezeska Fundacji Blind & Proud.

Szanowni państwo, hulajnogi elektryczne na wynajem są już w ponad 200 miastach w Polsce, tak że problem parkowania, a właściwie niewłaściwego parkowania hulajnóg elektrycznych, porzucania ich, wszechobecnego bałaganu, porzucania w przypadkowych miejscach w przypadkowy sposób, dotyczy praktycznie całego kraju, począwszy od Zakopanego, przez centralną Polskę, przez Warszawę, po Gdańsk i Szczecin.

Z czego to wynika?

Otóż przepisy, które mamy w tym momencie, są trudne do egzekwowania. Nikt nie chodzi z miarką i nie mierzy, czy chodnik ma półtora metra. Samorządy mówią o tym, że nie mają odpowiednich narzędzi, żeby egzekwować właściwe parkowanie hulajnóg elektrycznych. Po spotkaniu z przedstawicielami operatorów – takich jak Lime, Dott, Bolt – wiemy, że również operatorzy nie są w stanie zapanować nad tym bałaganem, bo stosowane przez nich systemy sztucznej inteligencji i GPS mają swoje ograniczenia technologiczne, których w tym momencie nie sposób przeskoczyć. Te porozrzucane hulajnogi stanowią zagrożenie zarówno dla rowerzystów, jak i pieszych, przede wszystkim pieszych ze szczególnymi potrzebami. Pragnę zaznaczyć, że to jest bardzo szeroka grupa – to są seniorzy, to są rodzice z małymi dziećmi, to są wreszcie osoby z niepełnosprawnościami, czyli osoby niewidome, słabowidzące, osoby z trudnościami w poruszaniu się na wózkach.

Coraz więcej mamy wypadków z udziałem hulajnóg. Osoby niewidome, słabowidzące potykają się o te hulajnogi. Rowerzyści mają problem z porozrzucanymi hulajnogami, ponieważ znajdują się one też czasem po prostu na ścieżkach rowerowych. I ten problem, co należy podkreślić, nie jest tylko problemem polskim, jest problemem europejskim, jest problemem wszędzie tam, gdzie te hulajnogi elektryczne na wynajem się pojawiają.

Natomiast, jak już zauważyła pani przewodnicząca, te kwestie zaczynają być porządkowane. Zrobiliśmy research i można powiedzieć, że od Bułgarii po Wielką Brytanię istnieją uregulowania w zakresie użytkowania i parkowania hulajnóg elektrycznych. Dlatego naszym zdaniem bezsprzecznie musimy zadbać o bezpieczeństwo pieszych na polskich chodnikach. Stąd też zabiegamy o wprowadzenie obowiązku parkowania hulajnóg elektrycznych na wynajem tylko i wyłącznie w miejscach do tego wyznaczonych. Opracowaliśmy również propozycję legislacyjną w tym zakresie, którą przedstawi Łukasz Iwancio.

Przedstawiciel Fundacji Blind & Proud Łukasz Iwancio:

Dzień dobry państwu, Łukasz Iwancio, Fundacja Blind & Proud.

Zatem odczytam wprost propozycję naszego przepisu.

Chodzi o zmianę art. 47 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Oczekiwane brzmienie jest następujące: „Dopuszcza się postój roweru, hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego na drodze dla pieszych w miejscu do tego wyznaczonym. W razie braku takiego miejsca dopuszcza się postój roweru lub urządzenia transportu osobistego jak najbliżej zewnętrznej krawędzi drogi dla pieszych, najbardziej oddalonej od jezdni oraz równolegle do tej krawędzi przy zachowaniu warunków określonych w ust. 1 pkt 2”.

Tak brzmi postulowana treść przepisu. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie.

Ja jeszcze tylko, szanowni państwo, przywitam, bo są z nami zdalnie pan Przemysław Kulik i pan Mateusz Majkut. Widzę zgłoszenie pana Przemysława Kulika i zaraz oddam głos, ale mam gorącą prośbę, aby się przedstawiać przy zabieraniu głosu.

Bardzo proszę, oddaję głos.

Przedstawiciel Polskiego Związku Niewidomych Mariusz Olczyk:

Dzień dobry, Mariusz Olczyk.

Spróbuję bardzo krótko zreferować naszą pracę wykonaną w grupie roboczej do spraw osób niewidomych i słabowidzących przy Radzie Dostępności w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej. To opracowanie zostało wysłane do MI, a państwo macie na dwóch kartkach streszczenie tego opracowania. To jest również propozycja legislacyjna dotycząca m.in. hulajnóg, bo pracowaliśmy na trochę szerszym... Szerszy problem wzięliśmy pod uwagę, to znaczy wzięliśmy drogi dla rowerów oraz hulajnogi. Te dwa tematy są ze sobą spójne.

Generalnie ta cała rada, grupa robocza działa przy PZN. Zostały do niej zaproszone liczne osoby z różnych organizacji i instytucji. W ramach tematów związanych z hulajnogami w tym naszym opracowaniu patrzymy nie tylko na zasady parkowania. One są oczywiście istotne. Propozycja przedstawiona przed momentem jest spójna z tym, co my również proponujemy. Poszerzamy jednak ten temat jeszcze o kilka innych aspektów, które wydają nam się bardzo ważne, bo chodzi nie tylko o wyznaczenie miejsca, ale również o ich właściwe oznakowanie – chodzi o to, żeby one były rozpoznawalne, zauważalne i jednoznaczne. Wprowadzamy także kilka zasad, to znaczy proponujemy wprowadzenie różnych zasad, które w jakiś sposób powodują, że ta przestrzeń staje się bezpieczniejsza nie tylko dla środowiska osób z dysfunkcją wzroku, ale również dla każdego z nas, choćby biegnących w jakiejś sprawie, którzy możemy w każdym momencie potknąć się o przewróconą hulajnogę.

Aby tego uniknąć, proponujemy wprowadzenie zasad postoju wyłącznie w miejscach wyznaczonych, obowiązku tworzenia stref parkowania przez zarządców dróg, co wydaje się dość ważne, bo powinniśmy myśleć nie tylko, że trzeba coś zrobić, ale również kto ma tym zarządzać. Minimalny standard pasa wolnego od przeszkód w tym momencie jest ustalony na półtora metra, ale wydaje nam się, że w dobie ogromu tego typu pojazdów osobistych pas powinien być poszerzony, żeby było po prostu bezpieczniej. Próbuje też definiować miejsca, gdzie tego typu postoje powinny być organizowane. Nie mogą być to na pewno miejsca w punktach kolizyjnych, czyli na przykład przejścia dla pieszych, przystanki czy okolice szkół, bo to są miejsca wrażliwe, gdzie może dochodzić do wypadków.

Poza kwestiami związanymi z parkowaniem, które są głównym tematem naszego spotkania, zwracaliśmy uwagę również na techniczną stronę hulajnóg, bardzo istotną z punktu widzenia pieszych. Chodzi o prędkość, z jaką się poruszają. W tym momencie dozwolona prędkość to 30 km/h, my proponujemy 20 km/h na drogach dla rowerów i 5 km/h na drogach, kiedy jest łączenie, kiedy są ścieżki pieszo-rowerowe. Sugerujemy też, żeby ograniczać w sposób techniczny od strony operatorów prędkość w strefach, szczególnie tam, gdzie jest dużo ludzi, na przykład w centrach.

Kolejne tematy związane z techniczną stroną to jest udźwiękowienie hulajnóg oraz różnego rodzaju wymogi związane z oświetleniem. W tym momencie spotykamy hulajnogi, które są kompletnie nieoświetlone, a dla osób na przykład głuchych oświetlenie jest kluczowe. Dla osób, które nie widzą, kluczowy jest z kolei dźwięk, więc te rzeczy są również niezwykle istotne w momencie, kiedy rozmawiamy o hulajnogach.

Wydaje mi się, że to tyle, bo generalnie nasze opracowanie dotyczy również dróg dla rowerów. Podchodziliśmy do tego zadania bardzo kompleksowo, chcąc zauważyć nie tylko kwestie samych pojazdów, które się tam poruszają, ale też oznakowania dróg dla rowerów i bezpieczeństwa osób pieszych. W tym momencie wydaje nam się, że zawężanie tylko do postojów to trochę za mało, powinniśmy patrzeć na ten problem zdecydowanie bardziej kompleksowo.

W ramach naszych działań przeprowadziliśmy nieoficjalną ankietę wśród osób niewidomych, żeby sprawdzić, czy problemy, którymi się zajęliśmy, w jakiś sposób znajdują odzwierciedlenie w rzeczywistości, czy rzeczywiście te problemy dotyczą. Potwierdziło się, że dochodzi do wielu wypadków, do zdarzeń. Jest też taka bardzo istotna kwestia, na którą nikt nie zwraca uwagi – otóż świadomość, że jest niebezpiecznie na drodze, może wpływać na decyzje. Mamy sygnały,

że osoby rezygnują na przykład z wyjścia z domu, dlatego że boją się iść drogą, gdzie jeżdżą rozpędzone hulajnogi czy innego rodzaju pojazdy. To już jest większy problem. To nie jest tylko i wyłącznie problem dotyczący samej hulajnogi, generalnie to jest takie trochę wykluczenie osób z bezpiecznego funkcjonowania w przestrzeni.

Kierownik Centrum Rehabilitacji Instytutu Tyflogicznego Polskiego Związku Niewidomych Elżbieta Oleksiak:

Jeśli można, pani przewodnicząca, doprecyzować króciutko. Elżbieta Oleksiak.

Jeszcze raz mocno chcę podkreślić, że to nasze opracowanie jest bardzo konkretne, bardzo szczegółowe, odnosimy się do poszczególnych paragrafów dotychczas obowiązujących przepisów. I tak jak kolega powiedział, przygotowaliśmy jako grupa robocza do spraw osób niewidomych i słabowidzących przy Radzie Dostępności – rada jest przy MFiPR – opracowanie, która nazywa się: „Bezpieczeństwo poruszania się osób niewidomych i słabowidzących – drogi dla rowerów i parkowanie hulajnóg”. Wiemy, że resort funduszy kierował nasze opracowanie do MI pod koniec października, na początku listopada, potem ponawiał pisma, jednak na tę chwilę nie mamy żadnej odpowiedzi na ten temat. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie.

Ja będę chciała dopytać państwa. Pierwsze pytanie, jakie mi się nasuwa: Czy w kwestii prawa karnego i wykroczeń – odnośnie do tylko i wyłącznie parkowania hulajnóg – państwo też przewidujecie i przedstawiacie w tym opracowaniu jakieś zmiany? Ja to opracowanie widzę pierwszy raz na oczy, więc będę wdzięczna za odpowiedź. Czy do prawa karnego i wykroczeń też macie opracowane jakieś przepisy, czy widzicie tam konieczność zmian? Ale tylko w zakresie parkowania hulajnóg. Proszę włączyć mikrofon, bo nie będzie nagrane.

Przedstawiciel PZN Mariusz Olczyk:

Nie, jeśli chodzi o parkowanie, nie ma tam żadnych zmian w prawie karnym, to dotyczy tylko spraw związanych z wypadkami.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dobrze, dziękuję ślicznie.

Jeszcze wrócę do zmian proponowanych przez państwa, ale na razie chciałam oddać głos osobom, które są z nami zdalnie. Jako pierwszy zgłosił się pan Przemysław Kulik, a później pan Mateusz Majkut. Bardzo proszę.

Przedstawiciel strony społecznej Przemysław Kulik:

Dzień dobry, słyszać mnie?

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Tak, słyszymy pana, proszę mówić.

Przedstawiciel strony społecznej Przemysław Kulik:

Z powodu choroby nie mogłem się pojawić osobiście, dlatego łączę się zdalnie.

Powiem szczerze, że jeżeli ktoś tego nie przeżył na własnej skórze, to może tego nie zrozumieć, ale nam po prostu kilka lat temu odebrano prawo do normalnego poruszania się po chodnikach, co jest uwłaczające dla godności człowieka. Minęło kilka ładnych lat, bo to trwa już pół dekady. Ja na przykład jeszcze jakoś dam sobie radę, bo jestem w miarę młody, w miarę sprawny i mogę tę hulajnogę przestawić, ale są osoby w znacznie gorszej sytuacji.

Uważam, że jest coś nie w porządku – kilka korporacji zrobiło sobie desant na polskie miasta. Ustaliło sobie taki model biznesowy, który jest dla nich najbardziej opłacalny, a my od przeszło pół dekady dzień w dzień na te hulajnogi wpadamy i się męczymy. To naprawdę niekiedy jest zagrożenie, bo można się potknąć, połamać. Ja sam osobiście znam takie osoby, które się przez takie hulajnogi połamały. Sam miałem sytuację: hulajnoga była zostawiona przed przejściem dla pieszych i próbując ją wyminąć, straciłem kierunek i przeszedłem skrzyżowanie po przekątnej, po diagonalnej. Na szczęście nie jechał żaden samochód, nic się nie stało, ale to są również takie sytuacje.

Uważam, że państwo powinno zadbać o interes obywatela, o nasze prawa. Bardzo proszę, żeby się tym zająć. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję za ten głos.

Bardzo proszę, pan Mateusz Majkut.

Przedstawiciel strony społecznej Mateusz Majkut:

Dzień dobry, słysząc mnie?

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Tak, słysząc.

Przedstawiciel strony społecznej Mateusz Majkut:

Mateusz Majkut, osoba z niepełnosprawnością na wózku i członek Rady Dostępności przy ministrze funduszy i polityki regionalnej.

Szanowni państwo, jeśli chodzi o hulajnogi, to ja akurat widzę, natomiast w zupełności popieram kolegów i koleżanki z Rady Dostępności, którzy są niewidomi. Jeżeli oni wypracowali jakieś rozwiązania, to jestem w stanie pod nimi się podpisać, bo wierzę, że to są rozwiązania eksperckie, jestem w stanie lobbować za nimi dalej. Jeśli byłaby możliwość przekazania tego opracowania, które państwo zrobili, to ja bardzo chętnie je zobaczę, bo przyznam szczerze, że tego opracowania akurat nie widziałem.

Natomiast jeśli chodzi o przeszkody w funkcjonowaniu dla osób, które mają ograniczoną mobilność ze względu na choroby narządu ruchu, to ja powiem tak: ja takiej hulajnogi nie jestem w stanie przestawić. Jak ją ktoś zaparkuje na środku chodnika, w miejscu, w którym nie ma tyle miejsca, żeby przejść, to chodnik jest zablokowany. Z chodnika często zjechać się w połowie nie da, bo jest krawężnik, a nie każdy umie krawężnik pokonać. Każdy ma inną sprawność, to znaczy znajdą państwo 10 osób na wózku i się okaże, że każda z tych osób ma trochę inną sprawność i trochę inne czynności umie wykonać.

W związku z tym racjonalnym jest, żeby tę sytuację, o której dzisiaj mówimy, uregulować. Racjonalnym jest, żeby powstawały miejsca do parkowania tych hulajnóg, bo w tej chwili... Państwo wybaczą, mówię do przedstawicieli biznesu – to, co dzieje się w tej chwili z hulajnogami, to jest wolna amerykanka. To znaczy, o ile się orientuję, w tej chwili hulajnogę mogę zostawić w dowolnym miejscu. To jest na tyle wolna amerykanka, że to nie może w ten sposób funkcjonować w cywilizowanym państwie. Racjonalnym jest, żeby to regulować. A jeżeli strona społeczna, osoby, które znają problem i mają, jak myślę, większy problem niż ja osobiście, bo dla osób z niepełnosprawnością wzroku to może być jeszcze większy problem... Po prostu trzeba te rozwiązania wziąć i nad nimi pracować. Nie ma co wymyślać koła na nowo. Chętnie zobaczę te rekomendacje i będę za nimi lobbował, dyskutował i popierał całym sercem. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie.

Bardzo proszę, do głosu zgłosiła się pani Jolanta Kramarz.

Prezes Fundacji Vis Maior Pies Przewodnik Jolanta Kramarz:

Jolanta Kramarz, Fundacja Vis Maior Pies Przewodnik.

Chciałam powiedzieć, że też jestem chętna do zapoznania się z tymi rekomendacjami, ale wydaje mi się, że jeden przepis, który odczytał Łukasz Iwancio, jest sposobem na stosunkowo łatwe rozwiązanie problemu, dlatego że uderza w to zagrożenie, które jest największe. Być może pokazując taki jasny jeden, jedyny przepis, szybciej dojdziemy do porozumienia. Oczywiście trochę szersza droga, autostrada do rozwiązania tego problemu może też być czymś wspinałym, ale tak naprawdę myślę, że małym kroczkiem fajnie by było ułatwić życie osobom niewidomym, osobom z niepełnosprawnościami, osobom starszym. A wydaje mi się, że tym sposobem jest wprowadzenie w życie tego przepisu, który został przeczytany. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie.

Chciałam nawiązać do tego przepisu, który przeczytał pan Łukasz Iwancio i do tego, co widzę u państwa jako opracowanie Rady Dostępności – chodzi o art. 47 ust. 3. W zasadzie zwróciłam już na to uwagę podczas mojej pierwszej rozmowy online z państwem, bo to jest semantyka.

W ustawie mamy tak: „Dopuszcza się postój roweru, hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego wyłącznie w miejscu do tego przeznaczonym”. Państwo proponujecie zamienić „miejscu do tego przeznaczonym” na sformułowanie „miejscu do tego wyznaczonym”.

Czy ja mogę prosić, panie Łukaszu, o wyjaśnienie różnicy między słowami przeznaczone a wyznaczone? Czy to jest zmiana, która jest dla państwa wystarczająca?

Przedstawiciel Fundacji Blind & Proud Łukasz Iwancio:

Dla nas ta zmiana będzie wystarczająca, zważywszy że dotyczy ona też tego drugiego zdania, tej drugiej części, gdzie faktycznie z możliwości parkowania na chodniku poza miejscami wyznaczonymi będą wyłączone hulajnogi elektryczne, czyli poza miejscami wyznaczonymi parkować ich nie będzie można.

A z czego wynika różnica między miejscami przeznaczonymi i wyznaczonymi? Miejsce wyznaczone to takie, które zostaje w pewien sposób oznakowane – czy to prostą farbą, czy oznaczeniem fakturowym, czy w jakikolwiek inny sposób. To stanowi dużą różnicę w stosunku do miejsca, które jest tylko i wyłącznie przeznaczenie co do celu. Niekoniecznie będzie wiadomo na przykład w trakcie jakiegokolwiek kontroli, czy nałożyć mandat za nieprawidłowe parkowanie, czy nie, bo nie będzie jasne, czy miejsce, które na przykład jest dosyć szerokie, jest przeznaczone na parkowanie hulajnogi czy też nie, bo nie będzie tam żadnego oznakowania, nawet poziomego, prostą farbą. Natomiast w momencie, kiedy będziemy mieli miejsce wyznaczone, to wtedy już wiemy: to jest faktycznie miejsce w jakikolwiek sposób oznakowane.

Z pism ze strony MI wynika, że trwają prace związane z przyszłym uregulowaniem kwestii oznakowania miejsc. Nie mówię tylko o miejscach parkowania hulajnóg elektrycznych, ale generalnie o nowych regulacjach dotyczących oznaczeń. Stworzenie tego przepisu, gdzie wprowadzimy miejsce wyznaczone, byłoby też przyczynkiem do tego, aby w przepisach wykonawczych uwzględnić też kwestię związaną właśnie z odpowiednim oznakowaniem miejsc parkowania hulajnóg. A do tego czasu, kiedy nie jest ściśle uregulowane, w jaki sposób można to robić, tak naprawdę jakiegokolwiek oznaczenie – nawet proste, namalowanie farbą na samym chodniku – będzie dawało możliwość, żeby prawidłowo ocenić, czy hulajnoga jest zaparkowana w miejscu wyznaczonym czy też nie. Każda osoba będzie mogła zweryfikować, czy hulajnoga elektryczna jest prawidłowo zaparkowana.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie za wyjaśnienie tej różnicy.

Zanim oddam głos przedstawicielom ministerstwa, wypożyczalniom – widzę, że dotarł do nas też przedstawiciel Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie pan Bartosz Piłat, będę miała do pana kilka pytań – bardzo proszę o zabranie głosu przedstawicielkę Zarządu Głównego Polskiego Związku Emerytów i Rencistów panią Elżbietę Ostrowską. Bardzo proszę.

Przewodnicząca Zarządu Głównego Polskiego Związku Emerytów, Rencistów i Inwalidów Elżbieta Ostrowska:

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, reprezentuję PZERiI. Dodam na marginesie, że to największe w Polsce stowarzyszenie osób starszych, liczy około 240 tys. członków. Nasi członkowie, jak sama nazwa wskazuje, to osoby starsze, a często osoby z niepełnosprawnościami, co po prostu wiąże się z wiekiem. Bardzo się cieszę, że temat hulajnóg został podjęty, w pełni rozumiem głosy państwa dotyczące konieczności uporządkowania sprawy parkowania, ale jak wynika z sygnałów, które mam od moich koleżanek i kolegów z różnych miast, problem jest jednak szerszy.

Chodzi nie tylko o hulajnogi porzucone w dowolnym miejscu, ale również hulajnogi jeżdżące po chodnikach z nadmierną prędkością, rozganiające ludzi, grożące przewróceniem, upadkiem. Dla każdego może to być nieprzyjemne, dla osoby starszej, dla osoby z niepełnosprawnością potrącenie, upadek, złamanie to jest niekiedy wręcz zagrożenie życia. Przepisy mówią, że hulajnogi powinny się poruszać po ścieżkach rowerowych, po jezdniach, a tylko w wyjątkowych przypadkach po chodnikach, i to z szybkością zbliżoną do szybkości poruszania się pieszego, czyli nie więcej niż 7 km/h. Proszę pozwolić mi powiedzieć, że codziennie idę Nowym Światem od metra do biura, mija mnie co najmniej 5 hulajnóg, a ja chodzę naprawdę szybko, więc ta granica 7 km na pewno nie jest przestrzegana.

Oczywiście są przepisy, tylko one są całkowicie nieegzekwowalne. Czy niezależnie od petycji, którą państwo podejmujecie, bo to jest taki konkretny trochę, można rzeczywiście wymusić na odpowiednich instytucjach i władzach oznaczenie miejsc, gdzie hulajnogi będą parkowane? Egzekwowanie prawa tak na co dzień, kontrolowanie, czy rzeczywiście ta prędkość nie jest

przekraczana... Przecież to stwarza zagrożenie nie tylko dla pieszych, również ci młodzi ludzie poprzez swoją brawurę, brak kasku itd. ryzykują upadkiem i niekiedy poważnym urazem.

Dlatego wydaje się, że niezbędne jest jednak bardziej zdecydowane egzekwowanie prawa, ale przyznam, że może potrzebna byłaby też jakaś akcja społeczna adresowana do ludzi młodych, bo nie chwycimy każdego młodego człowieka jeżdżącego na hulajnodze, że on przekracza prędkość czy że jeździ, nie zwracając uwagi na pieszych. Do tych młodych ludzi musi dotrzeć, że mogą stworzyć zagrożenie dla siebie i dla innych, dlatego myślę, że jakaś akcja społeczna byłaby potrzebna, niezależnie od kar za ewidentne przekroczenie przepisów, bo to też powinno wreszcie mieć miejsce.

Tak się składa, że przed bodajże miesiącem zwróciła się do zarządu głównego, do mnie pani posłanka Joanna Wicha z pytaniem, czy osoby starsze spotykają się z różnymi zagrożeniami, utrudnieniami wynikającymi z wszechobecności hulajnóg, ale także innych tego typu urządzeń, bo elektryczne deskorolki są bardzo zbliżone i również spotykamy je na co dzień na naszych ulicach. Problem w tej chwili wydaje się już problemem powszechnym, dotyczy na pewno państwa niewidomych czy słabowidzących, ale jak mówię, tak naprawdę dotyczy nas wszystkich, oczywiście przede wszystkim osób starszych i z niepełnosprawnościami.

Z natury rzeczy nie uskokę, nie przeskokę hulajnogi, więc jestem rzeczywiście bardziej narażona na wypadek niż młody i sprawny człowiek. Przy tym wszystkim staram się też rozumieć, że te hulajnogi, zwłaszcza dla ludzi młodych, to jest coś, z czego nie zrezygnują tak łatwo, bo jest to jednak pewna wygoda, jest to ekologiczny środek poruszania się. W związku z tym nadmierne ograniczanie tego nie byłoby skuteczne. Po prostu przepisy, które wchodziły w życie w 2021 r. i praktycznie z minimalnymi zmianami funkcjonują do dzisiaj, nie przewidziały chyba tak masowego rozwoju wykorzystania tych hulajnóg, a także innych urządzeń tego typu.

Dlatego niezależnie od zmian prawnych bardzo bym chciała zadeklarować, że petycję, którą państwo wnosicie, z przyjemnością i z pełnym przekonaniem chętnie podpiszemy, bo jest to rzeczywiście sprawa bardzo ważna. Ale niezależnie od tego apeluję, aby popatrzeć jednak na to, jak tę przestrzeń uczynić bezpieczną i dla tych młodych ludzi, którzy chcą korzystać z hulajnóg, i dla osób starszych, i dla osób niepełnosprawnych, i dla osób niewidzących. Wydaje się bowiem, że jest jakimś celem dla nas wszystkich, żeby przestrzeń publiczna była bezpieczna, otwarta, dostępna dla wszystkich bez względu na wiek i na niepełnosprawności. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie.

Ja jeszcze poproszę o zabranie głosu panią Anetę Koszyczek, która się zgłosiła, a jest z nami zdalnie. Bardzo proszę.

Przedstawicielka strony społecznej Aneta Koszyczek:

Dzień dobry, nazywam się Aneta Koszyczek, jestem osobą poruszającą się na wózku inwalidzkim. Chciałabym wyrazić swoje zdanie na temat hulajnóg elektrycznych, ponieważ dla mnie to też jest realne zagrożenie na drodze, na chodnikach. A dlaczego?

Odniosę się do osób jeżdżących po chodnikach. Mnie nie wolno poruszać się chodnikiem z dużą prędkością, mając przyczepioną przystawkę elektryczną do wózka. Ja muszę uważać na dzieci, muszę uważać na przechodniów, muszę uważać na sygnalizację świetlną i nawet jeśli jadę 3–4 km/h taką przystawką, muszę mieć oczy szeroko otwarte dookoła siebie. Osoby jeżdżące, korzystające z hulajnóg elektrycznych kompletnie nie zwracają uwagi na nikogo.

Sama miałam taką sytuację, że osoba korzystająca z hulajnogi zatrzymała się przede mną z dużą prędkością i o mało się nie wywróciłam na wózku. Ja też nie podniosę tej hulajnogi, nawet jeśli jest źle zaparkowana, bo dla mnie te hulajnogi są za ciężkie. Nie ominę takiej hulajnogi, jak jest przewrócona, bo niekiedy są trawniki obok i po prostu nie ma przejazdu. To jest realny problem, który jest, który istnieje od bardzo dawna. Mieszkam w dużym mieście i pomimo tego, że są miejsca do parkowania, ludzie się do tego kompletnie nie stosują.

Stąd też dobrze by było wymyślić jakiś inny sposób egzekwowania i ponoszenia konsekwencji za niepozostawianie hulajnóg w miejscach do tego przeznaczonych. Nie tylko numer telefonu czy numer karty bankomatowej, ale jakiś inny system, który będzie weryfikowany adresem mailowym, czymś innym, żeby te osoby poczuły realne konsekwencje niestosowania się do zasad, które powinny znać, jeśli chcą korzystać z hulajnóg. Oczywiście jest to duże ułatwienie, bo mogą szybciej dostać się do miejsca, do którego muszą dojechać, ale też muszą

myśleć o innych, tak jak ja muszę myśleć o wszystkich dookoła, jeśli korzystam z przystawki elektrycznej. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie, pani Aneto.

Faktycznie teraz doczytałam. Proszę o potwierdzenie, że osoba używająca przystawki do wózka elektrycznego jest traktowana jako pieszy na jezdni. Rozumiem, że stąd wynikają też te ograniczenia, które pani ma. Hulajnogi mogą więcej, pani jako pieszy musi się poruszać do 5 km/h. Czy ta przystawka jest w stanie poruszać się z większą prędkością? Proszę to doprecyzować, bo to nie jest częste urządzenie, z jakim się spotykam.

Przedstawicielka strony społecznej Aneta Koszyczek:

Jasne. Właśnie dokładnie o to mi chodziło. Przystawka też może się rozpędzić do maksymalnie 25 km/h, ale nie wolno takiej prędkości używać na chodnikach. A hulajnogi mają tę możliwość, że mogą jechać 20 km/h na chodnikach i kompletnie nie zwracają uwagi na to, czy idzie pieszy, czy idzie dziecko. Ja muszę zwracać uwagę na to, czy mi zaraz dziecko nie wyskoczy, bo to są tylko dzieci i to się zdarza jak najbardziej. Więc tak, dokładnie o to mi chodziło.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie.

Szanowni państwo, mam dość dużo pytań, pewnie państwo też, do przedstawicieli firm, wypożyczalni hulajnóg elektrycznych. Bardzo się cieszę, że państwo jesteście z nami. Dwie firmy przyjęły zaproszenie – Bolt i Lime.

Faktycznie czytam, że państwo prowadzicie taką politykę, która ma dbać o bezpieczeństwo. Macie geofencing, czyli takie zabezpieczenia, które uniemożliwiają odstawienie hulajnogi w dowolnym miejscu, w teorii trzymacie się miejsc przeznaczenia, bo w praktyce, choćby na tych zdjęciach, które dostaliśmy, widać też pewnie państwa hulajnogi pozostawione wszędzie. Chodniki, schody, wejścia do podziemi – wygląda to naprawdę bardzo niebezpiecznie. Słyszymy, że faktycznie użytkownicy nie ponoszą z tego tytułu żadnych konsekwencji, bo bardzo trudno jest ich nawet zidentyfikować.

Proszę mi powiedzieć, bo wiem, że konsultowane były z państwem przepisy, jak państwo się ustosunkowujecie do tych słów, do tych historii, które usłyszeliście. Nie usłyszeliśmy o najtragiczniejszych, bo niektóre kończą się bardzo poważnie, choćby połamaniem, które dla osób z niepełnosprawnościami czy dla osób starszych są szczególnie dotkliwe i trudne.

Oddaję głos państwu, dobrze? Bardzo proszę, kto pierwszy, kto odważniejszy?

Senior public policy manager w firmie Bolt Michał Lutek:

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Michał Lutek, firma Bolt.

Wiele kwestii zostało poruszonych w trakcie tej dyskusji. Chciałbym zacząć od podziękowania za zorganizowanie takiej przestrzeni do dialogu na temat kwestii związanych z parkowaniem, bo jest to rzeczywiście zagadnienie dosyć wielowątkowe. Oczywiście my jako operatorzy mobilności współdzielonej mamy dużą część odpowiedzialności za te kwestie, ale też istotną rolę odgrywają samorządy.

W obecnym stanie regulacyjnym, jeżeli patrzymy na przepisy, o których państwo mówili, które są przedmiotem proponowanych zmian, chciałbym też wskazać na konieczność rozróżnienia pomiędzy hulajnogami, które są udostępniane w takim systemie, który oferujemy my jako Bolt czy także nasza konkurencja, a hulajnogami prywatnymi. Jeśli chodzi o hulajnogi prywatne, sami widzimy bardzo jasno, że tam często prędkość w żaden sposób nie jest ograniczona, podczas gdy my jesteśmy zobowiązani do przestrzegania limitu 20 km/h, o który też państwo wnioskujecie. Ten wymóg już teraz funkcjonuje i te 20 km/h jest przestrzegane przez nas jako zasada, powiedzmy, wyjściowa. Ponadto jeżeli mówimy o dodatkowych ograniczeniach, czy to w przestrzeniach bardziej zagęszczonych, czy na jakichś obszarach, które są newralgiczne, w dialogu z miastem wprowadzamy na bieżąco ograniczenia dotyczące prędkości poniżej tego limitu 20 km/h. Na zasadzie geofencingu jesteśmy w stanie ograniczyć na wniosek miasta czy w rozmowie z miastem, a także z samorządami, w których działamy, taką prędkość do mniejszej niż 20 km/h, podczas gdy hulajnogi prywatne w dużej mierze funkcjonują poza jakimkolwiek limitem i poza jakimikolwiek kwestiami nadzorczymi.

Państwo wnioskujecie chociażby o konieczność wyposażenia pojazdów w obowiązkowo oświetlenie. Wszystkie nasze hulajnogi mają obowiązkowo oświetlenie funkcjonujące, mają

ograniczenia prędkości, ale jak najbardziej rozumiemy te kwestie, które dzisiaj zostały poruszone, bo nam wszystkim też zależy, żeby przestrzeń miejska była dostępna i inkluzywna. Myślę, że to jest kwestia, którą możemy wyjąć poza jakikolwiek nawias dyskusji, bo miasta powinny być dostępne dla wszystkich i wszyscy powinniśmy się w tych miastach czuć bezpiecznie.

Chciałem też nawiązać do głosu przedstawicielki Zarządu Głównego PZER, bo jedna bardzo ważna kwestia wybrzmiała, mianowicie kwestia odpowiedzialności społecznej, ale także kwestie edukacyjne. Z jednej strony oczywiście musimy patrzeć na regulacje i na egzekwowanie przepisów, które istnieją, ale pewnej społecznej odpowiedzialności nie jesteśmy w stanie w żaden sposób zadekretować. To jest też nasza rola, którą my podejmujemy w ramach różnych działań edukacyjnych, chociażby z kuratoriami oświaty w ramach szkoleń nauczycieli, którzy później osoby młode są w stanie edukować co do tych nowych form mobilności. Współpracujemy także ze służbami, nie tylko w zakresie bieżącej operacyjnej działalności, jeżeli chodzi o zapytania o udzielenie informacji o użytkownikach, ale także jeżeli chodzi o to bezpieczeństwo mikromobilności. W zeszłym roku podjęliśmy działania z grupą seniorów w ramach jednego z dużych wydarzeń – senioraliów. Pokazywaliśmy, jak te nowe formy mobilności mogą sprzyjać poruszaniu się w miastach osób starszych, bo widzimy, że jeżeli chodzi o rowery elektryczne na przykład, to jest to forma, która bardzo mocno wspiera mobilność seniorów.

Padła także kwestia egzekucji kar. Jeżeli wpływają do nas zapytania ze służb, czy to ze Straży Miejskiej, czy z Policji, to mamy ustalone dedykowane kanały komunikacji ze służbami, gdzie na takie zapytania odpowiadamy. Wszystkie dane, które posiadamy, przekazujemy właściwym organom.

Odnosząc się do głosu zabieranego przez panią w trybie zdalnym, jeżeli chodzi o kwestię identyfikacji użytkowników, chcę powiedzieć, że prowadząc działalność w zakresie udostępniania hulajnóg elektrycznych, jesteśmy związani niestety przepisami o ochronie danych osobowych, także w zakresie minimalizacji przetwarzania tych danych. Czyli mamy tu ograniczenie, które sprowadza się do tego, że nie możemy przetwarzać więcej danych osobowych, niż jest potrzebne do świadczenia danej usługi. Jest to więc jeden z elementów, który poddaję pod szerszą dyskusję, jeżeli chodzi o samą identyfikację czy też oznaczenie użytkowników.

Co do propozycji, która została nam dzisiaj przekazana, bo tak jak pani przewodnicząca mówiła, nie mieliśmy wcześniej do niej dostępu... Wiele z tych elementów, jeśli nie większość, jeżeli chodzi o systemy hulajnóg współdzielonych, jest już obecnych, bo to jest i ubezpieczenie, i oświetlenie, i kwestie homologacji. Myślę, że obszarem do dyskusji jest kwestia dźwięku, bo w rozmowach z samorządami pojawiają się z kolei przeciwne głosy, że jeżeli hulajnogi wydają dźwięk, to samorządy dostają skargi ze strony mieszkańców. Jest to więc element, który warto byłoby poruszyć w dyskusji z miastami, z samorządami, bo ich głos też pewnie byłby niezwykle istotny, jeżeli chodzi nie tylko o wyznaczenie przestrzeni, bo to jest ten podstawowy postulat, jak rozumiem, który strona społeczna dzisiaj przedstawiła, ale także jeżeli chodzi o kwestie dźwięku. W sytuacji, kiedy pojawiały się na przykład dodatkowe sygnały dźwiękowe podczas nieautoryzowanego użycia hulajnogi, dla mieszkańców stanowiło to pewną uciążliwość. Stąd jeżeli mówimy o oznaczeniu dźwiękowym, to myślę, że istotne byłoby włączenie samorządów w tę dyskusję, nie tylko jeżeli chodzi o wyznaczenie, ale także szerzej – o te postulowane kwestie.

Jeżeli są jakieś inne pytania, to naturalnie jestem do dyspozycji.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

W takim razie ja dopytam, ale również bardzo proszę konkurencję, firmę Lime o odpowiedź.

Widzę taką rzecz: żeby oddać wasze hulajnogi, trzeba zrobić zdjęcie w aplikacji – mówimy o tych miejscach przeznaczonych, nie wyznaczonych. A jednak mimo to – mam taki przekaz z państwa pisma skierowanego też do fundacji Blind & Proud – ogromna część hulajnóg jest pozostawiana poza tymi miejscami przeznaczenia. Jakie są konsekwencje dla takiego użytkownika? Rozumiem, że w waszym systemie on nadal użytkuje daną hulajnogę, bo nie została poprawnie oddana. Czy ma naliczane kary – zaraz przejdę do samorządu – czy z tego tytułu są naliczane jakieś mandaty? Z tego, co wiemy, chyba nie.

Senior public policy manager w firmie Bolt Michał Lutek:

Jeszcze tytułem doprecyzowania, zaraz przekażę głos konkurencyjnej firmie – jeżeli mówimy o tych miejscach, które są miejscami wyznaczonymi, to na podstawie porozumień z miastami miasta mają możliwość wyznaczenia punktów, które są przeznaczone do parkowania. Jeżeli takich punktów nie mamy wyznaczonych, to wtedy stosowane są zasady wynikające z art. 47, o którym państwo dzisiaj też wspominaliście. W przypadku wyznaczenia takich punktów,

oczywiście przy jakimś tam marginesie błędu systemu GPS, nie ma możliwości zwrotu hulajnogi poza takim punktem. Ona może zostać zostawiona w innym punkcie, ale wtedy ten przejazd nie jest zakończony, czyli nie ma możliwości formalnego zakończenia i rozliczenia przejazdu. W kontekście kar, jeżeli są zapytania ze strony straży gminnych, straży miejskich – tutaj też zdarzają się sytuacje, gdzie takie hulajnogi są usuwane i wtedy na wniosek straży dane osób, które pozostawiły taką hulajnogę, są udostępniane. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Bardzo proszę przedstawicieli firmy Lime.

Public affairs advisor w Kancelarii Łukaszewicz & Partners Anika Słowińska:

Dzień dobry, Anika Słowińska.

Właściwie większość rzeczy została powiedziana już przez Michała, natomiast ja bym chciała zwrócić uwagę na pewne trudności operacyjne w egzekwowaniu różnych rzeczy, bo firma to jedno, ale drugie to jest jeszcze współpraca z różnymi służbami i kontrolowanie użytkowników hulajnóg elektrycznych.

Mamy świadomość, że niezależnie od tego, czy są to użytkownicy prywatnych hulajnóg elektrycznych czy współdzielonych – oni czują się w pewnym sensie bezkarni z tego względu, że nikt ich nie kontroluje, nikt nie sprawdza tego, czy na przykład dana osoba posiada kartę rowerową. A żeby poruszać się hulajnogą elektryczną po mieście, trzeba mieć zdany egzamin na kartę rowerową. To zadanie może wypełnić tylko i wyłącznie Policja, ponieważ straż miejska nie ma uprawnień do tego, żeby zatrzymać osobę prowadzącą hulajnogę. Nie może skontrolować, czy ta osoba jest trzeźwa, nie może upomnieć i wystawić mandatu za brawurę, za przekroczenie prędkości, bo to nie leży w kompetencjach straży miejskiej. To leży w kompetencjach Policji, która jest generalnie, jak wiadomo, bardzo przepracowana.

Podjęwaliśmy próby rozmowy z Policją, ale są trudności w tym, żeby namówić tę stronę do tego, aby mogła wypełniać tę lukę. Trudno bowiem mówić o tym, żeby ktoś ponosił konsekwencje, jeżeli nikt go nie skontroluje. Jeżeli ktoś nie wystawi mandatu, to trudno zrzucać tę odpowiedzialność na operatora. My wiemy, że nasze hulajnogi nie przekroczą prędkości 20 km/h, ponieważ są limity w ramach umów z poszczególnymi miastami.

Warto bowiem podkreślić, że w każdym mieście jest to usługa szyta na miarę. Zanim hulajnogi pojawią się na ulicach danego miasta, wcześniej prowadzone są rozmowy z decydentami. Często są ustalane na przykład miejsca, gdzie prędkość jest ograniczana, ponieważ władze danego miasta wiedzą, że jest tam zwiększony ruch i prędkość 20 km/h to jest za dużo. W takiej sytuacji my mamy możliwości technologiczne, żeby hulajnoga na danym odcinku zwalniała i jechała zgodnie z prędkością, która zostanie ustalona między stronami. I to się dzieje.

Druga kwestia to samo parkowanie i porzucanie hulajnóg. Oczywiście wszystkie przykłady, które tu są, są fatalne i nie będziemy próbować przekonywać, że jest inaczej. Natomiast my jako operator nie widzimy, czy dana hulajnoga leży czy stoi. Ona jest w danym miejscu, ale jeżeli służby takie jak straż miejska nie zgłoszą nam tego, to my nie mamy podstaw, żeby szukać ostatniego użytkownika. Często jest tak, że ostatni użytkownik zaparkuje hulajnogę poprawnie, ale tzw. siła trzecia wpadnie na pomysł, żeby taką hulajnogę przestawić, gdzieś wrzucić. Dochodzi do wandalizmu i tak naprawdę tylko we współpracy z innymi organami możemy działać, bo jest monitoring miejski. Pewne rzeczy można ustalić, tylko to są długie procedury.

My sami możemy wskazać ostatniego użytkownika i zawsze na prośbę – czy to Policji, czy straży miejskiej – takich informacji udzielamy. Wydaje nam się więc, że przy tym stole i na tym spotkaniu powinno się znaleźć dużo więcej stron. Jeżeli mówimy o samorządach, to dyskusja bez samorządów na sali jest trudna, ponieważ one mogą pokazać zupełnie inną perspektywę od tej, którą my przedstawiamy. Tak samo jeżeli mówimy o pewnego rodzaju zasadach, karaniu, mandatach – też pewnie powinni się pojawić przedstawiciele Policji i straży miejskiej, żebyśmy mogli faktycznie konstruktywnie do tego podejść. Dotyczy to również propozycji dotyczącej wyznaczonych miejsc.

Brakuje nam tutaj na pewno miast, które borykają się z różnymi trudnościami, o których my dowiadujemy się podczas indywidualnych spotkań. Wiemy, że niektóre miasta są otwarte na to, żeby stawiać stojaki rowerowe, żeby malować, a inne nie mają w ogóle możliwości finansowych, żeby to robić, i spotykają się z różnymi trudnościami. Dlatego też dopóki nie poznamy pełnej perspektywy wielu miast, w których usługa jest realizowana, trudno nam będzie

wypracować jedno idealne rozwiązanie. Ale my chyba wszyscy deklarujemy pełną otwartość, bo to nie jest jakby bronienie czegoś, tylko chęć konstruktywnej rozmowy i otwartego dialogu.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie za ten głos.

Nie zapraszaliśmy na dzisiaj przedstawicieli Policji czy straży miejskiej, także dlatego, że temat posiedzenia dotyczył parkowania. Oczywiście w toku dyskusji poruszyliśmy bardzo dużo wątków, wszystkie są bardzo ważne. Raport Rady Dostępności też jest bardzo szeroki. Rozmawialiśmy wcześniej, ja rozmawiałam z przedstawicielami Fundacji Vis Maior oraz Blind & Proud o tym, żeby iść małymi krokami i skupić się na parkowaniu. Dzisiaj to miało mocno, mocno wybrzmieć. Ale widzimy, że zakres rzeczy do poprawy, do zrobienia jest bardzo duży.

Nakładanie na straż miejską czy Policję obowiązków, które wynikają z komercyjnej działalności innych firm, tak jak pani powiedziała, też jest problematyczne, bo służby są przeciążone i przeważnie nie mają wypełnionych wszystkich wakatów. Jestem naprawdę bardzo wdzięczna, że jesteście otwarci – i tutaj, na posiedzeniu Komisji, i w rozmowach – żeby szukać złotych środków.

Ja bym chciała teraz oddać głos przedstawicielowi ZDM Warszawa. Uspokajam osoby, które są zdalnie, że widzę i chcę też do was wrócić jeszcze. Ale słyszeliśmy, że dużo zależy od samorządów – rozumiem, że to państwo wydajecie zgody, negocjujecie zasady. Ja rozumiem, że niekoniernie przedstawiciele... Chociaż chyba właśnie przedstawiciele ZDM.

Bardzo proszę, pan Bartosz Piłat, główny specjalista w Wydziale Strategii i Analiz Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie. Jakie są doświadczenia miasta Warszawy zarówno od strony firm, które działają w zakresie wypożyczania hulajnóg, jak i przede wszystkim mieszkańców? Jakie działania podejmujecie? Są miasta, które podejmują działania bardziej zdecydowane, radykalne. Ostatnio tą drogą, chyba jako pierwszy, idzie Kraków, który wyznacza miejsca do parkowania. Jak państwo do tego podchodzicie?

Dopytam o to, jak podchodzicie do konieczności na przykład parkowania wyłącznie w miejscach, gdzie są stojaki. Czy one zdecydowanie bardziej porządkują miejsce? Oddaję głos, bo pytań mam dużo, a jeszcze pewnie będą się rodzić w trakcie pana wypowiedzi.

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

Dzień dobry państwu.

Temat jest szeroki i długi, natomiast postaram się podnieść parę punktów, które są bieżące, istotne i jako ten mały krok potencjalnie do wykonania.

Zacznę od tego, że państwo mówili wcześniej o bardzo ważnej, istotnej sprawie. To znaczy mamy do czynienia z dwiema różnymi grupami. To znaczy są hulajnogi prywatne należące osób prywatnych, które są takim samym problemem, jeżeli są zaparkowane, porzucone, przewrócone w miejscu, które przeszkadza pieszym, jak hulajnoga wynajmowana. Natomiast różnica między tymi obydwojma przypadkami jest taka, że po iluś latach udaje się nawiązać jakąś współpracę z przedstawicielami operatorów tego rodzaju pojazdów, hulajnóg wypożyczanych, ustalać z nimi pewne zasady i te zasady wdrażać.

Ale teraz zrobię jeszcze krok wstecz, jeśli chodzi w ogóle o parkowanie. W przypadku problemu kontroli i egzekucji źle zaparkowanej hulajnogi temat nie dotyczy zarządu dróg miejskich. Tak to nazwijmy, bo w sumie ciężko mówić o złym zaparkowaniu. Zaparkowanie jest czymś poprawnym, więc de facto chodzi o pojazd, który po prostu jest pozostawiony w miejscu niedozwolonym i przeszkadza innym.

Będę mówił dalej, ale nie dlatego, że mówię to, że nie dotyczy, ponieważ to nie jest nasza kompetencja. Jako zarząd dróg miejskich w kwestii egzekucji nie mamy żadnych kompetencji. Urząd czy urzędy nie mają kompetencji egzekucyjnych. To nie my nakładamy mandaty, to nie ZDM czy jakkolwiek zarząd dróg w innym mieście nakłada karę, w tym przypadku na kierującego hulajnogą. To jest jedno z ważniejszych czy z większych wyzwań, dlatego że przy skali tego rodzaju drobnych wykroczeń... Bo przepraszam, to jest oczywiście ogromna uciążliwość, jeżeli mówimy o hulajnodze porzuconej na chłodniku, z którą osoba zdrowa bez problemu może sobie poradzić, jeżeli ją zauważy. Przekroczy ją, podniesie, przesunie. Natomiast osoby, które takiej sprawności nie mają, czasami po prostu muszą zawrócić, bo nie są w stanie się przemieścić. Przy mnogości takich przypadków, a jednocześnie przy niemożności zakwalifikowania tego rodzaju wykroczeń do ciężkich czy bardzo znaczących, obecne standardy egzekucyjne, które mamy, po prostu, jak widać, chyba nie wystarczają.

Jednym z elementów jest oczywiście to, że straży miejskiej na przykład brakuje pewnych kompetencji. Tu akurat nie mówimy o parkowaniu, bo tutaj tego problemu nie ma, natomiast wydaje mi się, że przede wszystkim brakuje przepisów, które pozwoliłyby tego rodzaju przypadki traktować w trybie nie wykroczeniowym, nie mandatowym, tylko realizować egzekucje w trybie administracyjnym. To znaczy w takim, który byłby może nieobciążający finansowo dla osoby popełniającej wykroczenie, ale gwarantowałby szybką skuteczność.

I teraz przepraszam, rozwinę się, ale to jest taki jeden bardzo istotny element. Nie mam w głowie liczby strażników miejskich, którzy pracują w Warszawie, nieustannie jest ich oczywiście za mało, natomiast tylko część z nich zajmuje się w ogóle jakąkolwiek kontrolą sytuacji w ruchu drogowym. Wyobraźmy więc sobie sytuację, w której wszyscy oni, bo tak musiałoby być, wszyscy oni zajmują się chodzeniem po chodnikach w celu wylapywania sytuacji, gdzie mamy do czynienia z hulajnogą nieprawidłowo pozostawioną, nieprawidłowo zaparkowaną.

Nie wiem, ilu ludzi musiałoby być, żebyśmy byli w stanie egzekwować sytuacje istniejące w obecnych przepisach. I mówimy o ludziach, którzy muszą przejść przeszkolenie, którzy muszą uzyskać w związku z tym pewne uprawnienia. To jest cała seria różnego rodzaju wymogów i w związku z tym również kosztów oraz logistycznych wyzwań, które sprawia, że ten proces będzie trwał, zanim by się to udało uruchomić. A jednocześnie mówimy tylko o jednym wykroczeniu. Strażnik miejski, który zajmuje się tego rodzaju rzeczami i ma możliwość prowadzenia kontroli w ruchu drogowym, nie zajmuje się tylko i wyłącznie takimi rzeczami. W związku z tym kwestia usprawnienia egzekucji, mówiąc krótko, nieuchronnie będzie zmierzała do tego, żebyśmy wymyślili metodę, która będzie przez nas wszystkich powszechnie akceptowana, metodę, która pozwoli przyspieszyć egzekucję tych zasad.

Drugą rzeczą bardzo ważną – tego „problemu”, w cudzysłowie, nie udało się uniknąć, sądząc po propozycjach czy słowach, które dzisiaj usłyszałem – jest element związany z czymś, co określamy mianem miejsca do tego przeznaczonego lub miejsca wyznaczonego. Obecnie mamy miejsce przeznaczone, które w sumie nie wiadomo, czym jest tak naprawdę, w związku z czym już zaczynamy debatę o tym, czy ten pojazd można usunąć, czy nie, czy tu kara się należy, czy nie. Jakakolwiek niejednoznaczność wywołuje tego rodzaju dyskusję. W związku z tym podaję w wątpliwość, czy jest sens, żeby ten strażnik miejski w ogóle tam jechał, więc to doprecyzowanie jest niezbędne.

Sformułowanie o miejscu wyznaczonym generalnie na pierwszy rzut oka wydaje się oczywiście być jak najbardziej OK, ale z drugiej strony przestrzegalbym przed nadmiernym doprecyzowaniem, bo wtedy z kolei zabrnijemy pod drugą ścianę i nie będziemy mieli w ogóle możliwości na przykład wykonywania jakiegoś parkowania. Co do tych wyznaczonych miejsc, to wkroczymy w pewnym momencie na takie pole – tu już jesteśmy w ZDM – dla nas istotne, dotyczące kwestii tego, jak to miałyby być robione, bo zdarzają się coraz częściej sytuacje, w których najzwyczajniej w świecie musimy coś podwójnie oznakowywać, a to są koszty. Ale koszty nie są może najważniejsze, tylko to, że później trzeba udawać, że się nie było wielbłądem i że Jan Kowalski, który jakiś pojazd pozostawił, zaparkował, wiedział lub nie wiedział, gdzie go zostawia, bo było to lub nie było w odpowiedni sposób oznaczone, wyznaczone.

Zatem konstruując to doprecyzowanie, które jest potrzebne... Podkreślam – jest potrzebne, dlatego że dzisiaj to sformułowanie, które mamy, nie jest najzwyczajniej w świecie wystarczające. Konstruując to doprecyzowanie, trzeba to przemyśleć i przedyskutować nie tylko z ZDM w Warszawie, ale z instytucjami z innych miast i ze strażnikami miejskimi z innych miast, bo to oni przede wszystkim w ogóle nad tym tematem się pochylają.

I już na koniec temat operatorów i współpracy. Oczywiście widzę nowe twarze, bo akurat ja z państwem na bieżąco nie współpracuję, tylko jeden z moich przełożonych. Natomiast jak słuchałem państwa, to pomyślałem sobie coś takiego, że mamy rok 2026, a pierwsze kontakty z firmami, które zajmują się wynajmowaniem hulajnóg, w ogóle pierwsze sytuacje z tym związane pojawiły się w 2018 r. Od tamtej pory dużo się zmieniło, dlatego że rozmowy z tamtego czasu i rozmowy z dzisiaj to jest niebo a ziemia. W związku z tym można się tylko cieszyć, natomiast oczywiście z naszego punktu widzenia jako zarządcy to wciąż za mało, bo my potrzebujemy mieć jak każdy urzędnik – jasno, prosto i łatwo do realizacji.

Brakuje nam w dalszym ciągu jednej rzeczy. Dzisiejsze porozumienia, dzisiejsza współpraca między nami opiera się generalnie na dobrej woli. To jest ta podstawa i mówię o tym poważnie, bo to jest coś, co się zmieniło parę lat temu na korzyść. Oczywiście odbywa się w trybie negocjacji, ale się odbywa. Bardzo tego wcześniej brakowało. Natomiast oczywiście dla zarządcy brakuje

pewnych... Nie wiem, jak to nazwać – brakuje nam lewarów i środków do motywacji, które by pozwalały ściśle i lepiej pewne rzeczy egzekwować. Ale to zostawię, bo to jest temat, który wymaga pewnych precyzyjnych dyskusji, a myślę, że dzisiaj nie o tym chcieliśmy rozmawiać.

Wróćę jeszcze do miejsc postojowych. Mnogość pojazdów, jaką mamy dzisiaj w miastach, w śródmieściach, w śródmiejskich obszarach – chodzi mi o to, żeby to nie była dzielnica Śródmieście Warszawy, tylko w obszarach śródmiejskich – to jest mnogość pojazdów wszelkiego rodzaju, oczywiście od samochodów, przez rosnącą liczbę rowerów, hulajnóg, różnych innych pojazdów, w tym takich, które ciężko komukolwiek zdefiniować. Albo jeżeli zostanie taki pojazd zatrzymany, to ciężko stwierdzić, co to właściwie jest za pojazd, bo on nie jest w żaden sposób ani udokumentowany, ani nie ma szybkiego i łatwego sposobu weryfikacji, co to jest za pojazd. Mówię o tym, ponieważ rosnącym wyzwaniem będzie dyskusja o wyznaczaniu miejsc.

Powierzchnia w pasach drogowych, powierzchnia miejska jest ograniczona, w związku z tym po pierwsze, należy się zastanowić nad tym, gdzie jest granica zajmowania przestrzeni publicznej, miejskiej pod parkowanie. Jesteśmy jeszcze my jako piesi uprawnieni do korzystania z tej reszty, która nam zostanie. A drugą rzeczą jest również element związany z unifikacją tego oznakowania. To podkreślam, bo rozumiem, że rozpoczyna się po stronie organizacji społecznej jakaś debata na ten temat. Mnożenie rodzajów oznakowania i sposobu oznakowania jest niedobre. Regularnie wprowadzane są na rynek nowe pojazdy, raz na jakiś czas staramy się na różnych poziomach nadążać z przepisami, żeby te pojazdy katalogować i homologować. Obecnie – proszę mnie poprawić w razie potrzeby – w dalszym ciągu trwają prace nad polskim wdrożeniem dyrektywy unijnej, w której będziemy do polskich przepisów wprowadzali nowe kategorie pojazdów, m.in. zresztą tych rowerów-nierowerów, tak to nazwijmy.

Przybywa rodzajów pojazdów i w związku z tym zasady postoju, sposób oznakowania... Nie możemy sobie pozwolić na to, żeby różnicować to wszystko. Wiem, że mówię teoretycznie o czymś zupełnie innym, natomiast staram się zwrócić uwagę na jedną rzecz: parkowanie różnego rodzaju pojazdów po prostu powinno się odbywać w miejscach do tego przeznaczonych. Nieważne czy to jest hulajnoga, samochód, rower, motorower – to muszą być miejsca wyznaczone. Prace nad zunifikowaniem zasad dla wszystkich pojazdów na pewno potrwać bardzo długo, nie wiem, czy kiedykolwiek się zakończą, natomiast to oznacza tylko tyle, żeby pomyśleć, mówiąc krótko, nie nad tworzeniem nowych regulacji, tylko nad wykorzystaniem obecnych. Mówimy teoretycznie o zmianie słowa, która nie jest zmianą, bo to jest bardzo duża zmiana, taka, której czujnie trzeba pilnować, bo jak dojdzie nam jeszcze jedno słowo, to będziemy już mieli kumulację oznakowania i słupków na ulicach – mówię o słupach ze znakami drogowymi, a nie słupkach zabezpieczających. Więc tego rodzaju zmiany i taki kierunek jak najbardziej jest pożądanym.

Na końcu jeszcze ostatnia rzecz, która też nie ma nic wspólnego z parkowaniem, natomiast znowuż jak mówiłem o tym, że zarządca chce mieć łatwo i prosto, to oczywiście jako zarządca dróg miejskich chcielibyśmy, od lat upominamy się o to, żeby można było w trybie koncesji udzielać prawa do prowadzenia takiej działalności jak wypożyczanie hulajnóg. Ale nie tylko hulajnóg, bo nie chodzi tylko o tego rodzaju pojazdy i tego rodzaju działalność.

Już kończę, chociaż chciałem tylko jeszcze jedną anegdotkę przytoczyć, o której zapomniałem wcześniej, jak mówiłem o tym, żeby zastanowić się nad przeznaczaniem miejsc do postoju. Jeżeli jakiś środek transportu zdobędzie dużą popularność w jakimś konkretnym miejscu, z konkretnego powodu, to nieważne, czy to będą samochody, czy to będą rowery, czy to będą hulajnogi – zawsze będzie problem z zaparkowaniem tego pojazdu. To jest przypadek jednej ze stacji w Wiedniu – miejsce przesiadkowe, dość istotne, na granicy dzielnicy przedmiejskiej. W ciągu 4 lat Wiedeń systematycznie rozbudowywał parking rowerowy i w końcu parkowało już około 4 tys. rowerów. Żadne zmiany już nie pomagały, dlatego że parkowanie roweru legalnie w najdalszym miejscu od bramki, od wejścia do podmiejskiego pociągu, sprawiało, że ludzie, mówiąc krótko, już to olewali. Było wszystko wyznaczone, były wieszaki dla rowerów. Ten legalny parking był zabezpieczony, był pod kamerą, więc, mówiąc krótko, to też grało rolę, to przestawało działać.

I to też musi być brane pod uwagę, dlatego że w nieskończoność nie da się wyznaczać miejsc postoju dla jakiejś grupy pojazdów, bo tego miejsca po prostu zacznie brakować. Koncesja – ekstra, to nie w temacie parkowania.

Brak jednoznacznego czy brak bardziej precyzyjnego określenia, czym jest miejsce przeznaczone – być może to miejsce wyznaczone jest OK, jeszcze bym pomyślał, bo dzisiaj na gorąco na to nie odpowiem.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie.

Szanowni państwo, pytania z każdą wypowiedzią się mnożą. Tak jest, jak się dotknie jakiejś materii. Zanim oddam głos przedstawicielom resortu, bardzo proszę jeszcze – choć zbliżamy się powoli do końca czasu – pan Przemysław Kulik, który jest z nami zdalnie, a potem pan Mateusz Majkut. Bardzo proszę o zwięzłe, trzyminutowe wypowiedzi, dobrze? Dziękuję ślicznie, bardzo proszę.

Przedstawiciel strony społecznej Przemysław Kulik:

Dzień dobry, służyć mnie?

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Tak, służyć.

Przedstawiciel strony społecznej Przemysław Kulik:

Dziękuję.

Chciałem się odnieść do wypowiedzi pana, który reprezentuje jedną z firm, jednego z operatorów. To prawda, że hulajnogi na wynajem mają ograniczenie prędkości, ale z tego co wiem, to ograniczenie nie było z waszej inicjatywy, tylko zostało na was wymuszone. A wcześniej przez 2 lata panowała wolna amerykanka i dopiero, jak było kilka spektakularnych wypadków, o których pisała prasa, ustawodawca was do tego przymusił, więc nie wydaje mi się, żebyście mieli się akurat czym chwalić.

Kolejna sprawa jest taka, że słyszę, że macie dobre intencje i w ogóle serce na dłoni – miasto, służby itd. Natomiast dla mnie to jest po prostu zrzucanie odpowiedzialności. Trochę tego nie rozumiem, dlaczego jako obywatel mam płacić podatki, za które jest utrzymywana straż miejska, a straż ma ogarniać bałagan, który robi prywatna firma, bo wy jesteście odpowiedzialni za ten bałagan. Wy po prostu macie taki model biznesowy, który jest dla was najbardziej opłacalny. Tak to postrzegam.

Ostatnia rzecz. Nigdy nie potknąłem się o rower Veturilo. Być może dlatego, że te rowery miały wyznaczone miejsce do parkowania. Uważam, że do tego powinniśmy dążyć. Natomiast o hulajnogi potykam się codziennie, nawet zimą. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie. Pan Mateusz Majkut.

Przedstawiciel strony społecznej Mateusz Majkut:

Dziękuję.

Ja mam dwa pytania do operatorów. Pytanie numer jeden. Chciałbym coś zrozumieć. Jak państwo doprowadzają do tego, że hulajnoga w miejscu uzgodnionym przez strony, to znaczy przez państwa jako operatora i miasto, zwalnia poniżej ustalonego progu 20 km/h? Ja już abstrahuję od tego, że 20 km/h to jest dalej za szybko, ale jak to się w ogóle dzieje, że ta hulajnoga wie, że ona w tym miejscu nie może szybciej jechać, nawet jak ja bym chciał przekręcić manetkę? To jest moje pierwsze pytanie.

Drugie moje pytanie. Nie jestem użytkownikiem tych hulajnóg, natomiast jestem bardzo ciekaw, jak wyglądają państwa umowy z osobami, które korzystają z tych hulajnóg? Ja widzę bowiem realny problem, że hulajnogi są porzucane wszędzie, a państwo mi tu mówią, że wtedy nie można zakończyć formalnie przyjazdu. Rozumiem, że wtedy ciągle płacę za to, że używam hulajnogi. To jest pierwsza część pytania. A druga część pytania: Czy w państwa umowach są przewidziane kary umowne za to, że ostatni użytkownik porzuci hulajnogę? Trzeba to nazwać porzuceniem, bo jeżeli ktoś zostawia hulajnogę, to w zasadzie nienależyście wykonywać umowę. W związku z tym pytanie brzmi, czy są takie regulacje jak kary umowne? Może to jest sposób, żeby tych hulajnóg nie porzucano.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie.

Ja bym chciała wrócić do tych pytań faktycznie, bo sama mam trochę do dopowiedzenia. Ale może najpierw oddam głos ministerstwu, bo nie chciałabym, żeby tego czasu zabrakło, a potem wrócimy do tych pytań, dobrze? Proszę o chwilę cierpliwości.

W takim razie oddaję głos pani Annie Kowalczyk, zastępczyni dyrektora Departamentu Transportu Drogowego, która temat zna bardzo dobrze, choćby jeżeli chodzi o kartę rowerową, co wybrzmiało, bo rozmawialiśmy o tym.

Zwiększamy bezpieczeństwo użytkowników hulajnóg, podnosząc wiek – od 14. roku życia dla użytkowników indywidualnych. W regulaminach państwo macie jako wypożyczalnie wyższy wiek.

Pytanie do ministerstwa jest takie: Jak ministerstwo odnosi się do zmian zaproponowanych zarówno przez Radę Dostępności w szerszym zakresie, ale też w tym przepisie konkretnym, w art. 47 ust. 3, który ma doprecyzowywać miejsce, w którym można zostawiać hulajnogi? Bo w tym faktycznie wszyscy upatrujemy jakiejś szybszej ulgi i pomocy. Bardzo proszę.

**Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury
Anna Kowalczyk:**

Dziękuję bardzo serdecznie.

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, to dla nas naprawdę ogromna przyjemność i prawdziwy zaszczyt, że możemy dzisiaj wsłuchać się w państwa głos. Nie uczestniczymy w pracach Rady Dostępności, nie byliśmy w trakcie, natomiast ten efekt do nas dotarł w postaci bardzo dobrego opracowania dotyczącego bezpieczeństwa poruszania się osób z pewnymi ograniczeniami, osób niewidomych, osób słabo widzących. To jest ten materiał, do którego się odnieśliśmy i który jest dla nas w tym momencie szczególnie ważny.

Przepisy, które wprowadziliśmy w 2021 r., są w tym momencie przez nas analizowane, czyli prowadzimy taką ocenę skutków regulacji wszystkich przepisów dotyczących hulajnóg elektrycznych, dotyczących UTO (urządzeń transportu osobistego), dotyczących kwestii związanych z parkowaniem, z poruszaniem się, z prędkością, z wypadkowością. Nie czekając na tę ocenę, bo oczywiście to wymagało od nas zebrania szczegółowych informacji od organów kontrolnych, podjęliśmy już – za co bardzo serdecznie dziękuję pani przewodniczącej – działania, żeby podnieść bezpieczeństwo.

Zaraz chętnie o tym opowiem. Będą z tym związane akcje społeczne, o których rozmawialiśmy. Bardzo fajnie byłoby, gdybyśmy rozszerzyli również te nasze planowane działania także na te kwestie, które są dzisiaj poruszane.

Ale to, co jest bardzo ważne: rozwiązania, które regulują użytkowanie, funkcjonowanie tych nowych urządzeń, także urządzeń w zakresie mikromobilności, hulajnóg elektrycznych, urządzeń elektrycznych stricte, rowerów elektrycznych, obowiązują od 2021 r., więc to jest ten moment, kiedy my możemy i planujemy wprowadzić zmiany. Jesteśmy otwarci i myślę, że teraz my jako społeczeństwo dorastamy do pewnych standardów, które kiedyś byłyby trudne. Teraz są tak oczywiste, że te przepisy muszą doganiać oczekiwania i muszą uwzględniać również to coś, co widzimy w praktyce, co widzimy, co funkcjonuje, co jest szczególnie dotkliwe dla osób ze szczególnymi potrzebami. Te kwestie i odpowiedź na te potrzeby widzimy i staramy się podejmować we wszystkich naszych obszarach, w których działamy.

Oddam potem głos panu Grzegorzowi Kuczajowi, który opowie o naszych planach związanych ze zmianami w oznakowaniu, ponieważ te zmiany też są bardzo ważne, są bardzo związane z możliwością wprowadzenia parkowania w miejscach wyznaczonych. Nie wyobrażamy sobie bowiem, że te miejsca nie byłyby prawidłowo oznakowane i nie mielibyśmy jednolitego systemu, bo to trzeba uporządkować. Te znaki absolutnie muszą być jasne, muszą być przewidywalne, natomiast w jakim zakresie, jak bardzo doprecyzowane powinny być te regulacje, to oczywiście wymaga od nas szczegółowych rozmów ze stroną samorządową, z zarządcami, z partnerami, operatorami w zakresie mikromobilności. To jest ten głos, który musi wybrzmieć i w żaden sposób nie możemy pominąć żadnej ze stron.

Nasza analiza jest dla nas bardzo ważna, będzie ona przyjmowana przez Radę Ministrów, to nie jest dokument wewnętrzny, tylko to jest dokument, który jest szczególnie ważny. Zobowiązaliśmy się, podobnie jak zobowiązaliśmy się w zakresie rozwiązań dotyczących kasków, żeby po pewnym czasie zobaczyć, jak te rozwiązania funkcjonują, i wprowadzić te zmiany, które są widoczne. Dzisiejsza dyskusja jest dla nas naprawdę bardzo, bardzo ważna, bo my to weźmiemy pod uwagę, uwzględnimy. Do tej pory braliśmy pod uwagę też głos służb kontrolnych, ale głos państwa jest szczególnie dla nas ważny i wartościowy, dlatego że my musimy chronić wszystkich, musimy dbać o porządek, o dostępność, o bezpieczeństwo nie tylko samych użytkowników tych urządzeń, ale także wszystkich pieszych, szczególnie tych najmniej chronionych i najbardziej wrażliwych.

To, o czym chciałabym wspomnieć, co jest kluczowe, to oczywiście kwestia egzekucji i kontroli. Jeszcze za chwileczkę wrócę do tego tematu, bo w tym momencie mamy przepisy, które pozwalają... Natomiast chcielibyśmy wzmocnić te przepisy i może za sekundkę wspomnę o tym jeszcze. Natomiast co jest warte uwagi? Od 3 czerwca wchodzi przepisy, które zobowiązują użytkowników poniżej 16. roku życia do korzystania z kasków ochronnych. Wprowadzamy rozwiązanie, podnosimy wiek minimalny do możliwości korzystania, poruszania się hulajnogami elektrycznymi po drogach publicznych do 13. roku życia. Cały czas staramy się małymi krokami, zasadą małych, skutecznych, łatwych do rozwiązania, do egzekwowania przepisów podnosić to bezpieczeństwo, odpowiadać na potrzeby i na zagrożenia, które są widoczne.

Chciałabym podkreślić, że w tym momencie procedujemy projekt ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw. To jest projekt, który jest w tym momencie przekazany do konsultacji publicznej i do uzgodnień międzyresortowych oczywiście. Zbieramy uwagi, analizujemy i, co warto podkreślić, wzmacniamy nadzór nad rynkiem motoryzacyjnym. Chcielibyśmy, żeby te zadania realizował dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Tym, co jest dla nas ważne, jest to, żeby wprowadzić narzędzia niezbędne do kontroli pojazdów, części wprowadzanych do obrotu i skutecznego wycofywania niebezpiecznych produktów, żeby zapewnić większe bezpieczeństwo.

W tym momencie hulajnogi elektryczne, urządzenia transportu osobistego są kontrolowane przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Wiemy, że to są działania skuteczne, ale doraźne. Chcielibyśmy natomiast wprowadzić stałą procedurę i znacznie wzmocnić kwestie bezpieczeństwa wprowadzania na rynek polski tych urządzeń. Chcemy ochronić konsumentów przed nieuczciwymi praktykami ze strony sprzedawców, którzy oferują urządzenia w tej chwili już niezgodne, bo od dłuższego już czasu mamy obowiązek w zakresie warunków technicznych, żeby te hulajnogi nie mogły się rozpędzać, żeby był ogranicznik, żeby nie mogły przekraczać prędkości 20 km/h. Ten ogranicznik bywa zdejmowany, dlatego też zamierzamy wzmocnić kwestię nadzoru. Ale właśnie zależy nam, żeby dyrektor TDT miał wzmocnione narzędzia, żeby mógł weryfikować te obowiązki, które są teraz określone w rozporządzeniu w zakresie warunków technicznych. Chodzi o to, żeby takie urządzenia, które od samego początku nie spełniają wymogów, nie trafiały na nasz rynek.

Natomiast tym, na czym nam zależy, co widzimy, jest to, że Policja to nie jest ta służba, która w sposób wystarczający, w sposób skuteczny może egzekwować. W miastach mamy strażników miejskich i gminnych. Chcemy tych miejskich wykorzystać stricte i dodatkowo rozszerzyć zakres ich upoważnienia na możliwość wykonywania kontroli ruchu drogowego. Wiemy, że teraz mogą nakładać mandaty za liczne wykroczenia porządkowe, drogowe, za nieprawidłowe parkowanie, zaśmiecanie, spożywanie alkoholu, ale dajmy im także możliwość – myślę, że to będzie też duży dochód – kontroli tych urządzeń, które widzimy, że nieprawidłowo się poruszają i stwarzają zagrożenie. Chcemy więc strażnikom miejskim dać dodatkowe kompetencje w zakresie używania przyrządów kontrolnych i pomiarowych służących do określenia maksymalnej konstrukcyjnej prędkości pojazdów, żeby te 20 km/h, które zostało zdjęte, było możliwe, zweryfikowane przez strażników. Takie akcje w miejscach bardzo popularnych dla użytkowników dróg, bo rozumiem, że urządzenia w zakresie oferowanej mikromobilności, takiej powszechnej, mają te ograniczenia.

Natomiast, jak widzimy, w pojazdach prywatnych te ograniczniki są często zdejmowane, demontowane, wyłączane. Zależy nam, żeby straż miała takie upoważnienie, nie tylko Policja. Chcemy umożliwić im stosowanie przenośnych urządzeń do kontroli maksymalnej prędkości. Ale podczas dyskusji widzę, że jest potrzeba, żeby zwrócić uwagę również na kwestię kontroli karty rowerowej, kasków – tych wszystkich elementów, które tutaj wybrzmiały.

Dlatego tym bardziej bardzo dziękuję. Dzisiejsze spotkanie dało mi znacznie szerszy pogląd, że powinniśmy znacznie wzmocnić uprawnienia, także podczas egzekucji przepisów, które ostatnio uchwaliliśmy, które za chwilę wejdą w życie. Nowa kaskowa ustawa, że tak powiem w dużym skrócie, oczywiście będzie przez nas również wzmocniona kampanią społeczną. Bardzo nam zależy, żeby wszyscy mieli świadomość nowych obowiązków.

Bardzo dziękuję również za pomysł, żeby uwzględnić kwestie, o których mówimy: kwestię bezpieczeństwa, kwestię prędkości, kwestię uważności na innych użytkowników. Ważna jest nie tylko kwestia pozostawienia, ale także codziennego korzystania z tych urządzeń. Chodzi o to, żeby była egzekwowana, kontrolowana i skutecznie nadzorowana. Jesteśmy bardzo otwarci na współpracę i bardzo dziękuję, bo to jest dla nas niezwykle ważne.

Odnosząc się do możliwości zaproponowanej przez pana przedstawiciela ZDM, żeby odejść od odpowiedzialności wykroczeniowej, żeby bez tego elementu wskazywania... Ze swojej strony bym tego nie propagowała, dlatego że sama decyzja administracyjna to jest znacznie bardziej skomplikowana sprawa – odpowiedzialność administracyjna bez wykazywania winy. Ktoś mógłby za sam fakt, że był ostatnim użytkownikiem, ponosić karę. Jednak element winy, element udowodnienia, że ta osoba trzecia wpłynęła, że ten pojazd się przemieścił, jest niezwykle ważne, więc gdybyśmy mogli jednak skupić się na tym, że jest wykroczeniowy element winy, udowodnienie należytej staranności w zaparkowaniu...

Mam nadzieję, że zmiany, które planujemy, o których myślimy, które dzisiaj już rodzą mi się też w głowie, będą takim przyczynkiem, że te przepisy będą coraz lepsze.

Oddaję głos w zakresie naszych planów dotyczących uporządkowania oznakowania, bo myślę, że to jest bardzo ważne w kontekście naszego dzisiejszego spotkania. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Bardzo proszę.

Radca w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Grzegorz Kuczaj:

Dziękuję bardzo.

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, pani dyrektor powiedziała dużo na temat użytkowników dróg i zasad ruchu drogowego, natomiast trzeba sobie powiedzieć wprost, że gdyby tych dróg i tej infrastruktury nie było, nie byłoby też jak się po tych drogach poruszać. Pozwolę więc sobie powiedzieć parę słów na temat infrastruktury i znaków drogowych.

Po pierwsze, skomentuję to, o czym powiedział przedstawiciel ZDM. Powiedzmy sobie wprost – rodzajów użytkowników dróg przybywa, natomiast nie przybywa nam miejsca, gdzie ta infrastruktura dla nich może powstać. Tak jak mamy drogi dla rowerów czy drogi dla pieszych, nie mamy dróg dla użytkowników hulajnóg. Ponieważ taki środek transportu się pojawił, zostali oni dopuszczeni na tej infrastrukturze, którą już dysponowaliśmy, i na to miejsce w pasie drogowym, które było przeznaczone – do momentu, kiedy te pojazdy stały się popularne. Nie było tych użytkowników na infrastrukturze dedykowanej innym uczestnikom ruchu drogowego. To jest kluczowe ze względu na bezpieczeństwo ruchu i na te problemy, które państwo dzisiaj tu poruszacie.

Druga sprawa. Należy bardzo istotnie rozróżnić kwestie istniejącej infrastruktury, czyli tego, w jaki sposób mamy obecnie zagospodarowane pasy drogowe i jak próbujemy zorganizować na takiej infrastrukturze ruch, tak aby pogodzić potrzeby uczestników ruchu drogowego. Natomiast czym innym jest projektowanie czy budowanie nowej infrastruktury albo przebudowywanie tej infrastruktury, prowadzenie jakichś robót budowlanych na tym, co już jest.

Chcę wyraźnie powiedzieć, że w 2022 r., po 6 latach prac, wprowadziliśmy zupełnie nowe przepisy techniczno-budowlane, które w 100% uwzględniają potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami. My tak często mówimy: osoby ze szczególnymi potrzebami. Upraszczamy, że są to osoby niepełnosprawne, niepełnosprawne ruchowo albo z niepełnosprawnościami wzroku. Prawda jest taka, że to jest dużo szersze grono osób.

Cieszy mnie obecność tutaj przedstawicieli osób starszych. Jest też na przykład rodzic z dzieckiem w wózku – to też jest osoba ze szczególną potrzebą, ponieważ ten wózek generuje określone potrzeby dla takiego rodzica. Stąd też podkreślam wyraźnie: we wrześniu 2022 r. weszło w życie nowe rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, które w odniesieniu do dróg dla pieszych wprowadziło jasny i wyraźny przepis – każda nowa infrastruktura dla pieszych, projektowana na podstawie tych przepisów, przewiduje jasny podział drogi dla pieszych na tzw. trzy pasy funkcyjne. Pierwsza i najważniejsza część to jest chodnik. Ustawa i rozporządzenie definiuje wprost: chodnik jest przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszych. Mówiąc inaczej, na chodniku nie może się znajdować nic.

Proszę pamiętać, że mówię o projektowaniu nowej infrastruktury, nie o zagospodarowywaniu tego, co jest – to chcę wyraźnie podkreślić. Projektując nową drogę dla pieszych, musimy zaprojektować chodnik, który – tak jak tu padło – powinien mieć szerokość 1,8 m. W trudnych warunkach oczywiście dopuszczamy pewne ograniczenia przy zastosowaniu specjalnych rozwiązań, ale ten standard 1,8 m, o którym tu dzisiaj była mowa, w przepisach techniczno-budowlanych funkcjonuje. To jest pierwsza rzecz.

Jeżeli droga dla pieszych ma przy okazji pełnić inne funkcje – jak państwo wiecie, w mieście przy chodnikach mamy kioski, może już coraz mniej, ale dalej gdzieś tam są, mamy jakieś urządzenia związane ze słupami, gdzie umieszcza się reklamy, mamy miejsca przeznaczone

do postoju czy zatrzymania pojazdów – wówczas przy takim chodniku w ramach drogi dla pieszych projektuje się pas do obsługi i pas separujący. Czyli taki, który odgradza tę część, po której co do zasady nie porusza się pieszy. Żeby była jasność: projektując nową infrastrukturę, musimy przewidywać projektowanie tzw. strefy wolnej od przeszkód, jak to w państwa dokumencie jest napisane, na której nie może być żadnej przeszkody fizycznej. Musi być to pas, po którym każdy bezpiecznie może się poruszać.

Druga bardzo ważna rzecz, która była dzisiaj poruszona – chodzi o system fakturowych oznaczeń nawierzchni. Od 2022 r. przepisy techniczno-budowlane wymagają stosowania fakturowych oznaczeń nawierzchni. To jest kolejna rzecz, więc to też nie jest tak, że my czegoś nie mamy. Mamy. Pytanie, jak to jest stosowane w praktyce. Uzupełnieniem tych przepisów są wytyczne rekomendowane, po to właśnie, żeby nie było takiej sytuacji, że przepisy nie nadążają za zmieniającą się rzeczywistością, a trochę – mam wrażenie – dzisiaj o czymś takim mówimy. Zaskoczyła nas popularność jakiegoś środka transportu i ileś lat później dopiero przepisami nadążamy za tym, co się wydarzyło. Po to, żeby takich sytuacji uniknąć, wprowadziliśmy bardzo ogólne przepisy w formie rozporządzenia, którego nowelizacja to jest około roku, a znaczną część tych wymagań do projektowania przenieśliśmy do wytycznych, które minister rekomenduje. Czyli one nie przechodzą procesu legislacyjnego, ich zmiana nie trwa rok, tylko jeżeli jest taka potrzeba, jest to zasadne, skonsultowane, mogą być wprowadzone od ręki. Tyle w tym zakresie.

Natomiast jeśli chodzi o znaki, proszę państwa, bo to jest clou tego, o czym była dyskusja, tj. przeznaczone versus wyznaczone, to w sumie praktycznie znaczy to samo, ale jak się przejdzie do prawnego znaczenia tego słowa, to są dwie różne rzeczy. Określenie przeznaczone bierze się stąd, że w tej chwili przepisy w sprawie znaków de facto nie pozwalają oznakować takiego miejsca, to znaczy nie przewidują wzoru pojazdu typu hulajnoga w katalogu znaków stosowanych na drogach. Te przepisy, czyli te dwa rozporządzenia, które określają znaki, sygnały drogowe, będą obowiązywały do września tego roku. W ministerstwie pracujemy nad przygotowaniem nowego rozporządzenia, które zastąpi oba te rozporządzenia.

Co prawda – to mogę państwu powiedzieć – nie wyrobimy się na pewno do września, bo po prostu mamy na to za mało czasu – zamiast 4 lat, mieliśmy de facto półtora roku. Będziemy więc ten czas wydłużać, ale też nie dlatego, że nic nie robimy. Mamy już pewne propozycje, ale wiemy, że jak skierujemy je do konsultacji, to te konsultacje nie będą trwały 2 tygodni, bo w gronie odbiorców tych przepisów jest praktycznie każdy w tym kraju. Każdy z nas jest bowiem uczestnikiem ruchu drogowego i będzie musiał te przepisy poznać.

W tym kontekście całkowicie zmieniamy przepisy, to znaczy istotnie zmieniamy przepisy dotyczące oznakowywania miejsc postojowych. Wprowadzamy do katalogu takich stanowisk czy takich znaków również znak, który będzie odnosił się do hulajnóg elektrycznych. To znaczy chcemy wprowadzić, bo, że wprowadzamy, to jest za dużo powiedziane – chcemy wprowadzić. Mogę państwu pokazać propozycje, ponieważ Instytut Badawczy Dróg i Mostów na nasze zlecenie przygotował dla nas propozycje różnych wytycznych. Jak mówię, to jest na razie propozycja instytutu, ale jedna z nich to są wytyczne oznakowania parkingów i stref płatnego parkowania.

W ramach tego opracowania są również propozycje dotyczące tzw. parkingów dla hulajnóg. Jest określony sposób, jakie znaki stosować, gdzie te miejsca oznakowywać, jeżeli mówimy o wprowadzaniu zmian w organizacjach ruchu. Natomiast jeśli chodzi o projektowanie, to jesteśmy na końcowym etapie tworzenia wytycznych projektowania ulic, gdzie również kwestie przeznaczania pasów drogowych na parkowanie różnych rodzajów pojazdów są określone. Mogę państwu podać, że w takich wytycznych zaproponowano wprost, że nie można wyznaczyć pojedynczych miejsc dla hulajnóg. Jeżeli chcemy wyznaczyć takie miejsce do parkowania hulajnóg, to musi ono być minimum na trzy hulajnogi, tak żeby grupować te hulajnogi, nie rozrzucać ich po całym pasie, czyli właśnie tak projektować te parkingi, żeby można było grupować te hulajnogi w konkretnych miejscach.

Próbowałem państwu pokazać, że naprawdę widzimy te problemy, znamy je, próbujemy dostosowywać prawo do państwa potrzeb. I już tak dosłownie na zakończenie: mówi się, że ryba psuje się od głowy. Ja mam wrażenie, że mówimy trochę o innej sytuacji, ja bym powiedział, że w tym przypadku psuje się właśnie od ogona. Zobaczcie państwo, że gdyby każdy użytkownik hulajnogi zachowywał się tak, jak powinien, albo tak naprawdę widział coś więcej niż siebie, to my byśmy większości tych problemów dzisiaj nie mieli. Dyskutujemy, jak i co w przepisach napisać, żeby karać, żeby zrobić to, a de facto powinniśmy podjąć działania, żeby tych ludzi uświadamiać, że takie porzucenie jest po prostu niebezpieczne. Bardzo się cieszę, że pani o tym

powiedziała, bo moim zdaniem działania tzw. miękkie są kluczowe – zacznijmy od ogona, a nie od samego czubka, gdzieś na górze. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie.

Ja też stoję na stanowisku, że edukacja jest bardzo ważna. Brakuje nam edukacji poprawnych zachowań oraz kultury, ale też tego, co tu wybrzmiało, czyli nieuchronności kary.

A teraz chcę wrócić do pytań, które zadał przedstawicielom firm pan Mateusz Majkut, dotyczących niezakończonych przejazdów w sytuacji, kiedy jest źle odstawiony pojazd, czyli hulajnoga, i kar umownych za porzucenie de facto tego pojazdu, czy one są w regulaminie. Ja powiem, dlaczego tak mówię. W tej chwili mamy taką sytuację, że zmiany są konieczne na już, bo problem faktycznie jest bardzo duży. Wcale się nie dziwię, że popularność hulajnóg jest taka ogromna, bo jest to bardzo wygodny, szybki sposób przemieszczania się. Ale też widzę taką sytuację, że jeżeli użytkownik źle zaparkuje pojazd, hulajnogę, czyli ją porzuci de facto i ona będzie przeszkadzać innym użytkownikom ruchu, to jemu się przejazd nie zakończy. Nadal się nabijają kwoty, czyli firma zarabia, ale koszty ponoszą piesi, czyli mieszkańcy. Nie ma żadnych innych możliwości egzekwowania tego. Nawet jeżeli są w regulaminie kary i one zostaną zapłacone, to rozumiem, że trafiają do firmy, a nie do miasta, do użytkowników. A przecież to właśnie piesi czy inni użytkownicy ruchu drogowego ponoszą tego konsekwencje, więc tych zmian koniecznych w przepisach jest trochę więcej.

Nawiązuję do zaproponowanej zmiany miejsca wyznaczonego, żeby doprecyzować to określenie, oczywiście jest to krok, który musimy zrobić. Z taką propozycją konkretnych zmian zwrócimy się do resortu. Nie czekając na kompleksowe zmiany, metodą małych kroków spróbujemy zrobić to, co jest możliwe. Ale musi być jakieś konkretne egzekwowanie, bo jeżeli ma być tak, że nadal poza miejscem wyznaczonym będzie hulajnoga zostawiona bez konsekwencji albo ewentualne konsekwencje dla użytkownika będą polegały na tym, że będzie płacił kary do firm, to nadal służby nie będą wykonywać tych obowiązków, bo zwyczajnie nie będą miały mocy przerobowych, a miasto nie będzie miało z tego dodatkowych środków.

Trzeba więc jeszcze chyba pomyśleć nad rozwiązaniem. Bardzo proszę odnieść się do pytań dotyczących kary umownych, co państwo macie dla swoich użytkowników w tym zakresie. I potem chciałam jeszcze udzielić głosu pani Anecie Koszyczek.

Chciałam uspokoić: pani Aneto, czas nam się kończy, ale jeszcze będzie pani miała kilka minut. Bardzo proszę.

Senior public policy manager w firmie Bolt Michał Lutek:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca.

Zacznę może od tego, że w pełni popieramy głos pani dyrektor Kowalczyk i stanowisko ministerstwa, jeżeli chodzi o egzekucję kar. Obszar edukacyjny i wspieranie świadomości, propagowanie poprawnych zachowań to jest coś, w co my też chętnie się włączymy. Sami zresztą już to robimy w wielu obszarach, bo byliśmy partnerem działań edukacyjnych w zakresie uwzględnienia potrzeb osób z niepełnosprawnościami wzroku w ramach niewidzialnej wystawy. Nasza hulajnoga była elementem tej wystawy i służyła temu, żeby zwiększyć świadomość tego, jak niepoprawne parkowanie może negatywnie wpływać na komfort poruszania się i bezpieczeństwo w mieście. Stąd też wszelkie działania edukacyjne czy kampanijne w imieniu Bolt – jak najbardziej tak.

Odpowiadając na pytania, które padły. Pierwsze z nich, tak jak zapisałem, dotyczyło kwestii ograniczenia prędkości. Jeżeli mówimy o strefach wyznaczonych z miastem, gdzie ta prędkość jest niższa, to my oznaczamy taką strefę w naszych systemach, ustawiamy prędkość, która została ustalona na podstawie porozumienia z miastem. Gdy GPS zlokalizuje pojazd w strefie objętej zakazem, hulajnoga sama automatycznie zwalnia do określonej prędkości, to jest do 12 km/h czy 15 km/h. Nie ma tu możliwości jechania szybciej w sytuacji, kiedy ta strefa jest ograniczona, więc dopiero po wyjeździe ze strefy mamy to ogólne ograniczenie prędkości, które wynika z przepisów prawa, do 20 km/h.

Jeżeli chodzi o kary administracyjne, one są przewidziane w regulaminie, przynajmniej jeżeli chodzi o Bolt – to jest 30 zł kary administracyjnej, to znaczy kary umownej, bo to nie jest kara administracyjna, żeby też nie mieszać tych porządków. W przypadku części samorządów, z którymi współpracujemy w ramach wyznaczania miast, współpraca obejmuje także odpłatną relokację, więc to jest jeden z elementów. Dlaczego mówimy o samorządach? Bo samorządy

w ramach płatności za przestrzeń, z której korzystamy na potrzeby parkingów... Takim przykładem jest wspomniany już Kraków – miasto odpłatnie dokonuje relokacji niepoprawnie zaparkowanych hulajnóg, której koszty my pokrywamy, kiedy jest to nasza hulajnoga. Cały taki system został wypracowany w wyniku rozmów z miastem, dlatego jeszcze raz podkreślamy rolę samorządów, bo to pokazują... Jest przykład Warszawy, gdzie ta odpłatność za przestrzeń, z której korzystamy, też jest, płacimy za to.

Pan wspominał również o kwestiach przetargowych czy koncesyjnych. W Warszawie mamy wyznaczone miejsca, jeżeli chodzi o konkretną powierzchnię, z której korzystamy, mamy odpłatność, ale także przekazujemy miastu dane dotyczące naszych przejazdów, liczby urządzeń. Byliśmy też partnerem takiego projektu badawczego, w ramach którego hulajnogi były analizowane pod kątem uzupełnienia infrastruktury transportowej, tego, jak one wpływają na cały ekosystem poruszania się po mieście. Stąd ta współpraca z samorządami, zresztą tak jak wspominała też koleżanka, jest kluczowa.

Chyba poruszyłem wszystkie kwestie. Jeżeli jest coś jeszcze, to oczywiście...

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Ja tylko chcę doprecyzować. Rozumiem, że opłatę relokacyjną, którą wprowadził Kraków, przerzucacie na klienta?

Senior public policy manager w firmie Bolt Michał Lutek:

My ją pokrywamy w ramach naszej umowy. To jest relokacja dokonywana przez podmiot trzeci, którą my pokrywamy.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Tak, ale przerzucacie ją potem na klienta, jest to ujęte w regulaminie?

Senior public policy manager w firmie Bolt Michał Lutek:

Jeżeli jest to sytuacja, w której hulajnoga została niepoprawnie zaparkowana, a nie na przykład przestawiona czy w ramach jakichś aktów wandalizmu wyniesiona poza ten obszar, który został wyznaczony, to tak.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Jeszcze tylko chciałam przeczytać, pan Przemysław Kulik napisał na czacie: „Przepraszam, ale to już tyle czasu trwa, że ja bym nie liczył, że w końcu wyedukujemy społeczeństwo. Jeśli ludzie mieliby się nauczyć kultury, to naprawdę przez te pół dekady już by się nauczyli. Przemysław Kulik”.

Ja się zgadzam, panie Przemysławie, dlatego trzeba działać dwutorowo. Edukujemy od najmłodszych lat. To jest bardzo dobry materiał, który można edukować, kształtować dobre postawy. Niestety równolegle musi iść dobra egzekucja kar i odpowiedzialności.

Szanowni państwo, naprawdę ostatnie dwa głosy – pani Aneta Koszyczek i pan Łukasz Iwancio się zgłaszały, myślę, że z taką dobrą puentą do strony społecznej.

Bardzo proszę, pani Aneto. Bardzo proszę też o krótkie wypowiedzi. Dziękuję.

Przedstawicielka strony społecznej Aneta Koszyczek:

Tak, dzień dobry i dziękuję za kolejny głos.

Ja bym chciała się na szybko się odnieść do regulacji prędkości. Jako użytkowniczka przystawki elektrycznej mam wbudowany w tę przystawkę licznik, który blokuje prędkość. Jeśli na przykład chcę jechać szybciej, to nie pojadę, bo to mi blokuje jazdę. Zamiast rozpędzić się bardziej, wózek hamuje ze względów bezpieczeństwa. Trudno jest mi uwierzyć, że do hulajnogi nie da się takiego systemu wbudować, skoro już na etapie produkcji da się go ze względów bezpieczeństwa wbudować w przystawkę elektrycznej dla osób z niepełnosprawnością ruchową. Nie da się tego w hulajnogach zrobić? Może jest potrzebne spotkanie z takim producentem przystawek, żeby dojść do jakiegoś porozumienia, nie wiem, skonsultować się, w jaki sposób te ograniczniki prędkości wprowadzić w hulajnogach. Może to jest jakiś sposób.

A jeśli chodzi o społeczeństwo... Fundacja Avalon – mam nadzieję, że wszyscy kojarzą Fundację Avalon – organizowała kampanię społeczną „Epoka dostępności”, która się zakończyła wystawą w Muzeum Narodowym w Krakowie „Epoka niedostępności”. Polegała ona na tym, że były wystawione eksponaty, czyli bariery, z którymi borykają się osoby z niepełnosprawnościami na co dzień. Jednym z tych eksponatów przed gmachem głównym Muzeum Narodowego w Krakowie była przewrócona hulajnoga. Było bardzo dużo osób, które przechodziły obok tej

hulajnogi, a po zakończeniu kampanii, która była wspaniała – ja również miałam przyjemność uczestniczyć w tej kampanii – może miesiąc minął, kiedy rzeczywiście ludzie uważali na te hulajnogi. Przewrócona hulajnoga – jako eksponat – była widoczna, bo to było główne miejsce, przed głównym gmachem Muzeum Narodowego w Krakowie, ale jak tylko się kampania skończyła i ta wystawa również, to nagle problem w Krakowie powrócił.

Mieszkam w Krakowie i powiem tak. Nawet pomimo wyznaczonych miejsc na hulajnogi elektryczne ten problem nadal istnieje. Żeby nie skłamać, jak jeżdżę w różne rejony Krakowa, to widzę 2–3 hulajnogi w wyznaczonych miejscach dobrze zaparkowane, a reszta jest na chodnikach. To jest nadal duży problem, nawet w tak dużych miastach. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie, ja sobie tylko pozwolę szybko odpowiedzieć.

Rozumiem, że wypożyczalnie, czyli firmy, mają właśnie te ograniczniki. Problemem są większe, indywidualne, które nawet jak oficjalnie mają ograniczniki, to bardzo łatwo – z instrukcją znalezioną w internecie – je przekręcić. Stąd prace resortu nad homologacją i większą kontrolą tych pojazdów już na etapie sprowadzania ich do Polski.

Bardzo proszę, pan Łukasz Iwancio chciał jeszcze zabrać głos. Bardzo proszę.

Przedstawiciel Fundacji Blind & Proud Łukasz Iwancio:

Szanowni państwo, szanowna pani przewodnicząca, bardzo dziękujemy za organizację dzisiejszego posiedzenia w temacie hulajnóg. Widzimy, że zarówno ze strony operatorów, ze strony MI, jak i ze strony państwa posłów jest otwartość na uregulowanie parkowania hulajnóg elektrycznych.

W wypowiedzi operatorów de facto nie usłyszeliśmy żadnego sprzeciwu co do tego tematu, że trzeba to uregulować, co nas bardzo cieszy. Tym bardziej że patrząc na przykład na siedzibę Lime, czyli San Francisco – właśnie tam funkcjonuje to rozwiązanie, o którym powiedzieliśmy, czyli parkowanie tylko i wyłącznie w miejscach wyznaczonych. To, czego oczekujemy w Polsce, po prostu państwo jako firma stosujecie we własnym domu. Myślę, że to jest ważne. Tym bardziej że w Polsce w tym momencie mamy dobrowolność, a jak pokazał raport PIRE o mobilności, dobrowolność nie działa, bo w Warszawie są tysiące miejsc przeznaczonych do parkowania hulajnóg i mało kto tam parkuje. Stąd państwo jako operatorzy moglibyście w Warszawie z własnej woli w tym momencie włączyć parkowanie tylko w miejscach do tego przeznaczonych, z własnej woli, bo znacie dane tych miejsc. Nie zrobiliście tego, dlatego jest potrzebne uregulowanie tego na poziomie krajowym i na poziomie ustawowym.

Mamy na uwadze to, że jeżeli chodzi o samorządy, ich rola jest nie do przecenienia. Natomiast to, że one będą mogły decydować o wyznaczeniu miejsca albo nie, da siłę negocjacyjną, o którą zaapelował pan z ZDM. Dziękujemy też za poparcie sformułowania „miejsc wyznaczonych”. Myślę, że słowa przedstawicieli z MI potwierdzają, że możemy pracować nad rozwiązaniem krokowym, stopniowym, ponieważ państwo już pracujecie nad tym, żeby oznaczenia były jednolite. W momencie, kiedy damy na przykład 12 miesięcy *vacatio legis*, latem przyszłego roku moglibyśmy mieć uporządkowany temat parkowania hulajnóg elektrycznych.

Lato 2027 to też będzie pewnie ten czas, kiedy państwo będziecie w stanie wskazać samorządom: tak, robimy to oznakowanie w taki, a nie w inny sposób, dzięki czemu będziemy to mogli stosować jednolicie w całym kraju. Myślę, że wszyscy dążymy do tego, żeby stopniowo to zagadnienie, temat parkowania hulajnóg elektrycznych, ich poruszania się w naszym kraju uporządkować, żeby można było rozwijać mikromobilność, ale robić to z poszanowaniem i z uwzględnieniem bezpieczeństwa innych użytkowników ruchu drogowego. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie.

Bardzo państwu dziękuję za tę dyskusję.

Mam jedno słowo podsumowania, bo przejrzałam raport przygotowany przez Radę Dostępności, dotyczący bezpieczeństwa poruszania się osób niewidomych i słabo widzących. Faktycznie jest to dobry, świetny materiał do dalszych prac legislacyjnych dla MI w zakresie ruchu drogowego. On jest bardzo szeroki, kompleksowy. My dzisiaj skupiliśmy się i chcieliśmy się skupić celowo właśnie na parkowaniu w miejscach wyznaczonych, co jest bardzo ważne. Z tą propozycją konkretnej zmiany zwrócimy się, już się zwróciliśmy, ale ponowimy to w sposób jeszcze bardziej oficjalny, z dobrym uzasadnieniem w formie projektu ustawy, żeby spróbować coś

zmienić małymi krokami. Ale mamy świadomość, że to jest tylko kropla w morzu potrzeb. To jest świetna baza do dalszej pracy, to, co państwo przygotowaliście, ale też wiemy, że musi być po prostu lepsze egzekwowanie.

Zatem ten kierunek, żeby straż miejska zyskała kompetencje, to jest najlepsza droga do tego, żeby i zadbać o bezpieczeństwo, i edukować społeczeństwo, co wybrzmiało bardzo mocno. Ale jak rozumiem – również pomóc firmom, które faktycznie starają się dbać o dobre imię swojej marki, w tym, żeby egzekwowali kary za niewłaściwe zachowania i promowali dobre postawy.

Mamy co robić, myślę, że to nie jest nasze ostatnie posiedzenie w tym temacie. Wybrzmiało tutaj wielokrotnie, że mamy nowych użytkowników dróg i będą jeszcze nowsze urządzenia. Cieszę się, że ministerstwo je zacznie homologować w jakiś sposób, bardziej kontrolować, że pracuje nad tymi przepisami. Prawo nigdy nie będzie nadążać jeden do jednego za takimi odkryciami technologicznymi i różnymi innymi zachowaniami, również społecznymi, ale wiemy jedno – hulajnoga elektryczna to jest takie urządzenie, które zarówno troszeczkę zastępuje nam samochody, co jest bardzo na plus, bo jest ekologiczne, ktoś może wybrać sobie, jak i ułatwia pieszym szybsze poruszanie się. Natomiast odnoszę wrażenie, że koszty społeczne spadają w większości jednak na pieszych, a nie na użytkowników samochodów. Może trzeba miejsc parkingowych szukać jednak nie na chodnikach, ale na jezdni, bo przecież na jednym miejscu samochodowym na parkingu, jak podejrzewam, z 15 hulajnóg się zmieści, jak dobrze policzymy, może z 10. Może więc też trzeba zadbać o taką proporcjonalność, jeżeli chodzi o miejsca wyznaczania, żeby to nie odbywało się wyłącznie kosztem miejsc dla pieszych na chodnikach.

Ale ja rozumiem, że to też jest dobra praktyka samorządów.

Dzisiaj nie mamy przedstawicieli miasta Krakowa, ale myślę, że warto wrócić do tej rozmowy z przedstawicielami Policji i samorządów. Nie wszystko da się uregulować w ustawie, ale księga dobrych praktyk samorządowych... Myślę, że warto dzielić się takimi zachowaniami. Bardzo serdecznie państwu dziękuję za to spotkanie. Pracujemy dalej.

Dziękuję, zamykam oficjalnie posiedzenie podkomisji.