



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-6-21

Druk nr 911
Warszawa, 28 stycznia 2021 r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) droga – wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, ruchu osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt;”

b) pkt 17 i 18 otrzymują brzmienie:

„17) uczestnik ruchu – pieszego, osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, kierującego, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze;

18) pieszy – osobę znajdującą się poza pojazdem na drodze i niewykonującą na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami; za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, hulajnogę elektryczną, urządzenie transportu osobistego, urządzenie wspomagające ruch, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim, a także dziecko w wieku do 10 lat kierujące rowerem pod opieką osoby dorosłej;”

c) po pkt 18 dodaje się pkt 18a w brzmieniu:

„18a) urządzenie wspomagające ruch – urządzenie lub sprzęt sportowo-rekreacyjny, przeznaczone do poruszania się osoby w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni;”

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń oraz ustawę z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2020 r. poz. 284, 568, 695, 1087 i 1517 oraz z 2021 r. poz. 54.

- d) pkt 23 otrzymuje brzmienie:
„23) ustąpienie pierwszeństwa – powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, pieszego – do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku, a osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch – do zatrzymania się, zmiany kierunku albo istotnej zmiany prędkości;”
- e) pkt 31 i 32 otrzymują brzmienie:
„31) pojazd – środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane, z wyjątkiem urządzenia wspomagającego ruch;
32) pojazd silnikowy – pojazd wyposażony w silnik, z wyjątkiem motoroweru, pojazdu szynowego, roweru, wózka rowerowego, hulajnogi elektrycznej, urządzenia transportu osobistego i wózka inwalidzkiego;”
- f) po pkt 47a dodaje się pkt 47b i 47c w brzmieniu:
„47b) hulajnoga elektryczna – pojazd napędzany elektrycznie, dwuosiowy, z kierownicą, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe;
47c) urządzenie transportu osobistego – pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe;”
- 2) w dziale II tytuł rozdziału 2 otrzymuje brzmienie:
„Ruch pieszych oraz osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch”;
- 3) w art. 11:
a) w ust. 4 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:
„Pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, korzystając z tej drogi, jest obowiązany ustąpić miejsca osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, kierującemu rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego.”
b) w ust. 5 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„W strefie tej pieszy korzysta z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem oraz osobą poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch.”;

4) w dziale II w rozdziale 2 po art. 15 dodaje się art. 15a w brzmieniu:

„Art. 15a. 1. Osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch jest obowiązana korzystać z chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów. Osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch na drodze dla rowerów obowiązuje ruch prawostronny.

2. Przepisów ust. 1 nie stosuje się w strefie zamieszkania. W strefie tej osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch korzysta z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem.

3. Osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, korzystając z chodnika albo drogi dla pieszych, jest obowiązana poruszać się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachować szczególną ostrożność, ustępować pierwszeństwa pieszemu oraz nie utrudniać jego ruchu.

4. Osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, przekraczając jezdnię, jest obowiązana zachować szczególną ostrożność oraz korzystać odpowiednio z przejazdu dla rowerzystów albo przejścia dla pieszych.

5. Przekraczanie torowiska wyodrębnionego z jezdni przez osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch jest dozwolone tylko w miejscu do tego przeznaczonym.

6. Osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch jest obowiązana:

- 1) poruszać się z prędkością zapewniającą panowanie nad tym urządzeniem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa;
- 2) przy wymijaniu zachować bezpieczny odstęp od wymijanego pojazdu lub uczestnika ruchu;
- 3) przy omijaniu zachować bezpieczny odstęp od omijanego pojazdu, uczestnika ruchu lub przeszkody;
- 4) przed wyprzedzaniem upewnić się, czy ma dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu;
- 5) zbliżając się do przejścia dla pieszych, zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu.

7. Osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch zabrania się:

- 1) poruszania się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu;
 - 2) przewożenia innej osoby, zwierzęcia lub ładunku;
 - 3) ciągnięcia pojazdu lub ładunku;
 - 4) czepiania się pojazdów;
 - 5) poruszania się tyłem.”;
- 5) w art. 20 w ust. 6 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
„4) hulajnogi elektrycznej i urządzenia transportu osobistego – 20 km/h.”;
- 6) w art. 22:
- a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:
„5. Kierujący pojazdem jest obowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować kierunkowskazem zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu oraz zaprzestać sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru.”;
 - b) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:
„5a. W przypadku gdy pojazd nie jest wyposażony w kierunkowskazy, kierujący pojazdem jest obowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu przez wyciągnięcie ręki w stronę zamierzonej zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu.”;
- 7) w art. 24 w ust. 2 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:
„W razie wyprzedzania roweru, wózka rowerowego, motoroweru, motocykla, hulajnogi elektrycznej, urządzenia transportu osobistego, osoby poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch lub kolumny pieszych odstęp ten nie może być mniejszy niż 1 m.”;
- 8) w art. 26 w ust. 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) jazdy wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych, z zastrzeżeniem art. 33 ust. 6, art. 33a ust. 2 oraz art. 33b ust. 2.”;
- 9) w art. 27:
- a) ust. 1 i 1a otrzymują brzmienie:
„1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa kierującemu rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego oraz osobie

poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, znajdującym się na przejeździe.

1a. Kierujący pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa kierującemu rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego oraz osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, jadącym na wprost po jezdni, pasie ruchu dla rowerów, drodze dla rowerów lub innej części drogi, którą zamierza opuścić.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Kierujący pojazdem, przejeżdżając przez drogę dla rowerów poza jezdnią, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa kierującemu rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego oraz osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch.”;

10) w art. 32:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) rowerów, wózków rowerowych lub hulajnóg elektrycznych – 15;”,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Zabrania się wjeżdżania między jadące w kolumnie rowery, wózki rowerowe lub hulajnogi elektryczne oraz pojazdy, o których mowa w ust. 5.”;

11) w dziale II w rozdziale 3 tytuł oddziału 11 otrzymuje brzmienie:

„Przepisy dodatkowe o ruchu rowerów, hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego, motorowerów oraz pojazdów zaprzęgowych”;

12) w art. 33:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeżeli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować pierwszeństwa pieszemu.”,

b) w ust. 1a zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną może zatrzymać się w służbie rowerowej obok innych kierujących tymi pojazdami.”,

c) w ust. 3 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Kierującemu rowerem, hulajnogą elektryczną lub motorowerem zabrania się:”

d) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Kierujący rowerem, korzystając z chodnika albo drogi dla pieszych, jest obowiązany jechać z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachować szczególną ostrożność, ustępować pierwszeństwa pieszemu oraz nie utrudniać jego ruchu.”;

13) po art. 33 dodaje się art. 33a–33d w brzmieniu:

„Art. 33a. 1. Kierujący hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością nie większą niż 30 km/h, w przypadku gdy brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów.

2. Korzystanie z chodnika lub drogi dla pieszych przez kierującego hulajnogą elektryczną jest dozwolone wyjątkowo, gdy chodnik jest usytuowany wzdłuż jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h, i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów.

3. Kierującemu hulajnogą elektryczną zabrania się:

- 1) ciągnięcia lub holowania innego pojazdu;
- 2) przewożenia innej osoby, zwierzęcia lub ładunku.

Art. 33b. 1. Kierujący urządzeniem transportu osobistego jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów, jeżeli jest ona wyznaczona dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Kierujący urządzeniem transportu osobistego, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować pierwszeństwa pieszemu.

2. Korzystanie z chodnika lub drogi dla pieszych przez kierującego urządzeniem transportu osobistego jest dozwolone wyjątkowo, gdy brakuje wydzielonej drogi dla rowerów.

3. Kierującemu urządzeniem transportu osobistego zabrania się:

- 1) ciągnięcia lub holowania innego pojazdu;
- 2) przewożenia innej osoby, zwierzęcia lub ładunku;
- 3) czepiania się pojazdów.

Art. 33c. Kierujący hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, korzystając z chodnika albo drogi dla pieszych, jest obowiązany jechać z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachować szczególną ostrożność, ustępować pierwszeństwa pieszemu oraz nie utrudniać jego ruchu.

Art. 33d. 1. Zabrania się dopuszczania dziecka w wieku do 10 lat do kierowania hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego na drodze.

2. W strefie zamieszkania dopuszcza się kierowanie hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego przez dziecko w wieku do 10 lat wyłącznie pod opieką osoby dorosłej.”;

14) w art. 47:

a) w ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Dopuszcza się, przy zachowaniu warunków określonych w ust. 1 pkt 1 i 2, zatrzymanie lub postój na chodniku przy krawędzi jezdni całego samochodu osobowego, motocykla, motoroweru lub wózka rowerowego.”;

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Dopuszcza się postój roweru, hulajnowy elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego na chodniku w miejscu do tego przeznaczonym, a w razie braku takiego miejsca – jak najbliżej zewnętrznej krawędzi chodnika najbardziej oddalonej od jezdni oraz równoległe do tej krawędzi, przy zachowaniu warunków określonych w ust. 1 pkt 2.”;

15) w art. 60 w ust. 2 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) ciągnięcia za pojazdem kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, osoby poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, osoby na sankach lub innym podobnym urządzeniu, zwierzęcia lub ładunku;”;

16) w art. 129 w ust. 2:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) legitymowania uczestnika ruchu i wydawania mu wiążących poleceń co do sposobu korzystania z drogi, używania pojazdu lub urządzenia wspomagającego ruch;”;

b) w pkt 8 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) kierowania pojazdem lub poruszania się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch osobie znajdującej się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu;”;

17) w art. 129b:

a) w ust. 2 w pkt 2 lit. b oraz c otrzymują brzmienie:

- „b) ruchu motorowerów, rowerów, wózków rowerowych, hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego, pojazdów zaprzęgowych oraz o jeździe wierzchem lub pędzeniu zwierząt,
 - c) ruchu pieszych oraz osób poruszających się przy użyciu urządzeń wspomagających ruch,”
- b) w ust. 3:
- pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) zatrzymania pojazdu, osoby poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch lub jadącego wierzchem;”
 - pkt 4 otrzymuje brzmienie:
 - „4) legitymowania uczestnika ruchu i wydawania mu wiążących poleceń co do sposobu korzystania z drogi, używania pojazdu lub urządzenia wspomagającego ruch;”
- 18) w art. 130a w ust. 6a w lit. g kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. h w brzmieniu:
- „h) hulajnoga elektryczna lub urządzenie transportu osobistego – za usunięcie – 123 zł; za każdą dobę przechowywania – 23 zł.”

Art. 2. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821, z późn. zm.³⁾) po art. 86 dodaje się art. 86a w brzmieniu:

„Art. 86a. Kto, kierując rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego albo poruszając się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch na chodniku lub drodze dla pieszych, nie porusza się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego lub nie ustępuje pierwszeństwa pieszemu,
podlega karze grzywny albo karze nagany.”

Art. 3. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1268 i 1517) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 7 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) rowerem, wózkiem rowerowym, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego – jest karta rowerowa lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T – w przypadku osób, które nie ukończyły 18 lat;”

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2019 r. poz. 1238 oraz z 2020 r. poz. 568, 956, 1086, 1517 i 2112.

- 2) w art. 8 w ust. 1 pkt 10 otrzymuje brzmienie:
„10) 10 lat – dla roweru, hulajnowy elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego;”;
- 3) w art. 17 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) wykazała się niezbędnymi umiejętnościami w kierowaniu rowerem odpowiednio podczas zajęć szkolnych, zajęć prowadzonych przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego lub zajęć prowadzonych przez ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań.”.

Art. 4. 1. Hulajnowy elektryczne i urządzenia transportu osobistego wprowadzane do obrotu po dniu 31 grudnia 2021 r. spełniają warunki techniczne określone dla tych pojazdów w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1.

2. Hulajnowy elektryczne i urządzenia transportu osobistego wprowadzone do obrotu przed dniem 1 stycznia 2022 r. mogą nie spełniać warunków technicznych określonych dla tych pojazdów w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Projektowane przepisy wprowadzają do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo o ruchu drogowym”, rozwiązania mające na celu uporządkowanie ruchu hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego (takich jak np.: deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenie samopoziomujące itp.) oraz urządzeń wspomagających ruch (takich jak np.: rolki, wrotki, deskorolka, hulajnoga – napędzanych siłą mięśni) na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu.

Potrzeba wprowadzenia zmian przewidzianych w projekcie ustawy wynika m.in. z oczekiwań społecznych oraz potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Spowodowane jest to faktem, że w ostatnich latach zauważalny jest dynamiczny rozwój technologii w zakresie urządzeń takich jak: hulajnoga elektryczna, deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenia samopoziomujące i inne urządzenia o podobnej konstrukcji wyposażone w napęd elektryczny lub napędzane siłą mięśni, przeznaczone do transportu osób. Rozwój ten powoduje, że wskazane urządzenia stają się coraz bardziej dostępne i popularne, głównie wśród mieszkańców dużych aglomeracji miejskich, w szczególności za pośrednictwem bardzo dynamicznie rozwijających się w ostatnim czasie, w dużych miastach, wypożyczalni tego typu urządzeń (hulajnóg elektrycznych).

Obowiązujące przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym nie precyzują zasad ruchu drogowego, do których powinna się stosować osoba poruszająca się hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego po drogach publicznych w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu. Obecny stan prawny nie wskazuje wprost, jaki jest status osoby korzystającej z tych urządzeń (jakie wiążą się z tym obowiązki i uprawnienia), co powoduje, że użytkownicy (także potencjalni) hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego i urządzeń wspomagających ruch mają liczne wątpliwości m.in. w zakresie dostępności dla tych urządzeń publicznej infrastruktury drogowej.

Ponadto na podstawie obecnych przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym osoba poruszająca się za pomocą hulajnogi elektrycznej albo urządzenia transportu osobistego nie może być traktowana jako pieszy ani też jako kierujący pojazdem, co powoduje wątpliwości i brak jednolitego podejścia do osób poruszających się za pomocą takich urządzeń ze strony organów uprawnionych do kontroli ruchu drogowego.

Z uwagi na potrzebę prawnego uregulowania ruchu wskazanych powyżej urządzeń na drogach publicznych projektowana regulacja obejmuje m.in. kwestie statusu prawnego hulajnogi elektrycznej, urządzenia transportu osobistego oraz urządzenia wspomagającego ruch, a tym samym użytkowników – poruszających się tymi urządzeniami, określenie części drogi przeznaczonych do ruchu hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego oraz urządzeń wspomagających ruch, dopuszczalnej prędkości wskazanych urządzeń, uprawnień do kierowania oraz minimalnego wieku osób poruszających się przy użyciu tych urządzeń.

Efektom projektowanych zmian będzie prawne uporządkowanie ruchu hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego oraz urządzeń wspomagających ruch, co z kolei – m.in. przez znaczne ograniczenie ruchu hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego na chodnikach i drogach dla pieszych – zapewni wyższy poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (zarówno pieszych, jak i użytkowników wskazanych wyżej urządzeń), a także wpłynie pozytywnie na komfort korzystania przez pieszych z przeznaczonej dla nich infrastruktury drogowej.

Projektowany **art. 1 pkt 1 lit. a** wprowadza zmianę w treści pkt 1 w art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Projektowana zmiana rozszerza definicję drogi, wskazując, że droga przeznaczona jest także do ruchu osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch.

Zgodnie z projektowanym **art. 1 pkt 1 lit. b** wprowadzono zmiany w treści pkt 17 i 18 w art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Projektowana zmiana rozszerza definicję uczestnika ruchu drogowego o osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. W konsekwencji przyjętego rozwiązania osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch nie jest pieszym ani kierującym pojazdem.

Ponadto wprowadza się zmiany w treści pkt 18 w art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Projektowana zmiana rozszerza definicję pieszego również o osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą hulajnogę elektryczną lub urządzenie transportu osobistego. Ponadto zmieniono sformułowanie „osoba w wieku do 10 lat” na „dziecko w wieku do 10 lat”. Zmienione brzmienie koresponduje z obowiązującym obecnie brzmieniem m.in. art. 43 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Zgodnie z projektowaną regulacją **art. 1 pkt 1 lit. c** dodano pkt 18a w art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w którym zdefiniowano urządzenie wspomagające ruch. Na podstawie tej definicji urządzenie wspomagające ruch jest urządzeniem lub sprzętem sportowo-rekreacyjnym przeznaczonym do poruszania się osoby w pozycji stojącej. Urządzenie to może być napędzane

wyłącznie siłą mięśni osoby poruszającej się tym urządzeniem. Przez urządzenie wspomagające ruch należy rozumieć m.in. rolki, wrotki, deskorolkę, hulajnogę i inne urządzenia lub sprzęt sportowo-rekreacyjny, napędzane siłą mięśni osoby poruszającej się tym urządzeniem.

Przepis **art. 1 pkt 1 lit. d** wprowadza zmianę w treści pkt 23 w art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Projektowana regulacja rozszerza definicję ustąpienia pierwszeństwa, wskazując zachowania, tj. zatrzymanie się, zmianę kierunku albo istotną zmianę prędkości osoby poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, które świadczą o nieustąpieniu jej pierwszeństwa przez innych uczestników ruchu drogowego.

Przepis **art. 1 pkt 1 lit. e** wprowadza zmiany w treści pkt 31 i 32 w art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Projektowana regulacja rozszerza definicję pojazdu, wskazując, że urządzenie wspomagające ruch nie jest pojazdem w myśl przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Ponadto projektowane przepisy zmieniają definicję pojazdu silnikowego w pkt 32 w art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Z definicji pojazdu silnikowego wyłączono rower, wózek rowerowy, hulajnogę elektryczną, urządzenie transportu osobistego oraz wózek inwalidzki.

Przepis **art. 1 pkt 1 lit. f** wprowadza w pkt 47b w art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym definicję hulajnogi elektrycznej. Zdefiniowanie hulajnogi elektrycznej pozwala na właściwą identyfikację pojazdów tego rodzaju oraz możliwość określenia zasad ruchu drogowego dla kierujących tymi pojazdami. Przedmiotowa zmiana jest niezbędna z uwagi na liczbę takich pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym. W myśl tej regulacji hulajnoga elektryczna jest pojazdem napędzanym elektrycznie, dwuosiowym z kierownicą, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczonym do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe. Projektowany przepis nie dopuszcza przebywania na hulajnodze elektrycznej więcej niż jednej osoby (może to być wyłącznie kierujący hulajnogą elektryczną). Podkreślenia wymaga, że pojazdy konstrukcyjnie podobne do hulajnogi elektrycznej wyposażone w siodełko nie zostały objęte przedmiotową regulacją, gdyż po przeprowadzeniu merytorycznej analizy tego problemu uznano, że włączenie takich urządzeń do definicji hulajnogi elektrycznej może wpłynąć na pogorszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności pieszych.

Ponadto w **art. 1 pkt 1 lit. f** zdefiniowano urządzenie transportu osobistego, dodając pkt 47c w art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z projektowaną regulacją jest to pojazd napędzany elektrycznie, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej. Określenie definicji urządzenia transportu osobistego daje możliwość ustalenia

zasad ruchu drogowego również dla urządzeń, do których zalicza się np.: deskorolki elektryczne, elektryczne urządzenia samopoziomujące itp. Z urządzenia transportu osobistego może korzystać wyłącznie osoba kierująca tym pojazdem.

Projektodawca nie przewidział możliwości stosowania innych rodzajów napędu dla hulajnogi elektrycznej i urządzenia transportu osobistego niż elektryczny, z uwagi na potrzebę ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez silniki spalinowe, a także mając na względzie, że obecnie poza silnikami elektrycznymi inne rodzaje napędu dla takich urządzeń nie są powszechnie dostępne.

W **art. 1 pkt 2** projektowanej ustawy zmieniono tytuł rozdziału 2 w dziale II ustawy – Prawo o ruchu drogowym, przez wskazanie, że przepisy tego rozdziału dotyczą także osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch.

W **art. 1 pkt 3 lit. a** projektowanej regulacji zmieniono brzmienie zdania drugiego w ust. 4 w art. 11 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z nowym brzmieniem przepisów pieszy poruszający się po drodze dla rowerów będzie obowiązany ustąpić miejsca osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, kierującemu rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego. Obowiązek ustąpienia miejsca nałożony na pieszego korzystającego z drogi dla rowerów wynika z faktu dopuszczenia ruchu urządzeń wspomagających ruch, hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego na drodze dla rowerów.

Natomiast **art. 1 pkt 3 lit. b** projektu ustawy zmienia brzmienie zdania drugiego w ust. 5 w art. 11 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przez wskazanie, że w strefie zamieszkania pieszy ma pierwszeństwo zarówno przed pojazdem, jak i osobą poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, która została wskazana w zmienionym pkt 17 w art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym jako uczestnik ruchu.

W **art. 1 pkt 4** wprowadza się do ustawy – Prawo o ruchu drogowym w dziale II w rozdziale 2 nowy przepis art. 15a, którego celem jest szczegółowe określenie zasad i obowiązków osoby poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. Zgodnie z projektowanym ust. 1 w art. 15a osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch ma obowiązek korzystać z chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów. Ponadto osobę tę na drodze dla rowerów obowiązuje ruch prawostronny. Zaznaczyć należy, że wyboru odpowiedniej części drogi dokonuje osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. Kierujący rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego oraz osoby poruszające

się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch poruszają się po drodze dla rowerów na jednakowych zasadach.

Natomiast wskazania wymaga, że obowiązek ten nie dotyczy poruszania się w strefie zamieszkania, bowiem w strefie tej osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch może korzystać z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem, zgodnie z projektowanym ust. 2 w art. 15a. Natomiast podkreślenia wymaga, że – zgodnie ze zmienianym ust. 5 w art. 11 ustawy – Prawo o ruchu drogowym – w strefie zamieszkania pieszy ma pierwszeństwo zarówno przed pojazdem, jak i przed osobą poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch.

Ponadto zgodnie z nowym ust. 3 w art. 15a korzystanie z chodnika albo drogi dla pieszych przez osobę poruszającą przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch jest dozwolone z zachowaniem szczególnej ostrożności oraz dostosowaniem prędkości poruszania się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch w taki sposób, aby prędkość ta była zbliżona do prędkości ruchu pieszego. Ponadto osoba ta jest obowiązana ustąpić pierwszeństwa pieszemu oraz nie utrudniać jego ruchu. Przedmiotowa regulacja ma na celu ochronę pieszych poruszających się chodnikiem albo drogą dla pieszych.

Zgodnie z projektowanymi ust. 4 i 5 w art. 15a przekraczanie jezdni oraz torowiska przez osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch jest dozwolone wyłącznie na przejściu dla pieszych albo przejeździe dla rowerzystów z zachowaniem szczególnej ostrożności. Należy jednak pamiętać, że zgodnie z art. 2 pkt 11 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przejście dla pieszych jest to powierzchnia jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska przeznaczona do przechodzenia przez pieszych. Z tego względu niedopuszczalne jest korzystanie z urządzenia wspomagającego ruch na powierzchni przejścia dla pieszych. Przyjęte rozwiązanie ma zagwarantować odpowiedni poziom bezpieczeństwa podczas przekraczania jezdni na przejściu dla pieszych. Mając na celu zapewnienie bezpieczeństwa osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, przepisy nie dopuszczają przekraczania jezdni poza wyznaczonymi do tego celu miejscami.

Projektowany przepis art. 15a ust. 6 wskazuje, że osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch jest obowiązana poruszać się z prędkością zapewniającą panowanie nad tym urządzeniem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, przy wymijaniu – zachować bezpieczny odstęp od wymijanego pojazdu lub uczestnika ruchu, przy omijaniu – zachować bezpieczny odstęp od omijanego pojazdu, uczestnika ruchu lub przeszkody, przed wyprzedzaniem – upewnić się, czy ma dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia

komukolwiek ruchu, a zbliżając się do przejścia dla pieszych – zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu.

Ponadto przepis ust. 7 w art. 15a wprowadza dla osoby poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch następujące zakazy: zakaz poruszania się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, przewożenia innej osoby, zwierzęcia lub ładunku, ciągnięcia pojazdu lub ładunku lub czepiania się pojazdów oraz poruszania się tyłem. Podkreślenia wymaga, że poruszanie się tyłem dotyczy m.in. sytuacji, w których osoby poruszające się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, np. rolek lub wrotek, wykonują akrobacje sportowe.

Przepis **art. 1 pkt 5** dodaje w art. 20 w ust. 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepis pkt 4 określający prędkość dopuszczalną dla hulajnowy elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego. Zgodnie z projektowanym przepisem prędkość dopuszczalna dla takich pojazdów wynosi 20 km/h.

Natomiast zgodnie z obowiązującym brzmieniem ust. 2 w art. 20 ustawy – Prawo o ruchu drogowym prędkość dopuszczalna hulajnowy elektrycznej i urządzenia transportu osobistego w strefie zamieszkania wynosi również 20 km/h. Projektowana ustawa wskazuje na obowiązek poruszania się kierującego hulajnową elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego z prędkością nie większą niż 20 km/h. Natomiast regulacje dotyczące technicznego ograniczenia prędkości wskazanych pojazdów zostaną określone w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

Przepis **art. 1 pkt 6 lit. a** zmienia brzmienie ust. 5 w art. 22 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w celu doprecyzowania przepisu odnoszącego się do wykonywania obowiązku sygnalizowania zamiaru zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu przez wskazanie, że sygnalizowanie to powinno odbywać się przy użyciu kierunkowskazu. Natomiast, zgodnie z **art. 1 pkt 6 lit. b** projektu ustawy, w przypadku gdy pojazd nie jest wyposażony w kierunkowskazy, kierujący jest obowiązany sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu przez wyciągnięcie ręki w stronę zamierzonej zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu.

Przepis **art. 1 pkt 7** rozszerza wskazany w art. 24 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym obowiązek zachowania odstępu nie mniejszego niż 1 m podczas wyprzedzania hulajnowy elektrycznej, urządzenia transportu osobistego oraz osoby poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch.

Art. 1 pkt 8 doprecyzowuje przepis art. 26 ust. 3 pkt 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przez wskazanie sytuacji, w których jest dozwolona jazda wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych, zgodnie z projektowanym art. 33 ust. 6, art. 33a ust. 2 oraz art. 33b ust. 2.

W związku z dopuszczeniem ruchu hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego oraz osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch na drogach dla rowerów, a tym samym możliwości przejeżdżania przez przejazd dla rowerzystów, projektowany **art. 1 pkt 9 lit. a** rozszerza obowiązek wskazany w art. 27 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym dotyczący ustąpienia pierwszeństwa znajdującym się na tym przejeździe.

Jednocześnie rozszerza się wskazany powyżej obowiązek ustąpienia pierwszeństwa przez kierującego pojazdem, skręcającego w drogę poprzeczną, wobec jadących hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego oraz osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, jadących na wprost po jezdni, pasie ruchu dla rowerów, drodze dla rowerów lub innej części drogi, którą zamierzają opuścić.

Dodatkowo **art. 1 pkt 9 lit. b** również rozszerza obowiązek ustąpienia pierwszeństwa przez kierującego pojazdem, przejeżdżającego przez drogę dla rowerów poza jezdnią, wobec jadących hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego oraz osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch.

Zgodnie ze zmianą w art. 32 ust. 1 pkt 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wprowadzoną w **art. 1 pkt 10 lit. a** projektu ustawy, projektodawca dopuszcza poruszanie się kolumny hulajnóg elektrycznych maksymalnie w liczbie 15 pojazdów. Z tego względu projekt ustawy w **art. 1 pkt 10 lit. b** zmienia brzmienie także ust. 6 w art. 32 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wprowadzając zakaz wjeżdżania między hulajnogi elektryczne jadące w kolumnie.

W **art. 1 pkt 11** projektowanej ustawy zmieniono tytuł oddziału 11 w dziale II w rozdziale 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przez wskazanie, że przepisy oddziału dotyczą także ruchu hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego.

Natomiast przez **art. 1 pkt 12 lit. a** projektu ustawy projektodawca określił podstawową część drogi do poruszania się przez kierującego hulajnogą elektryczną, tj. drogę dla rowerów lub pas ruchu dla rowerów. Ponadto doprecyzowano przepisy art. 33 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przez zmianę treści obowiązku kierującego rowerem lub hulajnogą elektryczną, który korzysta z drogi dla rowerów i pieszych, przez zastąpienie sformułowania „ustępowania miejsca pieszym” na „ustępowanie pierwszeństwa pieszemu” (zdefiniowanym w obowiązującym art. 2 pkt 23 ustawy – Prawo o ruchu drogowym). Projektowana zmiana ma na celu ochronę

bezpieczeństwa pieszych na drogach dla rowerów i pieszych przez jednoznaczne wskazanie obowiązku kierującego rowerem lub hulajnogą elektryczną wobec pieszego.

W związku z obowiązkiem poruszania się kierującego hulajnogą elektryczną m.in. pasem ruchu dla rowerów projektodawca w **art. 1 pkt 12 lit. b** umożliwia temu kierującemu zatrzymanie w służbie rowerowej obok innych kierujących.

Projektodawca zgodnie z **art. 1 pkt 12 lit. c** rozszerza ust. 3 w art. 33 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przez wskazanie, że zakazy dotyczące ruchu rowerów oraz motorowerów obowiązują również kierującego hulajnogą elektryczną. W związku z powyższym kierującemu hulajnogą elektryczną zabrania się: jazdy po jezdni obok innego uczestnika ruchu, jazdy bez trzymania co najmniej jednej ręki na kierownicy oraz nóg na pedałach lub podnóżkach oraz czepiania się pojazdów. Dodatkowo wskazać należy, że w ocenie projektodawcy częścią hulajnogi elektrycznej przeznaczoną do trzymania nóg jest wskazany w powyższym przepisie podnóżek.

W **art. 1 pkt 12 lit. d** projektu wprowadzono zmianę brzmienia ust. 6 w art. 33 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przez zastąpienie sformułowania „jechać powoli” na wyrażenie „jechać z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego” oraz zastąpienie wyrazów „ustępowania miejsca pieszym” na sformułowanie „ustępowanie pierwszeństwa pieszemu”, która ma bezpośredni związek ze zmianą wprowadzoną w art. 33 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym wskazaną powyżej. Ponadto wprowadza się obowiązek poruszania się kierującego rowerem w sposób nieutrudniający ruchu pieszego.

Projekt ustawy wprowadza zmiany we wskazanym wyżej przepisie – nakładając na kierującego rowerem obowiązek jazdy po chodniku albo drodze dla pieszych z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachowania szczególnej ostrożności, ustępowania pierwszeństwa pieszemu oraz nieutrudniania jego ruchu – w celu zapewnienia wyższego poziomu bezpieczeństwa pieszych. Wskazać należy, że analiza danych, dotyczących prędkości ruchu pieszych, przedstawionych w monografii pt. *Wypadki drogowe, Vademecum biegłego sądowego* pozwala na stwierdzenie, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s). Z analizy wskazanych danych (*Wyniki badań prędkości ruchu pieszych [m/s]* wg J. Strouhala, K. Kühnela i H. Heina¹) wynika, iż średnia prędkość normalnego chodu pieszego wynosi około 1,25 m/s (4,5 km/h), szybkiego chodu – ok. 1,75 m/s (6,3 km/h) oraz biegu – ok. 2,65 m/s (ok. 9,54 km/h). Zaznaczyć należy, że są to wartości uśrednione uwzględniające osoby w wieku od 6 do 65 lat i

¹ J. Strouhal, K. Kühnel, H. Hein, *Bewegungsgeschwindigkeit von Fußgängern*, Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 1994, nr 11, cyt. za: A. Reza, J. Wierciński, *Wypadki drogowe Vademecum biegłego sądowego*, wyd. 2, Kraków 2010, s. 861.

powyżej. Skrajne prędkości ruchu pieszego przyjmowały wartości: 0,8 m/s – 2,88 km/h (normalny chód kobiety w wieku powyżej 65 lat) oraz 7,2 m/s – 25,92 km/h (bieg mężczyzny w wieku 20-35 lat).

Projektowany **art. 1 pkt 13** dodaje nowy art. 33a do ustawy – Prawo o ruchu drogowym, którego przepisy są dedykowane kierującemu hulajnogą elektryczną oraz określają zasady jego ruchu, które są odrębne od zasad ruchu rowerów. Jednocześnie zaznaczyć należy, że tylko niektóre uprawnienia i obowiązki obowiązujące w ruchu drogowym dotyczące kierującego rowerem zostały przez projektodawcę przeniesione również na kierującego hulajnogą elektryczną.

Mając na uwadze konstrukcję hulajnóg elektrycznych oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących hulajnogą elektryczną oraz innych uczestników ruchu drogowego, poruszających się po jezdni, w projektowanym ust. 1 w art. 33a wprowadzono obowiązek korzystania z jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością nie większą niż 30 km/h, w przypadku gdy brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów. Tym samym, w trosce o bezpieczeństwo kierującego hulajnogą elektryczną, projektodawca ograniczył możliwość korzystania z jezdni przez kierującego tym pojazdem.

Natomiast zgodnie z projektowanym art. 33a ust. 2 możliwość korzystania przez kierującego hulajnogą elektryczną z chodnika lub drogi dla pieszych jest dozwolona jedynie w przypadku, gdy brakuje wydzielonej drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, a dopuszczalna prędkość pojazdów na jezdni drogi jest większa niż 30 km/h. Wyjątkowe korzystanie przez kierującego hulajnogą elektryczną z chodnika lub drogi dla pieszych ma na celu zapewnienie odpowiednich warunków dla ruchu pieszych oraz zapewnienie im bezpieczeństwa. Podkreślenia wymaga, że projektowany art. 33c ustawy – Prawo o ruchu drogowym wskazuje obowiązki kierującego hulajnogą elektryczną wobec pieszego podczas korzystania z infrastruktury przeznaczonej przede wszystkim dla pieszych. Do tych obowiązków należy poruszanie się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachowanie szczególnej ostrożności, ustąpienie pierwszeństwa pieszemu oraz nieutrudnianie jego ruchu.

Mając na uwadze potrzebę ochrony użytkowników hulajnóg elektrycznych, projektodawca w art. 33a ust. 3 zabrania kierującemu tym pojazdem ciągnięcia lub holowania innego pojazdu oraz przewożenia innej osoby, zwierzęcia lub ładunku.

Projektowany **art. 1 pkt 13** dodaje również nowy art. 33b do ustawy – Prawo o ruchu drogowym, którego przepisy są dedykowane kierującemu urządzeniem transportu osobistego oraz określają

zasady jego ruchu, które są odrębne od zasad ruchu rowerów i hulajnóg elektrycznych. Jednocześnie zaznaczyć należy, że tylko niektóre uprawnienia i obowiązki obowiązujące w ruchu drogowym dotyczące kierującego rowerem lub hulajnogą elektryczną zostały przez projektodawcę również przeniesione na kierującego urządzeniem transportu osobistego.

Projektodawca w nowym art. 33b ust. 1 określił podstawową część drogi do poruszania się przez kierującego urządzeniem transportu osobistego, tj. drogą dla rowerów. Ponadto określono obowiązki kierującego tym pojazdem, który korzysta z drogi dla rowerów i pieszych, wprowadzając przepis zobowiązujący tego kierującego do zachowania szczególnej ostrożności i ustępowania pierwszeństwa pieszemu. Projektowana regulacja ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa pieszym na drogach dla rowerów i pieszych przez jednoznaczne wskazanie obowiązku kierującego urządzeniem transportu osobistego wobec tych uczestników ruchu drogowego.

Natomiast zgodnie z projektowanym art. 33b ust. 2 możliwość korzystania przez kierującego urządzeniem transportu osobistego z chodnika lub drogi dla pieszych jest dozwolona jedynie w przypadku, gdy brakuje wydzielonej drogi dla rowerów. Wyjątkowe korzystanie przez tego kierującego z chodnika lub drogi dla pieszych ma na celu zapewnienie odpowiednich warunków dla ruchu pieszych oraz zapewnienie ich bezpieczeństwa. Podkreślenia wymaga, że projektowany art. 33c ustawy – Prawo o ruchu drogowym wskazuje obowiązki kierującego urządzeniem transportu osobistego wobec pieszego, podczas korzystania z infrastruktury przeznaczonej przede wszystkim dla pieszych. Do tych obowiązków należy poruszanie się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachowanie szczególnej ostrożności, ustąpienie pierwszeństwa pieszemu oraz nieutrudnianie jego ruchu.

Mając na uwadze potrzebę ochrony użytkowników urządzeń transportu osobistego, projektodawca w art. 33b ust. 3 zabrania kierującemu tym pojazdem ciągnięcia lub holowania innego pojazdu, przewożenia innej osoby, zwierzęcia lub ładunku oraz czepiania się pojazdów.

Projektowany art. 33c nakłada obowiązki na kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego wobec pieszego podczas korzystania z infrastruktury przeznaczonej przede wszystkim dla pieszych. Do tych obowiązków należy poruszanie się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachowanie szczególnej ostrożności, ustąpienie pierwszeństwa pieszemu oraz nieutrudnianie jego ruchu. Wskazane obowiązki są tożsame z obowiązkami nałożonymi na kierującego rowerem, zgodnie z treścią nowelizowanego ust. 6 w art. 33 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Ponadto projektowany art. 33d ust. 1 zabrania dopuszczania dziecka w wieku do 10 lat do kierowania hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego na drodze. Natomiast wyjątkowo dopuszcza się kierowanie hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego przez dziecko w wieku do 10 lat w strefie zamieszkania, wyłącznie pod opieką osoby dorosłej, zgodnie z projektowanym ust. 2 w art. 33d. Projektodawca wprowadza ten wyjątek ze względu na szczególne zasady ruchu drogowego obowiązujące w strefach zamieszkania, w szczególności mając na uwadze, że w tej strefie dopuszczalna prędkość wszystkich pojazdów wynosi 20 km/h. Zaznaczyć należy jednak, że dziecko w wieku do lat 10 kierujące hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego w strefie zamieszkania nie jest definiowane jako pieszy.

Mając na uwadze powyższe, wskazać należy, że kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego będzie obowiązywało różne ograniczenie prędkości ruchu, w zależności od infrastruktury drogowej, po której ruch ten będzie się odbywał. Podczas jazdy drogą dla rowerów, pasem ruchu dla rowerów oraz jezdnią drogi dopuszczalna prędkość będzie wynosiła 20 km/h, natomiast podczas poruszania się chodnikiem lub drogą dla pieszych dopuszczalna będzie wyłącznie jazda z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego.

Dodatkowo projektowana ustawa w **art. 1 pkt 14 lit. a** rozszerza warunki zatrzymania lub postoju na chodniku przy krawędzi jezdni całego samochodu osobowego, motocykla, motoroweru lub wózka rowerowego przez określenie, że będzie musiał być spełniony również warunek wskazany w obowiązującym art. 47 ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, tj. warunek, że na danym odcinku jezdni nie obowiązuje zakaz zatrzymania lub postoju. Natomiast **art. 1 pkt 14 lit. b** wprowadza zmiany w art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w związku z dodawanym ust. 3.

W celu uporządkowania postoju hulajnóg elektrycznych oraz umożliwienia bezpiecznego poruszania się pieszych, w szczególności osób niewidomych i niedowidzących, projektowany przepis art. 47 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym wprowadza regulację dotyczącą dopuszczenia postoju roweru, hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego na chodniku w miejscu do tego przeznaczonym. W przypadku braku takiego miejsca wskazane pojazdy muszą być pozostawione jak najbliżej zewnętrznej krawędzi chodnika najbardziej oddalonej od jezdni oraz równoległe do tej krawędzi, przy zachowaniu warunków określonych w art. 47 ust. 1 pkt 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Jednocześnie podkreślenia wymaga, że postój pojazdów, w tym roweru, hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego, na chodniku w sposób niezgodny z przepisami ustawy –

Prawo o ruchu drogowym jest czynem wyczerpującym znamiona wykroczenia, zagrożonym karą grzywny. Obecnie naruszenia przepisów dotyczących zatrzymania i postoju, określonych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, mogą być karane na podstawie obowiązującego przepisu art. 90 lub art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821, z późn. zm.). Ponadto w tabeli B w załączniku do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywnien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz. U. z 2013 r. poz. 1624, z późn. zm.) w lp. 139 wskazano, że za naruszenie warunków dopuszczalności zatrzymania lub postoju pojazdu na chodniku, określonych w art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, nakładana jest grzywna w wysokości 100 zł.

W związku z wprowadzeniem w art. 1 pkt 1 lit. c projektu ustawy definicji pojęcia „urządzenia wspomagającego ruch” w art. 60 ust. 2 pkt 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zastąpiono pojęcie narty oraz wrotki nowo zdefiniowanym pojęciem – urządzenia wspomagającego ruch (**art. 1 pkt 15** projektu ustawy). Ponadto kierującemu zabrania się ciągnięcia za pojazdem kierującego hulajnogą eklektyczną lub urządzeniem transportu osobistego zwierzęcia lub ładunku. Zaznaczyć należy, że zakaz ten dotyczy ładunku wolnostojącego, nieprzewożonego na pojeździe.

Art. 1 pkt 16 rozszerza katalog uprawnień policjanta w związku z wykonywaniem czynności kontrolnych. Zgodnie ze zmianą brzmienia art. 129 ust. 2 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym policjant jest uprawniony także do wydawania uczestnikowi ruchu wiążących poleceń co do sposobu używania urządzenia wspomagającego ruch. Ponadto zgodnie ze zmianą brzmienia art. 129 ust. 2 pkt 8 lit. a ustawy – Prawo o ruchu drogowym policjant jest uprawniony również do uniemożliwienia poruszania się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch osobie znajdującej się w stanie nietrzeźwości lub stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu.

Art. 1 pkt 17 lit. a wprowadza zmiany w brzmieniu lit. b oraz c w art. 129b ust. 2 pkt 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w stosunku do kontrolowanych uczestników ruchu przez strażników gminnych (miejskich). Projektodawca podkreśla, że przedmiotowa ustawa określa nowe rodzaje pojazdów – hulajnogę elektryczną oraz urządzenie transportu osobistego oraz nowego uczestnika ruchu – osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. Z tego względu zasadne było uzupełnienie przedmiotowego przepisu. Natomiast zgodnie ze zmianą projektowaną w **art. 1 pkt 17 lit. b** strażnicy gminni (miejscy) upoważnieni są również do zatrzymania osoby poruszającej przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch oraz wydawania

uczestnikowi ruchu wiążących poleceń co do sposobu używania urządzenia wspomagającego ruch.

Natomiast **art. 1 pkt 18** projektu ustawy dodaje w art. 130a ust. 6a ustawy – Prawo o ruchu drogowym nową lit. h, gdzie wskazano maksymalną wysokość stawek kwotowych opłat za usunięcie z drogi hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego, tak jak dla roweru lub motoroweru – zgodnie z obwieszczeniem Ministra Finansów z dnia 23 lipca 2020 r. w sprawie ogłoszenia obowiązujących w 2021 r. maksymalnych stawek opłat za usunięcie pojazdu z drogi i jego parkowanie na parkingu strzeżonym (M.P. poz. 670).

Mając na względzie konieczność zapewnienia spełniania niektórych obowiązków wskazanych w zmienianym w art. 33 ust. 6 oraz nowym art. 33c ustawy – Prawo o ruchu drogowym przez kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego oraz niektórych obowiązków wskazanych w nowym w art. 15a ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przez osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch – w **art. 2** projektowana ustawa penalizuje czyn polegający na poruszaniu się chodnikiem lub drogą dla pieszych z prędkością większą niż prędkość zbliżona do prędkości pieszego lub nieustępowaniu pierwszeństwa pieszemu. W związku z tym projekt ustawy dodaje art. 86a w *ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń*. Z uwagi na fakt, że nieustąpienie pierwszeństwa może powodować zdarzenie skutkowe, projektodawca penalizuje powyższe zachowanie. Natomiast ze względu na fakt, że prędkość ruchu wskazanych pojazdów i urządzeń na chodniku lub drodze dla pieszych ma istotne znaczenie dla bezpieczeństwa pieszych, projektodawca dał możliwość organom kontroli egzekwowania zachowania polegającego na poruszaniu się z prędkością większą niż zbliżona do prędkości pieszego.

W związku z faktem, że projektowana ustawa określa nowe rodzaje pojazdów – hulajnogę elektryczną oraz urządzenie transportu osobistego, zasadne jest wprowadzenie zmian także w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1268, z późn. zm.) w zakresie wymaganych uprawnień do kierowania pojazdami. Z tego względu **art. 3** projektu ustawy zmienia ust. 1 w pkt 2 w art. 7 ww. ustawy o kierujących pojazdami przez określenie dokumentów stwierdzających posiadanie uprawnienia do kierowania hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, tj. karty rowerowej lub prawa jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T – w przypadku osób, które nie ukończyły 18 lat. Natomiast dla osób powyżej 18 lat dokument taki nie jest wymagany. Z tego względu osoby poniżej 10 roku życia (granica wieku dla możliwości uzyskania karty rowerowej) nie mogą korzystać z hulajnóg elektrycznych

lub urządzeń transportu osobistego (poza strefą zamieszkania), zgodnie ze zmienianym art. 8 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

Projektodawca zwraca uwagę na fakt, że kierowanie hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego wymaga posiadania podobnych umiejętności jak kierowanie rowerem. Z tego względu **art. 3 pkt 3** projektu ustawy wprowadza zmianę w warunkach niezbędnych do uzyskania karty rowerowej, która również będzie uprawniała do kierowania hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego. Zgodnie ze zmienianym pkt 2 w ust. 2 w art. 17 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, kartę rowerową może uzyskać jedynie osoba, która wykazała się niezbędnymi umiejętnościami w kierowaniu rowerem odpowiednio podczas zajęć szkolnych, zajęć prowadzonych przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego lub zajęć prowadzonych przez ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań.

W art. 4 ust. 1 projektu ustawy określono przepis przejściowy wskazujący, że hulajnogi elektryczne i urządzenia transportu osobistego wprowadzane do obrotu po dniu 31 grudnia 2021 r. spełniają warunki techniczne wprowadzane nowelizacją przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Natomiast hulajnogi elektryczne i urządzenia transportu osobistego wprowadzone do obrotu przed dniem 1 stycznia 2022 r. mogą nie spełniać wskazanych powyżej warunków technicznych.

Wydłużenie wskazanego terminu pozwoli na przeprowadzenie procesu notyfikacji technicznej wymienionego wyżej projektu rozporządzenia przez Komisję Europejską. Ponadto, określając wskazany w przepisie przejściowym termin, zapewniono producentom oraz przedsiębiorcom świadczącym m.in. usługi wypożyczania lub sprzedaży urządzeń odpowiedni czas na zapoznanie się z nowymi przepisami i dostosowanie się do tych regulacji.

W art. 5 projektu ustawy określono, iż jej przepisy wejdą w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia. Wskazany okres *vacatio legis* umożliwi zapoznanie się adresatów projektowanych przepisów z nowymi regulacjami. Ponadto projektodawca zapewnia czas na zapoznanie się uczestników ruchu drogowego z nowymi zasadami ruchu drogowego.

Projekt może pozytywnie wpływać na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorców, gdyż przepisy w zakresie przewidzianym w projekcie ustawy mogą stanowić zachętę dla podmiotów świadczących usługi wypożyczania lub sprzedaży hulajnóg elektrycznych i urządzeń

transportu osobistego, zarówno tych obecnie prowadzących taką działalność – dla jej rozszerzenia, jak i nowych podmiotów – dla rozpoczęcia działalności w obszarze takich usług.

Projekt nie wymaga przedstawienia organom lub instytucjom Unii Europejskiej stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnog elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnog elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Przepisy tego rozporządzenia będą podlegać notyfikacji Komisji Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt został udostępniony na stronach rządowego informatora teleinformatycznego – Biuletyn Informacji Publicznej.

Mając na uwadze § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny na etapie uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber, Sekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Aldona Wieczorek, Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego, tel. 22 630 12 40, e-mail: Aldona.Wieczorek@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 14.01.2021</p> <p>Źródło: Inne</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów: UD51</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba wprowadzenia zmian przewidzianych w projekcie ustawy wynika m.in. z oczekiwań społecznych oraz potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Spowodowane jest to faktem, że w ostatnich latach zauważalny jest dynamiczny rozwój technologii w zakresie urządzeń takich jak: hulajnoga elektryczna, deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenia samopoziomujące i inne urządzenia o podobnej konstrukcji wyposażone w napęd elektryczny lub napędzane siłą mięśni, przeznaczone do transportu osób. Rozwój ten powoduje, że wskazane urządzenia stają się coraz bardziej dostępne i popularne, głównie wśród mieszkańców dużych aglomeracji miejskich, w szczególności za pośrednictwem bardzo dynamicznie rozwijających się w ostatnim czasie, w dużych miastach, wypożyczalni tego typu urządzeń (hulajnóg elektrycznych). Korzystanie z tych urządzeń budzi jednak poważne wątpliwości w zakresie zgodności z prawem, a także bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, zwłaszcza pieszych.

Obowiązujące przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo o ruchu drogowym”, nie precyzują zasad ruchu drogowego, do których powinna się stosować osoba poruszająca się hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego po drogach publicznych, a także po drogach w strefach zamieszkania oraz drogach wewnętrznych położonych w strefach ruchu. Obecny stan prawny nie wskazuje wprost, jaki jest status osoby korzystającej z tych urządzeń (jakie wiążą się z tym obowiązki i uprawnienia), co powoduje, że użytkownicy (także potencjalni) hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego i urządzeń wspomagających ruch mają liczne wątpliwości m.in. w zakresie dostępności dla tych urządzeń publicznej infrastruktury drogowej.

Ponadto, na podstawie obecnych przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zarówno osoba poruszająca się za pomocą hulajnogi elektrycznej i urządzenia transportu osobistego, jak i osoba poruszająca się przy użyciu urządzeń wspomagających ruch, tj. rolek, wrotek, hulajnogi oraz innych urządzeń sportowo-rekreacyjnych napędzanych siłą mięśni, nie może być traktowana jako pieszy ani też jako kierujący, co powoduje wątpliwości i brak jednolitego podejścia do osób poruszających się za pomocą takich urządzeń ze strony organów uprawnionych do kontroli ruchu drogowego.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Z uwagi na potrzebę prawnego uregulowania ruchu wskazanych powyżej urządzeń na drogach publicznych projektowana regulacja obejmuje m.in. kwestie statusu prawnego hulajnogi elektrycznej, urządzenia transportu osobistego oraz urządzenia wspomagającego ruch, a tym samym użytkowników – poruszających się tymi urządzeniami, określenie części drogi przeznaczonych do ruchu hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego oraz urządzeń wspomagających ruch, dopuszczalnej prędkości wskazanych urządzeń, uprawnień do kierowania oraz minimalnego wieku osób poruszających się przy użyciu tych urządzeń.

Projektowane przepisy wprowadzają do ustawy – Prawo o ruchu drogowym definicję hulajnogi elektrycznej, urządzenia transportu osobistego oraz urządzenia wspomagającego ruch.

Zgodnie z projektowaną regulacją urządzeniem wspomagającym ruch jest urządzenie lub sprzęt sportowo-rekreacyjny, przeznaczone do poruszania się osoby w pozycji stojącej. Urządzenie to może być napędzane wyłącznie siłą mięśni osoby poruszającej się tym urządzeniem i nie może być pojazdem w myśl przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Przez

urządzenie wspomagające ruch należy rozumieć m.in. rolki, wrotki, deskorolkę, hulajnogę i inne urządzenia lub sprzęt sportowo-rekreacyjny, napędzane siłą mięśni osoby poruszającej się tym urządzeniem.

Z uwagi na powyższe projekt ustawy rozszerza definicję uczestnika ruchu drogowego o osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. W konsekwencji przyjętego rozwiązania osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch nie definiuje się jako pieszy ani kierujący pojazdem. Zgodnie z projektowaną regulacją osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch ma obowiązek korzystać z chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów. Podkreślenia wymaga, że wyboru odpowiedniej części drogi dokonuje osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. Zaznaczyć należy, że kierujący rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego oraz osoby poruszające się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch poruszają się po drodze dla rowerów na jednakowych zasadach. Natomiast wskazać należy, że obowiązek ten nie dotyczy poruszania się w strefie zamieszkania, bowiem w strefie tej osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch może korzystać z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem. Podkreślenia wymaga, że w strefie zamieszkania pieszy ma pierwszeństwo zarówno przed pojazdem, jak i osobą poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. Korzystanie z chodnika albo drogi dla pieszych przez osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch jest dozwolone z zachowaniem szczególnej ostrożności oraz dostosowaniem prędkości w sposób zbliżony do prędkości ruchu pieszego. Ponadto osoba ta musi ustępować pierwszeństwa pieszemu oraz nie utrudniać jego ruchu. Przedmiotowa regulacja ma na celu ochronę bezpieczeństwa pieszych poruszających się chodnikiem albo drogą dla pieszych.

Zgodnie z projektowaną regulacją hulajnoga elektryczna została zdefiniowana jako pojazd napędzany elektrycznie, dwuosiowy z kierownicą, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe. Zdefiniowanie hulajnogi elektrycznej pozwala na właściwą identyfikację pojazdów tego rodzaju oraz możliwość określenia zasad ruchu drogowego dla kierujących tymi pojazdami. Przedmiotowa zmiana jest niezbędna z uwagi na liczbę tych pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym. Kierującego hulajnogą elektryczną obowiązują zasady ruchu drogowego odrębne od zasad ruchu rowerów. Jednocześnie zaznaczyć należy, że tylko niektóre uprawnienia i obowiązki obowiązujące w ruchu drogowym, dotyczące kierującego rowerem, zostały przez projektodawcę również przeniesione na kierującego hulajnogą elektryczną.

W projekcie ustawy określono podstawową część drogi do poruszania się przez kierującego hulajnogą elektryczną, tj. drogę dla rowerów lub pas ruchu dla rowerów. W przypadku braku wskazanej infrastruktury wprowadzono obowiązek korzystania z jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością nie większą niż 30 km/h. Tym samym, w trosce o bezpieczeństwo kierującego hulajnogą elektryczną, projektodawca ograniczył możliwość korzystania z jezdni przez kierującego tym pojazdem. Natomiast możliwość korzystania przez kierującego hulajnogą elektryczną z chodnika lub drogi dla pieszych jest dozwolona jedynie w przypadku, gdy brakuje wydzielonej drogi dla rowerów, pasa ruchu dla rowerów, a dopuszczalna prędkość pojazdów na jezdni drogi jest większa niż 30 km/h.

Natomiast urządzenie transportu osobistego, zgodnie z projektowaną regulacją, jest to pojazd napędzany elektrycznie, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej. Określenie definicji urządzenia transportu osobistego daje możliwość ustalenia zasad ruchu drogowego również dla urządzeń, do których zalicza się np.: deskorolki elektryczne, elektryczne urządzenia samopoziomujące itp.

Kierującego urządzeniem transportu osobistego obowiązują zasady ruchu drogowego, które są odrębne od zasad ruchu rowerów i hulajnogi elektrycznej. Jednocześnie zaznaczyć należy, że tylko niektóre uprawnienia i obowiązki obowiązujące w ruchu drogowym dotyczące kierującego rowerem lub hulajnogą elektryczną zostały przez projektodawcę również przeniesione na kierującego urządzeniem transportu osobistego.

W projekcie ustawy określono podstawową część drogi do poruszania się przez kierującego urządzeniem transportu osobistego, tj. drogę dla rowerów. Natomiast możliwość korzystania przez kierującego urządzeniem transportu osobistego z chodnika lub drogi dla pieszych jest dozwolona jedynie w przypadku, gdy brakuje wydzielonej drogi dla rowerów. Tym samym projektodawca zabronił poruszania się przez kierującego urządzeniem transportu osobistego jezdnią drogi, w trosce o bezpieczeństwo kierującego tym urządzeniem.

Podkreślenia wymaga, że projektowane regulacje nakładają szczególne obowiązki na kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego wobec pieszego, podczas poruszania się chodnikiem albo drogą dla pieszych. Do tych obowiązków należy poruszanie się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachowanie szczególnej ostrożności, ustąpienie pierwszeństwa pieszemu oraz nieutrudnianie jego ruchu. W tym miejscu należy zwrócić uwagę na fakt, że

zarówno pojęcie szczególna ostrożność oraz ustąpienie pierwszeństwa są zdefiniowane w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, co pozwala na zidentyfikowanie przez kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, jakie zachowania powinien stosować podczas poruszania się chodnikiem lub drogą dla pieszych. Tym samym celom służy doprecyzowanie kwestii prędkości poruszania się przez wprowadzenie zapisu z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, co wskazuje kierującemu hulajnogą elektryczną oraz urządzeniem transportu osobistego, jaką prędkość powinien zastosować, gdy porusza się chodnikiem lub drogą dla pieszych. Obowiązki nałożone na wymienionych kierujących pozwolą na zapewnienie bezpieczeństwa pieszym.

Co więcej wymienione powyżej regulacje pozwolą na zapewnienie jednolitego podejścia do osób poruszających się za pomocą hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego ze strony organów uprawnionych do kontroli ruchu drogowego. W przypadku zaistnienia zdarzenia drogowego z udziałem pieszego lub kierującego hulajnogą elektryczną, lub urządzeniem transportu osobistego projektowane przepisy pozwolą organom kontrolnym na rozstrzygnięcie kwestii odpowiedzialności za wskazane zdarzenia. Bowiern podkreślenia wymaga, że ocena zgodności zachowań kierującego pojazdem z przepisami zawartymi w ustawie – Prawo o ruchu drogowym oraz egzekwowanie tych przepisów pozostaje w kompetencjach uprawnionych organów kontroli ruchu drogowego – Policji i straży gminnych (miejskich).

Mając na względzie konieczność zapewnienia stosowania się do obowiązków przez kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego albo przez osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch wobec pieszych, projektowana ustawa penalizuje czyn polegający na poruszaniu się chodnikiem lub drogą dla pieszych z prędkością większą niż prędkość zbliżona do prędkości pieszego lub nieustępowaniu pierwszeństwa pieszemu. W związku z tym projekt ustawy dodaje nowy rodzaj wykroczenia w ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821, z późn. zm.).

Dodatkowo wskazać należy, że kierujący hulajnogą elektryczną oraz urządzeniem transportu osobistego jest obowiązany posiadać uprawnienia do kierowania pojazdem takie jak w przypadku roweru. Zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1268, z późn. zm.) dokumentem stwierdzającym posiadanie uprawnień do kierowania rowerem jest karta rowerowa lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T – w przypadku osób, które nie ukończyły 18 lat. Natomiast dla osób, które ukończyły 18 lat, taki dokument nie jest wymagany. Granica wieku określająca minimalny wiek kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego jest taka sama jak wyznaczona przepisami określającymi minimalny wiek do poruszania się rowerem oraz rowerem elektrycznym, tj. 10 lat. Podkreślić należy, że kierujący hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego musi wykazać się podobnymi umiejętnościami jak kierujący rowerem.

Jednocześnie projektowane przepisy formułują zakaz dopuszczania osoby w wieku do 10 lat do używania hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego na drodze. Z tego względu osoby poniżej 10 roku życia nie mogą korzystać z hulajnogi elektrycznej oraz urządzeń transportu osobistego na drodze również w przypadku, gdy pozostają pod opieką osoby dorosłej. Wyjątek stanowi używanie hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego w strefie zamieszkania przez osoby w wieku do 10 lat, gdy znajdują się pod opieką osoby dorosłej.

Dodatkowo wskazać należy, że kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego będzie obowiązywało zróżnicowanie prędkości ruchu w zależności od infrastruktury drogowej, z której korzysta podczas jazdy tym urządzeniem. Zgodnie z projektowaną regulacją dopuszczalna prędkość dla takich urządzeń wynosi: 20 km/h – na jezdni, pasie ruchu dla rowerów lub drodze dla rowerów; prędkość zbliżona do prędkości pieszego – na chodniku albo drodze dla pieszych; 20 km/h – w strefie zamieszkania.

Dodatkowo, w celu uporządkowania postoju hulajnóg elektrycznych oraz umożliwienia bezpiecznego poruszania się pieszych, w szczególności osób niewidomych i niedowidzących, projekt ustawy wprowadza regulację dotyczącą dopuszczenia postoju roweru, hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego na chodniku w miejscu do tego przeznaczonym. W przypadku braku takiego miejsca wskazane pojazdy muszą być pozostawione jak najbliżej zewnętrznej krawędzi chodnika najbardziej oddalonej od jezdni oraz równoległe do tej krawędzi.

Efektom projektowanych zmian będzie prawne uporządkowanie ruchu osób poruszających się przy użyciu urządzeń wspomagających ruch, hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego, co z kolei zapewni wyższy poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, zarówno pieszych, jak i użytkowników wskazanych wyżej urządzeń, a także wpłynie pozytywnie na komfort korzystania przez pieszych z przeznaczonej dla nich infrastruktury drogowej.

Ponadto projektowana regulacja pozwoli na jednoznaczne określenie zasad ruchu drogowego adresowanych do użytkowników urządzeń wspomagających ruch, hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego.

Ponadto w projekcie ustawy określono przepis przejściowy wskazujący, że hulajnogi elektryczne i urządzenia transportu osobistego wprowadzane do obrotu po dniu 31 grudnia 2021 r. spełniają warunki techniczne wprowadzane nowelizacją przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Natomiast hulajnogi elektryczne i urządzenia transportu osobistego wprowadzone do obrotu przed dniem 1 stycznia 2022 r. mogą nie spełniać wskazanych powyżej warunków technicznych.

W przedmiotowym zakresie przeprowadzona została analiza skutkująca stwierdzeniem, że osiągnięcie zamierzonego celu jest możliwe jedynie przez proces legislacyjny projektowanej ustawy.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Aktualnie nie istnieje wspólna regulacja na poziomie Unii Europejskiej w zakresie ruchu przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, hulajnóg elektrycznych lub urządzeń transportu osobistego. Przedmiotowa problematyka jest regulowana na poziomie krajowym przez poszczególne państwa członkowskie. Z informacji posiadanych przez resort infrastruktury wynika, że część państw przyjęła już przepisy odnoszące się do ruchu urządzeń z napędem elektrycznym, natomiast inne państwa prowadzą działania zmierzające do wypracowania odpowiednich regulacji.

Należy zwrócić uwagę, że we wszystkich państwach, które uregulowały ruch urządzeń takich jak hulajnoga elektryczna oraz urządzenia transportu osobistego (wyszczególnienie w załączniku – 13 państw), dopuszczalna prędkość takich urządzeń to 20–25 km/h.

Dodatkowo należy wskazać, że w krajach, które wprowadziły już wskazane wyżej przepisy albo planują ich wprowadzenie, ruch hulajnóg elektrycznych i innych podobnych urządzeń ma odbywać się na zasadach tożsamyh albo zbliżonych do ruchu rowerów.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Uczestnicy ruchu drogowego	ok. 40 mln	Rocznik statystyczny GUS	Przedmiotowa regulacja wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, bowiem szczegółowo określa zasady poruszania się po drogach publicznych, strefach zamieszkania oraz strefach ruchu hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego oraz osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch.
Podmioty prowadzące działalność gospodarczą związaną z produkcją, sprzedażą lub wypożyczaniem urządzeń regulowanych przepisami ustawy	brak danych		Projektodawca przewiduje pozytywny wpływ na wskazane podmioty, gdyż przepisy w zakresie przewidzianym w niniejszym projekcie ustawy mogą stanowić zachętę dla podmiotów świadczących usługi wypożyczania lub sprzedaży urządzeń, zarówno tych obecnie prowadzących taką działalność – dla jej rozszerzenia, jak i nowych podmiotów – dla rozpoczęcia działalności w obszarze takich usług. Natomiast projektodawca dostrzega również możliwość ograniczenia zainteresowania urządzeniami regulowanymi w przedmiotowych

			przepisach przez dotychczasowych użytkowników, z uwagi na konieczność stosowania się do projektowanych zasad ruchu drogowego.
Organy kontroli ruchu drogowego – Policja, straże gminne (miejskie)	16 komend wojewódzkich Policji 463 straże gminnych (miejskich)	Dane w dyspozycji MSWiA – według stanu na dzień 31 grudnia 2019 r.	Projektowana regulacja pozwoli na zapewnienie jednolitego podejścia do osób poruszających się za pomocą hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego ze strony organów uprawnionych do kontroli ruchu drogowego. W przypadku zaistnienia zdarzenia drogowego z udziałem pieszego oraz kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego projektowane przepisy pozwolą organom kontrolnym na rozstrzygnięcie kwestii odpowiedzialności za wskazane zdarzenia.
Zarządcy dróg	ok. 3000	MI – dane własne	Projektowana regulacja może pozytywnie oddziaływać na te samorządy, które decydują się udostępnić przestrzeń miejską dla podmiotów świadczących usługi wypożyczenia hulajnóg elektrycznych, bowiem projekt ustawy określa zasady poruszania się tymi pojazdami.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

W ramach konsultacji publicznych projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny pod nr UD564. Ze względu na uwagi zgłoszone w ramach konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych został zmodyfikowany zakres projektowanej ustawy, w związku z tym nadano jej nowy tytuł: ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

W ramach 30-dniowych ponownych konsultacji publicznych projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD51) został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Wojewoda Dolnośląski;
- 2) Wojewoda Kujawsko-Pomorski;
- 3) Wojewoda Lubelski;
- 4) Wojewoda Lubuski;
- 5) Wojewoda Łódzki;
- 6) Wojewoda Małopolski;
- 7) Wojewoda Mazowiecki;
- 8) Wojewoda Opolski;
- 9) Wojewoda Podkarpacki;
- 10) Wojewoda Podlaski;
- 11) Wojewoda Pomorski;
- 12) Wojewoda Śląski;
- 13) Wojewoda Świętokrzyski;
- 14) Wojewoda Warmińsko-Mazurski;
- 15) Wojewoda Wielkopolski;
- 16) Wojewoda Zachodniopomorski;
- 17) Związek Województw RP;

- 18) Konwent Marszałków Województw RP;
- 19) Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych;
- 20) Polski Kongres Drogowy;
- 21) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 22) Związek Powiatów Polskich;
- 23) Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym;
- 24) Instytut Transportu Samochodowego;
- 25) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 26) Klub Inżynierii Ruchu „Klir”;
- 27) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 28) Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej;
- 29) Związek Miast Polskich;
- 30) Unia Miasteczek Polskich;
- 31) Unia Metropolii Polskich;
- 32) Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów;
- 33) Stowarzyszenie Zielone Mazowsze;
- 34) Polski Związek Niewidomych;
- 35) Polska Grupa Motoryzacyjna;
- 36) Polskie Stowarzyszenie Rowerowe.

Raport z konsultacji publicznych oraz tabela z odniesieniem się do uwag zgłoszonych w ramach uzgodnień międzyresortowych zostały zamieszczone stronie Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego pozytywnie zaopiniowała projekt ustawy.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania	Nie przewiduje się wpływu na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.												

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy.
--	--------------

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projektodawca przewiduje pozytywny wpływ na wskazane podmioty, gdyż przepisy w zakresie przewidzianym w projekcie ustawy mogą stanowić zachętę dla podmiotów świadczących usługi wypożyczania lub sprzedaży urządzeń, zarówno tych obecnie prowadzących taką działalność – dla jej rozszerzenia, jak i nowych podmiotów – dla rozpoczęcia działalności w obszarze takich usług. Natomiast projektodawca dostrzega również możliwość ograniczenia zainteresowania urządzeniami regulowanymi w przedmiotowych przepisach przez dotychczasowych użytkowników, z uwagi na konieczność stosowania się do projektowanych zasad ruchu drogowego.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Projektowane rozwiązania wprowadzają dodatkowe środki transportu stanowiące uzupełnienie dla innych środków transportu indywidualnego i zbiorowego, co wpłynie na poprawę mobilności osób – zwłaszcza w dużych aglomeracjach miejskich, a także na popularyzację ekologicznych środków transportu. Może również poprawić mobilność osób starszych oraz niepełnosprawnych (zależnie od stopnia i rodzaju niepełnosprawności, która nie wyklucza możliwości korzystania z tych urządzeń).						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy.
--	--------------

--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

- tak
 nie
 nie dotyczy

- zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne: ...

- zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne: ...

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

- tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Projektodawca przewiduje pozytywny wpływ na rynek pracy, gdyż przepisy w zakresie przewidzianym w niniejszym projekcie ustawy mogą stanowić zachętę dla podmiotów świadczących usługi wypożyczania lub sprzedaży hulajnóg elektrycznych lub urządzeń transportu osobistego, zarówno tych obecnie prowadzących taką działalność – dla jej rozszerzenia, jak i nowych podmiotów – dla rozpoczęcia działalności w obszarze takich usług.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne

sytuacja i rozwój regionalny

inne: ...

demografia

mienie państwowe

informatyzacja

zdrowie

Omówienie wpływu

Projektowane zmiany przepisów mogą pozytywnie wpłynąć na popularyzację środków transportu nieemitujących zanieczyszczeń powietrza, co może przełożyć się na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza. Ponadto zmiany mogą wpłynąć na ograniczenie korzystania – zwłaszcza w dużych aglomeracjach miejskich – z pojazdów posiadających napęd spalinowy, co może wywołać pozytywny skutek dotyczący płynności przejazdu przez miasta.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja ex post projektowanych przepisów zostanie przeprowadzona po roku obowiązywania wszystkich przepisów ustawy, tj. za okres od 1 stycznia 2022 r. do 1 stycznia 2023 r.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Załącznik – Tabela o regulacjach w innych krajach (w tym – 20 krajach członkowskich Unii Europejskiej).

I.p.	Państwo (sposób traktowania)	Jazda po chodniku	Dopuszczalna prędkość	Zasady parkowania	Ubezpieczenie OC	Wymagane prawo jazdy	Minimalny wiek	Kary	Obowiązek jazdy w kasku /kamizelce odblaskowej	Wymagania konstrukcyjne
1	Austria (jak rowery)	Tylko w przypadku dopuszczenia znakiem drogowym ruchu rowerów na chodniku.	25 km/h	Na chodniku o szerokości min. 2,5 m, jeżeli nie utrudnia ruchu	Brak danych	Nie. Poniżej 12 lat – karta rowerowa	12 lat (poniżej 12 lat, bez karty rowerowej - pod opieką osoby, która ukończyła 16 l.)	Brak danych	Kask obowiązkowy do lat 12	Maks. moc 600W, hamulec, oświetlenie, folie odblaskowe (naklejone z przodu, z tyłu i na bokach)
2	Belgia (jak rowery)	W przypadku poruszania się w tempie pieszego.	25 km/h	Tylko w miejscu, gdzie nie utrudnia to ruchu innym użytkownikom	Zalecane	Nie	Brak ograniczeń	Brak danych	Kask zalecany	Oświetlenie – od zmiernych do świtu; może być mocowane na ubraniu, plecaku.
3	Bułgaria (projekt regulacji)	Zabroniona	25 km/h	Brak danych	Brak danych	Brak danych	14 lat	Brak danych	Kask obowiązkowy poniżej 18 lat	masa własna do 50 kg, hamulec, oświetlenie
4	Chorwacja Brak regulacji; UTO traktowane jak pieszy									
5	Cypr (projekt regulacji)	Zabroniona (ale dopuszczona na deptakach)	Brak danych	Brak danych	Obowiązkowe	Brak danych	16 lat	Kary za jazdę pod wpływem alkoholu oraz środków odurzających – jak dla kierujących pojazdami	Brak danych	hamulec, klakson lub dzwonek, sprawny układ kierowniczy, odpowiednie opony, światła, lusterka
6	Czechy (jak rowery)	Zabroniona	25 km/h	Ograniczenia mogą być wprowadzane lokalnie	Nie	Nie	Brak ograniczeń	Kary analogiczne jak dla rowerzystów	Kask obowiązkowy poniżej 18 lat	Brak danych

I.p.	Państwo (sposób traktowania)	Jazda po chodniku	Dopuszczalna prędkość	Zasady parkowania	Ubezpieczenie OC	Wymagane prawo jazdy	Minimalny wiek	Kary	Obowiązek jazdy w kasku /kamizelce odblaskowej	Wymagania konstrukcyjne
7	Dania (przepisy pilotażowe – jak rowery)	Brak danych	20 km/h	Brak danych	Obowiązkowe	Brak danych	15 lat (poniżej - pod opieką os. dorosłej)	Brak danych	Brak danych	oświetlenie, maks. dł. 2 m, szer. 0,7 m.
8	Estonia (regulacja wchodzi w życie 1 stycznia 2021 r.)	Dozwolona jedynie dla urzędów samobalansujących. Dla pozostałych UTO – zabroniona.	25 km/h 20 km/h dla urzędów samoczyn. utrzymując ych równowagę	Brak danych	Brak danych	Brak danych	14 lat	Brak danych	Kask obowiązkowy do lat 16	Moc maks. 1 kW, światła, hamulec, dzwonek
9	Finlandia (jak rowery)	Dozwolona jedynie dla urzędów samobalansujących – poruszających się w tempie pieszego. Dla pozostałych UTO zabroniona.	25 km/h	Brak danych	Nie	Nie	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Moc maks. 1 kW, maks. szer. 0,8 m. Oświetlenie (może być mocowane na ubraniu), sygnał dźwiękowy
10	Francja (jak rowery)	Zabroniona. Władze lokalne mogą dopuścić ruch na chodnikach z prędk. pieszego.	25 km/h	parkowane w przewidzianych do tego miejscach lub na parkingach rowerowych	Brak danych	Nie	12 lat	35 € w przypadku nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego lub niepoprawnego parkowania; 135 € w przypadku jazdy chodnikiem lub zagrażające bezpieczeństwu parkowanie; 1500 € za przekroczenie prędk. 25 km/h	Kask obowiązkowy poza obszarem zabudowanym; Kamizelka obowiązkowa w nocy i przy słabej widoczności	Oświetlenie, elementy odblaskowe na bokach, hamulec, sygnał dźwiękowy

I.p.	Państwo (sposób traktowania)	Jazda po chodniku	Dopuszczalna prędkość	Zasady parkowania	Ubezpieczenie OC	Wymagane prawo jazdy	Minimalny wiek	Kary	Obowiązek jazdy w kasku /kamizelce odblaskowej	Wymagania konstrukcyjne
11	Grecja (brak regulacji; trwają prace nad przepisami)									
12	Hiszpania	Zabroniona. Może być dopuszczona przez władze lokalne (miejskie).	25 km/h	parkowane w wyznaczonych miejscach	Nie	Nie	Brak danych	Brak danych	Kask obowiązkowy poniżej 16 lat	Brak danych
13	Irlandia (trwają prace nad przepisami)									
14	Litwa (jak rowery)	Dozwolona, jeżeli nie ma drogi dla rowerów, pasa ruchu dla rowerów, ani pobocza. Prędkość do 7 km/h.	25 km/h	Brak danych	Brak danych	Nie	14 lat	Brak danych	Kask obowiązkowy poniżej 18 lat	Moc maks. 1 kW
15	Łotwa (trwają prace nad przepisami)									
16	Niderlandy (UTO bez kierownicy: np. monocykle, deski elektr. nie są dopuszczone do ruchu na drogach publ., ani na chodnikach)	Zabroniona.	25 km/h	Brak danych	Obowiązkowe	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Kask obowiązkowy	Moc maks. 4 kW

I.p.	Państwo (sposób traktowania)	Jazda po chodniku	Dopuszczalna prędkość	Zasady parkowania	Ubezpieczenie OC	Wymagane prawo jazdy	Minimalny wiek	Kary	Obowiązek jazdy w kasku /kamizelce odblaskowej	Wymagania konstrukcyjne
17	Niemcy (jak rowery)	Co do zasady zabroniona. Może być wyjątkowo dopuszczona znakiem drogowym	20 km/h	Brak danych	Obowiązkowe	Brak danych	14 lat	Brak danych	Kask zalecany	Moc maks. 0,5 kW; 1,4 kW w przypadku urządzeń samobalansujących; Maks. masa 55 kg, dł. 2 m, szer. 0,7 m, wys. 1,4 m; Oświetlenie, hamulec, sygnał dźwiękowy
18	Portugalia (jak rowery)	Zabroniona	25 km/h	Brak danych	Nie	Nie	18 lat	Kara do 300 EUR za naruszenie przepisów	Kask zalecany	oświetlenie
19	Rumunia <i>(projekt regulacji)</i>	Zabroniona	25 km/h	Hulajnoga elektr. – parkowanie blisko i równoległe do krawędzi jezdni. Można parkować dwie hulajnogi elektr.obok siebie	Brak danych	Brak danych	14 lat	Brak danych	Kask obowiązkowy poniżej 16 lat	Obowiązkowe oświetlenie i odblaskowo-fluorescencyjne
20	Szwecja <i>(Zasady jak dla roweru ze wspomaganie elektr.)</i>	Zabroniona	25 km/h	Brak danych	Brak danych	Nie	Brak danych	Brak danych	Brak obowiązku	Moc maks. 0,25 kW

Raport z konsultacji publicznych oraz opiniowania

projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD51)

1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Wojewoda Dolnośląski;
- 2) Wojewoda Kujawsko-Pomorski;
- 3) Wojewoda Lubelski;
- 4) Wojewoda Lubuski;
- 5) Wojewoda Łódzki;
- 6) Wojewoda Małopolski;
- 7) Wojewoda Mazowiecki;
- 8) Wojewoda Opolski;
- 9) Wojewoda Podkarpacki;
- 10) Wojewoda Podlaski;
- 11) Wojewoda Pomorski;
- 12) Wojewoda Śląski;
- 13) Wojewoda Świętokrzyski;
- 14) Wojewoda Warmińsko-Mazurski;
- 15) Wojewoda Wielkopolski;
- 16) Wojewoda Zachodniopomorski;
- 17) Związek Województw RP;
- 18) Konwent Marszałków Województw RP;
- 19) Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych;
- 20) Polski Kongres Drogowy;
- 21) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 22) Związek Powiatów Polskich;
- 23) Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym;
- 24) Instytut Transportu Samochodowego;
- 25) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 26) Klub Inżynierii Ruchu „Klir”;
- 27) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 28) Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej;
- 29) Związek Miast Polskich;
- 30) Unia Miasteczek Polskich;
- 31) Unia Metropolii Polskich;
- 32) Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów;
- 33) Stowarzyszenie Zielone Mazowsze;
- 34) Polski Związek Niewidomych;
- 35) Polska Grupa Motoryzacyjna;
- 36) Polskie Stowarzyszenie Rowerowe.

• Uwagi do projektu zgłoszili:

1) Wojewoda Łódzki

W art. 2 projektu ww. ustawy zasadnym byłoby rozgraniczenie definicji pojazdów, które będą wyposażone w silnik pomocniczo wspomagający poruszanie się (rower z napędem elektrycznym, hulajnoga z napędem elektrycznym, deskorolka z napędem elektrycznym itp.) pojazdu (z pomocniczym napędem elektrycznym) i pojazdów (urządzeń), które mogą być uczestnikami ruchu drogowego, a będą napędzane siłą ludzkich mięśni (rower, hulajnoga, deskorolka itp.), ponieważ przy ewentualnej kontroli spełniania wymagań dla danego rodzaju pojazdu (urządzenia), przeprowadzanej przez organy Inspekcji Handlowej, będą stosowane definicje wprost.

Zasadnym byłoby także dookreślenie w ustawie zakresu desygnatów urządzeń transportu osobistego wraz z odpowiednim podziałem na pojazdy (urządzenia) zasilane siłą ludzkich mięśni i pojazdy (urządzenia) posiadające silnik elektryczny wspomagający ich poruszanie się, ponieważ przy ewentualnej kontroli, przeprowadzanej przez organy Inspekcji Handlowej, będą

ustawowo opisane produkty, które należy kontrolować pod względem spełniania stosownych wymagań w zależności od ich rodzaju.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Zmieniono definicję i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji.

2) Związek Powiatów Polskich

1. Uwaga ogólna. Apelujemy o przeprowadzenie - po uchwaleniu przedmiotowego projektu - szerokiej kampanii informacyjnej, gdyż jak wiadomo dziś korzystanie z hulajnóg elektrycznych wygląda bardzo różnie. Ponadto trzeba pamiętać o tym, że projekt wprowadza pewne zmiany dla rowerzystów. Kampania powinna być równocześnie skierowana nie tylko do osób korzystających z hulajnóg czy rowerów (w dzisiejszym rozumieniu), ale również do pieszych - tak, aby znali swoje prawa, np. żeby wiedzieli, że kierujący rowerem (już w szerszym, projektowanym znaczeniu) korzystając z chodnika albo drogi dla pieszych będzie obowiązany jechać z prędkością pieszego.

2. Art. 1 pkt 5 projektu (dodający do Prawa o ruchu drogowym art. 33a ust. 1). Projektodawcy przewidzieli w tym przepisie, że do ruchu urządzeń transportu osobistego nie znajdzie zastosowania przepis art. 33 ust. 3 pkt 2 Prawa o ruchu drogowym, wedle którego kierującemu rowerem lub motorowerem zabrania się jazdy bez trzymania co najmniej jednej ręki na kierownicy oraz nóg na pedałach lub podnóżkach. Rozumiemy, że projektodawcom zapewne chodziło o drugą część sformułowania, natomiast w konsekwencji okaże się, że w odniesieniu do urządzeń transportu osobistego nie będzie zabroniona jazda bez trzymania co najmniej jednej ręki na kierownicy. W świetle prędkości rozwijanych przez te urządzenia tym bardziej należałoby utrzymać obowiązek kontrolowania kierownicy.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Projektodawca w nowym projekcie ustawy proponuje, aby ustawa weszła w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia. Wskazany okres vacatio legis umożliwi zapoznanie się adresatów projektowanych przepisów z nowymi regulacjami. Ponadto projektodawca zapewnia czas na zapoznanie się uczestników ruchu drogowego z nowymi zasadami ruchu drogowego.

3) Związek Województw RP

Lp.	Część dokument, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko MI
1.	Art. 1 pkt 1 lit b	Proponuje się skreślić lit. b.	Dodanie do definicji roweru -urządzenia transportu osobistego (dalej UTO) - wprowadza niecelowe z punktu widzenia rozumienia i stosowania prawa problemy interpretacyjne. Tym bardziej, że propozycja nowego punktu 47b jasno definiuje UTO, dlatego aby nie wprowadzać w późniejszym czasie wątpliwości interpretacyjnych proponuje się usunięcie proponowanego zapisu.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono definicję i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji.
2.	Art. 1 pkt 5	Proponuje się do art. 33a po ust. 2	Zasadność dodania ust. 2a należy odnieść do art.	Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg

		dodać nowy ustęp w brzmieniu: „Kierujący UTO jest obowiązany poruszać się po poboczu, chyba że nie nadaje się ono do jazdy lub jego ruch utrudniałby ruch pieszych.”	16 ustawy prawa o ruchu drogowym, gdzie podobna regulacja dotyczy ruchu rowerem, wózkiem rowerowym, motorowerem, wózkiem ręcznym i innymi	elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu poruszających się po drodze, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami po poboczu.
3.	Art. 1 pkt 5	Proponuje się usunięcie w art. 33a w ust. 5 w pkt 1 wyrazów „innej osoby”.	Zakaz przewożenia UTO innej osoby jest zbędny, ponieważ wyczerpuje to definicję UTO w pkt 47b (pojazd przeznaczony konstrukcyjnie do poruszania się wyłącznie przez kierującego).	Projektodawca wprowadza regulację dotyczącą przedmiotowego zakazu ze względu na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników korzystających z hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. W szczególności mając na uwadze, że przepis ten projektodawca umieścił w oddziale 11 – tj. przepisach dedykowanych m.in. dla kierujących hulajnogą elektryczną oraz urządzeniem transportu osobistego.
4.	Art. 1 pkt 5	W art. 33a ust. 6 proponuje się dodać warunek – z prędkością nie przekraczającą 7km/h (ograniczoną konstrukcyjnie).	Ryzyko wynikające z prędkości osiągniętej przez UTO i niemożliwości pełnej kontroli nad kierującym dzieckiem ze strony osoby dorosłej – często starszych opiekunów może powodować zagrożenie bezpieczeństwa dziecka- dlatego proponuje się	Projektodawca dopuszcza wyjątkowo poruszanie się osoby do 10 lat przy użyciu hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego w strefie zamieszkania, ze względu na

			ograniczyć konstrukcyjnie możliwości osiągnięcia prędkości UTO dla dzieci do 7km/h.	szczególne zasady ruchu drogowego obowiązujące w strefach zamieszkania, w szczególności mając na uwadze, że w tej strefie dopuszczalna prędkość wszystkich pojazdów wynosi 20 km/h. W opinii projektodawcy takie rozwiązanie jest wystarczające do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu.
5.	Art. 1	Proponuje się rozszerzyć nowelizację o zmianę art. 2 pkt 18 Prawa o ruchu drogowym poprzez dodanie do definicji pieszego „ osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą UTO”.	Uporządkowanie definicji pieszego.	Uwaga uwzględniona.
6.	Art. 1	Proponuje się rozszerzyć nowelizację o zmianę art. 24 ust. 6 Prawa o ruchu drogowym katalog pojazdów wskazanych w drugim zdaniu o rower wyposażony w pomocniczy napęd i UTO.	Nałożenie obowiązku, który dziś dotyczy jedynie pojazdów bez silnika (pomijając wolnobieżne i ciągniki rolnicze).	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na projektowane przepisy, które dopuszczają poruszanie się kierującemu hulajnogą elektryczną jedynie po jezdni drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h, zdaniem projektodawcy uwzględnienie proponowanej zmiany jest niezasadne.
7.	Art. 1	Proponuje się rozszerzyć nowelizację o zmianę art. 24 ust. 12 Prawa o ruchu drogowym poprzez dodanie „ z wyjątkiem rowerów wyposażonych w pomocniczy napęd i UTO”	Dynamika rowerów wyposażonych w silnik i UTO może taki manewr czynić zbyt niebezpiecznym.	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na projektowane przepisy, które dopuszczają poruszanie się kierującemu hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu

				osobistego z maksymalną prędkością 20 km/h, zdaniem projektodawcy uwzględnienie proponowanej zmiany jest niezasadne.
8.	Uwaga ogólna	Proponuje się określenie kierującego UTO w aspekcie wymagań kwalifikacyjnych.	Kierujący rowerem musi mieć kartę rowerową, ew. ukończone 18 lat albo prawo jazdy. Brakuje tych regulacji w przypadku UTO.	Uwaga uwzględniona.
9.	Uwaga ogólna	Kierujący rowerem i UTO korzystając z pierwszeństwa przed pojazdami silnikowymi w określonych w ustawie miejscach powinien mieć obowiązek zatrzymania się przed wjazdem na część drogi, po której poruszają się inne pojazdy.	Względy bezpieczeństwa wynikające z tzw. martwych pól widoczności w poszczególnych rodzajach pojazdów.	Uwaga wykracza poza zakres projektowanej ustawy.

4) Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym

W odpowiedzi na prośbę o udział w konsultacjach publicznych i opiniowaniu projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 maja 2020 r. pragniemy zadeklarować pełne poparcie dla wprowadzenia zmian i potwierdzić konieczność uregulowania zawartych w tym projekcie kwestii. Wątpliwości i pytania, które się nasuwają po zapoznaniu się z przedstawionym projektem, a które omówimy poniżej, potwierdzają w naszym przekonaniu pilną potrzebę podjęcia prac nad opracowaniem i wprowadzeniem w Polsce kompleksowego systemu wychowania komunikacyjnego.

Tylko systemowa i systematyczna edukacja da nam szansę na podniesienie poziomu bezpieczeństwa na drogach, a coraz częściej także na chodnikach i przejściach dla pieszych, co potwierdza projekt ustawy o zmianie ustawy. Po wielu latach prób wprowadzania częściowych rozwiązań, przeznaczania niemałych środków na jednostkowe kampanie i projekty, nie możemy pochwalić się istotnymi osiągnięciami w zakresie brd. Kampanie ogólnopolskie i regionalne, wsparcie ze strony organizacji rządowych, samorządowych i pozarządowych powinno być istotnym wsparciem „pracy u podstaw” i nie rozwiązuje problemu.

Wśród warunków, jakie muszą być spełnione niezwłocznie wymienimy tylko:

- systemową edukację od przedszkola do wieku senioralnego, której podstawą musi być zwarty, mądry program ze wskazanymi zadaniami (i idącymi za tym środkami finansowymi) dla placówek oświatowych, samorządów, konkretnych instytucji i organizacji
- dobre, zrozumiałe prawo, które kierującemu jakimkolwiek pojazdem jednoznacznie wskaże prawa i obowiązki (np. jaką może rozwijać prędkość, jak i kto będzie to egzekwował itp.)
- nieuchronność kary (kto, w jaki sposób i kiedy będzie kontrolował, jakie kary za jakie wykroczenia itp.).

Jednocześnie, po części w nawiązaniu do powyższych uwag, przedstawiamy wątpliwości i pytania związane z przesłanym projektem ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

1. Brak precyzyjnego określenia, czym jest „prędkość, z jaką porusza się pieszy”. Z ustawy użytkownik UTO nie dowie się konkretnie np. jaka prędkość go obowiązuje na chodniku

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. W opinii projektodawcy wystarczającym dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych jest określenie dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalnej prędkości poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego.

2. Nie zostały wskazane zasady korzystania z przejścia dla pieszych w sytuacji, jeśli dopuszczony jest ruch UTO po chodniku.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona.

3. Istnieje potrzeba nałożenia obowiązku zachowania szczególnej ostrożności oraz zakazu wjazdu na przejazd dla rowerzystów bezpośrednio przed jadący pojazd zarówno przez rowerzystów, jak i wszystkich użytkowników UTO.

Stanowisko MI

Uwaga wykracza poza zakres projektowanej ustawy.

4. Brak jednoznacznej definicji, kim jest kierujący UTO.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona.

5. W ustawie powinny być uregulowane kwestie dotyczące spożywania przez kierujących UTO alkoholu, narkotyków i tym podobnych środków.

Stanowisko MI

Zgodnie z projektowaną regulacją kierujący hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego jest kierującym pojazdem. Z tego względu projektodawca wskazuje, że przedmiotowa kwestia została uregulowana w obowiązujących przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

6. Praktycznie nie uregulowano poruszania się rowerów i UTO w obrębie centrów miast o wąskich uliczkach i chodnikach oraz na poboczach poza obszarem zabudowanym.

Stanowisko MI

Projektodawca określił części drogi, po których może poruszać się osoba przy użyciu urządzeń (hulajnogą elektryczną, urządzenie transportu osobistego, urządzenie wspomagające ruch), objętych projektowanymi przepisami.

7. Konieczna jest analiza jasności i czytelności zapisów projektu ustawy - w obecnej formie wydają się one mało zrozumiałe.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Projektodawca zmienił treść projektu w celu zapewnienia czytelności projektowanych przepisów.

5) Instytut Transportu Samochodowego

ITS od dawna zauważa potrzebę pilnego uregulowania kwestii związanych z poruszaniem się po drogach (w rozumieniu ustawy *Prawo o ruchu drogowym*) osób wykorzystujących urządzenia nie zdefiniowane w obecnych przepisach takich jak hulajnogi, deskorolki, rolki itp., w tym również wyposażone w napęd elektryczny. Głównym problemem z jakim należy się zmierzyć przygotowując stosowne zapisy w przepisach prawa w ww. zakresie jest zniwelowanie różnic prędkości pomiędzy poszczególnymi grupami uczestników ruchu tak, aby z jednej strony zagwarantować wszystkim bezpieczeństwo poruszania się, zwłaszcza w miejscach, które są

dedykowane poszczególnym użytkownikom dróg (tzn. pieszym na chodnikach, rowerzystom na drogach, na których ich ruch jest dopuszczony itd.), a z drugiej strony aby korzystanie z ww. urządzeń było nadal atrakcyjne zarówno w celach transportowych, jak i rekreacyjnych. W przypadku zaistnienia zdarzenia drogowego, to właśnie różnica prędkości decyduje najczęściej o jego skutkach. Przyjęcie przepisów, które będą zrozumiałe (bez skomplikowanych interpretacji) i łatwe w przestrzeganiu, a jednocześnie nie będą problematyczne w ich egzekwowaniu może okazać się bardzo trudne.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji.

Zdaniem ITS przedstawiony projekt ustawy nie powinien ograniczać się jedynie do ww. urządzeń wyposażonych w silniki elektryczne, a należałoby nim objąć również urządzenia napędzane siłą mięśni. Zatem pojęciem urządzeń transportu osobistego (UTO) należałoby objąć wszystkie ww. urządzenia, a jako ich szczególną podgrupę uznać UTO wyposażone w silniki elektryczne (eUTO). Należy przy tym zauważyć, że niektóre rodzaje UTO bez napędu elektrycznego również są w stanie osiągać bardzo duże prędkości, zatem decydując się na dopuszczenie ich do ruchu na przykład w miejscach przeznaczonych dla ruchu pieszych konieczne byłoby ustanowienie dla nich prędkości dopuszczalnej. W proponowanych zapisach prawnych brakuje również uregulowań dotyczących kierowania tego typu UTO pod wpływem alkoholu i podobnie działających środków. Jest to szczególnie istotna kwestia z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji.

Ponadto należy zwrócić uwagę na fakt, że jedną z konsekwencji rozszerzenia w ustawie *Prawo o ruchu drogowym* definicji roweru o UTO będzie podleganie kierujących tymi pojazdami przepisom ustawy *o kierujących pojazdami* czyli konieczności posiadania karty rowerowej w przypadku niepełnoletnich osób kierujących UTO.

Stanowisko MI:

Uwaga uwzględniona.

Kolejną konsekwencją rozszerzenia definicji roweru o UTO podleganie tych urządzeń przepisom rozporządzenia Ministra Infrastruktury *w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia*, a w przypadku niektórych konstrukcji (np. monocykl elektryczny) zainstalowanie obowiązkowego wyposażenia (np. dzwonka) będzie niemożliwe. Przyjęcie przepisów, które będą zrozumiałe (bez skomplikowanych interpretacji) i łatwe w przestrzeganiu, a jednocześnie nie będą problematyczne w ich egzekwowaniu może okazać się bardzo trudne.

Stanowisko MI

Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

W zakresie szczegółowych uwag do przedmiotowego projektu ITS zauważa, że należałoby zmienić zaproponowany system prędkości dopuszczalnych tj.:

- 25 km/h jako konstrukcyjne ograniczenie prędkości i jednocześnie prędkość dopuszczalna na jezdni, pasie ruchu dla rowerów lub drodze dla rowerów,
- 20 km/h jako prędkość dopuszczalna w strefie zamieszkania,
- prędkość pieszego, jako prędkość dopuszczalna na chodniku albo drodze dla pieszych.

Zapis relatywizujący prędkość UTO na chodniku względem prędkości pieszego budzi bardzo wiele wątpliwości i pytań, takich jak np. z jaką prędkością można poruszać się UTO gdy na chodniku nie ma pieszego, albo jak ocenić prędkość pieszego idącego z naprzeciwka i dostosować do niego prędkość UTO. Wobec powyższego, a także uwzględniając inne

potrzeby różnych rodzajów uczestników ruchu drogowego, zdaniem ITS prędkości dopuszczalne dla UTO powinny kształtować się następująco:

1. 20 km/h - wszędzie gdzie ustawa dopuszcza ruch UTO z zastrzeżeniem poniższych pkt 2 i 3. Prędkość 20 km/h jako maksymalna prędkość dla UTO wydaje się być wystarczająco duża dla większości użytkowników, żeby z jednej strony urządzenia te były bezpieczne dla samych użytkowników UTO, a z drugiej nadal atrakcyjne jako środek transportu. Ponadto prędkość 20 km/h jest porównywalna z prędkością jazdy rowerzysty w podróżyach codziennych, która wynosi ok. 16-20 km/h (patrz: „Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego. Podręcznik”, s. 55') więc UTO, które mają odpowiadać przepisom dla rowerów powinny przypominać rower parametrem funkcjonalnym, jakim jest prędkość maksymalna. Zapobiegnie to powstawaniu nadmiernych różnic prędkości pomiędzy pojazdami (rowerami i UTO) i ułatwi wszystkim uczestnikom ruchu percepcję sytuacji drogowej i przewidywanie jej rozwoju. Dodatkowo obniżenie prędkości maksymalnej dla UTO do 20 km/h będzie miało również aspekt ekologiczny, gdyż wpłynie na wzrost zasięgu urządzenia na jednym ładowaniu akumulatora.
2. 10 km/h - na chodniku albo drodze dla pieszych. Prędkość 10 km/h jako maksymalna prędkość dla UTO podczas poruszania się w miejscach ruchu pieszych wydaje się nadal atrakcyjna w porównaniu do średniej prędkości pieszego (która zgodnie z uzasadnieniem do przedmiotowego projektu ustawy wynosi ok. 7 km/h) i zachęcająca do korzystania z takich urządzeń, jako szybszego niż chód sposobu przemieszczania się, przy jednoczesnym istnieniu niewielkich różnic prędkości pomiędzy pieszym, a użytkownikiem UTO, co powinno zapewnić bezpieczeństwo pieszym.
3. 5 km/h - w przypadku korzystania z UTO przez osoby w wieku do 10 lat będące pod opieką osoby dorosłej, ale tylko w miejscach udostępnionych dla ruchu pieszych w obszarze zabudowanym. Prędkość 5 km/h jako maksymalna prędkość dla UTO podczas użytkowania przez dzieci w wieku do 10 lat będące pod opieką osoby dorosłej, ale tylko w miejscach udostępnionych dla ruchu pieszych w obszarze zabudowanym, wydaje się być umożliwieniem bezpiecznego korzystania z tych urządzeń przez dzieci w celu zabawy czy aktywności fizycznej. Ponadto ograniczenie prędkości maksymalnej takich UTO do 5 km/h dawałoby dorosłym możliwość sprawowania realnej kontroli nad dzieckiem korzystającym z UTO. Takie usankcjonowanie prędkości maksymalnej UTO umożliwiłoby ponadto producentom tych urządzeń, przygotowanie oferty skierowanej do młodszych dzieci przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ich oraz pieszych. Obecnie zaproponowany zapis ust. 5 pkt 1 w art. 33a bardzo ogranicza możliwość korzystania z UTO przez dzieci w celu zabawy czy aktywności fizycznej. Dlatego należałoby rozważyć dopuszczenie do używania przez dzieci w wieku do 10 lat UTO o ograniczonej znacznie prędkości maksymalnej (np. do proponowanych 5 km/h) i przy zachowaniu warunku korzystania z UTO pod opieką osoby dorosłej.

Stanowisko MI

Uwaga częściowo uwzględniona. Projektodawca obniżył dopuszczalną prędkość dla kierującego hulajnogą elektryczną oraz urządzeniem transportu osobistego do 20 km/h. Natomiast uwaga dotycząca skonkretyzowania dopuszczalnej prędkości na chodniku oraz drodze dla pieszych nie została uwzględniona. W opinii projektodawcy wystarczającą dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych jest określenie dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalnej prędkości poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Ponadto wskazać należy, że w uzasadnieniu do projektu ustawy przedstawiono analizę danych dotyczących prędkości ruchu pieszych, z której wynika, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s).

6) Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu

W piśmie skierowanym we wrześniu 2019 roku w odpowiedzi na pierwszą próbę regulacji kwestii związanych z pojawieniem się w naszym krajobrazie drogowym różnego rodzaju urządzeń transportu drogowego (UTO) podkreślaliśmy znaczenie podjętej przez Ministerstwo inicjatywy. Ze zrozumieniem przyjęliśmy także informację dotyczącą wycofania projektu z dalszego procesu legislacyjnego w związku z uwagami jakie pojawiły się do poszczególnych

jego zapisów. Tym bardziej jest nam przykro, że, w naszej ocenie, przedłożony Stowarzyszeniu projekt w obecnym wariantcie w żaden sposób nie przybliży uczestników ruchu drogowego do stworzenia jasnych i transparentnych przepisów regulujących skutecznie wzajemne korelacje pomiędzy użytkownikami UTO, a pozostałymi użytkownikami drogi.

Przede wszystkim po raz kolejny nie jesteśmy w stanie zrozumieć dlaczego Ministerstwo ogranicza zakres regulacji objętych procedowanymi przepisami wyłącznie do urządzeń posiadających napęd elektryczny. Czy uderzenie w pieszego przez rolnarza jadącego z prędkością 40 km/h czy użytkownika tradycyjnej hulajnogi jadącego z prędkością 25 km/h jest mniej niebezpieczne niż w przypadku hulajnogi z e-napędem? Musimy zauważyć, że w świetle proponowanych przez Ministerstwo przepisów zarówno jeden jak i drugi formalnie pozostaną „pieszymi” i w tym kontekście oni nie będą objęci ograniczeniami prędkości, które proponuje się w przedstawionych zmianach. Trudno nam zrozumieć w sprzeczności z czym stoi np. zmiana definicji UTO na brzmiącą choćby:

„47b) urządzenie transportu osobistego - pojazd o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m i długości nieprzekraczającej 1,25 m, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującym się na tym pojeździe. Urządzenie transportu osobistego może być poruszane siłą mięśni osoby nim jadącej jak również może być wyposażone w napęd elektryczny, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h; określenie to nie obejmuje wózka inwalidzkiego”;

Zapis taki byłby zbieżny z zapisami dotyczącymi obecnie funkcjonujących zapisów definiujących rower w ruchu drogowym.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji.

Następnym elementem, który jest powodem naszego krytycznego stanowiska w stosunku do przedłożonej propozycji są zapisy mówiącej o dopuszczalnej prędkości UTO.

W pierwszej kolejności zapisy proponowane w art. 20 ust 6 pkt 4 b) są nielogiczne. Jeżeli definicja UTO zaproponowana przez Ministerstwo wskazuje, że pojazd taki ma mieć rozwiązania konstrukcyjne ograniczające jego prędkość do 25 km/h to oczywistym jest, że jego limit prędkości to właśnie to 25 km/h i nie ma uzasadnienia dublowanie tego zapisu. Przy czym o ile te nieścisłości nie wydają się rodzić poważnych następstw o tyle zapis mówiący o konieczności zachowania prędkości pieszego na chodnikach w naszej ocenie już tak. Przede wszystkim musimy zwrócić uwagę, że w definicja pieszego w PoRD w żaden sposób nie jest skorelowana z prędkością. Definicję pieszego wypełnia zarówno osoba starsza czy niepełnosprawna która porusza się z prędkością 2 km/h, osoba idąca z typową prędkością ok. 5 km/h, osoba biegnąca z prędkością 10-12 km/h, ale poprzez brak stosownych uregulowań także rolnarz jadący w prędkością np. 25-30 km/h. Do której prędkości ma się dostosować użytkownik UTO? Jeżeli do tych pierwszych to czy przeanalizowano w ogóle możliwość poruszania się na takim urządzeniu z taką prędkością.

W naszej ocenie popartej rozmowami z użytkownikami choćby e-hulajnóg oznacza ona brak możliwości zachowania stateczności. To samo dotyczy jazdy rowerem i zapisów art. 33 ust. 6. Co oznacza w tym wypadku prędkość pieszego? W jaki sposób rowerzysta ma kontrolować prędkość nie mając na swoim wyposażeniu licznika prędkości? Jeżeli ma jechać ok. 5 km/h to w jaki sposób ma zachować stateczność? Mając takie zapisy musimy także założyć, że nie da się wyprzedzić pieszego, bo nie możemy przekroczyć jego prędkości i należy jechać za nim aż. Właśnie aż, co? Trudno w tym miejscu przyjąć jako wystarczającą analizę prędkości pieszej przedstawionej w uzasadnieniu projektu przez Ministerstwo. Mówiąc szczerze w jej kontekście sami mamy poważny problem ze wskazaniem do jakiej prędkości pieszego odnoszą się przepisy. Zdaniem Stowarzyszenia, jeżeli przepisy nie mogą wskazywać konkretnej prędkości to zapisy powinny być ukierunkowane na możliwy skutek i przenoszący konsekwencje na osobę, która się do tego zapisu nie dostosowała np.:

- na chodniku albo drodze dla pieszych - z prędkością eliminującą możliwość najechania na pieszego.

Wydaje się, że tego typu podejście będzie jednoznacznie przenosić odpowiedzialność za zachowanie bezpieczeństwa na użytkownika UTO lub roweru jako stanowiącego „czynnik obcy” na chodniku, a także wymuszający na nim dostosowanie prędkości do takiej, żeby nie najechać

na pieszego. W każdym przypadku zdarzenia drogowego istnieć będzie uzasadnienie, że prędkość była nieprawidłowa.

Stanowisko MI

Uwaga częściowo uwzględniona. Projektodawca obniżył dopuszczalną prędkość dla kierującego hulajnogą elektryczną oraz urządzeniem transportu osobistego do 20 km/h. Natomiast uwaga dotycząca skonkretyzowania dopuszczalnej prędkości na chodniku oraz drodze dla pieszych nie została uwzględniona. W opinii projektodawcy wystarczającym dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych jest określenie dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalnej prędkości poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Ponadto wskazać należy, że w uzasadnieniu do projektu ustawy przedstawiono analizę danych dotyczących prędkości ruchu pieszych, z której wynika, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s).

Pragniemy także zauważyć, że, w naszej ocenie, niejasne są zapisy art. 47 dotyczące postoju rowerów w pasie drogowym. Wydaje się, że w tym przypadku konieczne jest bardziej kompleksowe podejście do tej problematyki. W świetle proponowanych zmian zgodnym z przepisami będzie - po uzyskaniu zgody zarządcy drogi - pozostawienie przy płocie lub lampie roweru wypożyczanego przez podmioty komercyjne, natomiast to samo będzie już niezgodne z przepisami (nota bene już obowiązującymi) w przypadku rowerów prywatnych, odnośnie których obowiązuje wymóg pozostawienia ich przy krawędzi jezdni. Apelujemy nad bardziej szczegółowym zastanowieniem się nad tymi kwestiami.

Stanowisko MI

Projektodawca odstąpił od nowelizacji przepisu art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym we wskazanym zakresie.

Mając powyższe na uwadze Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu negatywnie opiniuje proponowane zmiany. Zdaniem Stowarzyszenia w miejsce oczekiwanego uporządkowania kwestii UTO wprowadzą one dodatkowe problemy i chaos interpretacyjny. Wyrażamy obawę, że przedstawiony projekt finalnie będzie miał kształt dedykowany raczej wiedzy i umiejętnościom radców prawnych i adwokatów niż inżynierów ruchu, a - co chcemy bardzo podkreślić - nie tego oczekivalibyśmy po nowoczesnym prawie.

7) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich

Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich pozytywnie odnosi się do podjęcia działań zmierzających do uregulowania kwestii związanych z użytkowaniem urządzeń transportu osobistego.

Jednocześnie wobec przedłożonego projektu ustawy wnosimy następujące uwagi.

1. Projekt ustawy definiuje urządzenie transportu osobistego jako pojazd wyposażony w napęd elektryczny. Nie reguluje więc w żaden sposób jak mają poruszać się użytkownicy takich samych urządzeń nie posiadających napędu elektrycznego - deskorolek, hulajnóg, itp. Kwestie te pozostaną nadal prawnie nieokreślone.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona.

2. Projekt ustawy wprowadza pojęcie: „prędkość pieszego”. Brak jest jednak w obowiązujących przepisach jakiegokolwiek definicji tego pojęcia, a także określenia jej wielkości i sposobu pomiaru.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. W opinii projektodawcy wystarczającym dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych jest określenie dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalnej prędkości poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Ponadto wskazać należy, że w uzasadnieniu do projektu ustawy przedstawiono analizę danych dotyczących prędkości ruchu pieszych, z której wynika, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s).

3. Z treści projektowanego artykułu 47 ust. 3 ustawy wynika, iż: „Dopuszcza się postój rowerów w związku z usługą ich wypożyczania na chodniku lub poza nim w pasie drogowym drogi za zgodą zarządcy drogi udzieloną podmiotowi świadczącemu usługi wypożyczania rowerów w drodze umowy, stosownie do art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych.”. Zaznaczyć należy, że rozstrzygnięcia w sprawach jw. podejmowane są przez zarządcę drogi zgodnie z jego kompetencjami, określonymi w ustawie o drogach publicznych. Z kolei stosowne sankcje za nielegalne zajmowanie pasa drogowego wynikają z tejże ustawy. Jak stanowi bowiem art. 40 ust. 12 ustawy o drogach publicznych za zajęcie pasa drogowego m.in. bez zawarcia umowy, o której mowa w art. 22 ust. 2 ewentualnie z przekroczeniem terminu zajęcia określonego w umowie, o której mowa w art. 22 ust. 2 lub też o powierzchni większej niż określona w umowie, o której mowa w art. 22 ust. 2 - zarządca drogi wymierza, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną w wysokości 10-krotności opłaty ustalonej zgodnie z ust. 4-6. Tym samym wprowadzenie art. 4 projektowanej ustawy nie znajduje uzasadnienia. Obowiązki podmiotu zajmującego pas drogowy oraz kompetencje zarządcy drogi zostały bowiem szczegółowo określone w ustawie o drogach publicznych.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Projektodawca odstąpił od nowelizacji przepisu art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym we wskazanym zakresie.

8) Polski Związek Niewidomych

Nawiązując do Projektu Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym bardzo prosimy jeszcze raz o przeanalizowanie naszych uwag zgłaszanych już w ubiegłym roku. Bylibyśmy wdzięczni za informacje dlaczego nie uwzględniono naszych propozycji.

Chcielibyśmy prosić o wprowadzenie zmian do przesłanego nam projektu:

1. Prosimy o precyzyjny zapis o tym, że zabrania się pozostawiania urządzeń transportu osobistego w miejscach, utrudniających ruch pieszcy oraz na ścieżkach dotykowych (pasy prowadzące, pola uwagi). Zapisy w dotychczasowym Prawie o ruchu drogowym w art. 45 punkt 6 i aktualnie dodanym punkcie 11 są, naszym zdaniem nie wystarczające.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Projektowana ustawa, w celu uporządkowania postoju hulajnóg elektrycznych oraz umożliwienia bezpiecznego poruszania się pieszych, w szczególności osób niewidomych i niedowidzących, wprowadza obowiązek kierującego motorowerem, rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego lub wózkiem rowerowym, zatrzymania pojazdu na chodniku poprzez ustawienie pojazdu jak najbliżej krawędzi chodnika oraz równoległe do niej.

2. Powinny być zapisy przewidujące kary dla użytkowników pozostawiających hulajnogi w miejscach niebezpiecznych dla ruchu pieszego. Kary jak zrozumieliśmy są tylko dla przedsiębiorców.

Stanowisko MI:

Projektodawca odstąpił od nowelizacji przepisu art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym we wskazanym zakresie. Natomiast wskazać należy, że obowiązki dotyczące zatrzymania i postoju pojazdów zostały wystarczająco uregulowane w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

3. Ponadto prosimy o wprowadzenie dwóch innych zmian. Aktualnie Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych wraz z pięcioma Partnerami realizuje projekt dotyczący wypracowania standardów w zakresie „Budowy kompleksowego systemu szkolenia i udostępniania osobom niewidomym psów przewodników oraz zasad jego finansowania”. Prace nad standardami wykazały konieczność wprowadzenia zmian:

- a) W Art. 42 Prawa o ruchu drogowym. Aktualny zapis art. 42 mówi, że „Niewidomy podczas samodzielnego poruszania się po drodze jest obowiązany nieść białą laskę w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu”. Natomiast w kodeksie wykroczeń art. 86 paragraf 1 i/lub art. 97 jest zapis: jeżeli jesteś uczestnikiem wypadku lub kolizji drogowej i nie miałeś białej laski, to popełniłeś wykroczenie.

Proponujemy aby w artykule 42 obok dotychczasowej treści dodać - Pies przewodnik w szorkach z charakterystycznym pałkiem powinien być potraktowany równorzędnie jak biała laska.

- b) Konieczne jest także wprowadzenie do przepisów oznaczeń ścieżek drogowych wyczuwalnych dotykiem, np. inną fakturą niż chodniki, tak aby osoba niewidoma wyczuwała, że znajduje się na ścieżce rowerowej.

Stanowisko MI

Uwaga wykracza poza zakres projektowanej ustawy.

9) Polskie Stowarzyszenie Rowerowe

Reprezentując polską branżę i przemysł rowerowy (czwarty producent rowerów w Europie) długo oczekiwaliśmy na zmiany dotyczące zasad użytkowania urządzeń transportu osobistego (UTO). Przez kilka ostatnich sezonów alarmowani byliśmy przez branżę informacjami o groźnych wypadkach do jakich dochodziło z udziałem UTO. Obserwujemy lawinowy przyrost użytkowników tych urządzeń oraz ich poczynania na ścieżkach rowerowych, chodnikach czy drogach.

Chociaż w przesłanych od Państwa materiałach będących projektem zmiany *Prawa o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* podkreślony został w naszym odczuciu główny problem związany z UTO, tj. bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego to zdecydowanie brakuje nam jasnych norm technicznych dla tego rodzaju pojazdów. Rowery (w tym rowery ze wspomaganie elektrycznym, powszechnie nazywane elektrycznymi) muszą spełniać szczegółowe normy techniczne. Duży nacisk w nich kładziony jest przede wszystkim właśnie na bezpieczeństwo. W ramach KT17 Polskiego Komitetu Normalizacyjnego stale uczestniczymy w pracach mających na celu udoskonalanie tych norm. Mowa tu głównie o restrykcyjnych wytycznych jakie muszą spełniać rowery które narzuca in norma PN-EN ISO 4210, części 1-9 dotyczące rowerów miejskich, trekkingowych, górskich i wyścigowych oraz norma PN-EN ISO 8098 dotycząca rowerów dziecięcych. W trakcie tłumaczenia na język polski jest norma EN 15194 dotycząca rowerów elektrycznych.

Mówiąc o bezpieczeństwie brakuje nam definicji i wytycznych dla UTO jeżeli chodzi o:

- określenie dopuszczalnego stosunku mocy silnika do wagi pojazdu w jakim jest zainstalowany
- określenie minimalnej średnicy koła
- określenie wymogów co do ilości i wydajności układów hamulcowych
- określenie wymogów co do wytrzymałości poszczególnych komponentów pod określonym obciążeniem
- określenie wymogów co do oświetlenia
- określenie wymogów co do sygnałów dźwiękowych
- określenie wymogów co do elektrycznego układu napędowego
- określenie wymogów co do stosowanych baterii.

Według naszych obserwacji oraz posiadanej wiedzy, jeżeli UTO spełniać będą wytyczne techniczne jak rowery to znacznie wpłynie to na poziom bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu drogowego.

Stanowisko MI

Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

10) Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy

Stanowisko Polskiego Kongresu Drogowego w sprawie projektu Ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy popiera propozycję uregulowania ruchu urządzeń transportu osobistego (UTO) na drogach publicznych w drodze zmian ustaw, w tym Prawa o ruchu drogowym. Brak takiego uregulowania, w sytuacji stale rosnącej liczby użytkowników takich urządzeń i działalności komercyjnej polegającej na ich wypożyczaniu, prowadzi do powstawania konfliktów z innymi niechronionymi użytkownikami dróg, a zwłaszcza dróg dla rowerów i chodników dla ruchu pieszego. Rodzi też negatywne konsekwencje dla bezpieczeństwa ruchu.

Uważamy jednak za niepełne zdefiniowanie w ustawie urządzenia transportu osobistego jako pojazdu „o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m i długości nieprzekraczającej 1,25 m, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe, wyposażony w napęd elektryczny, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h; określenie to nie obejmuje wózka inwalidzkiego”. Zdefiniowanie UTO jako wyłącznie urządzeń z napędem elektrycznym, pozostawia poza regulacją zyskującą stale na popularności grupę podobnych konstrukcyjnie urządzeń bez takiego napędu, jak rolki, deskorolki czy zwykłe hulajnogi. Niestosownie są one kojarzone z zabawą dla dzieci i młodzieży, tymczasem szczególnie w miastach służą do transportu osobistego. Umożliwiają także poruszanie się ze znaczną prędkością (np. rolki), przez co stwarzają zagrożenie podobne do elektrycznych UTO. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, osoby poruszające się na rolkach lub hulajnogach, są pieszymi w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym. Powinny poruszać się chodnikiem, co powoduje pogorszenie komfortu i bezpieczeństwa zwykłych pieszych. Z drugiej strony, bardzo często osoby te korzystają ze ścieżek rowerowych, z dwóch powodów - ponieważ wtedy nie kolidują z pieszymi oraz ze względu na bardziej komfortową nawierzchnię. Na chodnikach przeważnie jest kostka fazowana, a ścieżki rowerowe są asfaltowe, równe. Uważamy, że w procedowanej ustawie należy uregulować kwestie osób poruszających się na urządzeniach innych niż elektryczne w kierunku zapewnienia większego bezpieczeństwa pieszym - zezwolić lub nakazać poruszać się ścieżkami rowerowymi.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji. Ponadto projektodawca określił części drogi, po których może poruszać się osoba przy użyciu urządzeń (hulajnoga elektryczna, urządzenie transportu osobistego, urządzenie wspomagające ruchu), objętych projektowanymi przepisami.

3. Projekt ustawy w art. 33 pkt 3c ust. 6 wprowadza niedookreślone pojęcie „poruszania się z prędkością pieszego”. Prędkość pieszego zależy od bardzo wielu okoliczności (wiek, sprawność, sposób poruszania się, cel przemieszczania się itp.) i może rodzić poważne trudności interpretacyjne. Postulujemy wyrażenie tego ograniczenia w precyzyjniejszy sposób, np. w metrach na sekundę.

Stanowisko MI:

Uwaga nieuwzględniona. W opinii projektodawcy wystarczającym dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych jest określenie dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalnej prędkości poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Ponadto wskazać należy, że w uzasadnieniu do projektu ustawy przedstawiono analizę danych dotyczących prędkości ruchu pieszych, z której wynika, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s).

- **Stanowiska o braku uwag do projektu zostały zgłoszone przez:**

- 11) Instytut Badawczy Dróg i Mostów
- 12) Lubelski Urząd Wojewódzki
- 13) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa
- 14) Porozumienie Zielonogórskie
- 15) Wojewoda Podkarpacki
- 16) Wojewoda Świętokrzyski

Poza wyżej wymienionymi podmiotami, do których projekt ustawy został przekazany, uwagi do projektu zgłoszili:

17) Firma Bolt Polska

W oddanym do konsultacji 14 maja 2020 roku projekcie Ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw prawodawca uregulował funkcjonowanie na drogach publicznych urządzeń transportu osobistego (UTO), w tym coraz bardziej popularnych hulajnóg elektrycznych.

Firma Bolt, założona w 2013 r. w Estonii, jest pierwszą europejską platformą transportu multimodalnego na żądanie z ponad 30 milionami użytkowników w 35 krajach i 150 miastach na całym świecie, głównie w Europie i Afryce. Bolt jest europejską odpowiedzią na globalnych gigantów mobilności w mieście i działa w zakresie tzw. ride hailing'u, wynajmu hulajnóg i rowerów elektrycznych, taksówek motocyklowych i dostarczania posiłków. Zaangażowana w zrównoważoną mobilność, firma Bolt dąży do zwiększenia oferty bardziej ekologicznych sposobów na przemieszczanie się w miastach. Bazując na doświadczeniach z pierwszej premiery w Paryżu w 2018 roku, Bolt przyspieszył wdrażanie samoobsługowych hulajnóg elektrycznych w Madrycie, Maladze, Faro, Tallinie, Tartu, Rydze, Wilnie, Kownie, Kłajpedzie, Warszawie, Krakowie i Bratysławie. Hulajnogi Bolt są obecnie dostępne w 17 miastach w Europie. W Polsce wypożyczalnia hulajnóg Bolt działa już w Warszawie, Wrocławiu, Krakowie, Katowicach, Poznaniu i Lublinie. W nadchodzącym czasie planujemy zwiększyć liczbę miast, w których pojawiają się nasze hulajnogi.

Doskonale rozumiemy i dostrzegamy potrzebę uregulowania funkcjonowania UTO na drogach publicznych w Polsce. Z perspektywy operatora uważamy, że zaproponowane rozwiązania są dobre i potrzebne. Zauważamy jednak kilka kwestii, nad którymi naszym zdaniem należałoby się pochylić i uwzględnić ewentualne zmiany. Poniżej przedstawiamy szczegółowe uwagi do proponowanych w Projekcie rozwiązań.

Warunki techniczne pojazdów

Ogólne wytyczne dla UTO

Projektowane przepisy w art. 1 pkt 1 lit. c wprowadzają do ustawy - Prawo o ruchu drogowym, przez dodanie w art. 2 pkt 47b, definicję urządzenia transportu osobistego. W definicji zawarto maksymalne wymiary UTO, tj. szerokość nieprzekraczającą 0,9m oraz długość nieprzekraczającą 1,25m, a także maksymalną prędkość ograniczoną konstrukcyjnie do 25 km/h. Proponowane maksymalne wymiary UTO są wystarczające dla funkcjonujących na rynku hulajnóg, również ograniczenie prędkości do 25 km/h jest ograniczeniem racjonalnym i zapewniającym bezpieczeństwo podróżnych. Natomiast istotne jest zwrócenie uwagi na uwarunkowania techniczne napędu elektrycznego używanego do hulajnóg elektrycznych oraz na sformułowanie "prędkość ograniczona konstrukcyjnie". Sformułowanie to narzuca konieczność technicznego (poprzez moc silnika) ograniczenia maksymalnej prędkości UTO, natomiast w rzeczywistości prędkość ta jest ograniczana elektronicznie. Proponujemy następujący zapis w projektowanym art. 2:

„47b) urządzenie transportu osobistego - pojazd o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m i długości nieprzekraczającej 1,25 m, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującym się na tym pojeździe, wyposażony w napęd elektryczny, którego prędkość jest ograniczona elektronicznie lub konstrukcyjnie do 25 km/h; określenie to nie obejmuje wózka inwalidzkiego”;

Warunki techniczne dla napędu elektrycznego

Definicja roweru zakłada możliwość wyposażenia roweru w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h. Silniki w rowerze elektrycznym generują większą moc przy szybszym pedałowaniu, a silniki elektryczne w już dostępnych na rynku elektrycznych hulajnóg również mają moc skokową przekraczającą 250W.

Nominalna moc wyjściowa silnika lub prędkość maksymalna powinny być regulowane, ale nie oba, ponieważ byłoby to zbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa. Pierwszeństwo należy przyznać ograniczeniu prędkości maksymalnej, ponieważ jest ono bardziej wydajne i bardziej znaczące z punktu widzenia bezpieczeństwa. Próg prędkości 25 km/h jest również znany z rozdzielenia głównych kategorii e-rowerów w Europie. Do 25 km/h, e-rowery są ogólnie uważane i regulowane jako rowery.

Specyfikacja techniczna może odnosić się do normy DIN EN 15194 „Rowery - rowery z napędem elektrycznym - Rowery EPAC” oraz projektu normy europejskiej EN 17128 „Lekkie pojazdy silnikowe do transportu osób i towarów oraz powiązanych urządzeń i nie podlegające homologacji typu do użytkowania na drogach”.

Stanowisko MI

Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Ograniczenie prędkości

Przepis art. 1 pkt 2 dodaje w art. 20 w ust. 6 ustawy - Prawo o ruchu drogowym przepis pkt. 4 określający prędkość dopuszczalną dla urządzenia transportu osobistego. Zgodnie z projektowanymi przepisami, prędkość dopuszczalna UTO wynosi na jezdni, pasie ruchu dla rowerów lub drodze dla rowerów - do 25km/h, natomiast na chodniku lub drodze dla pieszych - prędkość pieszego.

Bolt ma możliwość technicznego (elektronicznego) ograniczenia maksymalnej prędkości pojazdu do mniej niż 25 km/h. Natomiast nasze wątpliwości wzbudza próba określania prędkości na chodnikach oraz interpretacja prędkości pieszego podana w Uzasadnieniu do projektu. Ograniczenie prędkości na chodnikach do prędkości dla pieszych wywołałoby jednak szereg obaw: i) bardzo niskie ograniczenie prędkości służyłoby jako zniechęcenie do korzystania z hulajnóg elektrycznych, a tym samym jest sprzeczne z celem miast, jakim jest przejście na bardziej ekologiczne środki transportu; ii) bardzo niskie prędkości nie byłyby bezpieczne dla kierujących hulajnogą i pieszych, a zatem przyniosłyby efekt przeciwny do zamierzonego. W każdym razie maksymalne ograniczenie prędkości dla hulajnóg elektrycznych powinno być równoważne z ograniczeniem dla rowerów, ale kierujący hulajnogami powinni zawsze dawać pierwszeństwo pieszym i przyjmować prędkość niezbędną do zapewnienia im bezpieczeństwa.

Stanowisko MI

Projektodawca obniżył dopuszczalną prędkość dla kierującego hulajnogą elektryczną oraz urządzeniem transportu osobistego do 20 km/h. Natomiast uwaga dotycząca skonkretyzowania dopuszczalnej prędkości na chodniku oraz drodze dla pieszych nie została uwzględniona. W opinii projektodawcy wystarczającym dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych jest określenie dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalnej prędkości poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Ponadto wskazać należy, że w uzasadnieniu do projektu ustawy przedstawiono analizę danych dotyczących prędkości ruchu pieszych, z której wynika, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s).

Porozumienia z zarządcami dróg

Dodatkowo projektowana ustawa w art. 1 pkt 6 wprowadza zastrzeżenie w art. 47 w ust. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, który dopuszcza postój rowerów (w tym również UTO) w związku z usługą ich wypożyczenia w pasie drogowym jedynie za zgodą zarządcy drogi udzieloną w drodze umowy stosownie do art. 22 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Bolt rozumie potrzebę uregulowania kwestii związanych z postojem pojazdów na pasie ruchu. Staramy się edukować użytkowników na temat prawidłowym parkowaniu hulajnóg w przestrzeni publicznej. Przed uruchomieniem usługi w każdym mieście w Polsce staramy się dotrzeć do władz lokalnych odpowiedzialnych za UTO w urzędach miejskich i zarządach dróg oraz być w stałym kontakcie w zakresie prawidłowej dystrybucji pojazdów w mieście.

Jednakże wyżej wymieniony art. 22 ustawy o drogach publicznych dopuszcza różne formy zawarcia umowy z zarządcą dróg gminnych, w tym formy odpłatnej. W celu ujednoczenia formy umów zawieranych w każdym mieście sugerujemy wyjaśnienie powyższego przepisu z poprawką, że takie umowy nie powinny stanowić dodatkowego, dużego obciążenia kosztowego dla operatorów. Bolt rozumie, że lokalne samorzady inwestują w infrastrukturę

niezbędną do odpowiedzialnego korzystania z hulajnóg, ale ewentualne opłaty, jeśli zostaną wdrożone, powinny być proporcjonalne i ostatecznie nie powinny utrudniać rozwoju mikromobilności w miastach, co byłoby sprzeczne z promocją transportu niskoemisyjnego, w tym transportu ostatniej mili na obszarach miejskich. Warto podkreślić, że użytkownicy samochodów elektrycznych otrzymują obecnie wsparcie finansowe przy zakupie auta, a miasta oferują im bezpłatny dostęp do buspasów i parkowanie w mieście. Celem takich działań jest, aby spopularyzować przyjazne dla środowiska środki transportu i tym samym ograniczyć zanieczyszczenie powietrza w mieście. Pobieranie opłat na wczesnym etapie rozwoju usług wynajmu hulajnóg elektrycznych uniemożliwiłoby rozwój takich usług w ramach zintegrowanych systemów komunikacji miejskiej. Wiele polskich miast idąc za przykładem sukcesu rowerów miejskich, współfinansowanych z budżetu miejskiego, testuje lub rozważa, wprowadzenie e-hulajnóg jako stałego komponentu systemu komunikacji. Zauważamy, że głównym celem proponowanych umów z zarządcami dróg jest przede wszystkim utrzymanie bezpieczeństwa użytkowników dróg. Docelowo jest to możliwe do osiągnięcia poprzez zawieranie umów z zarządcami dróg na zasadzie użyczenia, z wyłączeniem możliwości pobierania opłat w ramach umowy.

Zamiast opłaty za korzystanie z infrastruktury, Zarządcy mogliby zawierać umowy dotyczące pozyskiwania danych dotyczących przejazdów UTO. Dane takie miałyby niewątpliwie większą wartość dodaną dla zarządców infrastruktury i szerzej gospodarzy miast jako "paliwo" dla rozwoju miejskiej intermodalnej mobilności.

Stanowisko MI

Projektodawca odstąpił od nowelizacji przepisu art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym we wskazanym zakresie.

18) Firma Free Now

FREE NOW od początku czerwca br. stało się jednym z największych operatorów hulajnóg elektrycznych w Polsce poprzez zintegrowanie dotychczas obecnych na polskich ulicach hulajnóg hive. Od teraz użytkownicy wypożyczą hive wyłącznie przez aplikację FREE NOW, w której oprócz zamówienia przejazdu autem z kierowcą, można wynająć hulajnogę.

Urządzenia transportu osobistego (dalej jako UTO) zyskują dziś zwłaszcza na znaczeniu ze względu na epidemię wirusa SARS-CoV-2, która uwypukla potrzebę swobodnego przemieszczania się po mieście środkami transportu indywidualnego. Tym bardziej rośnie potrzeba odpowiedniego uregulowania UTO.

Poniżej przesyłam nasze uwagi do projektu.

1. Napęd elektryczny i moc UTO (W) - niejasne zapisy projektu.

Aktualne zapisy projektu są niejednoznaczne w zakresie mocy napędu elektrycznego UTO. Definicja roweru w art. 1 ust. 1 pkt b projektu zostaje rozszerzona na urządzenia transportu osobistego, co pozwala domniemywać, że maksymalną mocą znamionową ciągle dopuszczalną dla tych urządzeń będzie 250 W (art. 2 ust. 46 ustawy Prawo o ruchu drogowym). Niemniej jednak, w samej definicji UTO nie ustanowiono żadnego ograniczenia mocy napędu elektrycznego (art. 1 ust. 1 pkt c Projektu). Przyjęcie takiego ograniczenia na poziomie 250 W sprawiłoby, że większość hulajnóg elektrycznych funkcjonujących w tej chwili na polskich ulicach zostałaby z nich wyeliminowana. FREE NOW postuluje wyjaśnienie tych wątpliwości przez projektodawcę i wyraźne określenie, że nie zostaje ustanowione żadne ograniczenie mocy napędu UTO. W naszej opinii wystarczającym jest ustanowienie limitu prędkości maksymalnej, co w pełni gwarantuje bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

Stanowisko MI

Zmieniono definicję i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji. Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach *rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia*, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*.

2. Postój na drodze publicznej zależny od umowy zawartej z zarządcą drogi - brak szczegółowych wytycznych.

Art. 1 ust. 6 pkt. b projektu ustanawia konieczność zawarcia umowy przez operatora współdzielonych UTO z zarządcą drogi w ciągu 3 miesięcy od wejścia ustawy w życie, jeśli ten chce oferować swoje usługi w danym miejscu. Pragnę zauważyć, że w największych miastach w Polsce (a tam skupia się ruch wypożyczanych UTO) istnieje wielu zarządców dróg, co oznacza, że operator musiałby zawierać wiele umów w danym mieście, aby móc oferować swoje usługi w sposób kompleksowy. Co więcej, uregulowanie kwestii umów pomiędzy operatorem a zarządcą drogi w sposób zaproponowany w projekcie daje w rzeczywistości zarządcy możliwość nie zawarcia umowy poprzez postawienie warunków nierealnych do spełnienia. FREE NOW postuluje zawieranie takich umów poprzez gminy lub inne terytorialne jednostki nadrzędne wobec zarządców dróg.

Liczę, że Ministerstwo Infrastruktury weźmie pod uwagę nasze postulaty w trakcie prac legislacyjnych i odniesie się do nich pozytywnie. Jednocześnie w imieniu FREE NOW deklaruję gotowość do uczestnictwa w dalszych konsultacjach projektu i dyskusjach merytorycznych z przedstawicielami wszystkich zainteresowanych stron.

Stanowisko MI

Projektodawca odstąpił od nowelizacji przepisu art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym we wskazanym zakresie.

19) Fundacja Ratujmy Kierowców

1. W proponowanej zmianie w art. 33a ust. 2 użyto niewłaściwego określenia „w obszarze zabudowanym”. Prawdłowo powinno ono brzmieć: „2. *Na obszarze zabudowanym kierujący urządzeniem transportu osobistego może poruszać się wyłącznie pasem ruchu dla rowerów lub drogą dla rowerów, z zastrzeżeniem ust. 3.*”

Uzasadnienie. W tekście jednolitym ustawy „Prawo o ruchu drogowym” określenie „w obszarze zabudowanym” nie występuje wcale, natomiast „na obszarze zabudowanym” - 16 razy.

Stanowisko MI

Projektodawca zmienił brzmienie projektowanego art. 33a ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

2. W proponowanej zmianie Art. 33a treść ust. 3 powinna brzmieć następująco: „3. *W przypadku braku wydzielonej drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów kierujący urządzeniem transportu osobistego może wyjątkowo poruszać się.*”

Uzasadnienie. Analogicznie jak w przypadku zmiany art. 33 ust. 5 pkt 2 zmienianej ustawy.

Stanowisko MI

Projektodawca zmienił brzmienie projektowanego art. 33a ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

3. Całkowicie niezrozumiałe jest proponowane brzmienie Art. 33a ust. 3 pkt 1

1) *jezdnia drogi, na której prędkość dopuszczalna pojazdów lub zespołów pojazdów jest nie większa niż 30 km/h;*

ponieważ w takiej formie jest on sprzeczny z Art. 16 ust. 5 Ustawy Prawo o ruchu drogowym:

5. *Kierujący pojazdem zaprzęgowym, rowerem, wózkiem rowerowym, motorowerem, wózkiem ręcznym oraz osoba prowadząca pojazd napędzany silnikiem są obowiązani poruszać się po poboczu, chyba że nie nadaje się ono do jazdy lub ruch pojazdu utrudniałby ruch pieszych.*

który nakazuje poruszać się rowerem po poboczu, chyba że nie nadaje się ono do jazdy. Natomiast w proponowanych zmianach Art. 33a ust. 3 pkt 1 zobowiązuje się kierującego UTO (urządzeniem transportu osobistego) do poruszania się jezdnią - nawet jeżeli pobocze nadaje się do jazdy, a ruch pojazdu nie utrudniałby ruchu pieszych.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji, z tego względu projektodawca wskazuje, że projektowany art. 33a nie pozostaje w sprzeczności z art. 16 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

4. Co do kwestii poruszania się po chodnikach przez kierującego urządzeniem transportu osobistego, jest ona w ocenie Fundacji niedopuszczalna z co najmniej kilku powodów:

Jak możemy przeczytać na str. 8 projektu nowelizacji ustawy, prędkość pieszego wynosi od 0,8 m/s (2,88 km/h) do 7,2 m/s (25,92 km/h) co praktycznie dopuszcza poruszanie się takimi pojazdami pomiędzy pieszymi (w tym dziećmi, osobami starszymi) z prędkością 7 m/s, (dokładnie 6,94 m/s, 25 km/h). Przyjmując czas reakcji wspomnianego pieszego 2 sek, to pojazd taki przejedzie aż 14 m zanim pieszy zdąży zareagować na zagrożenie.

Dlatego należałoby zmienić nieprecyzyjny zapis dotyczący prędkości pieszego.

Właściwe brzmienie znowelizowanego Art. 20 ust. 6 pkt 4 powinno brzmieć następująco:

4j *urządzenia transportu osobistego:*

a) *na chodniku albo drodze dla pieszych - 6 km/h.*

b) *na poboczu, jezdni, pasie ruchu dla rowerów lub drodze dla rowerów 25 km/h.*

Nawet po zmianie powyższego przepisu praktycznie nikt nie będzie w stanie skontrolować, z jaką prędkością porusza kierujący urządzeniem transportu osobistego. Należy pamiętać, iż większość użytkowników UTO będą stanowiły osoby młode lub bardzo młode. Jeżeli nawet udałoby się skontrolować prędkość takiego użytkownika, to wg taryfikatora mandatów kara za czterokrotne przekroczenie dopuszczalnej prędkości wyniesie od 50 do 100 zł. Dla porównania kierowca za czterokrotne przekroczenie prędkości na obszarze zabudowanym straciłby prawo jazdy na okres 3 miesięcy, a Policja zapewne sprawę o jego ukaranie skierowałaby do sądu.

Kolejnym problemem związanym z jazdą chodnikiem jest przejeżdżanie przez przejścia dla pieszych. Obserwując dotychczasowe „poczynania” kierujących UTO jest niemal pewne, że zdecydowana ich większość będzie wjeżdżała na przejścia i to ze znaczną prędkością, nierzadko wymuszając pierwszeństwo, co będzie prowadziło do wielu niebezpiecznych i tragicznych zdarzeń. Ze względu na specyfikę pojazdów transportu osobistego, ustalenie czy użytkownik UTO podczas zderzenia jechał (był kierującym) czy szedł (był pieszym) będzie utrudnione, a w przypadku braku dowodów (w postaci nagrań bądź zeznań świadków) wręcz niemożliwe, a kierowca (samochodu) praktycznie zawsze będzie uznany winnym bez względu na rzeczywisty przebieg zdarzenia.

Stanowisko MI

Projektodawca obniżył dopuszczalną prędkość dla kierującego hulajnogą elektryczną oraz urządzeniem transportu osobistego do 20 km/h. Natomiast uwaga dotycząca skonkretyzowania dopuszczalnej prędkości na chodniku oraz drodze dla pieszych nie została uwzględniona. W opinii projektodawcy wystarczającym dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych jest określenie dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalnej prędkości poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Ponadto wskazać należy, że w uzasadnieniu do projektu ustawy przedstawiono analizę danych dotyczących prędkości ruchu pieszych, z której wynika, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s).

Wg definicji znowelizowanej ustawy urządzenie transportu osobistego to: „*pojazd o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m...*” natomiast szerokość idącego pieszego w przybliżeniu należy przyjąć jako 0,6 m. Biorąc pod uwagę szerokość chodników, w większości przypadków nieprzekraczająca 1,5 m, a często zdarzają się chodniki szerokości 1 m lub węższe, to nie istnieje możliwość bezpiecznego wykonania manewrów: wyprzedzania, omijania bądź wymijania pieszych (w szczególności osób prowadzących wózki, osób poruszających się przy pomocy chodzika rehabilitacyjnego, itp) przez kierującego UTO.

Z materiałów opublikowanych na stronie:

<https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12333706/12686566/12686567/dokument447685.pdf>
wynika, iż na 20 krajów Europy, poruszanie się po chodniku urządzeniem transportu osobistego jest dozwolone na poziomie ustawy tylko na Litwie i w Belgii, a w Estonii

Finlandii dopuszczalne jest jedynie dla urządzeń samobalansujących.

Stanowisko MI:

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji. Ponadto w projektowanej definicji hulajnogi elektrycznej nie wskazano szerokości tego pojazdu. Natomiast zgodnie z projektem ustawy warunkiem poruszania się kierującego hulajnogą elektryczną chodnikiem lub drogą dla pieszych jest nieutrudnianie ruchu pieszemu.

20) Fundacja Fabryka Pasji

W czasie pandemii to właśnie my zapoczątkowaliśmy w Polsce akcję "Przyłbica w Koronie" w ramach której zaczęliśmy charytatywnie produkować przyłbice i dostarczać je do służb medycznych oraz mundurowych. Wytwarzane przez nas przyłbice dostarczaliśmy do medyków między innymi za pomocą UTO, dzięki którym minimalizowaliśmy ryzyko zarażenia. Poruszając się po mieście na UTO nie musieliśmy korzystać z komunikacji miejskiej ani własnych samochodów, wykluczając ryzyko skażenia ich wnętrza i narażenia innych członków rodziny na zarażenie.

W imieniu Fundacji Fabryka Pasji chciałbym się podzielić naszymi uwagami dotyczącymi nowego projektu ustawy regulującej UTO w przestrzeni publicznej. Będę wdzięczny za zapoznanie się z naszymi uwagami i wzięcie ich pod uwagę podczas dalszych prac nad ustawą. Chciałbym Państwu przedstawić punkt widzenia osoby, która nie wykorzystuje hulajnóg sharingowych do krótkich dojazdów do tramwaju czy sklepu, ale korzysta z własnych Urządzeń Transportu Osobistego robiąc około tysiąca kilometrów miesięcznie podczas poruszania się po mieście w sprawach służbowych, na zakupy, a także robiąc wraz z rodziną wycieczki na UTO poza miasto. Dzięki posiadaniu mocniejszych UTO z odpowiednim zapasem energii możemy wykonywać rekreacyjne, całodniowe wycieczki pokonując nierzadko 50-100 km jednego dnia. Dzięki odpowiedniej mocy naszych UTO bez problemu możemy się poruszać po górzystych szlakach rowerowych prowadzonych przez lasy i parki.

Całe środowisko użytkowników UTO zgadza się z Państwem, że poruszanie się UTO w przestrzeni publicznej wymaga jak najszybszego uregulowania. Obecny projekt ustawy wydaje się być dużo lepiej przemyślany, jednak wciąż skrywa on kilka zapisów, które mogą w znaczący sposób zahamować rozwój mikromobilności w naszym kraju.

Zacznijmy jednak od pozytywów.

1. Zniesienie limitu wagi UTO

Bardzo się cieszymy, że w obecnym projekcie ustawy został usunięty zapis o limicie wagowym UTO. Większa waga urządzeń idzie w parze z bezpieczeństwem, komfortem i zasięgiem. Urządzenia o wadze dochodzącej do 30-35 kg zapewniają już komfortową amortyzację, duże koła zapewniające bezpieczeństwo i stabilność jazdy (szczególnie na nierównej nawierzchni), a wbudowane duże akumulatory pozwalają na dłuższe wycieczki bez potrzeby doładowywania.

2. Zniesienie limitu mocy silnika

Szybkie ograniczenie mocy całkowicie zablokowałoby możliwość korzystania z monocykli elektrycznych (jednokołowe UTO), które ze względu na specyfikę działania potrzebują mocnego silnika, aby w ogóle móc utrzymać na sobie kierowcę. W przypadku monocykli elektrycznych moc silnika idzie w parze z bezpieczeństwem podczas jazdy. Im więcej mocy ma w zapasie "koło", tym mniejsza jest szansa na to, że podczas podjazdu pod wzniesienie zabraknie mu mocy co będzie skutkowało wypadkiem. Zarówno ja, jak i tysiące innych użytkowników monocykli serdecznie dziękujemy za wyrzucenie tego ograniczenia z obecnego projektu ustawy.

Teraz chciałbym poruszyć kilka punktów, które budzą wiele emocji w środowisku użytkowników UTO.

3. Zasufladkowanie wszystkich UTO w jednej kategorii

Rynek UTO jest bardzo obszerny. Na hulajnogach z wypożyczalni często wsiadają osoby z doskoku, bez żadnego doświadczenia, środków ochrony osobistej (kaski, ubezpieczenie OC) oraz w sporej części nie znające przepisów ruchu drogowego. W przestrzeni publicznej użytkownicy hulajnóg sharingowych często poruszają się nieodpowiedzialnie doprowadzając do niebezpiecznych sytuacji z udziałem pieszych i innych uczestników ruchu drogowego. Zgadamy się z Państwem, że ten segment rynku trzeba objąć szczególnym nadzorem. Bardzo rozsądnie brzmi tutaj wprowadzanie sprzętowych limitów prędkości do 25 km/h (a nawet 20 km/h). Proszę jednak zauważyć, że UTO to także właściciele prywatnych sprzętów.

Jedni kupując mniejsze, słabsze i tańsze UTO na dojazdy do pracy, a inni kupują sprzęty mocniejsze i z większymi zasięgami, robiąc z nich swój podstawowy środek lokomocji i rekreacji. Uważamy, że ustawa UTO w obecnej formie jest niezwykle krzywdząca dla tej drugiej, bardzo licznej grupy użytkowników, dlatego prosimy o zdefiniowanie w ustawie kilku kategorii dla UTO.

4. Nasze propozycje zmian w ustawie UTO

Proponujemy utworzyć trzy kategorie dla UTO:

A) Hulajnogi inne pojazdy z wypożyczalni zdecydowanie należy objąć ustawowym, sprzętowym ograniczeniem prędkości do 25 km/h lub 20 km/h i dopuścić do ruchu wyłącznie na chodnikach lub ścieżkach rowerowych, przy czym na chodnikach wprowadzić ograniczenie prędkości do 15 km/h. Rozsądne ograniczenie wiekowe można by ustanowić na minimum 16 lat.

B) Prywatne UTO o słabszych parametrach (wykorzystywane przez użytkowników głównie do krótkich dojazdów) również można ograniczyć do 25 km/h i zezwolić na poruszanie się po chodnikach (na chodnikach do 15 km/h), ścieżkach rowerowych oraz ulicach poza terenem zabudowanym. Tutaj również ograniczenie wiekowe mogłoby wynosić 16 lat.

C) Prywatne UTO o większej mocy i prędkości. To jest temat wymagający szczególnego sprecyzowania w ustawie, aby każdy z użytkowników tych urządzeń miał swoje miejsce w przestrzeni publicznej i mógł się bezpiecznie po niej poruszać. Chciałbym jasno podkreślić, że nie sugerujemy swobodnego wypuszczenia takich urządzeń na drogi. Błagamy jednak o stworzenie przepisów w taki sposób, aby nie wykluczać tych urządzeń z ruchu.

Stanowisko MI

Projektodawca określił dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych. Natomiast wskazane pojazdy na chodniku oraz drodze dla pieszych obowiązane są poruszać się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego.

Dla ostatniej, najmocniejszej grupy UTO proponujemy wprowadzić:

- obowiązek poruszania się w kasku,
- minimalny wiek: 18 lat,
- obowiązkowe ubezpieczenie OC,
- obowiązkowe dodatkowe uprawnienia, np. prawo jazdy,
- ograniczenie prędkości do 50 km/h,
- dopuszczenie do poruszania się po ścieżkach rowerowych (z ograniczeniem prędkości do 25 km/h) oraz po jezdni jezdni na równi z rowerami lub skuterami,
- obowiązkowe oświetlenie przednie, światło stop oraz kierunkowskazy w przypadku hulajnóg elektrycznych (na monocyklach elektrycznych zamiar skrętu można sygnalizować ręką).

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca odstąpił od obowiązku poruszania się w kasku, w związku z obniżeniem dopuszczalnej prędkości dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego do 20 km/h. Ponadto projektodawca przewiduje konieczność posiadania karty rowerowej w przypadku niepełnoletnich osób kierujących hulajnogą elektryczną oraz urządzeniem transportu osobistego, zgodnie z projektowaną nowelizacją ustawy o kierujących pojazdami. Natomiast parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Co więcej projektodawca nie przyjął przedmiotowych rozwiązań obowiązkowego ubezpieczenia OC z uwagi na fakt, iż rowery (w tym także elektryczne) nie są objęte obowiązkowym ubezpieczeniem. Wskazać należy, że wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia OC stanowić może przejaw nierównego traktowania uczestników ruchu korzystających z podobnych urządzeń.

5. UTO zmienia świat

Pragniemy, aby zwrócili Państwo uwagę na to, że UTO są rewolucją w transporcie, jakiej świat nie widział od czasu wynalezienia samochodu. Obecnie ruch miejski i pozamiejski mamy zdominowany przez samochody, dla których aż do teraz nie było żadnej realnej alternatywy. Owszem - istniały rowery, ale przez swoje ograniczenia nigdy nie były w stanie zastąpić samochodu. W końcu nie każdy ma odpowiednią kondycję i nie każdy chce się pocić w ciągu dnia. Natomiast UTO jest naprawdę ważnym przełomem w mikromobilności. Stosunkowo niewielkim kosztem każda osoba może nabyć swój własny, osobisty środek transportu, który pozwoli dojechać do pracy, czy zrobić kilkudziesięciu kilometrową wycieczkę z rodziną bez uronienia ani jednej kropli potu.

Ustawa w obecnej formie podetnie skrzydła całej branży UTO i na długie lata wyhamuje rozwój tych urządzeń, dlatego gorąco apelujemy o uwzględnienie w niej także mocniejszych Urzędzeń Transportu Osobistego. Na Państwa rękach spoczywa olbrzymia odpowiedzialność, bowiem UTO ma szansę wprowadzić prawdziwą rewolucję na olbrzymią skalę w sposobie myślenia o poruszaniu się po mieście oraz poza nim.

Podkreślamy, że jak najbardziej godzimy się na wprowadzenie prawnych wymogów poruszania się na mocniejszych i szybszych UTO (minimalny wiek, prawo jazdy, obowiązkowe ubezpieczenie, jazda w kasku). Prosimy po prostu o uwzględnienie tych pojazdów w ustawie i nie odcinanie całej tej gałęzi poprzez wprowadzanie wspólnych ograniczeń dla wszystkich UTO.

Sam jestem kierowcą z wieloletnim doświadczeniem, a od dwóch lat poruszam się po mieście głównie na UTO. Mam także wykupione dobrowolne ubezpieczenie OC w życiu prywatnym, które obejmuje również wypadki spowodowane na UTO. Zawsze jeżdżę w kasku z lusterkiem i ochraniaczach. Jestem również dobrze oświetlony zarówno z przodu, jak i z tyłu. Na palcu zawsze mam dzwonek rowerowy. Uważam się za odpowiedzialnego użytkownika UTO – i takich jak ja są w kraju tysiące, a z każdym tygodniem przybywają setki kolejnych.

Stanowisko MI

Projektodawca odrębnie zdefiniował hulajnogę elektryczną oraz urządzenia transportu osobistego oraz określił zasady ruchu drogowego.

21) Kancelaria Adwokacka Michał Burtowy

Działając w imieniu własnym, w związku z opublikowaniem i przedstawieniem do konsultacji społecznych projektu z dnia 12 maja 2020 r. ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (nr z wykazu prac legislacyjnych: UD51), przedstawiam wybrane uwagi do projektu ustawy, z wnioskiem o zapoznanie się z nimi, opublikowanie ich oraz rozważenie w toku prac nad ustawą:

1. definicja UTO: w związku z proponowaną definicją UTO (art. 2 pkt 47b p.r.d. wg projektu) należy w mojej ocenie wyjaśnić, w jaki sposób nowe prawo będzie regulowało istniejące na rynku obecnie i w przyszłości mikropojazdy (przede wszystkim e-hulajnogi), które przekraczają parametry techniczne (wymiary, osiągi) zawarte w proponowanej definicji;
2. w tym zakresie nie jest rozwiązaniem dopuszczalnym (niezgodność z zasadą ochrony praw nabytych i równości wobec prawa), ani pragmatycznym ("zamknięcie się" na rozwój technologiczny i gospodarczy) wprowadzenie jedynie wymogu dostosowania tych urządzeń do definicji UTO, pod karą grzywny;

Stanowisko MI

Projekt ustawy określa dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego zasady ruchu drogowego na obowiązujące na drogach publicznych, z tego względu urządzenia niespełniające warunków określonych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym oraz aktach wykonawczych będą mogły być użytkowane poza drogami publicznymi.

3. zasady postoju mikropojazdów: ważnym krokiem jest próba określenia tych zasad na drogach publicznych w związku z usługą ich wypożyczania; prawidłowe i zgodne z zasadą pomocniczości jest również powierzenie kompetencji do zawierania tego typu umów zarządcom dróg (art. 47 ust. 3 p.r.d. wg projektu). Jednakże nie jest niczym uzasadnione ograniczanie możliwości wyboru rozwiązania jedynie do umowy przewidzianej w art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych;

Stanowisko MI

Projektodawca odstąpił od nowelizacji przepisu art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym we wskazanym zakresie.

4. operatorzy: jest absolutnie niezbędne zapewnienie realnej możliwości kontaktu użytkowników z operatorami flot UTO - np. poprzez wprowadzenie wymogu rejestracji oddziały na terenie Polski;

Stanowisko MI

Uwaga wykracza poza zakres projektowanej ustawy.

5. ubezpieczenie: błędem jest pominięcie kwestii obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy UTO w związku z ruchem tych pojazdów, a przede wszystkim operatorów flot UTO w związku ze szkodami wynikłymi z prowadzenia działalności gospodarczej.

Wiele z tych uwag podnoszono już w toku konsultacji i uzgodnień nad projektem przedstawionym przez Ministerstwo Infrastruktury w 2019 r. W związku z ich zasadnością Ministerstwo Infrastruktury słusznie przyznało konieczność wnikliwego ich rozważenia. Ich przypomnienie ma na celu podkreślenie ich aktualności - zwłaszcza wobec pominięcia tych zagadnień w omawianym projekcie.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca nie przyjął przedmiotowych rozwiązań obowiązkowego ubezpieczenia OC z uwagi na fakt, iż rowery (w tym także elektryczne) nie są objęte obowiązkowym ubezpieczeniem. Wskazać należy, że wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia OC stanowić może przejaw nierównego traktowania uczestników ruchu korzystających z podobnych urządzeń.

22) Redakcja KLAKSON.tv

1. W związku z dodaniem w Art. 2 pkt 47b z definicją UTO i określeniu UTO mianem pojazdu, zwracamy uwagę na konieczność doprecyzowania/zmiany zapisów z tym powiązanych. Określenie UTO - pojazdem, oczywiście „załatwia” kwestie takie jak choćby trzeźwość kierującego, korzystanie z telefonu (podczas prowadzenia pojazdu), czy rozwiązuje problem jazdy wzdłuż, po przejściu dla pieszych. Jednocześnie jednak - nakłada (na kierującego) obowiązek choćby sygnalizowania manewrów - więc Art. 22 ust. 5 należałoby doprecyzować/zmienić. No chyba, że rozmyślnie na kierującego UTO taki obowiązek jednak Ministerstwo nakłada?

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Projektodawca zmienił brzmienie przepisu.

2. Z kolei przyrównanie UTO do roweru - wymaga uaktualnienia/zmiany choćby Art. 24 ust. 12 - czyli dopuszczenia dla jadących rowerem (w konsekwencji - też na UTO) do wyprzedzania prawą stroną innych pojazdów, ale nie rowerów. Pozostawiając zapis bez zmian - doprowadzimy do sytuacji, że wyprzedzanie UTO przez UTO (prawą stroną) - będzie możliwe. Podobnie jest z zapisem w Art. 16 ust. 5, gdzie m.in. rowerzystom (czyli też UTO) nakazuje się jazdę poboczem, co dla UTO - ma być jednak zabronione (poza terenem zabudowanym).

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na projektowane przepisy, które dopuszczają poruszanie się kierującemu hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego z maksymalną prędkością 20 km/h, zdaniem projektodawcy uwzględnienie proponowanej zmiany jest niezasadne. Ponadto, mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu poruszających się po drodze, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami po poboczu.

3. Pomimo „przyrównania” UTO do roweru (i w konsekwencji - obowiązku stosowania się kierujących UTO - do znaków i sygnałów drogowych „właściwych” dla rowerów) zwracamy uwagę na konieczność opracowania znaków drogowych: zakazu wjazdu UTO (grupa B), uwaga UTO (grupa A) oraz wzoru symbolu UTO, w tym - tabliczki z „rodziny” T-23. Da to możliwość

wyłączania odcinków dróg, w tym DDR, od jazdy na UTO, znak „A” natomiast - ostrzegania innych użytkowników drogi przez UTO. Nie każda DDR nadaje się do „wpuszczenia” na nią UTO (np. szutrowa DDR/CPR w ciągu ul. Żwirki i Wigury, w Warszawie), gdzie oznakowanie C-13 oraz C-16/C-13 - taką jazdę użytkownikom UTO bezwzględnie nakazuje. Można też wyobrazić sobie sytuację, gdy na jezdni ustawione jest ograniczenia prędkości do 30 km/m (lub mniejsze) - spowodowane jakimiś dużym zagrożeniem (w miejscach szczególnie niebezpiecznych). Przy braku DDR/PDR będzie to powodowało konieczność jazdy UTO po jezdni, co sprowadzi na kierujących UTO (i innych uczestników ruchu) - bezpośrednie niebezpieczeństwo. Bez ww. znaków - w obydwu wspomnianych przypadkach - wykluczenie UTO będzie niemożliwe. No chyba, że dopuszczamy sytuację, iż w takich sytuacjach - będziemy zawsze czynili to kosztem wykluczenia również rowerzystów. Ponadto, biorąc pod uwagę, iż dorosły na UTO jeździ „na dowód osobisty” (brak wymagania uprawnień, czyli często - brak wiedzy o przepisach) - może lepiej będzie czasami „utrwalić” znakiem, choćby przepis o zakazie jazdy poboczem (na obszarze niezabudowanym). Podsumowując: znaki będą przydatne (szczególnie „B” i T-23), aby nie powiedzieć - niezbędne.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Ograniczenie stref poruszania się dla wybranych rodzajów pojazdów możliwe jest poprzez organizację ruchu na danym odcinku drogi.

4. W dalszym ciągu zwracamy uwagę na konieczność rozróżnienia UTO ze względu na konstrukcję. Jeśli rowerowi stawiamy minimalne wymagania dotyczące obowiązkowego wyposażenia - nie widzimy powodu, dla którego inne pojazdy, poruszające się po tych samych drogach, z podobnymi prędkościami (ba, dysponujące nawet lepszym przyspieszeniem) - takich wymagań mieć by nie musiały. I tu docieramy do clue - co z hamulcem? Dlaczego do jednego „worka” wciąż wrzucane są e-hulajnogi (zazwyczaj z podwójnym systemem hamulcowym) oraz wszelkie monocykle, e-deskorolki i tym podobne konstrukcje, pozbawione, w „klasycznym rozumieniu” - hamulców? Czy na pewno szczytem bezpieczeństwa będzie wpuszczenie na dziurawą jezdnię, pomiędzy samochody, pojazdu, którym przyspiesza się i hamuje poprzez balans ciała lub dzięki bezprzewodowemu pilotowi? Z niecierpliwością czekać będziemy na uwzględnienie wymagań dla UTO w rozporządzeniu „w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia”.

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

5. Podtrzymujemy również nasz wcześniejszy (zeszłoroczny) wniosek o rozróżnienie UTO, ze względu na właściciela, narzucając pojazdom z wypożyczalni - mniejszą (ograniczoną konstrukcyjnie) dopuszczalną prędkość, Proponowaliśmy 15 km/h, mając na względzie nasze doświadczenia i obserwacje, z których wynika, iż największe niebezpieczeństwo (szczególnie na chodnikach/drogach dla pieszych w centrum miast) powodują szalejący „wypożyczający”. Tak, niestety wiemy - w konsekwencji nakaz „ukaże” również wszystkich wypożyczających jeżdżących rozsądnie, ale chyba taką „ofiara” warto ponieść. Sytuację porównać można do progu zwalniającego czy wyniesionego przejścia dla pieszych - konstrukcje „zrównują” jadących rozsądnie z szaleńcami, ale działają, przyczyniając się do poprawy bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi. Jednocześnie - powiązalibyśmy to „rozróżnienie” z obowiązkiem używania kasku na wszystkich UTO, które ww. konstrukcyjnego ograniczenia prędkości (do 15 km/h) nie mają (czyli tych - spoza wypożyczalni).

Stanowisko MI

Projektodawca określił dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych. Z tego również względu projektodawca odstąpił od obowiązku poruszania się w kasku.

6. Apelujemy o jednoznaczne doprecyzowanie określenia „prędkość pieszego”. Tak, wiemy, iż obecnie takie określenie w PoRD już funkcjonuje - w definicji wózka inwalidzkiego /Art. 2 pkt 48/. Tyle, że używając określenia w kontekście UTO (nie wytykając „okazyjnej wrzutki

rowerowej"), przy jeździe po chodniku/drodze dla pieszych - skala zmienia się drastycznie. Z naszych obserwacji wynika, iż osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich jeżdżą niezwykle ostrożnie, przewidując z góry sytuację na drodze, absolutnie zaś - nie szarżują czy szaleją. Stąd kwestia „prędkości pieszego” chyba nigdy nie musiała być nawet podnoszona. Jednak liczebność rowerzystów i UTO - oraz często - ich „ułańska fantazja” - czynią zupełnie nową sytuację. W konsekwencji - dostrzegamy wręcz konieczność wyjaśnienia/doprecyzowania. Tyn bardziej, iż z Państwa rozważań (w uzasadnieniu do propozycji) - jakoś niejednoznacznie nie wynika. Oczywiście wiadomo, że pieszy porusza się z prędkościami z przedziału od „bliskich zero” aż do 34,88 km/h (Usain Bolt podczas rekordowego biegu ma 100m). Czy jednak „prędkość pieszego” ma oznaczać właśnie taki zakres prędkości (ok - do 25km/h), czy też konkretnym odniesieniem powinien być najszybszy/najwolniejszy, w danym momencie, pieszy na chodniku? Czy zatem wyprzedzenie pieszego rowerem/UTO będzie wykroczeniem? Przesadnie trywializujemy, ale spowodowane jest to sytuacją z zapisem, który uznajemy za „bardzo interpretacyjny”.

A czy na pewno chcemy, aby tej „interpretacji” dokonywały (w przypadku, gdy się coś zadzieje”) - dopiero sądy?

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. W opinii projektodawcy wystarczającym dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych jest określenie dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalnej prędkości poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Ponadto wskazać należy, że w uzasadnieniu do projektu ustawy przedstawiono analizę danych dotyczących prędkości ruchu pieszych, z której wynika, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s). Podkreślenia również wymaga, że ocena zgodności zachowań kierującego pojazdem z przepisami zawartymi ustawie – Prawo o ruchu drogowym pozostaje w kompetencjach uprawnionych organów kontroli ruchu drogowego – Policji i straży gminnych (miejskich).

7. Doprecyzowania wymaga również zapis o zakazie „przewożenia ładunków” na UTO. Czy bidon/telefon umocowany (stałym uchwytem) do UTO jest ładunkiem? A plecak? A torba trzymana jedną ręką czy też na ramieniu? Czy różnicę zrobi umieszczenie torby z laptopem pomiędzy stopami na podstawce w stosunku do sytuacji, gdy będziemy ją mieli na ramieniu?

Stanowisko MI

Projektodawca uszczegółowił wskazaną kwestię w uzasadnieniu do projektowanej ustawy.

8. Jak, świetle propozycji zakazu holowania rowerem innych pojazdów traktowane będzie użycie specjalnego dyszla, przystosowanego do łączenia roweru dziecięcego z rowerem opiekuna? Nie mówimy o „doczepce” (która nie posiada przedniego koła), ale o trwałym połączeniu dwóch rowerów (z jednoczesnym - uniesieniem przedniego koła roweru dziecięcego). Dopóki na rowerze będzie siedzieć dziecko (do lat 10) - to z definicji pieszego /Art. 1 pkt 18/ pewnie będziemy mogli uznać, że „holujemy pieszego”. No, ale jak dziecko z roweru zejdzie i będziemy jechać „na pusto”?

Stanowisko MI

Uwaga wykracza poza zakres projektowanej ustawy.

9. Przy okazji „wrzutek rowerowych” do propozycji nowelizacji, proponujemy pójść dalej i doprecyzować/zmienić/dodać następujące przepisy:

a) osobę przewożącą na rowerze dziecko do lat 7 (w specjalnym siodelku) zwolnić z obowiązku jazdy po DDR/jezdni, dopisując ją jako wyjątek, do Art. 33 ust. 5 jako kolejny punkt

b) osobę niepełnosprawną na rowerze, oraz osobę przewożącą taką osobę (na przystosowanym do tego) rowerze zwolnić z obowiązku jazdy po DDR/jezdni, dopisując to jako wyjątek, do art. 33 ust. 5 jako kolejny punkt

c) rowerzystę, posiadającego licencję kolarską zwolnić z obowiązku jazdy po DDR

d) rowerzystę (jadącego na rowerze) i jednocześnie - „prowadzącego rower”, w tym „holującego” w ten sposób dziecko do lat 10 (na rowerze) - uznać za pieszego /Art. 2. pkt 18/, zamiast całkowicie wykluczać „holowanie”

e) wprowadzić do rozporządzenia „w sprawie znaków i sygnałów drogowych” wzór symbolu roweru, w szczególności - dodać tabliczkę z tym symbolem do „rodziny” tabliczek oznaczonych jako T-23

f) „uwspółcześić” (w końcu) archaiczny zapis o korzystaniu z telefonu (podczas prowadzenia pojazdu) i trzymaniu „słuchawki” /Art. 45 ust. 2 pkt 1/

g) dodać znak C-16 do „oficjalnej wyliczanki znaków”, z którymi mogą być stosowane tabliczki „nie dotyczy roweru” (opcjonalnie: dopuszczony rower, co rozwieje wszelkie wątpliwości, co do legalności takiego rozwiązania. * rozp.: „w sprawie znaków i sygnałów.

Stanowisko MI

Uwaga wykracza poza zakres projektowanej ustawy.

10. Korzystając z okazji - apelujemy o dostrzeżenie narastającego problemu związanego z nieuprawnionym odblokowywaniem prędkości maksymalnej rowerów elektrycznych, których „wspomaganie”, zamiast wyłączać się przy 25km/h - umożliwia często nawet znaczne przekraczanie prędkości dozwolonej na obszarze zabudowanym.

Stanowisko MI

Uwaga wykracza poza zakres projektowanej ustawy.

23) Firma Lime Technology

Zasadniczym celem przedstawionego projektu jest prawne uporządkowanie ruchu urządzeń transportu osobistego (dalej także jako: „UTO”), co - w ocenie projektodawców - zapewni wyższy poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. W tym celu proponuje się uregulowanie kwestii statusu urządzeń transportu osobistego oraz określenie części drogi przeznaczonych do ruchu UTO, dopuszczalnej prędkości tych urządzeń, uprawnień do kierowania nimi, a także wskazanie minimalnego wieku osób poruszających się przy użyciu UTO.

W ocenie Lime, niezbędne jest wprowadzenie regulacji prawnych, które jednoznacznie określą zarówno charakter prawny urządzeń transportu osobistego, w tym hulajnóg elektrycznych, jak i wskażą podstawowe zasady uczestnictwa użytkowników tych urządzeń w ruchu drogowym. Wydaje się, że przygotowany przez Ministerstwo Infrastruktury projekt, w zasadniczym zakresie, rozwiązuje pojawiające się w odniesieniu do UTO wątpliwości w tym zakresie.

Niemniej jednak, chcielibyśmy zwrócić uwagę na zaproponowane w projekcie rozwiązanie, zgodnie z którym dopuszczony zostanie postój rowerów, w tym także urządzeń transportu osobistego, w związku z usługą ich wypożyczania na chodniku lub poza nim w pasie drogi za zgodą zarządcy drogi udzieloną podmiotowi świadczącemu usługi wypożyczania rowerów w drodze umowy, stosownie do art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych (projektowany art. 47 ust. 3 ustawy - Prawo o ruchu drogowym). Dodatkowo, zgodnie z projektowanym art. 4 ustawy, umowa pomiędzy podmiotem świadczącym usługę wypożyczania rowerów oraz zarządcą drogi, stosownie do art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych, powinna zostać zawarta w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy.

W pierwszej kolejności chcielibyśmy wskazać na wątpliwości dotyczące zgodności zaproponowanego rozwiązania z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (dalej jako: „ustawa o drogach publicznych”). Zarówno art. 22 ust. 2, jak i art. 40 ust. 2 tej ustawy enumeratywnie wskazują przesłanki do zawarcia umowy najmu, dzierżawy lub użyczenia w odniesieniu do gruntów w pasie drogowym. Jakkolwiek w odniesieniu do rowerów, w tym w szczególności systemów stacyjnych rowerów miejskich, istnieje możliwość zawarcia takiej umowy, a co istotne, określenia gruntów zajmowanych przez przedsiębiorców wykonujących działalność w zakresie wypożyczania rowerów, o tyle w przypadku urządzeń transportu osobistego, będących w większości urządzeniami bez stacyjnymi, określenie gruntów, które miałyby zostać oddane przez zarządcę drogi w najem, dzierżawę lub użytkowanie będzie istotnie utrudnione. Dodatkowo, uwzględnienia wymaga fakt, że w Polsce funkcjonuje wielu zarządców dróg, zwłaszcza na poziomie lokalnym. Zawarcie przedmiotowych umów we wskazanym w projekcie terminie może być z tego względu istotnie utrudnione.

Dlatego też, proponowalibyśmy odpowiednie doprecyzowanie zawartego w projekcie przepisu tak, aby uwzględnił on specyfikę urządzeń transportu osobistego i modele biznesowe przyjęte w Polsce przez przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie udostępniania UTO

użytkownikom. Sugerowalibyśmy wprowadzenie, na poziomie ustawowym, systemowego rozwiązania w zakresie udostępniania przez zarządców dróg terenów na cele związane z usługami udostępniania rowerów (i urządzeń transportu osobistego).

Chcielibyśmy również poddać Państwu pod rozagę wprowadzenie alternatywnego rozwiązania, które z jednej strony umożliwi postój rowerów (i urządzeń transportu osobistego) na chodniku lub poza nim w pasie drogowym, z drugiej zaś przyzna zarządcom dróg odpowiednią kontrolę nad realizacją ustawowych obowiązków nałożonych na użytkowników UTO. Proponowalibyśmy wprowadzenie do ustawy o drogach publicznych delegacji ustawowej do określenia przez organy stanowiące jednostek samorządu terytorialnego zryczałtowanej, pobieranej w stosunku rocznym, opłaty za zajmowanie chodników i innych gruntów w pasie drogowym przez urządzenia transportu osobistego, uzależnionej np. od zadeklarowanej przez przedsiębiorcę prowadzącego działalność w zakresie UTO liczby urządzeń w danym mieście. Uzasadnione byłoby również wskazanie maksymalnej stawki takiej opłaty w ustawie o drogach publicznych.

Takie rozwiązanie, po pierwsze, wyeliminuje problem związany z określeniem zajmowanej przez UTO powierzchni chodników i/lub innych gruntów w pasie drogowym. Po drugie, uiszczane przez przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie udostępniania urządzeń transportu osobistego opłaty będą stanowiły dochód jednostek samorządu terytorialnego, będący jednocześnie odpowiednikiem opłat z tytułu zezwolenia na zajęcie pasa drogowego. Warto również w tym miejscu wskazać, że podobne rozwiązania funkcjonują już na innych rynkach.

Jednocześnie chcielibyśmy wskazać na ryzyko, jakie wiąże się z wprowadzeniem projektowanych przepisów w obecnym ich brzmieniu, dotyczące braku zawarcia umowy z zarządcą drogi. Organy jednostek samorządu terytorialnego, będące w większości przypadkami zarządcami dróg, z których najczęściej korzystają użytkownicy UTO, mogą wykorzystywać przedmiotową regulację w celu ograniczenia możliwości korzystania z rowerów i urządzeń transportu osobistego na zarządzanych przez nich drogach. W związku z tym rekomendowalibyśmy wprowadzenie rozwiązania, które wprost zobowiąże zarządców drogi do zawarcia takiej umowy.

Wierzymy, że zaproponowane przez nas rozwiązanie spotka się z uznaniem Ministerstwa Infrastruktury. Zdajemy sobie sprawę, jak ważne dla zapewnienia należytego poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego jest sprawne i pełne wdrożenie projektowanych przepisów.

Stanowisko MI:

Projektodawca odstąpił od nowelizacji przepisu art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym we wskazanym zakresie.

24) Koalicja Piesza Masa Krytyczna

1. Zasadniczy zakaz UTO na chodnikach. Dopuszczenie jazdy po chodnikach powinno być dopuszczone wyjątkowo w identycznych przypadkach jak dla rowerów w art. 33 ust. 5 pkt 2 i 3 PoRD.

Jest to zdecydowanie nasza najważniejsza uwaga. Chodnik jest przestrzenią, na której pieszy powinien czuć się bezwzględnie bezpieczny. Sytuacje, w których na chodniku mogą się znajdować pojazdy w ruchu, powinny być ograniczone do absolutnego minimum. Wiele wypadków użytkowników UTO z pieszymi (w szczególności w krajach, w których się bardziej rozpowszechniły - np. Francja) pokazują, że przestrzeni chodnika zasadniczo nie powinna być współdzielona przez użytkowników UTO i pieszych. W takim zderzeniu pieszy jest zazwyczaj na przegranej pozycji z uwagi na dużo wyższą energię kinetyczną użytkownika UTO.

Przedstawienie przez Ministerstwo tabeli z regulacjami w innych krajach europejskich pokazuje, że w większości krajów jazda UTO po chodnikach jest zabroniona, ewentualnie dopuszczone tylko, gdy znaki tak stanowią. Nie jest to przypadek - jak wskazaliśmy powyżej chodnik powinien być przestrzenią, w której piesi mają bezwzględny priorytet.

Stanowisko MI

Projektowane regulacje mają na celu ochronę bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych poprzez jednoznaczne wskazanie obowiązków kierującego hulajnogą

elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego wobec pieszego. Do tych obowiązków należy poruszanie się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachowanie szczególnej ostrożności, ustąpienie pierwszeństwa pieszemu oraz nieutrudnianie jego ruchu. Dodatkowo mając na względzie konieczność zapewnienia spełniania niektórych powyżej wskazanych obowiązków, projektowana regulacja penalizuje czyn polegający na poruszaniu się chodnikiem lub drogą dla pieszych z prędkością większą niż prędkość zbliżona do prędkości pieszego lub nieustępowaniu pierwszeństwa pieszemu przez kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego albo osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. W związku z tym projekt ustawy dodaje nowy rodzaj wykroczenia w ustawie – Kodeks wykroczeń.

2. Doprecyzowanie ograniczenia prędkości UTO na chodnikach do 5 km/h

Jest to jedynie doprecyzowanie prędkości proponowanej w projekcie (tj. prędkości pieszego). Praktyka orzecznicza sądów wskazuje, że ogólne, nieprecyzyjne klauzule (takie jak bliżej niesprecyzowana prędkość pieszego) nie sprzyja egzekucji prawa. Powinna zostać podana konkretna wartość, aby zapewnić absolutny priorytet dla pieszych na ich przestrzeni oraz ich bezpieczeństwo.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. W opinii projektodawcy wystarczającym dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych jest określenie dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalnej prędkości poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Podkreślenia wymaga, że ocena zgodności zachowań kierującego pojazdem z przepisami zawartymi w ustawie – Prawo o ruchu drogowym pozostaje w kompetencjach uprawnionych organów kontroli ruchu drogowego – Policji i straży gminnych (miejskich).

3. Nakaz ograniczenia konstrukcyjnego prędkości UTO do 20 km/h

Jest to związane z koniecznością zapewnienia większego bezpieczeństwa zarówno użytkownikom UTO, jak i innych uczestników dróg. Oczywiście prędkość ta powinna być też maksymalną dopuszczalną prędkością UTO poza chodnikami (tj. na jezdniach w strefie tempo-30, strefach zamieszkania, drogach dla rowerów, pasach rowerowych).

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Projektodawca określił dopuszczalną prędkość dla hulajnoги elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych.

4. Dopuszczenie poruszania się UTO nie od 10., ale od 14. roku życia

Brak odpowiedniego doświadczenia i dojrzałości bardzo młodych osób w zestawieniu z poruszaniem się ich na UTO na drogach publicznych wśród innych użytkowników ruchu (zarówno na jezdniach, jak i DDR) może być poważnym zagrożeniem dla ich życia i zdrowia. Dlatego postulujemy o granicę wieku analogiczną jak przyjęto w wypadku motorowerów.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca zwraca uwagę na fakt, że kierowanie hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego wymaga posiadania podobnych umiejętności, jak do kierowanie rowerem.

5. Obowiązek wyposażenia UTO w dwa niezależne skuteczne hamulce (w tym jeden mechaniczny), oświetlenie przednie i tylne zapewniające odpowiednią widoczność i niepowodujące oślepienia innych uczestników ruchu (w szczególności pieszych i rowerzystów), sygnał dźwiękowy, system sygnalizowania zmiany kierunku jazdy, naklejkę homologacyjną

Postulat jest związany z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa użytkownikom UTO i innych użytkowników ruchu. Coraz większa liczba użytkowników UTO będących pacjentami szpitali potwierdza słuszność powyższego postulatu. Obowiązki powinny być określone w ustawie, ew. w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

Stanowisko MI

Szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

6. Nałożenie na operatorów wypożyczających UTO konkretnych obowiązków

Obecny „Dziki Zachód” na rynku operatorów e-hulajnóg odbywa się ze szkodą dla innych użytkowników ruchu (w szczególności pieszych), budżetów samorządów i przestrzeni miejskiej. Popieramy w tym względzie uwagi Stowarzyszenia Miasto Jest Nasze złożone do Ministerstwa w ramach niniejszych konsultacji, dotyczące obowiązków, które powinny być nałożone na operatorów.

Stanowisko MI:

Uwaga nieuwzględniona. W opinii projektodawcy przedmiotowa kwestia jest obecnie dostatecznie uregulowana w przepisach ustawy o drogach publicznych.

25) Politechnika Gdańska

Zaproponowana Ustawa porządkuje zasady poruszania się Urzędzeń Transportu Osobistego (UTO) na drogach w Polsce. Jednakże niektóre propozycje wymagają korekty lub nowych zapisów. W szczególności proponuje się przyjąć następujące zasady ruchu UTO i rowerów w stosunku do ruchu pieszego.

1. UTO powinny poruszać się po drogach dla rowerów lub jezdniach dróg (w przypadku prędkości pojazdów mniejszej równej 30 km/h).

Stanowisko MI:

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji. Ponadto dla hulajnogi elektrycznej, urządzenia transportu osobistego oraz urządzenia wspomagającego ruch określono odrębne zasady ruchu.

2. Można dopuścić poruszanie się UTO i rowerów po chodnikach i drogach dla pieszych tylko w wyjątkowych przypadkach (brak drogi dla rowerów) pod następującymi warunkami:

- odcinki takie wyznacza zarządzający drogą (za pomocą oznakowania pionowego),
- chodnik lub droga dla pieszych ma odpowiednią szerokość (nie mniejszą niż 2,0 m) zapewniającą dobre warunki ruchu dla pieszych,
- UTO lub rower zobowiązany jest poruszać się na chodniku albo drodze dla pieszych z prędkością pieszego (nie większą niż 7 km/h).

Z badań prowadzonych w Katedrze Inżynierii Drogowej i Transportowej Politechniki Gdańskiej wynika, że prędkość pieszych w miastach w Polsce zawiera się w przedziale 0,7 - 1,8 m/s (2,5 - 6,5 km/h); średnia prędkość: seniorów i osób z niepełnosprawnościami ruchowymi wynosi 0,8 m/s (2,9 km/h), dzieci 1,0 m/s (3,6 km/h), osób dorosłych 1,2 m/s (4,3 km/h) oraz młodzieży 1,4 m/s (5,0 km/h).

Stanowisko MI:

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji. Ponadto dla hulajnogi elektrycznej, urządzenia transportu osobistego oraz urządzenia wspomagającego ruch określono odrębne zasady ruchu. W opinii projektodawcy wystarczającym dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych jest określenie dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalnej prędkości poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Ponadto wskazać należy, że w uzasadnieniu do projektu ustawy przedstawiono analizę danych dotyczących prędkości ruchu pieszych, z której wynika, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s).

3. UTO i rowery nie powinny być pozostawiane (parkowane) na chodniku. Na chodniku lub drodze dla pieszych powinien być pozostawiony pas ruchu dla pieszych o szerokości zależnej

od natężenia ruchu pieszego (nie mniejszej niż 1,8 m). Pas ten powinien być wolny od jakichkolwiek przeszkód.

Stanowisko MI:

Uwaga nieuwzględniona. Natomiast, w celu uporządkowania postoju hulajnóg elektrycznych oraz umożliwienia bezpiecznego poruszania się pieszych, w szczególności osób niewidomych i niedowidzących, wprowadza obowiązek kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego, zatrzymania pojazdu na chodniku poprzez ustawienie pojazdu jak najbliżej krawędzi chodnika oraz równoległe do niej.

4. Nie należy parkować pojazdów na chodnikach:

- miejsca do parkowania pojazdów należy wyznaczać na parkingach, w zatokach postojowych lub pasach postojowych oddzielonych w sposób trwały od chodnika, w taki sposób, aby przednia część pojazdu nie zajmowała przestrzeni chodnika,
- jeżeli w przekroju poprzecznym chodnika występuje zbędne przestrzenie, nie zabierające przestrzeni niezbędnej dla komfortowego ruchu pieszych, można organizować przebudowę tych obszarów na miejsca do parkowania, które należy w trwały i skuteczny sposób oddzielić od obszarów przeznaczonych dla pieszych za pomocą: linii, słupków, krawężników itp.

Stanowisko MI:

Uwaga nieuwzględniona. Natomiast projektowana ustawa, w celu uporządkowania postoju hulajnóg elektrycznych oraz umożliwienia bezpiecznego poruszania się pieszych, w szczególności osób niewidomych i niedowidzących, wprowadza obowiązek kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego, zatrzymania pojazdu na chodniku poprzez ustawienie pojazdu jak najbliżej krawędzi chodnika oraz równoległe do niej.

26) Polska Izba Ubezpieczeń

Projekt zakłada, że UTO zostaje objęte "definicją roweru". Ponieważ oczywistym jest, że urządzenie takie nie może być napędzane siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem, jak również zastosowane parametry techniczne mogą różnić się od określonych w przypadku roweru, w kontekście urządzeń transportu osobistego powinno być zapisane, że do UTO „stosuje się określenie rower”.

Stanowisko MI:

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji.

W myśl projektu, poza terenem zabudowanym, można jechać na UTO tylko po drodze rowerowej, ewentualnie po chodniku. Jeśli ich nie ma, to użytkownik UTO zobowiązany jest poruszać się tak, jak pieszy - krawężnią jezdni lub poboczem po lewej stronie drogi. W zakresie art. 33a ust. 3 pkt 2 i ust. 4, drogi z ograniczeniem prędkości do 30 km/h to rzadkość, a tylko wtedy zgodnie z projektem ustawy będzie można jechać UTO po jezdni. Być może należałoby wprowadzić zapis, który wskazuje, że gdy nie ma chodnika i drogi dla rowerów lub pobocza nadającego się do wykorzystania przez pieszych i rowerzystów, to poruszanie się UTO powinno być zakazane. Oznacza to jednak, że użytkownicy UTO z miast właściwie pozbawieni zostaną możliwości ich użytkowania poza miastami, np. w czasie urlopu na wsi. Zakładamy, że jest to świadomy wybór ustawodawcy. Zwracamy także uwagę, że w sytuacji gdy w obszarze zabudowanym nie ma ani drogi dla rowerów ani chodnika, a pobocze nie nadaje się do jazdy (jest to sytuacja częsta), to rower może jechać po jezdni - przy jej krawędzi, pieszy może iść przy krawędzi, a UTO już nie. Taki sposób jazdy może jednak wpłynąć na zwiększenie liczby wypadków drogowych.

Stanowisko MI:

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji. Ponadto dla hulajnogi elektrycznej, urządzenia transportu osobistego oraz urządzenia wspomagającego ruch określono odrębne zasady ruchu.

Wątpliwości interpretacyjne może również budzić zapis dotyczący minimalnej szerokości chodnika (2 m), po którym, w określonych sytuacjach, można poruszać się UTO. W centrach dużych miast na chodnikach o tej szerokości jest niekiedy także dopuszczone parkowanie

pojazdów pod warunkiem, że dla pieszych pozostanie minimalnie 1,5 m przestrzeni. Taki zapis powinien zostać doprecyzowany w stosunku do wszystkich użytkowników, ponieważ nie jest jasne, czy w takiej sytuacji UTO może poruszać się po chodniku czy nie.

Stanowisko MI:

Dla hulajnogi elektrycznej, urządzenia transportu osobistego oraz urządzenia wspomagającego ruch określono odrębne zasady ruchu po chodniku lub drodze dla pieszych.

W projekcie jest także regulacja zabraniająca przewożenia urządzeniem transportu osobistego innej osoby lub ładunku. Nawet zatem, jeżeli konstrukcja UTO dopuszcza np. zawieszenie torby (zamontowany haczyk przy kierownicy), to nie będzie można - zgodnie z prawem - zawiesić na nim żadnego ładunku, gdyż torba zawieszona w jakikolwiek sposób na kierownicy jest ładunkiem. Prawdopodobnie projektodawca uznał, że ładunek może wpływać na wyważenie i stabilność hulajnogi, zwiększając ryzyko upadku. Jednocześnie nie zostało doprecyzowane jednak, co należy rozumieć pod pojęciem „ładunek”. Można domniemywać, że np. przewożenie „ładunku” na plecach (np. plecaka z rzeczami osobistymi) przez użytkownika UTO będzie naruszało ten przepis. To z kolei może mieć znaczenie np. w przypadku kolizji czy wypadku, jeżeli chodzi o zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela.

Stanowisko MI

Projektodawca uszczegółowił wskazaną kwestię w uzasadnieniu do projektowanej ustawy.

Z przedmiotowego projektu ustawy nie wynika również, czy UTO jest pojazdem mechanicznym, czy nie mechanicznym. Ustalenie tego jest kluczowe dla wymiaru kary w przypadku kierowania tego typu pojazdem w stanie nietrzeźwości. Zgodnie z przepisami Kodeksu karnego za kierowanie pojazdem mechanicznym w stanie nietrzeźwości, czyli powyżej 0,5 promila alkoholu we krwi, grozi kara do dwóch lat pozbawienia wolności, a nawet w pewnych okolicznościach do 5 lat. Gdy we krwi kierowcy jest od 0,2 do 0,5 promila, wówczas zastosowanie mają przepisy Kodeksu wykroczeń i kara ograniczona jest do aresztu, grzywny, ewentualnie orzeczenia przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów. Natomiast za prowadzenie pojazdu nie mechanicznego, niezależnie od tego jakie stężenie alkoholu występuje u kierującego, grożą wyłącznie wspomniane kary z Kodeksu wykroczeń.

Ponieważ UTO jest wyposażone w silnik, można więc domniemywać, że jest pojazdem mechanicznym. Z kolei rower wspomagany elektrycznie też ma silnik - a nie jest pojazdem mechanicznym. Zgodnie z treścią jednego z wyroków Sądu Najwyższego: "Pojazdem mechanicznym w ruchu lądowym jest każdy pojazd drogowy lub szynowy napędzany umieszczonym na nim silnikiem, jak również maszyna samobieżna i motorower. Nie są pojazdami mechanicznymi rowery zaopatrzone w silnik pomocniczy o pojemności nieprzekraczającej 50 cm³ pod warunkiem, że zachowują wszystkie normalne cechy charakterystyczne budowy umożliwiające ich zwykłą eksploatację jako rowerów". Brak jednoznacznego przyporządkowania UTO do określonego rodzaju pojazdów może rodzić problemy interpretacyjne w przyszłości.

Stanowisko MI

Zgodnie z projektowaną regulacją kierujący hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego jest kierującym pojazdem. Z tego względu projektodawca wskazuje, że przedmiotowa kwestia została uregulowana w obowiązujących przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym, ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia oraz ustawy – Kodeks karny.

Co do zasady, zgadzamy się z usunięciem ograniczenia wagowego UTO (20 kg) oraz wprowadzeniem ograniczenia prędkości dla tych urządzeń. Takie ograniczenie wprowadza równe traktowanie np. deskorolek elektrycznych, urządzeń typu segway i airwheel (jednokołowe urządzenie elektryczne), które konstrukcyjnie mogą osiągać nawet do 35-40 km/h. Patrząc na porównanie rozwiązań z rynkami europejskimi, 25 km/h jest ustalonym standardem, bez względu na rodzaj urządzenia. Większy problem jest z mocą silników elektrycznych stosowanych w UTO - duża część urządzeń np. monocykli lub e-board'ów posiada moc przekraczającą limit 250W. Co więcej, poza Szwecją, byłibyśmy jedynym krajem o tak niskim limicie mocy definiującym UTO. W dalszym ciągu zatem korzystanie ze znaczącej liczby popularnych typów UTO nie będzie uregulowane prawnie. Jeśli intencją ustawodawcy jest

wylączenie możliwości poruszania się po drogach publicznych przy pomocy innych urządzeń niż te wskazane w ustawie, to należałoby wprost taki zapis zawrzeć w ustawie.

Stanowisko MI

Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Zapisy art. 20 ust. 6 pkt.4 lit. "a", nadal nie precyzują prędkości „pieszego” i wciąż będą pozostawiać problem interpretacyjny. Zamiast określenie „prędkość pieszego” należałoby podać konkretną wartość np. 5 km/h. Hulajnogi elektryczne wyposażone są w prędkościomierze i kontrolowanie prędkości wskazywanej na liczniku będzie mniej problematyczne niż np. dostosowanie jej do prędkości pieszego, który np. spaceruje. Ponadto powstaje wątpliwość, czy dostosowanie prędkości UTO do prędkości pieszego będzie oznaczało, że ma poruszać się zawsze za pieszymi, równo z pieszymi, czy może ich wyprzedzić.

Stanowisko MI

W opinii projektodawcy wystarczającym dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych jest określenie dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalnej prędkości poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Ponadto wskazać należy, że w uzasadnieniu do projektu ustawy przedstawiono analizę danych dotyczących prędkości ruchu pieszych, z której wynika, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s).

PIU proponuje wprowadzenie obowiązku używania kasku przez kierującego UTO, przynajmniej dla określonego limitu wieku np. 16 lub 18 lat. Ma to istotne znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa najmłodszych użytkowników UTO, a także od strony ryzyka i ewentualnych wydatków odszkodowań za znaczne uszkodzenia na zdrowiu.

Stanowisko MI

Projektodawca odstąpił od obowiązku poruszania się w kasku, w związku z obniżeniem dopuszczalnej prędkości dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego do 20 km.

Podkreślamy również kwestię konieczności uwzględnienia w proponowanych przepisach zagadnienia ubezpieczenia OC. Wprowadzenie obowiązku posiadania OC UTO (ew. rower) może być społecznie nieakceptowalne, jednak warto rozważyć skierowanie propozycji wprowadzenia obowiązku posiadania ubezpieczenia OC na UTO i rowery przeznaczone na wynajem. W tych przypadkach, w których użytkownik jest przypadkowy i porusza się swoim pojazdem/urządzeniem występuje wyższe ryzyko zdarzenia szkodowego, niż w przypadku korzystania z urządzeń prywatnych.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca nie przyjął przedmiotowych rozwiązań dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzeń transportu osobistego z uwagi na fakt, iż rowery (w tym także elektryczne) nie są objęte obowiązkowym ubezpieczeniem. Wskazać należy, że wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia OC stanowić może przejaw nierównego traktowania uczestników ruchu korzystających z podobnych urządzeń.

Zdaniem PIU, UTO powinno być również urządzeniem łatwym do zidentyfikowania. Mając na względzie jednak brak możliwości montażu tablicy rejestracyjnej z uwagi na konstrukcję UTO, najrozsądniejszym rozwiązaniem byłoby oznaczanie pojazdu poprzez wydanie np. nalepki identyfikacyjnej. Nalepka taka mogłaby zostać umieszczona na ramie, w widocznym miejscu i służyć identyfikacji pojazdu (vide regulacje niemieckie).

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona.

Proponujemy także wprowadzenie np. nalepki w widocznym miejscu na UTO, przypominającej użytkownikowi o konieczności ustąpienia pierwszeństwa wolniejszym użytkownikom oraz

zasadzie korzystania ze ścieżek rowerowych (w formie graficznej zrozumiałej także np. dla turystów zagranicznych).

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona.

Polska Izba Ubezpieczeń pozostaje do dyspozycji Ministerstwa Infrastruktury we wszystkich sprawach związanych z problematyką uregulowania urządzeń transportu osobistego i deklaruje pełną otwartość do współpracy przy realizacji bieżącego zagadnienia, jak również innych kwestii w przyszłości.

27) Polskie Stowarzyszenie Branży Urządzeń Transportu Osobistego

Polskie Stowarzyszenie Branży Urządzeń Transportu Osobistego (UTO) z satysfakcją przyjmuje kolejny projekt ustawy, regulującej zasady korzystania z UTO. Podczas ubiegłorocznych konsultacji pozwoliliśmy sobie wskazać kilka punktów, które zdaniem naszego Stowarzyszenia wymagały dopracowania. Duża część tych sugestii została uwzględniona, co bez wątpienia korzystnie przełoży się na bezpieczeństwo osób korzystających z UTO oraz przyspieszy rozwój tej młodej branży.

Wielokrotnie już podkreślaliśmy pozytywny wpływ UTO na środowisko oraz na jakość życia w dużych, często coraz bardziej zakorkowanych i hałaśliwych, miastach. W dobie pandemii UTO tym bardziej stają się doskonałą alternatywą dla tradycyjnych środków zbiorowej komunikacji. Jesteśmy przekonani, że urządzenia transportu osobistego, dzięki ich licznym zaletom, mogą być dla wielu osób atrakcyjną alternatywą przy pokonywaniu krótkich dystansów. Przygotowany projekt ustawy z całą pewnością przyczyni się do dalszej popularyzacji UTO a tym samym do realizacji rządowych planów rozwoju elektromobilności

W nowym projekcie widzimy jednak nadal kilka dyskusyjnych punktów, na które chcielibyśmy zwrócić uwagę.

1. Wciąż nieprecyzyjny pozostaje punkt odnoszący się do mocy UTO. O ile dobrze odczytujemy intencje autorów projektu, jedynie rower elektryczny ma mieć ograniczenie mocy (W), ograniczenie to nie ma natomiast obejmować UTO. Postulujemy jednoznaczne rozstrzygnięcie tej kwestii, aby w praktyce egzekwowania na co dzień przepisów odnoszących się do UTO, było jasne, że jedynymi definicyjnymi ograniczeniami UTO jest a) maksymalna prędkość 25km/h, b) maksymalna długość, c) rodzaj napędu (elektryczny).

Stanowisko MI

Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

2. Kolejnym dyskusyjnym punktem jest ograniczenie długości. Zdaniem Stowarzyszenia proponowana długość maksymalna UTO (125cm), jest niewystarczająca. Warto nadmienić, że dominująca kategoria pojazdów poruszających się dziś po drogach dla rowerów i poboczach jezdni, czyli właśnie rowery, prawie zawsze są o wiele dłuższe, niż 125cm. Skoro możliwość jazdy UTO przez więcej jak jedną osobę została już wyeliminowana innym punktem projektu ustawy, naszym zdaniem sensowne byłoby podniesienie limitu maksymalnej długości UTO. Wpłynęłoby to pozytywnie na stabilność podczas jazdy a jednocześnie nie zmniejszyło bezpieczeństwa innych użytkowników przestrzeni publicznej, skutecznie chronionych pozostałymi zapisami projektu ustawy. Dla przykładu, we Francji, będącej największym rynkiem UTO na świecie, przepisy określają maksymalną długość tego typu pojazdu na 135cm a w Danii oraz w Niemczech jest to aż 200cm. Nasza szczegółowa analiza modeli hulajnóg elektrycznych poruszających się po Polsce wskazuje, że nawet ta mniejsza długość (135cm) byłaby wystarczająca, aby nie wykluczyć z ruchu tysięcy UTO, które już dziś służą swoim użytkownikom do codziennych przejazdów, a które mają długość dosłownie o kilka centymetrów przekraczającą proponowany limit.

Stanowisko MI

Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

3. Kontrowersje może także budzić daleko idące ograniczenie możliwości poruszania się UTO poza terenem zabudowanym. Proponowane przepisy wskazują jednoznacznie, że w przypadku, gdy kierujący UTO ma do dyspozycji poza terenem zabudowanym tylko jezdnię, nie ma on prawa z niej skorzystać. Jak wiadomo wciąż brakuje nam infrastruktury dla rowerów i UTO. Niedobory te są wyraźnie widoczne w miastach, nie mówiąc już o terenach podmiejskich, gdzie osobna DDR, czy chodnik, są prawdziwą rzadkością. Apelujemy do autorów projektu aby kosztem wprowadzenia dodatkowych wymogów (np. kamizelka odblaskowa, kask, oświetlenie przednie i tylne) dopuścili ruch UTO także poza terenem zabudowanym, nawet w przypadku braku chodnika, czy drogi dla rowerów. Dzięki takiej zmianie tysiące osób, które korzystają dziś z UTO, dojeżdżając nim do miasta, nie zostaną zmuszone, aby przesiąść się ponownie do auta. W związku ze szczupłą siecią połączeń autobusowych dla terenów podmiejskich często nie ma dziś realnej alternatywy dojazdu do miasta poza własnym autem. W tej sytuacji wyeliminowanie alternatywy w postaci UTO jest naszym zdaniem niewskazane, zwłaszcza biorąc pod uwagę dopuszczenie takiego ruchu w przypadku rowerów.

Stanowisko MI

Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu poruszających się po drodze, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

4. Ostatnim, ale ważnym punktem, który wydaje się naszemu Stowarzyszeniu wysoce dyskusyjny, jest propozycja kar za sprzedaż UTO, które nie będą spełniały ustawowej definicji urządzenia transportu osobistego. Naszym zdaniem jest to zbyt daleko idąca ingerencja w swobodę prowadzenia działalności gospodarczej oraz w swobodę wyboru przez konsumenta takiego UTO, jakie uzna on za wskazane dla własnych potrzeb. Nie widzimy powodów aby uniemożliwiać użytkownikom, którzy nie mają zamiaru korzystać z dróg publicznych, nabycie takiego UTO, na jakie mają ochotę. Wedle naszej wiedzy rozwiązanie w postaci sankcji dla sprzedawców nie jest stosowane w żadnym innym kraju członkowskim Unii Europejskiej.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Projektodawca odstąpił od wprowadzania regulacji w nowym art. 71a ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Mamy nadzieję, że powyższe uwagi okażą się pomocne w toku dalszych prac nad ustawą. Jednocześnie nasze Stowarzyszenie pozostaje do pełnej dyspozycji Pana Ministra w zakresie konsultacji rozwiązań proponowanych dla branży urządzeń transportu osobistego.

28) Stowarzyszenie Akcja Miasto

1. Wnosimy o dodanie w projektowanym art. 33a ust. 2 Prawa o ruchu drogowym „drogi dla pieszych i rowerów”. Poza wymienionymi drogami dla rowerów i pasami dla rowerów są też w Polsce drogi dla pieszych i rowerów (mowa o nich np. w art. 33 ust. 1 Pord). Dotyczy to np. dróg oznaczonych znakiem D-13/D16 oddzielonych kreską poziomą, albo oznaczone znakiem B-1 z tabliczką. W takich miejscach, które de facto są trasami rowerowymi, ruch urządzeń transportu osobistego powinien być dozwolony.

2. Wnosimy o dodanie w projektowanym art. 33a ust. 2 Prawa o ruchu drogowym „stref ruchu” W strefach ruchu, wyznaczanych najczęściej w miejscach analogicznych do stref ruchu uspokojonego, gdzie nie ma dużego zagrożenia bezpieczeństwa z uwagi na niewielkie prędkości, ruch urządzeń transportu osobistego powinien być zasadniczo dozwolony.

3. Wnosimy o dodanie w projektowanym art. 33a ust. 3 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym słów „a także po skrzyżowaniach między tymi drogami”

Stanowisko MI

Projektodawca zmienił brzmienie przedmiotowego przepisu.

4. Wnosimy o dodanie w projektowanym art. 33a ust. 3 pkt 2 Prawa o ruchu drogowym słów „a także po przejściu dla pieszych między tymi chodnikami lub drogami dla pieszych”. Projektowane przepisy pozostawiają poza zakresem regulacji skrzyżowania. Po ich wejściu w życie niemożliwe będzie zarówno korzystanie z przejścia dla pieszych (bo nie jest ono chodnikiem) ani ze skrzyżowania (jeśli nie jest ono w strefie ruchu uspokojonego). To w efekcie uniemożliwi korzystanie z urządzeń transportu osobistego w sytuacji, gdy nie ma przejazdu rowerowego i gdy kończy się strefa ruchu uspokojonego. A to jest bardzo częsta sytuacja w polskich miastach. Proponujemy rozwiązanie, które pozwoli na przejazd przez skrzyżowanie, w sytuacji gdy obie drogi są w strefie ruchu uspokojonego (to w miarę przypadek, gdy strefa ruchu uspokojonego ma drogę główną w środku), a w innych przypadkach, gdy dopuszczony jest ruch po chodniku - po przejściu dla pieszych.

Stanowisko MI

Projektodawca zmienił brzmienie przedmiotowego przepisu.

5. Wnosimy o zmianę w projektowanych art. 33a ust. 3 pkt 1-2 Prawa o ruchu drogowym prędkości 30 na 40 km/godz. Niektóre miasta uspokajają ruch poprzez wprowadzenie prędkości 40 km/godz. (np. we Wrocławiu na Pilczycach, na ul. Redyckiej czy na ul. Bezpiecznej) W takiej sytuacji ruch urządzeń transportu osobistego także powinien odbywać się na jezdni, a nie na chodniku.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu poruszających się po drodze, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami po jezdni.

6. Wnosimy o dodanie w projektowanym art. 33a ust. 4 Prawa o ruchu drogowym na końcu słów „lub po poboczu utwardzonym”. W wielu miejscach kraju nie ma chodników lub dróg dla rowerów, natomiast istnieją odpowiednio szerokie pobocza, po których obecnie poruszają się rowery. Dotyczyć to powinno poboczy utwardzonych w rozumieniu § 38 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, z wyłączeniem poboczy gruntowych.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu poruszających się po drodze, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami po poboczu.

7. Wnosimy o określenie w projektowanym art. 33 ust. 6 Prawa o ruchu drogowym prędkości dopuszczalnej na chodniku na 10 km/godz. „Prędkość pieszego” jest tak samo nieokreślona jak obecne „powoli” i będzie powodować trudności interpretacyjne.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. W opinii projektodawcy wystarczającym dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych jest określenie dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalnej prędkości poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Ponadto wskazać należy, że w uzasadnieniu do projektu ustawy przedstawiono analizę danych dotyczących prędkości ruchu pieszych, z której wynika, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s).

8. Wnosimy o dopisanie w projektowanym art. 47 ust. 3 Prawa o ruchu drogowym słów „Taka umowa wraz z ewentualnymi zmianami jest publikowana w Biuletynie Informacji Publicznej” (ewentualnie - zmianę art. 22 ustawy o drogach publicznych).

Stanowisko MI

Projektodawca odstąpił od nowelizacji przepisu art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym we wskazanym zakresie.

9. Wnosimy o dopisanie w projektowanym art. 47 ust. 3 Prawa o ruchu drogowym słów „Zarządca drogi zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej warunki zawierania takich umów.” (ewentualnie - zmianę art. 22 ustawy o drogach publicznych). Takie rozwiązania pozwolą na sprawienie, że proces zawierania umów będzie transparentny i wolny od działań uznaniowych.

Stanowisko MI

Projektodawca odstąpił od nowelizacji przepisu art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym we wskazanym zakresie.

10. Wnosimy o zmianę słowa w projektowanym art. 47 ust. 3 Prawa o ruchu drogowym oraz art. 4 projektu ustawy „rowerów” na „pojazdów”. Objęcie szczególnymi zasadami tylko wypożyczalni rowerów i urzędzeń transportu osobistego, z wyłączeniem innych pojazdów, w tym np. samochodowych, budzi wątpliwości co do równości wobec prawa.

Stanowisko MI

Projektodawca odstąpił od nowelizacji przepisu art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym we wskazanym zakresie.

11. Wnosimy o skreślenie art. 2 projektu ustawy (zmiana w Kodeksie wykroczeń). Ten czyn będzie penalizowany wystarczająco przez art. 97 Kodeksu wykroczeń, nie ma potrzeby tworzenia osobnego czynu zabronionego.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na względzie konieczność zapewnienia spełniania niektórych obowiązków wskazanych w projektowanym ust. 6 w art. 33 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, projekt ustawy penalizuje czyn polegający na poruszaniu się chodnikiem lub drogą dla pieszych z prędkością większą niż prędkość zbliżona do prędkości pieszego lub nieustępowaniu pierwszeństwa pieszemu przez kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego albo osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. W związku z tym projekt ustawy dodaje nowe wykroczenie w ustawie – Kodeks wykroczeń.

12. Wnosimy o nieokreślanie szczególnych maksymalnych prędkości dla urządzeń transportu osobistego innych niż określona w projektowanym art. 2 pkt 47a Prawa o ruchu drogowym prędkość konstrukcyjna. W tym zakresie powinny obowiązywać te same regulacje, co dla innych uczestników ruchu, w tym na chodniku.

Stanowisko MI:

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca określił dopuszczalną prędkość dla hulajnogę elektryczną oraz urządzenia transportu osobistego 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych. Dodatkowo w celu zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych określono dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalną prędkość poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Ponadto wskazać należy, że w uzasadnieniu do projektu ustawy przedstawiono analizę danych dotyczących prędkości ruchu pieszych, z której wynika, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s).

29) Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów

1. Ustawa musi jednoznacznie ograniczać maksymalną moc ciągłą rozwijaną przez napęd "urządzenia transportu osobistego". Proponujemy ograniczyć ją do 500W, a w przypadku urządzeń jednokołowych lub z dwoma kołami umieszczonymi na wspólnej osi (samobalansujących), wymagających dodatkowej mocy do utrzymania równowagi - 1200W.

Uzasadnienie: brak ograniczenia maksymalnej mocy ciągłej pozwoli wprowadzać na rynek motorowery bez wymaganej przepisami Unii Europejskiej homologacji typu, wyłącznie przez zastosowanie elektronicznego i łatwego do zdjęcia ogranicznika prędkości. Ograniczenie wymiarów proponowane w projekcie ustawy jest niewystarczające. Dotychczasowa praktyka

legislacyjna to w przypadku napędu elektrycznego definicja ustawowa przez ograniczenie maksymalnej mocy ciągłej. Taki przepis ustawy dziś obowiązuje dla rowerów i wózków rowerowych (250W, art. 2 pkt. 47 i 47a) oraz motorowerów (4kW, art. 2 pkt. 46). Niezrozumiałe jest tworzenie furty dla wprowadzania na rynek urządzeń (pojazdów) o nieograniczonej mocy, które można domowym sposobem przystosować do osiągania prędkości znacznie wyższych niż przewidziane ustawą. Moc napędu elektrycznego jest łatwiejsza do weryfikacji niż prędkość. W przypadku roweru ograniczenie do 250W (powszechne w przepisach wielu krajów, normach międzynarodowych i dyrektywach UE) wynika z tego, że jest to wielkość porównywalna z mocą ciągłą oddawaną przez niewytrenowanego rowerzystę. Zatem łączna moc, którą dysponuje rowerzysta w przypadku wspomaganie elektrycznego roweru to 500W. Podobne ograniczenia mocy (500 i 1400W) dla mikropojazdów elektrycznych wprowadziły Niemcy: <https://www.gesetze-im-internet.de/ekfv/BJNR075610019.html>

Stanowisko MI:

Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

2. Definicja „urządzenia transportu osobistego” jest nieprecyzyjna. Może skutkować stosowaniem w rowerach o długości do 1,25 m (np. rowerach składanych) silników elektrycznych o mocy powyżej 250W. W konsekwencji niektóre zachowania kierujących będą mogły być interpretowane odmiennie: np. kierujący rowerem otrzyma mandat za jazdę po chodniku, a kierujący rowerem nie dłuższym niż 1,25 m ale z silnikiem o mocy 10kW za tą samą czynność - nie. To konsekwencja proponowanego przepisu art. 33a. ust. 3 pkt. 2 w połączeniu z proponowaną definicją ustawową „urządzenia transportu osobistego”.

Stanowisko MI:

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji.

3. Wątpliwości budzą niektóre właściwości „urządzeń transportu osobistego”. Krótki rozstaw osi (zgodnie z projektem poniżej 1,25 m) i mała średnica kół mogą powodować problemy z utrzymaniem stabilności, zwłaszcza w przypadku nierówności nawierzchni. Utrudnione, a wręcz niemożliwe może być w związku z tym sygnalizowanie zamiaru skrętu przez wyciągnięcie w bok ręki. Czy projekt legislacji był poprzedzony eksperymentami i badaniami zachowań użytkowników? Jeśli tak, jakie rodzaje urządzeń były badane? Jaka była procedura badań? Gdzie można się zapoznać z ich wynikami?

Stanowisko MI:

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji.

4. W projekcie ustawy brak określenia maksymalnej masy własnej „urządzenia transportu osobistego”. Jest to potencjalnie groźne, szczególnie w połączeniu z nieograniczoną maksymalną mocą ciągłą rozwijaną przez takie urządzenie.

Stanowisko MI:

Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

5. Proponowane zmiany w art. 33 budzą wątpliwości. Nowe brzmienie ust. 6.: „Kierujący rowerem, korzystając z chodnika albo drogi dla pieszych obowiązany jest jechać z prędkością pieszego, zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca oraz pierwszeństwa pieszym.” wymaga odpowiedzi na pytania:

▪ Jak szybko może poruszać się rowerzysta, kiedy chodnik jest pusty, jest dobra widoczność i nie ma możliwości aby pieszy się na chodniku pojawił?

- Co w przypadku pieszych biegnących lub poruszających się na wrotkach? Czy „prędkość pieszego” należy odnosić do konkretnego zachowania?

Stanowisko MI:

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji. Ponadto dla hulajnogi elektrycznej, urządzenia transportu osobistego oraz urządzenia wspomagającego ruch określono odrębne zasady ruchu. Jednocześnie w opinii projektodawcy wystarczającym dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych jest określenie dla kierującego hulainogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalnej prędkości poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Ponadto wskazać należy, że w uzasadnieniu do projektu ustawy przedstawiono analizę danych dotyczących prędkości ruchu pieszych, z której wynika, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s).

30) Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze

1. Proponujemy następujące modyfikację definicji urządzenia transportu osobistego (UTO) zawartej w projektowanym art. 2 pkt 47b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.), zwanej dalej „PoRD”:

47b) urządzenie transportu osobistego - *jednośladowy pojazd wyposażony w dwa koła i kierownicę, o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m i długości nieprzekraczającej 1,25 m, masie własnej nieprzekraczającej 20 kg.* konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującym się na tym pojeździe, wyposażony w napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 20 km/h; określenie to nie obejmuje wózka inwalidzkiego

Proponowana przez nas definicja zakłada, w przeciwieństwie do przedstawionego projektu, niższą maksymalną prędkość - 20 km/h. Prędkość taka jest optymalna z uwagi na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa kierującym UTO oraz innych użytkownikom dróg. Limit 20 km/h lub niższy jest powszechnie wprowadzany z państwach Unii Europejskiej, które już uregulowały UTO.

Należy przypomnieć, że zgodnie z prawami fizyki energia kinetyczna pojazdu poruszającego się z prędkością 25km/h jest ponad półtorej (1,56) razy większa od pojazdu poruszającego się z prędkością 20 km/h co stanowi bardzo duże zagrożenie nie tylko dla użytkownika, ale przede wszystkim dla osób postronnych - pieszych, rowerzystów i innych uczestników ruchu.

Absolutnie niezrozumiałe jest - w porównaniu do projektu regulacji UTO zawartego w projekcie ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z 2019 r. usunięcie ograniczeń maksymalnej mocy silnika UTO oraz brak maksymalnej wagi. W efekcie możliwa stanie się legalna jazda po chodniku ciężkimi pojazdami o bardzo dużej mocy, które stanowiąc będą ogromne zagrożenie dla pieszych.

Obowiązek posiadania dwóch kół i kierownicy wyeliminuje z ulic również niezwykle niebezpieczne urządzenia samopoziomujące (np. elektryczne deskorolki czyli hoverboardy), które nie posiadają żadnych hamulców oraz punktu podparcia dla osoby kierującej. Tego typu pojazdy zostały już zakazane w większości krajów UE.

Stanowisko MI:

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji. Ponadto dla hulajnogi elektrycznej, urządzenia transportu osobistego oraz urządzenia wspomagającego ruch określono odrębne zasady ruchu. Jednocześnie projektodawca określił dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych.

2. Proponowany w art. 20 w ust. 6 pkt 4 PoRD ogólny limit prędkości UTO jest zbyt niski. Natomiast w przypadku chodników konieczne jest wskazanie konkretnej wartości 7 km/h (średnia prędkość pieszych), ponieważ prędkość pieszego jest pojęciem niedookreślonym.

4) urządzenia transportu osobistego:

a) na chodniku albo drodze dla pieszych - 7 km/h,

b) na jezdni, pasie ruchu dla rowerów lub drodze dla rowerów - 20 km/h.

Stanowisko MI:

Jednocześnie projektodawca określił dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych. W opinii projektodawcy wystarczającym dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych jest określenie dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalnej prędkości poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Ponadto wskazać należy, że w uzasadnieniu do projektu ustawy przedstawiono analizę danych dotyczących prędkości ruchu pieszych, z której wynika, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s).

3. Nie jest w żaden sposób uzasadnione oraz niebezpieczne wyłączenie w stosunku do użytkowników UTO obowiązującego rowerzystów nakazu trzymania co najmniej jednej ręki na kierownicy oraz nóg na podnóżku w przypadku UTO. Dlatego proponowany art. 33a PORD powinien zostać zmieniony:

Art. 33a. 1. Do ruchu urządzeń transportu osobistego stosuje się przepisy o ruchu rowerów, z wyjątkiem przepisów art. 33 ust. 2, ~~ust. 3 pkt. 2~~, ust. 3c, ust. 5 pkt 1 i 2 oraz ust. 7, art. 62 ust. 4a pkt 2 oraz art. 63 ust. 3 pkt 4.

Stanowisko MI:

Uwaga uwzględniona. Projektodawca rozszerza ust. 3 w art. 33 ustawy – Prawo o ruchu drogowym poprzez wskazanie, że zakazy dotyczące ruchu rowerów oraz motorowerów obowiązują również kierującego hulajnogą elektryczną.

4. Projektodawca proponuje regulacje dopuszczające "wyjątkowo" korzystanie z UTO na chodnikach. Niestety, w praktyce proponowana konstrukcja przepisów sprawi, że poruszanie się po chodnikach stanie się legalne praktycznie wszędzie, a rzeczywistym wyjątkiem będzie zakaz korzystania z chodnika.

Dlatego proponujemy, aby jazda UTO po chodniku była dopuszczalna wyłącznie, gdy na jezdni dopuszczalna prędkość jest większa niż 50 km/h. Proponujemy następującą modyfikację proponowanego art. 33a ust. 3 PORD:

3. W przypadku braku wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów kierujący urządzeniem transportu osobistego może wyjątkowo poruszać się:

- 1) jezdnią drogi, na której prędkość dopuszczalna pojazdów lub zespołów pojazdów jest nie większa niż 50 km/h;*
- 2) chodnikiem lub drogą dla pieszych wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą 50 km/h.*

Nie sposób zrozumieć, dlaczego projektodawca proponuje rozwiązanie, które umożliwi w praktyce korzystanie z chodników użytkownikom UTO - a zatem pojazdów poruszanych silnikiem bez ograniczeń mocy w o wiele szerszym zakresie niż rowerzystom.

Stanowisko MI:

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu poruszających się po drodze, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami po poboczu. Jednocześnie wskazać należy, że zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu.

5. Uważamy, że ustalenie ukończenia 10 lat jak dolnej granicy wieku uprawniającego do kierowania UTO jest błędne i niebezpieczne.

Podobnie jak w Niemczech, kierowanie UTO powinno być możliwe dla osób, które ukończyły 14 lat. Również polski ustawodawca w 2013 r. ograniczył możliwość prowadzenia motorowerów - które konstrukcyjnie są obecnie najbardziej zbliżone do UTO - po ukończeniu 14 roku Życia oraz uzyskaniu prawa jazdy kategorii AM. Z uwagi na stopień rozwoju człowieka - percepcja, koordynacja ruchowa, zdolność przewidywania oraz myślenie przyczynowo skutkowe - wiek 14 lat jest dolną granicą uprawniającą do poruszania pojazdem takim jak UTO.

Stanowisko MI:

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca zwraca uwagę na fakt, że kierowanie hulajnoga elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego wymaga posiadania podobnych umiejętności, jak do kierowanie rowerem.

6. Z uznaniem przyjmujemy uwzględnienie naszej uwagi do poprzedniego projektu ustawy ws. UTO i dodanie w projektowanym art. 47 ust. 3 wyraźnego obowiązku udzielenia zgody zarządcy drogi na świadczenie usług wypożyczania UTO na chodniku lub poza nim w pasie drogowym.

Stanowisko MI:

Projektodawca odstąpił od nowelizacji przepisu art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym we wskazanym zakresie.

7. Postulujemy, niezwłocznie po wejściu ustawy wprowadzającej UTO, nowelizację rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022) i dodanie wymagań dotyczących wyposażenia UTO w:

- a) dwa niezależne hamulce (w tym jeden mechaniczny),
- b) oświetlenie przednie i tylne zapewniające odpowiednią widoczność, i niepowodujące oślepienia innych uczestników ruchu (w szczególności pieszych i rowerzystów),
- c) sygnał dźwiękowy,
- d) system sygnalizowania zmiany kierunku jazdy (analogicznie jak w przypadku motorowerów).
- e) naklejkę homologacyjną stwierdzającą, że dany pojazd spełnia wymogi rozporządzenia.

Weryfikacja spełnienia warunków technicznych przez służby porządkowe będzie ułatwiona dzięki wprowadzeniu obowiązkowej homologacji UTO oraz naklejki homologacyjnej poświadczającej, iż dany pojazd spełnia wymogi rozporządzenia.

Obowiązek homologacji oraz rejestracji UTO wynika wprost z już istniejących przepisów prawa (m.in. art. 66, 66a i 71 PoRD), które stanowią, iż pojazdy silnikowe dopuszczone do ruchu po drogach publicznych są objęte obowiązkową homologacją oraz rejestracją. Nie ma żadnych podstaw by UTO były wyjęte z tego obowiązku w drodze wyjątku. Nadrzędnym celem tych rozwiązań - wprowadzonych już w innych państwach UE takich jak m.in. Francja lub Niemcy - jest bezpieczeństwo użytkowników oraz osób postronnych.

Stanowisko MI:

Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

8. Mając na uwadze powszechny proceder zdejmowania fabrycznych ograniczeń prędkości w UTO postulujemy wprowadzenie sankcji o charakterze karnym penalizującej tego typu działania. Zdejmowanie ograniczeń prędkości naraża na olbrzymie niebezpieczeństwo nie tylko użytkowników UTO, ale również osoby postronne - w tym najbardziej niechronionych użytkowników dróg jakimi są piesi.

Dlatego konieczna jest następująca zmiana w przepisie Kodeksu karnego dotyczącego tzw. "przekręcania liczników":

„Art. 306a § 1. Kto zmienia wskazanie drogomierza pojazdu mechanicznego, ingeruje w prawidłowość jego pomiaru lub usuwa fabryczne ograniczenie prędkości pojazdu, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.”

Stanowisko MI:

Uwaga nieuwzględniona. Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji.

9. Postulujemy wprowadzenie prawnej możliwości wyłączenia przez władze samorządowe możliwości korzystania z UTO na stałe lub czasowo na określonym obszarze (parki, obszary zabytkowe, parki kulturowe, miejsca o dużym natężeniu ruchu pieszego, jak np. atrakcyjne turystycznie obszary itp.).

Samorząd powinien mieć możliwość zakazania świadczenia tam usług przez operatorów

e-hulajnog oraz korzystania z prywatnych UTO. Przepisy powinny również uwzględniać możliwość wykluczenia UTO z obszarów takich jak ciągi pieszo-rowerowe oznaczone znakami C-13/C-16 poprzez wprowadzenie w *Rozporządzeniu Ministra w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* nowej tabliczki T-22b "Nie dotyczy UTO".

Stanowisko MI:

Uwaga nieuwzględniona. Ograniczenie stref poruszania się dla wybranych rodzajów pojazdów możliwe jest poprzez organizację ruchu na danym odcinku drogi.

10. Popieramy zawarte w art. 71a projektowanej ustawy przepisy obligujące operatorów systemów e-hulajnog do oferowania sprzętu zgodnego wymaganiami ustawowymi oraz rozporządzenie o warunkach technicznych.

Stanowisko MI:

Projektodawca odstąpił od wprowadzania regulacji w nowym art. 71a ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*.

11. Projektowane przepisy powinny zostać jednak rozbudowane o następujące regulacje wprowadzające:

- a. Obowiązkowe ubezpieczenie OC i NNW dla operatorów w zakresie szkód wyrządzonych przez wynajmowane hulainogi mieniu i osobom trzecim oraz użytkownikom w następstwie wypadku,
- b. Publiczny rejestr e-hulainog - jawny rejestr e-hulainog na wynajem, który zapewni przejrzystość działania operatorów oraz ułatwi ich nadzór przez zarządców dróg,
- c. Możliwość usuwania niezarejestrowanych i nieoznakowanych e-hulainog przez służby miejskie bez wezwania i na koszt właściciela pojazdu ,
- d. Możliwość regulacji liczby e-hulainog dostępnych do wypożyczenia przez władze samorządowe - prawo władz lokalnych do koncesjonowania liczby operatorów lub ograniczania liczby pojazdów,
- e. Obowiązek posiadania przez operatorów podmiotu zarejestrowanego w Polsce (w formie spółki lub oddziału przedsiębiorcy z siedzibę w UE), a ponadto operatorem powinien być tylko podmiot o odpowiedniej wiarygodności finansowej,
- f. Obowiązkową fiskalizację (fVAT) oraz rejestrację transakcji dotyczących wynajmu na terenie RP oraz wystawianie rachunków lub faktur.,
- g. Obowiązek, aby aplikacja, regulamin określający m.in. wszystkie opłaty, koszty, kary, - i obsługa klienta oraz instrukcja użytkownika e-hulainog były obowiązkowo co najmniej w języku polskim - zgodnie z ustawą z dnia 7 października 1999 r. o języku polskim (Dz. U. poz. 1480), a świadczenie usługi powinno być regulowane przez prawo polskie,
- h. Zobowiązanie operatorów do dostarczania władzom samorządowym danych kontaktowych do lokalnego personelu operacyjnego z odpowiednimi kompetencjami decyzyjnymi, który ma obowiązek natychmiastowego reagowania na żądania władz samorządowych w sytuacjach awaryjnych,
- i. Obowiązek zaoferowania przez operatora numeru telefonu do obsługi klienta (o normalnej, a nie podwyższonej stawce) na który należy odpowiadać w godzinach, w których jest możliwy wynajem (jeżeli wynajem jest możliwy przez całą dobę, infolinia musi działać 24 godz. na dobę 7 dni w tygodniu),
- j. Obowiązek udostępniania przez operatorów zanonimizowanych danych dotyczących przejazdów na zasadzie OpenData oraz API dla podmiotów trzecich z lokalizacją dostępnych pojazdów wraz z ich numerem identyfikacyjnym (re-use).

Stanowisko MI:

Przedmiotowe uwagi wykraczają poza zakres projektu ustawy.

Wierzmy, że przedstawione wyżej uwagi będą pomocne i zostaną uwzględnione w toku procesu legislacyjnego dla dobra i bezpieczeństwa użytkowników UTO oraz innych użytkowników dróg publicznych.

31) Stowarzyszenie Mobilne Miasto

Wyrażamy satysfakcję, że po ubiegłorocznych konsultacjach publicznych w zakresie uregulowania UTO (tj. urządzeń transportu osobistego), w których także wzięliśmy udział, w zapowiedzianym terminie pojawił się drugi Projekt nowelizacji przedmiotowych przepisów, znoszący większość najistotniejszych ograniczeń dla rozwoju segmentu UTO.

W dzisiejszych czasach, naznaczonych pandemią koronawirusa (SARS-CoV-2), lekkie środki indywidualnego transportu (tzw. mikromobilność) są jeszcze bardziej potrzebne, choćby po to, aby w łatwy sposób przemieszczać się z zachowaniem zasad dystansowania społecznego. Ważnym argumentem za uregulowaniem mikromobilności i UTO jest też potrzeba pełniejszego uwzględnienia tych środków transportu w tzw. miksie mobilności (ang. modal split) - tym bardziej, że w tzw. „nowej normalności” (krajobrazie po pandemii) transport publiczny nie obsłuży już prędko takich potoków pasażerskich, jak miało to miejsce przed pandemią, a potrzebna jest także „zdrowsza” alternatywa dla auta.

Jako organizacja zrzeszająca kilkanaście firm z branży współdzielonej mobilności, w tym kilku europejskich i polskich operatorów e-hulajnog (Dott, FREE NOW, Voi, blinker.city), a także największego w Polsce operatora rowerów miejskich (Nextbike), przedstawiamy w dalszej części pisma nasze stanowisko wobec głównych założeń Projektu.

Poniżej wskazujemy na pewne ryzyka uchwalenia przepisów w proponowanym kształcie.

1. Nieprecyzyjny zapis dotyczący napędu elektrycznego UTO i jego mocy (W).

Pragniemy wskazać na niejednoznaczność zapisów dotyczących mocy napędu elektrycznego UTO. Z jednej strony (art. 1 ust. 1 pkt b Projektu) wprowadza się bowiem zapis, w myśl którego określenie roweru „obejmuje również urządzenie transportu osobistego”, z drugiej jednak - brak jest ograniczenia mocy napędu elektrycznego UTO w samej definicji UTO (art. 1 ust. 1 pkt c Projektu), natomiast jedyne ograniczenie mocy dla rowerów w ich definicji dotyczy wyłącznie „uruchamianego naciskiem na pedały pomocniczego napędu elektrycznego” (art. 2 ust. 47 ustawy Prawo o ruchu drogowym), którego UTO nie posiadają. Wnosimy o jednoznaczne rozstrzygnięcie ww. zapisów, aby nie ulegało wątpliwości, że jedyne ograniczenie napędu elektrycznego UTO dotyczy prędkości pojazdu (25 km/h).

Stanowisko MI

Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnog elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnog elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

2. Uzależnienie możliwości postoju UTO na drodze publicznej od zawarcia umowy z zarządcą tej drogi.

W myśl Projektu postój współdzielonych rowerów i UTO na drogach publicznych będzie możliwy tylko za zgodą zarządcy drogi udzieloną operatorowi w drodze umowy zgodnie z art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych, który wskazuje następujące stosunki umowne: najem, dzierżawę lub użyczenie. Projekt formułuje te zapisy następująco (art. 4): „Podmiot świadczący usługę wypożyczania rowerów oraz zarządca drogi zawrą umowę stosownie do art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych, w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy”. Pragniemy zwrócić przy tym uwagę na dwa aspekty. Po pierwsze, w wielu miejscowościach istnieje wielu zarządców drogi (np. dzielnice, zarząd dróg miejskich czy inne jednostki samorządowe), co wiązałoby się z koniecznością każdorazowego zawierania przez operatorów umów z kilkoma, a nawet kilkunastoma stronami reprezentującymi zarządców dróg publicznych. Po drugie zaś, Projekt pozwala de facto nie zawrzeć przez poszczególnych zarządców dróg umów z operatorami - nie są bowiem wskazane żadne wytyczne dla takich umów, co może zostać w prosty sposób wykorzystane przez zarządców dróg do zablokowania (także poprzez podyktowanie w umowach warunków niemożliwych do spełnienia) funkcjonowania w polskich

miastach systemów współdzielonych rowerów (mamy w Polsce obecnie blisko 100 takich systemów), w tym współdzielonych UTO, a jak rozumiemy nie to jest intencją proponowanych zapisów. Postulujemy o dopuszczenie także bezpośrednio gminy (organizacyjnie i kompetencyjnie nadrzędnej wobec zarządców dróg na jej terenie) do zawarcia umowy, o której mowa powyżej, a także o przewidzenie mechanizmów zabezpieczających mieszkańców poszczególnych gminy na wypadek, gdyby ich zarządy celowo uniemożliwiały lub utrudniały działalność wypożyczalni rowerów, w tym UTO.

Stanowisko MI

Projektodawca odstąpił od nowelizacji przepisu art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym we wskazanym zakresie.

3. Ograniczenie długości UTO do 125 cm.

W naszej ocenie może dość szybko dojść do sytuacji zdezaktualizowania się wskazanej wartości, która już dziś stanowi nierzadko wartość graniczną dla różnego rodzaju urządzeń transportu osobistego. Przyszłością rozwoju UTO są także pojazdy mocniejsze konstrukcyjnie (a tym samym nieco dłuższe), które będzie można eksploatować i bezpieczniej, i dłużej (co przełoży się z kolei na jeszcze większą ekologiczność tego rodzaju transportu). Postulujemy zatem o zniesienie tego ograniczenia - analogicznie jak w przypadku rowerów, których długość nie jest ograniczona ustawowo - tym bardziej, że wykorzystanie UTO wyłącznie przez 1 osobę (kierującego) gwarantują już inne zapisy Projektu.

Stanowisko MI

Szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

4. Ograniczenie możliwości poruszania się UTO poza obszarem zabudowanym.

Jeśli dobrze odczytujemy intencje autorów Projektu, UTO postrzegane jest jako typowo „miejski” środek lokomocji. Jego poruszanie się poza obszarem zabudowanym jest bowiem w świetle zapisów Projektu w wielu wypadkach niemożliwy. Wszędzie tam, gdzie nie istnieją specjalnie wyznaczone droga lub pas dla rowerów, chodnik lub droga dla pieszych, przejazd UTO byłby zabroniony. Pragniemy zwrócić uwagę na fakt, że w takiej sytuacji w wielu miejscach Polski, w szczególności na terenach podmiejskich i pozamiejskich, korzystanie z UTO będzie nielegalne. Wykluczy to całe rzesze użytkowników UTO z możliwości przemieszczania się tymi urządzeniami, tym bardziej, że dostępność transportu zbiorowego jest poza miastami znacznie ograniczona. Postulujemy dopuszczenie UTO także do ruchu poza obszarem zabudowanym, analogicznie, jak ma to miejsce w przypadku rowerów.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu poruszających się po drodze, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

Korzystając z konsultacji publicznych pragniemy podzielić się także z Państwem pierwszym w Polsce badaniem opinii publicznej na temat postrzegania UTO przez Polaków, które zrealizowaliśmy na reprezentatywnej próbie respondentów w marcu tego roku, a którego wyniki mają swoją premierę ma w dniu dzisiejszym. Badanie pokazuje realny stosunek Polaków do UTO - całego naszego społeczeństwa, a nie indywidualnych dziennikarzy czy aktywistów. Polacy okazują się być bardzo otwarci na nowe środki lokomocji, podchodzą do nich z zaufaniem i optymizmem, widząc w tych innowacjach dużą szansę dla bardziej zrównoważonego rozwoju polskich miast.

Wyrażamy nadzieję, że zawarte w powyższym stanowisku oraz dołączonym materiale informacje będą Państwu pomocne w toku prac legislacyjnych. Pozostajemy także do dyspozycji w zakresie ew. wsparcia w tym procesie.

32) Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy

Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszcy w Bydgoszczy zgłasza następujące propozycje odnośnie konsultowanego projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

1. Wprowadzenie/przywrócenie ograniczenia masy - do 20 kg, długości - do 125 cm, szerokości - do 90 cm, maksymalnej prędkości - do 20 km/h (a na chodniku lub drodze pieszych - do 5 km/h) względem urządzeń transportu osobistego.

Stanowisko MI

Uwaga częściowo uwzględniona. Projektodawca określił dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych. Jednocześnie w opinii projektodawcy wystarczającym dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych jest określenie dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalnej prędkości poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Ponadto wskazać należy, że w uzasadnieniu do projektu ustawy przedstawiono analizę danych dotyczących prędkości ruchu pieszych, z której wynika, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s).

2. Dopuszczenie poruszania się UTO po chodniku wyłącznie gdy prędkość na sąsiadującej jezdni jest większa niż 50 km/h.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu poruszających się po drodze, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się po jezdni wskazanymi pojazdami.

3. Utrzymanie proponowanego obowiązku otrzymania zgody zarządcy drogi na świadczenie usług wypożyczania UTO.

Stanowisko MI

Projektodawca odstąpił od nowelizacji przepisu art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym we wskazanym zakresie.

4. Wprowadzenie obowiązku wyposażenia UTO w hamulec, światła przednie i tylne, sygnał dźwiękowy, naklejkę homologacyjną potwierdzającą spełnianie wymagań technicznych.

Stanowisko MI

Szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

5. Zapewnienie możliwości wyłączenia przez władze samorządowe możliwości korzystania z UTO na określonym podległym obszarze (np. parki, place piesze).

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Ograniczenie stref poruszania się dla wybranych rodzajów pojazdów możliwe jest poprzez organizację ruchu na danym odcinku drogi.

6. Wprowadzenie przepisów wykonawczych zapewniających możliwość usuwania nieprawidłowo zaparkowanych UTO.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Projektodawca wskazuje, że obowiązujące przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym w wystarczającym stopniu regulują przedmiotową kwestię. Natomiast w projekcie ustawy wskazano maksymalną wysokość stawek kwotowych opłat za usunięcie z drogi hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego.

7. Zapewnienie obowiązku podpisania umowy samorządu z operatorem określającej: wskazanie miejsc zostawiania UTO (np. poprzez przeniesienie tego zobowiązania na użytkownika pod groźbą naliczenia wyższej opłaty), odpłatność za korzystanie z przestrzeni publicznej do celów komercyjnych, możliwość wyłączenia pojazdów z użytkowania określonych obszarów, możliwości regulowania liczby pojazdów, ponoszenie lokalnych podatków.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. W opinii projektodawcy przedmiotowa kwestia jest obecnie dostatecznie uregulowana w przepisach ustawy o drogach publicznych.

33) Stowarzyszenie Użytkowników Urzędzeń Transportu Osobistego

W pierwszej kolejności chcemy podziękować za wprowadzenie zmian, które w znacznym stopniu pokryły się z tym, o czym pisaliśmy przy poprzednim projekcie ustawy. Jest to niewątpliwie krok w stronę mądrych przepisów i sprzyja rozwojowi elektromobilności w Polsce, stawiając nas jako naród w pozytywnym świetle.

Przechodząc do aktualnej propozycji ustawy. Naszym zdaniem, pewne kwestie w nowo zaproponowanych przepisach wymagają doprecyzowania. Niektóre z zapisów, będąc niejasnymi, powinny zostać uściśnione, a jeszcze inne, zmienione. Tymi wszystkimi zastrzeżeniami pragniemy się dziś z Państwem podzielić. Liczymy na to, że tak jak poprzednio, uznają je Państwo za warte rozważenia.

1. Niejasne rozgraniczenie między rowerem, a UTO.

Przy definicji roweru, słowa „Określenie to obejmuje również Urządzenie Transportu Osobistego” wzbudzą niepewność i naszym zdaniem, pozostawiają pole do interpretacji co do parametrów technicznych UTO (napięcia i mocy). Zapis powinien wyraźnie mówić, że tylko określenie „rower” jako słowo, obejmuje sobą UTO, ale nie jego definicja. Ujmując to inaczej w słowa:

„w pkt 47 po wyrazach „25 km/h;” dodaje się wyrazy „określeniem tym, posługuje się również w stosunku do Urządzenia Transportu Osobistego;” (które charakteryzuje się innymi właściwościami i ma inną definicję).

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu.

2. Paradoks UTO - ciąg dalszy.

Nawiązując do tego, o czym pisaliśmy we wcześniejszej propozycji zmian: „są ludzie którzy chcą, tak jak rowerzyści, dojeżdżać z jednego miasta do drugiego, jadąc poboczem. W świetle nadchodzących przepisów występuje paradoks. UTO będzie dozwolone tam, gdzie rozwinięta jest infrastruktura miejska (również komunikacja), a zakazane tam, gdzie komunikacji nie ma lub jest w znacznym stopniu ograniczona (mniejsze miejscowości).”

Prosimy o nieograniczanie naszych praw w stosunku do innych użytkowników ruchu, bardziej niż jest to konieczne. Uregulowanie ruchu UTO było problemem dużych miast, a w tej chwili próbuje się z niego zrobić problem wiosek i małych miejscowości. Bezpodstawnie obawiają się Państwo pojazdów o zbyt małych kołach przy zbyt ruchliwych drogach. Przemieszczanie się takimi trasami stanowi ostateczność dla każdego użytkownika ruchu (niebędącego kierowcą auta), a poprzez stosowanie zapisu ograniczającego jazdę do obrzeży miast, uniemożliwiają Państwo jazdę użytkownikom UTO każdą polną drogą, wieloma krajoznawczymi drogami, a także sporą częścią dróg prowadzących do miast. Już w tej chwili kierowcy UTO mogliby zalewać pobocza dróg, na których występuje duży ruch samochodowy. Nie robią tego, z tego samego względu, dla którego nie chcą tego robić rowerzyści, czy też piesi - jest to zwyczajnie niebezpieczne, a nasze bezpieczeństwo, nie tylko poza miastem, ale i w nim, zależy w głównej mierze od naszego zdrowego rozsądku i rozsądku kierowców. Tak jak kierowca nie wybierze się swoim osobowym autem na wyboiste bezdroża, tak kierowca UTO nie będzie jechał po dziurawej jezdni, czy też poboczach drogi. Kieruje tym zdrowy rozsądek, a nie regulacja prawna. To kierowca wie, jaką drogę jego pojazd jest w stanie przejechać.

Wydaje się nam, że dzielą Państwo tę opinię. Umieścili Państwo w jednej kategorii tak odmienne od siebie pojazdy, dając im tym samym, te same prawa. Ich koła mają średnicę od 2

do 22 cali, a jest to tylko jeden z parametrów. Taka rozbieżność w charakterystyce jazdy i specyfikacji technicznej, powoduje, że to użytkownik UTO musi zdecydować, czy jego pojazd jest w stanie przejechać po danej ścieżce / drodze / chodniku, czy też nie.

Apelujemy o zmianę zapisu:

„4. Poza obszarem zabudowanym kierujący urządzeniem transportu osobistego może poruszać się wyłącznie pasem ruchu dla rowerów, drogą dla rowerów, a w przypadku ich braku chodnikiem lub drogą dla pieszych.”

Na zapis:

„4. Poza obszarem zabudowanym kierujący urządzeniem transportu osobistego może poruszać się w pierwszej kolejności po pasie ruchu dla rowerów lub drodze dla rowerów, a w drugiej kolejności po chodniku lub drodze dla pieszych. W przypadku braku wyżej wymienionych, kierującemu urządzeniem transportu osobistego zezwala się na jazdę po drodze na tych samych zasadach co kierującemu rowerem.

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Natomiast mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu poruszających się po drodze, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

3. Sztuczna granica między UTO, a rowerem - ograniczenie długości pojazdu.

Jak sami Państwo wiedzą, granica między rowerem a UTO jest bardzo cienka. Granica między rowerem elektrycznym a UTO, jest jeszcze cieńsza. Mamy wrażenie, że wstawiając do ustawy ograniczenie długości maksymalnej UTO, próbuje się sztucznie oddzielić od siebie te pojazdy, mimo że są one w swojej specyfice bardzo podobne i użytkowane są przez podobną grupę ludzi. Wydaje się nam, że wiemy czy jest to spowodowane. Nie chcą Państwo dopuścić do podciągania pod UTO rowerów, które zostały już uregulowane. Jako osoby obracające się w środowisku pojazdów elektrycznych, wiemy doskonale, że jeden na kilka rowerów (użytkowanych głównie przez osoby starsze), napędzany będzie na tak zwaną manetkę, a nie poprzez wspomaganie kręcenia pedałami. Dla osób starszych, którym nie chce się kręcić pedałami, lub zwyczajnie nie są już w stanie tego robić, jest to zwyczajnie lepsze rozwiązanie.

Nie widzimy powodu, dla którego rower mający średnio 180cm długości, nie mógłby być sterowany manetką, tak jak UTO mające 125cm długości. Przecież o bezpieczeństwie takiego pojazdu względem innych użytkowników ruchu, stanowi bardziej szerokość pojazdu, niżeli jego długość. A ta, jest dokładnie taka sama. Chcielibyśmy wiedzieć skąd wzięła się dokładnie taka wartość i czym jest ona uwarunkowana. Taki zapis nie wynika z analizy przepisów innych krajów Unii Europejskiej, ani z analizy rynku UTO w Polsce. Obecnie istnieje wiele popularnych konstrukcji hulajnóg, których długość przekracza zakładane 125cm, a które charakteryzują się najlepszą z dostępnych dla UTO amortyzacji. Wspomniane przez nas konstrukcje przekraczają wymiar o około 20-30cm. Użytkownicy owych hulajnóg (ich grupa na portalu społecznościowym Facebook wynosi prawie 1000 osób), będą musieli albo ciąć swoje hulajnogi, w celu ich skrócenia, co wydaje się zarówno trudne jak i niebezpieczne. Wprowadzenie ograniczenia długości do 125cm nie tylko wyjmie spod rąk prawą sporą część aktualnych użytkowników UTO, ale także zamknie drogę dla przyszłych innowacyjnych konstrukcji. Naszym zdaniem powinno się dążyć do połączenia tych dwóch grup - UTO i rowerów, zmniejszając obostrzenia dla rowerów co do obowiązku pedałowania, a dla UTO zwiększając długość maksymalną. Prosimy o przemyślenie kwestii połączenia tych dwóch grup i postulujemy za zwiększeniem długości maksymalnej UTO, tak aby obecnie istniejące i pospolicie używane konstrukcje, były w dalszym ciągu legalne.

Poniżej przykładowe zdjęcia konstrukcji, o których mowa (warto zaznaczyć, że zdjęcia zrobione zostały w miejscach, w których jazda miałaby być w świetle obecnych przepisów nielegalna):



Stanowisko MI

Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

4. Zakaz przewożenia ładunku.

Jako użytkownicy UTO, chcielibyśmy wiedzieć, czego dotyczy wspomniany w przepisach zakaz. Prosimy o doprecyzowanie co możemy przewozić na UTO, a czego nie. Korzystając z tych pojazdów na co dzień, przewozimy nimi torby, plecaki, niekiedy siatki z zakupami. Często montujemy dodatkową sakwę na kierownicy, czy też błotniku. Dodatkowe torby, służą nam do przewożenia drobnych osobistych rzeczy, ładowarek, a niekiedy nawet zapasowej baterii. Dodatkowo, specyfika jazdy na pojeździe żyroskopowym, pozwala użytkownikowi trzymać torbę, czy też siatkę w rękach, które podczas jazdy są wolne. Kolejnym zagadnieniem jest fakt, że UTO zaczęło być wykorzystywane do pracy w gastronomii, a tym samym do rozwożenia pizzy na plecach, tak jak to robi się na rowerze. Prosimy o doprecyzowanie, czy taki „plecak z pizzą” zostanie uznany za ładunek. Mamy nadzieję, że wspomniane wyżej zagadnienia, swoim zakresem, nie obejmują ładunku, o którym Państwo piszą, i że funkcjonalność UTO nie zostanie ograniczona.

Stanowisko MI

Projektodawca uszczegółowił wskazaną kwestię w uzasadnieniu do projektowanej ustawy.

5. Kary dla sprzedawców UTO - którzy nie sprzedają UTO

W propozycji zmian, znaleźliśmy zapisy, które mówią o obciążaniu sprzedawców karami, za sprzedawanie „nienormatywnych” UTO - czyli niezgodnych z przedstawionymi przez Państwa parametrami. Czy nie jest tak, że pojazd, który nie wpisuje się w ramy UTO, przestaje nim być i staje się zwyczajnie pojazdem silnikowym? Czy sprzedawcy będą mieli zakaz sprzedawania takich pojazdów silnikowych, mimo iż nie będą one skierowane na poruszanie się po drogach publicznych? Takie elektryczne pojazdy służą również do jazdy ekstremalnej, jak crossy (motocykle niedopuszczone do ruchu po drogach publicznych). Jeżeli rzeczywiście na polskich przedsiębiorców nakładane będą kary za sprzedaż takich pojazdów, to nasze pytanie brzmi, jak będą Państwo kontrolować sprzedaż takich pojazdów konsumentowi z Polski poprzez inne, zagraniczne firmy? I jak ma się to do swobody handlowej w Unii Europejskiej? Czy taka firma, będąc nieświadoma wykroczenia, również zostanie ukarana pieniężnie za sprzedaż pojazdu polskiemu konsumentowi? Naszym zdaniem, powinno być to uregulowane inaczej. Zapis o nakładaniu kar na podmioty sprzedające pojazdy nie spełniające norm wymaganych dla UTO, powinien zostać zastąpiony zapisem, który mówiłby, że sprzedawca prowadzący sprzedaż takich pojazdów, ma obowiązek informować konsumenta/klienta o tym, czy dany pojazd spełnia wymagania stawiane dla UTO, czy też nie. Podobny system funkcjonuje w Niemczech, gdzie możemy zakupić hulajnogę niezgodną z przepisami, ale jesteśmy o tym wyraźnie informowani.

Naszym zdaniem, zakaz sprzedaży pojazdów, które nie są UTO (nie spełniając ich wymogów), jest bezpodstawny. Przyczyni się on tylko i wyłącznie do zwiększenia precedensu, jakim jest zakup przez konsumentów UTO od chińskiego dostawcy posiadającego magazyn w Europie. Takie sprzęty sprzedawane są do konsumenta bez VAT-u. Na takim zapisie stracą nie tylko przedsiębiorcy (a w konsekwencji również użytkownicy chcący zakupić produkty legalnie), ale także Polskie Państwo.

Stanowisko MI

Projektodawca odstąpił od wprowadzania regulacji w nowym art. 71a ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

6. UTO - awans z pozycji zabawki do rangi roweru.

Nie ulega wątpliwości, iż poprzednia propozycja regulacji przepisów mocno „zaniżała” parametry UTO, co sprowadzało je, do roli zabawki. Obecna propozycja, podniosła rangę UTO do pozycji roweru, co stanowi niewątpliwie dobrą zmianę. Należy przy tym jednak zaznaczyć, że rower jest wynalazkiem, którego początki sięgają 1817 roku, a obecnie mamy lata dwutysięczne. W świetle obecnej propozycji, na rowerze będziemy mogli jechać szybciej niż na UTO. Przy takim obrocie spraw, nie pozostanie nam użytkownikom UTO, nic innego, jak cofnąć się w czasie, gratulując Panu Karłowi (wynalazcy) rozwiązania, które pokona naukę i setki lat rozwoju technologicznego. Podchodząc do sprawy całkowicie poważnie. Z chwilą tworzenia przepisów, stają się one nieadekwatne do realiów. Przykładem na to jest wejście w przeglądarce internetowej na znany w Polsce portal aukcyjny Allegro i wpisanie w nim frazy „hulajnoga elektryczna”. W kwocie powyżej 3000zł pojawi się przed nami ponad 1000 ofert różnych modeli hulajnóg, z których prawie każda posiadać będzie prędkość maksymalną 40km/h i wyższą. A jest to tylko fraza „hulajnoga elektryczna”. Kolejnym etapem, byłoby wejście na portale społecznościowe, wpisując marki tych właśnie hulajnóg, i sprawdzenie, ilu członków mają grupy im poświęcone. W ten sposób, pojawia się nam zarys, jakiej skali dotyczy problem. Warto również zaznaczyć, że jest to tylko ta część osób, która udziela się w sieci, co stanowi mniejszość całego środowiska użytkowników UTO. Konsekwencją wprowadzenia przepisów bez uwzględnienia szybszych pojazdów będzie wytworzenie się szarej strefy, która mogłaby i powinna być uregulowana w nowych przepisach.

Poniżej spróbujemy przedstawić propozycję zmian, oraz wymogów dotyczących szybkich UTO, w skrócie SUTO.

7. Propozycja uregulowania Szybkich UTO - SUTO

Jak Państwo wiedzą, świat nie nadąża za rozwojem technologii w kontekście przepisów poświęconych UTO. Wynikiem tego jest brak jednolitych przepisów w Unii Europejskiej, dotyczących homologacji tych pojazdów, a tym samym wymogów, które musiałyby spełniać, aby tę homologację uzyskać. Poniżej przedstawiamy propozycje, która naszym zdaniem jest akceptowalna dla wszystkich użytkowników ruchu.

- Pojazdy SUTO, powinny być identyfikowalne poprzez zastosowanie modelu niemieckiego, a mianowicie naklejania na nie naklejki z obowiązkowo wykupionym numerem ubezpieczenia. Jest to prosty do zastosowania model, który umożliwi oznakowanie każdego rodzaju Szybkiego UTO i wymusza ubezpieczenie pojazdu.
- Zezwolenie SUTO na jazdę z prędkością do 45km/h po drogach na podobnych zasadach jak motorowerem.
- Pojazdy typu SUTO ciężko byłoby wyposażyć w tablice rejestracyjne ze względu na jego niewielkie wymiary.
- Kto może poruszać się na Szybkim UTO? - Analogicznie do motorowerów, do kierowania tymi pojazdami dopuszczone byłyby osoby posiadające prawo jazdy kat. AM, lub wyższe.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego projektodawca obniżył dopuszczalną prędkość dla hulajnoży elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych. Zaznaczyć należy, że projekt ustawy określa zasady ruchu na drogach publicznych, natomiast przedmiotowe pojazdy będą mogły być użytkowane również poza drogami publicznymi. Dodatkowo podkreślenia wymaga, że ocena zgodności zachowań kierującego pojazdem z przepisami zawartymi w ustawie – Prawo o ruchu drogowym oraz egzekwowanie tych przepisów pozostaje w kompetencjach uprawnionych organów kontroli ruchu drogowego – Policji i straży gminnych (miejskich).

Dziękujemy za poświęcenie czasu i przeczytanie naszych uwag do projektu. Mamy nadzieję, że uda się Państwu to, co nie udało się w tak wielu krajach Europy, i że Polska, stanie na czele krajów sprzyjających rozwojowi nowych technologii, jakimi niewątpliwie jest UTO.

34) Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny

Mając na uwadze coraz większą popularność pojazdów typu Urządzenie Transportu Osobistego (dalej: UTO) oraz rosnącą liczbę zdarzeń drogowych z ich udziałem, uregulowanie statusu i ruchu takich pojazdów wydaje się konieczne. Przyjęta w przedmiotowym projekcie generalna koncepcja zastosowania do ruchu UTO rozwiązań analogicznych w stosunku do rowerów wydaje się adekwatna i słuszna. Niemniej jednak w imieniu Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego (dalej: UFG) przesyłam poniżej propozycje uwag w zakresie projektu ustawy.

1. Art. 1 pkt 1 ppkt b) projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw

Analizując łączne brzmienie znowelizowanych przepisów, zdaniem UFG proponowana treść ppkt b) nie jest konieczna. UTO zostało odrębnie zdefiniowane w projekcie niniejszej ustawy ppkt c) (47b), a zatem w tym zakresie nie ma potrzeby rozszerzać istniejącej definicji roweru. Należy także wskazać, że odrębne przepisy (art. 1 pkt 5 projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw) wskazują, że do ruchu UTO stosuje się przepisy dotyczące ruchu rowerów.

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji.

2. Art. 1 pkt 1 ppkt c) projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw

Definicja UTO w zakresie maksymalnej prędkości stanowi, że jest to pojazd „którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h”. Wobec powyższego nie jest jasne czy pojazd który spełnia pozostałe kryteria z definicji UTO (wymiary i przeznaczenie), ale może rozwijać prędkość wyższą (bez względu na to czy jego fabryczna, konstrukcja na to pozwala, czy też jest to konstrukcja wykonana w drodze pozafabrycznej modyfikacji) należy uznać za UTO czy np. motorower z napędem elektrycznym. W celu uniknięcia wątpliwości, w szczególności w zakresie ubezpieczenia OC oraz ewentualnej rejestracji, być może należałoby tę kwestię doprecyzować. Podmiot wprowadzający do obrotu rower lub świadczący usługę wypożyczania rowerów (w nowej, rozszerzonej definicji rower oznacza także UTO) ma

obowiązek zapewnić spełnienie wymagania z ustawy, to jednak taki wymóg nie obejmuje osób fizycznych posiadających i używających UTO wyłącznie dla własnego użytku.

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń. Wskazać należy, że projektodawca obniżył dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych. Dodatkowo podkreślenia wymaga, że projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydane na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

3. Art. 1 pkt 6 ppkt b) projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw

UFG wskazuje, że projektowana formuła przepisu prawdopodobnie nie pozwoli zapobiegać pozostawianiu UTO przez osoby korzystające z usług ich wypożyczania, w dowolnie wybranych miejscach na chodniku czy drodze – co obecnie bywa problematyczne dla innych uczestników ruchu, w szczególności pieszych. Ponadto zdaniem UFG być może warto zdefiniować termin „usługi wypożyczania” na gruncie umów nazwanych, określonych w Kodeksie cywilnym tj.: najem, użyczenie (ewentualnie można byłoby zastosować szerszą, ale skonkretyzowaną definicję).

Stanowisko MI

Projektodawca odstąpił od nowelizacji przepisu art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym we wskazanym zakresie.

4. Art. 5 projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw

Zdaniem UFG proponowana treść art. 5 zdaje się być niejasna i niepełna, co może budzić wątpliwości interpretacyjne. Przyjmując, że intencją ustawodawcy jest dostosowanie, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, wszystkich dotychczasowych urządzeń, które spełniają kryteria definicji UTO – z wyjątkiem prędkości – do wymogu konstrukcyjnego ograniczenia prędkości do 25 km/h, wydaje się, że należałoby to wprost wskazać w ustawie z jednoczesnym uwzględnieniem sankcji za niespełnienie tego wymogu (np. podobną do sankcji zastosowanej przy regulacji wprowadzania do obrotu w art. 1 pkt 8 projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw). Ponadto również w tym przypadku nierozstrzygnięta pozostaje kwestia w jaki sposób będzie należało traktować pojazd UTO, który w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, nie zostanie dostosowany i nie będzie spełniać wymogu ograniczenia prędkości do 25 km/h – sytuacja podobna jak wskazana w pkt 2.

Stanowisko MI

Projektodawca odstąpił od wprowadzania regulacji zgodnie z art. 5 projektowanej ustawy.

Mając na uwadze wszystko co zostało powyżej wskazane, wyrażam nadzieję na uwzględnienie proponowanych zmian, które mają na celu zapewnienie przejrzystego sformułowania i w rezultacie właściwego stosowania przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

35) Wypożyczalnia EGO

Jako mikroprzedsiębiorca działający w obszarze popularyzacji urządzeń transportu osobistego jakimi są monocykle elektryczne zgłaszam poniższe uwagi do projektu ustawy o UTO.

1. Wpływ na mikroprzedsiębiorców

Na wstępie zaznaczę, że projekt skupiając się na wypożyczalniach hulajnóg na minuty prowadzonych przez duże zagraniczne firmy, całkowicie ignoruje jego wpływ na rodzimych mikroprzedsiębiorców, których działalność na rzecz popularyzacji środków transportu nieemitujących zanieczyszczeń powietrza ma pozytywny wpływ na środowisko (co zostało wskazane jako pożądaný wpływ regulacji w ocenie skutków regulacji ze względu na ograniczenie korzystania z pojazdów posiadających napęd spalinowy).

Ocena skutków regulacji zawiera nieprawdziwe stwierdzenie, że "projekt nie wpływa na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorców", co dobrze obrazuje brak pełnej wiedzy projektodawcy o działalności firm które upowszechniają mikromobilność w Polsce.

Głównie ze względu na wadliwą definicję oraz kary dla przedsiębiorców, projekt w obecnym kształcie nie tylko będzie miał skutek odwrotny do zamierzonego (tzn. zatrzyma upowszechnienie się UTO jako alternatywy do pojazdów spalinowych) ale również wpłynie na likwidację działalności przez podmioty związane z UTO inne niż operatorzy hulajnóg na minuty oraz sprzedawcy zajmujący się handlem tymi modelami hulajnóg które są najgorzej przystosowanymi do poruszania się po mieście (ze względu na ich parametry i stabilność).

Wśród mikroprzedsiębiorców działających w branży są małe, lokalne wypożyczalnie pojazdów elektrycznych takie jak prowadzona przeze mnie, serwisy dokonujące konserwacji i napraw UTO oraz sprzedawcy zapewniający konsumentom lokalną obsługę i wsparcie gwarancyjne.

Dobrym zobrazowaniem wpływu projektu na mikroprzedsiębiorców którzy nie dysponują dużymi środkami finansowymi (tak jak zagraniczne firmy wypożyczające hulajnogi na minuty), jest fakt że w ramach swojej działalności zainwestowałem kilkanaście tysięcy złotych w kilka sztuk solidnego, bezpiecznego sprzętu z którego korzystają moi klienci, a którego wypożyczenia będę musiał zaprzestać ze względu na projektowane kary pieniężne (art. 140m, ust. 3) ponieważ ten sprzęt nie mieści się w definicji UTO ze względu na to że jego konstrukcja nie ogranicza prędkości jazdy do 25 km/h (mimo że faktycznie możliwa do osiągnięcia prędkość jest bardzo zbliżona do tej wartości); ponadto nie będę w stanie zbyć posiadanego sprzętu w kraju i odzyskać zainwestowanych środków ponieważ potencjalni nabywcy nie będą w stanie zgodnie z prawem z niego korzystać po upływie 6 miesięcy od wejścia ustawy w życie.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu Ponadto projektodawca odstąpił od wprowadzania regulacji w nowym art. 71a oraz nowelizacji art. 140m i 140n ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

2. UTO to nie tylko hulajnogi

Największym błędem projektu jest założenie że UTO to tylko hulajnogi, i tylko te wypożyczane na minuty których użytkownicy pokonują raptem kilka kilometrów. Prywatni użytkownicy UTO którzy inwestują w sprzęty mocniejsze, znacznie wykraczające poza projektowaną definicję są ignorowani. Definicja praktycznie wyklucza też mniej popularne pojazdy takie jak monocykle elektryczne które są znacznie lepiej dostosowane do przemieszczania się zarówno w mieście jak i poza terenem zabudowanym niż małe, lekkie hulajnogi jak te wypożyczane na minuty, ale ich możliwości wykraczają poza projektowaną definicję UTO.

Aby UTO mogły na dłuższych trasach (10-30km) stanowić alternatywę do pojazdów spalinowych które obecnie dominują na ulicach, muszą posiadać one wystarczający zasięg, zapas mocy i mieć możliwość rozwijania większych prędkości. Z punktu widzenia producenta produkowanie pojazdu z dużą baterią (która jest najdroższym z komponentów małych pojazdów elektrycznych) pozwalającą na duży zasięg, ale ze słabym silnikiem i małą prędkością maksymalną nie ma sensu tak więc wprowadzenie przepisów w obecnym kształcie pozostawi konsumentów bez możliwości zakupu sprzętu spełniającego wymogi ustawy, zwłaszcza w przypadku mniej popularnych urządzeń jak monocykle elektryczne których producenci ze względu na bezpieczeństwo nie mogą "sztywno" ograniczyć maksymalnej prędkości. Tak więc jedyną możliwością korzystania z UTO pozostaną hulajnogi na minuty, które zarówno ze względu na niską trwałość i obecność w przestrzeni publicznej gdzie są niszczone przez przypadkowe osoby, oraz ze względów finansowych przy regularnym użytku, nie są optymalnym sposobem pokonywania większych odległości.

Zaznaczę, że podczas gdy hulajnoga nie wymaga nauki jazdy i jest przez to użytkowana przez osoby niedoświadczone i przypadkowe, monocykl elektryczny wymaga świadomego wyboru i kilku godzin nauki (która jest zbliżona do nauki jazdy na rowerze). Fakt że osoby chcące jeździć na monocyklach muszą poświęcić czas na opanowanie urządzenia wpływa na ich rozważę przy późniejszej jeździe a rady instruktora lub innych użytkowników monocykli pozwalają lepiej zrozumieć specyfikę jazdy na monocyklu i zasady bezpiecznej jazdy. W efekcie, taka osoba nie tylko porusza się na sprzęcie lepiej dostosowanym do dróg których stan odbiega od ideału, ale

są też lepiej świadome możliwości swoich pojazdów i zachowują większą rozwagę niż przypadkowi użytkownicy hulajnóg na minuty.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji. Ponadto projektowana regulacja przewiduje posiadanie uprawnień do kierowania hulajnogą elektryczną oraz urządzeniem transportu osobistego, zgodnie z projektowaną nowelizacją ustawy o kierujących pojazdami.

3. Teren niezabudowany

Projekt ustawy praktycznie wyklucza możliwość korzystania z UTO poza terenem zabudowanym. Wśród moich klientów są osoby które dojeżdżają z małych miejscowości lub wsi do dużego miasta do pracy. Posiadają oni samochody z których korzystali wcześniej i będą korzystali w celu dojazdu do miasta jeśli odebrana im zostanie możliwość sprawnego dojazdu na UTO. Część z nich korzysta z UTO aby dojechać do pociągu a następnie pokonać kilka kilometrów w mieście do punktu docelowego na co wskazywały Koleje Śląskie w swoich uwagach do zesłorocznej wersji tego projektu. Jeśli nie będą mogli oni jechać mało uczęszczanymi lokalnymi drogami (po poboczu lub blisko prawej krawędzi jezdni), oraz z prędkością przekraczającą projektowane ograniczenie, to powrócą oni do swoich samochodów i przyczynią się do zwiększania korków oraz zanieczyszczenia powietrza, co stoi w sprzeczności z celem ustawy.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu poruszających się po drodze, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami po poboczu.

4. Rekreacja i turystyka

Projekt nie bierze pod uwagę faktu że wielu posiadaczy mocniejszych UTO, w szczególności monocykli elektrycznych, korzysta z nich w celach rekreacyjnych i turystycznych, podobnie jak czynią to rowerzyści z tą różnicą że UTO pozwalają przebyć znacznie większe dystanse. Brak możliwości korzystania z pobocza i rozwijania większej prędkości (gdy pozwalają na to warunki) skutecznie dyskryminuje monocykle z wykorzystania rekreacyjnego mimo że ich charakterystyka ruchowa i bezpieczeństwo jazdy są podobne jak w przypadku rowerów.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu poruszających się po drodze, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami po poboczu. Z tego samego względu projektodawca określił dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej _____ oraz _____ urządzenia _____ transportu _____ osobistego 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych.

5. Szkodliwe pomysły zgłaszane w konsultacjach

W konsultacjach publicznych zgłaszają uwagi zarówno doświadczeni użytkownicy UTO jak i osoby oraz organizacje nie posiadające wiedzy na temat faktycznych możliwości danego typu UTO. Prowadzi to do sytuacji gdy propozycje zgłaszane w procesie legislacyjnym, jak i w mediach, oderwane są od rzeczywistości.

Dla przykładu, w swoich uwagach z dniach 10.06.2020 "Miasto Jest Nasze" postuluje obowiązek posiadania przez UTO dwóch kół i kierownicy w celu "eliminacji z ulic niezwykle niebezpiecznych urządzeń samopoziomujących", błędnie zrównując tą kategorię urządzeń z hoverboardami (potocznie określanymi jako deskorolki elektryczne), które są zabawką dla dzieci a nie środkiem transportu dla dorosłych. Równocześnie MJN ignoruje całkowicie istnienie monocykli elektrycznych które są bardziej uniwersalnym, skuteczniejszym i bezpieczniejszym środkiem transportu niż małe hulajnogi elektryczne, i niczym nie ustępują rowerom wykorzystywanym do transportu. Równocześnie monocykle, w przeciwieństwie do rowerów i

hulajnog, nie posiadajà kierownicy, co wbrew powszechnej opinii nie wplywa na stabilnoœç jazdy (sama konstrukcja urzàdzenia zapobiega utracie równowagi) ale pozytywnie wplywa na bezpieczeñstwo ze wzgledu na to że kierownica moze byc przyczynà obrażeń mijanej osoby (zwlaszcza sledzony która znajduje się na wysokości kierownicy) a w przypadku zderzenia równie¿ rowerzysty/osoby na hulajnodze podczas gdy monocykle nie posiadajàce kierownicy nie stwarzajà takiego zagrozenia (ze wzgledu na brak mo¿liwosci bezpiecznego i szybkiego zejœcia z roweru/hulajnogi gdy zderzenie jest ju¿ pewne). Dodatkowo, monocykle elektryczne, ze wzgledu na mechanizm samobalansujàcy, pozwalajà na szybszà reakcjê na sytuacjê zagrozenia (podczas gdy inne pojazdy dodatkowo wymagajà czasu na wciœniêcie hamulca czy zmianê kierunku ruchu) oraz na caÅkowiœcie skupienie siê na sytuacji na drodze (ze wzgledu na brak koniecznoœci pedaÅlowania lub operowania manetkà lub hamulcem).

Tak samo nale¿y negatywnie oceniç próby wprowadzenia sztywnych limitów mocy silnika, napiêcia pràdy czy masy, ze wzgledu na wykluczenie pewnych rodzajów UTO które sà lepiej przystosowane do transportu osobistego ni¿ obecne w masowej œwiadomoœci hulajnogi. Z tego samego powodu limity prêdkoœci nale¿y wprowadziç nie w definicji tylko poza nià w zale¿noœci od tego gdzie pojazd siê porusza (tak jak w projektowanych art. 20, ust. 6., pkt. 4) i powinny byç one takie same dla rowerów i UTO (ze wzgledu na brak podstaw aby uznaç że UTO przystosowane do ruchu po danej nawierzchni stwarzaÅo inne zagrozenie ni¿ rower poruszajàcy siê w ten sam sposób).

Stanowisko MI

Uwaga uwzglêdniona. Zmieniono definicje i klasyfikacjê urzàdzeń, które podlegajà regulacji. Ponadto wskazaç nale¿y, że projekt ustawy okreœla ogólne zasady ruchu dla hulajnog elektrycznych oraz urzàdzeń transportu osobistego. Natomiast szczególowe parametry techniczne w zakresie hulajnog elektrycznych oraz urzàdzeń transportu osobistego bêdà uregulowane w przepisach rozporzàdzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbêdnego wyposa¿enia, wydanego na podstawie upowa¿nienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

6. Zwiêkszenie bezpieczeñstwa na drogach

W celu zwiêkszenia bezpieczeñstwa pieszych, rowerzystów, u¿ytkowników UTO i innych uczestników ruchu drogowego warto zwróciç uwagê na przestrzeganie przez kierowców istniejàcych przepisów ruchu drogowego, w szczególnoœci limitów prêdkoœci oraz zasad pierwszoœtwa, oraz stosowania oœwietlenia przez rowerzystów i u¿ytkowników UTO. W celu zachowania kontroli nad UTO, konieczne jest egzekwowanie projektowanego zakazu przewo¿enia na UTO innej osoby, co obecnie jest powszechne wœród u¿ytkowników hulajnog na minuty.

Ponadto, w celu umo¿liwienia sprawnego przemieszczania siê bez stwarzania zagrozenia dla pieszych, warto rozwa¿yç dopuszczenie tych UTO które umo¿liwiajà bezpiecznà i stabilnà jazdê (w tym monocykle o œrednicy koÅa minimum 14 cali) do jazdy po jezdni/poboczni drogi równie¿ tam gdzie limit prêdkoœci wynosi ponad 30 km/h na tych samych zasadach co dla rowerów, w ramach tego samego limitu prêdkoœci co dla innych u¿ytkowników jezdni (bez tworzenia oddzielnych limitów).

Na koniec zaznacze, że brak jest logicznych podstaw tworzenia innych zasad ruchu dla rowerów ni¿ dla UTO czy te¿ innych ograniczeñ prêdkoœci.

Mam nadzieje, że powy¿sze uwagi pozwolà stworzyç prawo z korzyœcià dla wszystkich uczestników ruchu, bez arbitralnego wykluczania konkretnych typów UTO.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzglêdniona. Majàc na uwadze konstrukcje hulajnog elektrycznych i urzàdzeń transportu osobistego oraz mniejszà statecznoœç jadàcego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeñstwa kierujàcych tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu poruszajàcych siê po drodze, projektodawca ograniczył mo¿liwoœç poruszania siê wskazanymi pojazdami po poboczni. Jednocześnie wskazaç nale¿y, że ocena zgodnoœci zachowañ kierujàcego pojazdem z przepisami zawartymi w ustawie – Prawo o ruchu drogowym (w tym równie¿ w zakresie prowadzenia pojazdu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania oraz egzekwowanie tych przepisów pozostaje w kompetencjach uprawnionych organów kontroli ruchu drogowego – Policji i stra¿y gminnych (miejskich).

36) Stowarzyszenie Śląska Koalicja Rowerowa

Należy stwierdzić, że choć przedmiotowy projekt zmian przepisów jest lepiej dopracowany merytorycznie, to nadal nie uwzględniono większości uwag zawartych w piśmie w sprawie konsultacji poprzedniego projektu (pismo to jest zamieszczone w załączniku). Uwagi te pozostają aktualne.

W szczególności pozostawiono przepisy dyskryminujące pewne grupy uczestników ruchu drogowego, tj. zarówno rowerzystów, jak i użytkowników urządzeń transportu osobistego (UTO). Z jednej strony, projekt zezwala w razie braku infrastruktury rowerowej na poruszanie się UTO po chodniku o każdej szerokości, gdy ograniczenie prędkości na jezdni jest wyższe niż 30 km/h, podczas gdy np. 11-letnie dziecko na rowerze czy starsza osoba na "składaku" musi w takim wypadku poruszać się po jezdni między znacznie szybciej jadącymi pojazdami. Utrzymanie zakazu korzystania z chodnika przez kierującego rowerem w takiej sytuacji razi tym bardziej, że projekt przewiduje ograniczenie prędkości rowerów na chodniku do prędkości pieszego, co jest wystarczające do zapewnienia bezpieczeństwa.

Z drugiej strony, w przypadku ograniczenia prędkości do 50 km/h użytkownik UTO musiałby jechać po chodniku, nawet gdy jest zatłoczony lub nie nadaje się do jazdy, a natężenie ruchu na jezdni jest niewielkie, podczas gdy rowerzysta może wtedy korzystać z jezdni. Natomiast jeżeli wzdłuż takiej drogi w ogóle nie ma chodnika (co jest częstą sytuacją np. na mało uczęszczanych wiejskich drogach), to w przeciwieństwie do rowerzysty, osoba korzystająca z UTO w ogóle nie miałaby prawa poruszać się taką drogą. Co więcej, projektowany art. 33a zabrania poruszania się UTO poza terenem zabudowanym np. po poboczu, po którym mogą poruszać się rowery. Oznacza to, że projektowane przepisy naruszają art. 32 Konstytucji RP, który stanowi, że wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne, a nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny.

Jak wyjaśniono w ww. piśmie, ze względów bezpieczeństwa (znacznie mniejsza różnica masy i prędkości między rowerem/UTO a pieszym niż między rowerem/UTO a samochodem jadącym szybciej niż 30 km/h) użytkownicy wszystkich wolno poruszających się i lekkich pojazdów – bez względu na to, czy są napędzane silnikiem elektrycznym czy (tym bardziej) siłą ludzkich mięśni – powinni mieć możliwość korzystania z chodnika o dowolnej szerokości, gdy ograniczenie prędkości na jezdni jest wyższe niż 30 km/h. Powinni mieć też prawo do jazdy po jezdni, jeśli warunki na drodze oraz umiejętności kierującego pozwalają na bezpieczne korzystanie z niej.

W tym celu:

a) w art. 33 w ust. 5 treść pkt 2 powinna być zmieniona na następującą: *„chodnik jest położony wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów;”* (zmiana sformułowania *„drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów”* na *„drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów”* oznaczałaby, że wystarczy, że może brakować tylko jednego z tych elementów infrastruktury, aby można było korzystać z chodnika); przepis ten powinien dotyczyć również UTO;

b) należy zrezygnować z projektowanych ust. 2-4 w art. 33a, które bez żadnego uzasadnienia dają użytkownikom UTO inne prawa i obowiązki niż rowerzystom pod względem infrastruktury, z której mogą korzystać.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami po jezdni oraz po poboczu.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że z różnych stron pojawiają się radykalne postulaty włącznie z całkowitym zakazem ruchu rowerów i UTO po chodnikach. Jednak osoby zgłaszające tego typu propozycje nie kierują się obiektywnymi zasadami bezpieczeństwa i dobrem wspólnym, lecz partykularnym interesem i wygodą, gdyż same nie potrzebują korzystać z takich pojazdów lub potrafią radzić sobie na jezdni praktycznie w każdych warunkach. Zamiast dążyć do kompromisu i uznać, że w warunkach niewystarczającej infrastruktury konieczne są ustępstwa z każdej strony, wychodzą z założenia, że "chodnik im się należy" i nie dopuszczają możliwości,

by mógł się nimi poruszać ktokolwiek oprócz pieszych. Jednocześnie zapominają o tym, że z mikromobilności potrzebują korzystać również osoby starsze i niepełnosprawne, które nie są w stanie przemieszczać się pieszo na duże odległości oraz nie mają dostępu do własnego samochodu ani często kursującej komunikacji zbiorowej.

Wiele osób zwraca też uwagę na to, że niektórzy jeżdżą po chodnikach z nadmierną prędkością i nie ustępują pierwszeństwa pieszym, doprowadzając do niebezpiecznych sytuacji i wypadków. Jak pokazują policyjne statystyki, skala tego zjawiska jest nieporównywalnie mniejsza w porównaniu do zagrożenia, jakie kierowcy samochodów powodują w stosunku do rowerzystów, jednak nadal istotna. Niestety, niektórzy rozwiązanie tego problemu upatrują po prostu w „wyrzuceniu” z chodników osób na rowerach i hulajnogach. Zwolennicy takiego podejścia z jakichś powodów uznają, że osoby korzystające z tych środków transportu w przeciwieństwie do pieszych nie zasługują na ochronę przed niebezpieczeństwem w ruchu drogowym. W rzeczywistości jednak niesubordynacja części społeczeństwa nie może wpływać na zakazy dla osób przestrzegających zasad bezpieczeństwa, w szczególności gdy nieodpowiedzialne zachowania są wyjątkiem, a nie regułą. Rozwiązaniem tego problemu nie może być pozbawienie wszystkich użytkowników rowerów i hulajnóg możliwości bezpiecznego przemieszczania się, co w przypadku dróg z ograniczeniem prędkości wyższym niż 30 km/h często umożliwia jedynie chodnik.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Projektowana regulacja umożliwia poruszanie się hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego po chodniku lub drodze dla pieszych, zgodnie z warunkami szczegółowo określonymi w przepisach projektowanej ustawy.

37) Firma Trikke Poland

Nasza firma Trikke Poland od 2008 roku sprzedaje na rynku polskim i europejskim Lekki Pojazdy Elektryczne Trikke. Pewnie jest to najdłużej zajmująca się firma w Polsce tzw „elektrykami”. Pozwolimy sobie w związku z dużym doświadczeniem i wiedzą przesłać do Państwa naszą opinię n/t procedurowanej ustawy o UTO. W palecie produktów naszej firmy znajdują się wspomniane elektryczne Trikke (które będziemy wkrótce produkować), Sportowe Trikke i już produkowane Skki Trikke (wersja narciarska, zimowa) z dumnym napisem Made in Poland. Więcej znajdziecie na naszej stronie www.trikke.pl

Od wielu lat na naszych elektrycznych Trikke jeżdżą osoby prywatne, służby mundurowe (firmy branży Security, Ochrony, Policja) i używanie naszych pojazdów elektrycznych jest popularne w szeroko pojętym biznesie (firmy logistyczne, przemysł, nadzór, turystyka, szybka miejska komunikacja).

Nasze produkty mają następujące parametry:

Waga: 17, 20, 22, 25 , 38 kg

Moc silników: 200, 250, 350, 1000 W (model 3x3 Defender)

Długość: 110, 115, 125, 127, 135 cm

Szerokość 57, 61, 65, 67, 71 cm

Prędkość maksymalna: 17, 20,24,25, 30, 48 km/h

Hamulce klockowe, tarczowe mechaniczne lub hydrauliczne

Jak widać z tego zestawienia jest duża różnorodność wartości tylko w jednym rodzaju Lekkiego Pojazdu Elektrycznego. Skąd te różnice? Z modeli, i ich zastosowania. Np. model podstawowy Trikke (Freedom: Film z miejską jazdą: <https://youtu.be/UTA1UCvwt1l>) ma takie parametry:

Waga 17 kg

Moc silnika 200W

Długość 115 cm

Szerokość 57 cm

Prędkość maksymalna 24 km/h

Hamulce mechaniczne, klockowe

A nasz model który ma napędzane wszystkie trzy koła 3x3, którego używa Policja i służby ochrony (Impel, Securitas, Konsalnet) jest profesjonalnym sprzętem, który też porusza się po drogach publicznych. (Zastosowanie policyjnego modelu Defender Film: https://youtu.be/_XM1xbsBhDg) ma takie parametry:

Waga 38 kg

Moc silnika 1000W

Długość 130 cm

Szerokość 61 cm

Prędkość maksymalna 50 km/h

Hamulce Hydrauliczne

I teraz te dwa pojazdy z uwagi na ich użytkowników powinny być umieszczone w nowej ustawie. Czyli parametr waga w obecnym projekcie eliminuje Policję i firmy Ochrony fizycznej z używania tego niezbędnego sprzętu do pracy! Praca służb ochrony na elektrycznym Trikke: <https://youtu.be/w-SyleclTA0>

Nasza propozycja: waga UTO do 50kg

Długość sprzętu: bez znaczenia. Czym różni się UTO od roweru w sposobie przemieszczania? Powiedziałbym nawet, że UTO np. Trikke jest dużo zwrotniejszy niż rower. I dużo bezpieczniejszy. Jeżeli ustawodawca posługuje się odniesieniem do szerokości do roweru „Przyjęta szerokość (0,9m) jest analogiczna do szerokości roweru ze względu na zajmowaną przestrzeń podczas poruszania się. To dlaczego nie odnosi się do roweru, który potrafi mieć i długość ponad 1,5 m?

I tutaj nasuwa się bardzo ważny aspekt bezpieczeństwa, na który legislator powinien zwrócić szczególną uwagę. Jeżdżąc na Trikke stoimy wyżej mamy aktywną pozycję jazdy. Jak stoi się wyżej to mamy wyżej głowę, czyli więcej widzimy, i możemy dużo wcześniej przewidywać niebezpieczne sytuacje na drodze i odpowiednio wcześniej reagować. Dużo lepiej niż na rowerze!!! I w aspekcie bezpieczeństwa na pewno jazda na trójkołowym Trikke jest dużo bezpieczniejsza niż na dwóch kołach na rowerze mając nisko usytuowany wzrok. Film: Bezpieczeństwo (jazda w różnych warunkach ruchu drogowego czy pieszego) : https://youtu.be/VfJ_LxgRzYg

Stanowisko MI

Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Mała uwaga: Czasami na elektrykach jeżdżą osoby niepełnosprawne. Z naszego wieloletniego doświadczenia wynika, że prędkość 25 km/h w ruchu miejskim jest optymalna. Ale powinna ona dotyczyć tylko miejsc tożsamyh z szeroko pojętym ruchem rowerowym na chodnikach. Ścieżki rowerowe powinny być wyłączone z tego zakazu i tam prędkość powinna być do 30 km/h.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca określił dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych. Natomiast dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych określono dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalną prędkość poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Ponadto wskazać należy, że w uzasadnieniu do projektu ustawy przedstawiono analizę danych dotyczących prędkości ruchu pieszych, z której wynika, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s).

Należy się kierować zaufaniem do obywatela a nie traktować go jako niemyślącego niewolnika. Proszę zobaczyć jak poruszają się kobiety na Trikke w wielkim tłoku na deptaku nadmorskim. Nikt nikogo nie rozjeżdża. <https://youtu.be/DR1etanNdq4> , czyli ma tutaj zastosowanie przepis: na chodniku albo drodze dla pieszych – prędkość pieszego.

Natomiast ulice powinny być przeznaczone dla normalnego ruchu dla UTO z przestrzeganiem znaków ruchu drogowego wszystkich i powinny być traktowane przez prawo dokładnie tak samo jak rowery. Jednym słowem wszystkie przepisy dotyczące UTO powinny być takie same jak dla rowerów. Jeżeli ograniczymy ruch lekkich pojazdów elektrycznych w miastach spowoduje to nieodwracalne skutki dla układu komunikacyjnego i zdrowotnego. Ludzie będą i tak jeździli a to będzie powodem kolejnych wojen na linii obywatel a Państwo.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

Wicie Państwo dlaczego tak mocno rozwinęła się komunikacja elektryczna (hulajnogi EV, rowery elektryczne, Trikke Elektryczne, mono-wheel)? Otóż z prostej przyczyny. Każdy w Polsce właściwie ma rower a tak mało ludzi dojeżdża do pracy tym rowerem, ciekawe dlaczego? Wszyscy wiedzą, że to lepsze dla zdrowia, braku smogu, odciążenia miast, taniej i z uśmiechem. A jednak tak mało ludzi jeździ na rowerach. Dlaczego z prostej przyczyny! Nie chcą się spocić! Kto by chciał rano zaczynać prace w zapoconej koszuli? Kto chciałby długo jechać do pracy? Dlatego jak ma możliwość jazdy na „elektryku” to wybiera tę opcję. Szybko, tanio, fajnie, lekko i łatwo. A jak swoją ustawą taką możliwość zamkniecie (jazda np. na ścieżce rowerowej 20 km/h) to wylejcie dziecko z kąpielą. Na ścieżce rowerowej musi być co najmniej 30 km/h. Na ulicach zgodnie z ruchem drogowym. A ewentualne wypadki musi rozstrzygać sąd tak jak ma to miejsce w razie innych wypadków komunikacyjnych. Kary takie same jak dla rowerzystów.

Dla Waszej informacji: od 2008 roku nikt nie odniósł żadnych obrażeń na naszych elektrycznych Trikke. NIKT! To są całkowicie bezpieczne sprzęty!

Co do ubezpieczenia. Całkowita dowolność. Zalecać ale nie zmuszać!!

Co do kasku. Całkowita dowolność. Zalecać ale nie zmuszać!!

Sprzęty powinny być wyposażone w obowiązkowy dzwonek, podczas jazdy nocnej w oświetlenie.

Wiek i prędkość. Do 14 roku życia prędkość do 20 km/h. Chociaż ośmiolatki sobie doskonale dają radę: film: https://youtu.be/pMWk_mUmRdo

Piesi: Kierujący rowerem/UTO, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca oraz pierwszeństwa pieszym.”, Ok., to jest logiczne i akceptowalne.

Macie w projekcie taki punkt:

5. Zabrania się: 1) przewożenia urządzeniem transportu osobistego innej osoby lub ładunku;

W aspekcie Trikke jest to kompletnie bez sensu!! Proszę nie rozpatrywać tego problemu tylko w aspekcie dwukołowych hulajnóg! Otóż na Trikke przewozi się codzienne zakupy, plecaki, torby bardzo łatwo i zupełnie bezpiecznie!! Moja córka przez wiele lat dojeżdżała do szkoły średniej z plecakiem powieszonym na specjalnym haku na ramie, a teraz porusza się po Poznaniu studiując na Politechnice.

Proszę zobaczyć te filmy:

Wersja 48V: <https://youtu.be/1eenNd9gVzI>

Torba z zakupami z IKEA wisi i wracamy ze sklepu: https://youtu.be/NiB-JG_v2Bw

Model Defender akcesoria plażowe: <https://youtu.be/85PG7EtTfeg>

Czy przewożenie Uber Eats w Manchester. Proszę zobaczyć jaka łatwość, bezpieczeństwo i pewność jazdy: https://youtu.be/40WhS_gkTnw

Dlatego taki zakaz jest kompletnie bez sensu w aspekcie naszych UTO. Powinien być ten przepis inaczej sformułowany.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca uszczegółowił wskazaną kwestię w uzasadnieniu do projektowanej ustawy.

Ciągnięcie przyczepy jest jak najbardziej na miejscu, bo istnieją już rozwiązania do zaopatrywania towarowego w ścisłych centrach miast gdzie nie dotrze transport samochodowy

Oto nasze rozwiązanie ciągnięcia przyczepy: <https://youtu.be/CUPDbgwj64k>

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze potrzebę ochrony użytkowników hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego projektowana regulacja zabrania kierującemu tymi pojazdami ciągnięcia innego pojazdu lub ładunku.

Kwestia poruszanie się UTO poza terenem zabudowanym jezdnią drogi.

Jest bardzo dużo miejsc, osiedli, miasteczek, które oddziela droga ale bez chodnika czy bez drogi rowerowej. Uważamy, że powinna być możliwość poruszania się taką drogą UTO. Bo to rozszerza przestrzeń komunikacyjną w jakiej możemy użytkować nasze UTO, a u nas Trikke. Można dodać, że w takich miejscach należy używać oświetlenia dla lepszego bezpieczeństwa (pulsacyjne z tyłu czerwone), ale nie należy tych obszarów wyłączać z użytkowania dla UTO.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

38) Osoba fizyczna 1

Chciałem dodać moje propozycje odnośnie użytkowania UTO w ruchu publicznym.

Po pierwsze chcę podkreślić, że każde urządzenie UTO w ruchu publicznym to jeden mniej samochód w korku oraz jeden samochód mniej na parkingu. Jest to pojazd ekologiczny i bezpieczny w porównaniu do samochodu, za przyczyną których giną ludzie dzień w dzień chociażby jak na ulicy Sokratesa. Większość wypadków z udziałem np. rowerzystów również jest z winy kierowców samochodów. W związku powyższym do korzystania z UTO należy zachęcać. Od ponad roku korzystam z UTO i rocznie przejeżdżam 15.000-20.000 kilometrów.

Korzystam zarówno z drogi rowerowej jak i ulicy i czasem z chodnika. Zdecydowanie najbezpieczniej jest na drodze, szczególnie kiedy samochody nie przekraczają dozwolonego limitu prędkości. W ten czas miałem jeden wypadek gdzie samochód chciał mnie potrącić i kierowca został ukarany. Co ciekawe stało się to na przejściu dla pieszych a nie na drodze.

Prowadzę też program z recenzjami pojazdów elektrycznych który również polecam odwiedzić. <https://www.youtube.com/channel/UC2RaB95OJ2j3-o-JJubz0qw>

Dziękuję również za uwzględnienie poprzednich postulatów. Aby uwzględnić również wiele użytkowników ciężkich UTO które jadą powyżej 30 km/h proponuję niższe rozwiązanie. UTO jest traktowane jak rower z wyjątkiem ograniczenia wiekowego dla pojazdów szybszych.

Dla pojazdów UTO z kierownicą jest wymagany kierunkowskaz. (Np hulajnoga) UTO muszą mieć oświetlenie przednie, tylne oraz światło hamowania (migające albo zwiększenie intensywności). Limit prędkości na drodze rowerowej to 30 km/h, limit prędkości na ulicy taki jak dla samochodów oraz motocykli. Poruszanie się na UTO jest dozwolone na ulicy w terenie zabudowanym oraz niezabudowanym tak jak dla rowerów. Kask jest obowiązkowy. Wiek minimalny dla szybszych UTO (30+ km/h) to 18 lat. Dla szybszych UTO wymagane jest ubezpieczenie OC. Pozwoli to wybierać UTO zamiast samochodów - bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny oraz szybszy środek transportu. Pozwoli to również na dalsze korzystanie z pojazdów które rzesza użytkowników już nabyła oraz ukłarowni przemieszczanie się w ruchu publicznym. Dodatkowo w przypadku potrącenia bądź wypadku na ulicy użytkownicy również będą chronieni.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Ponadto projektodawca określił dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych. Z tego względu odstąpiono od obowiązku poruszania się w kasku. Natomiast mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami. Dodatkowo wskazać należy, że projektodawca nie przyjął proponowanych rozwiązań dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzeń transportu osobistego z uwagi na fakt, iż rowery (w tym także elektryczne) nie są objęte obowiązkowym ubezpieczeniem. Wskazać należy, że wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia OC stanowić może przejaw nierównego traktowania uczestników ruchu korzystających z podobnych urządzeń.

39) Osoba fizyczna 2

Proponuję narzucenie ograniczenia prędkości poruszania się wszystkich pojazdów na ścieżkach i drogach rowerowych do 25 km/h. Dlaczego rowery mają być tutaj uprzywilejowanym pojazdem i móc poruszać się z dowolną prędkością? Są rowery które rozpędzają się nawet do 80km/h (kolarzówki) i nie są objęte żadnymi regulacjami. Hulajnogi nie powinny być ograniczane sprzętowo tylko drogi, którymi się poruszają. Samochody też rozpędzają się do ponad 200 km/h, a aktualne przepisy w Polsce nie pozwalają nigdzie na przekroczenie prędkości ponad 140 km/h. Drugą kwestią jest zakaz poruszania się UTO poza terenem zabudowanym, Tutaj również mierzymy się z dyskryminacją względem rowerów, które bez problemu mogą się takimi drogami poruszać pomimo że nie mają wyznaczonej ani minimalnej prędkości poruszania się ani maksymalnej. W zasadzie to mają maksymalną, która wynika z ograniczeń narzucanych przez przepisy (90 km/h) ale mało który rowerzysta osiąga takie prędkości. Chciałem po prostu zwrócić uwagę na problem traktowania hulajnóg jako pojazd gorszego sortu. Jeżeli UTO ma być traktowane podobnie do rowerów to bądźmy w tym temacie konsekwentni a nie selektywni.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Ponadto mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami. Z powyższych względów projektodawca obniżył również dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego do 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych.

40) Osoba fizyczna 3

Przede wszystkim dziękuję za zajęcie się tematem UTO, temat ten bardzo długo pozostawał szarą strefą bez odpowiednich uregulowania prawnych. Proszę jednak zauważyć, że zaproponowana przez was maksymalna długość pojazdu UTO jest zbyt mała.

Istnieje wiele naprawdę długich rowerów crossowych (również e-bikeów z silnikiem rozpędzającym się do 25 kmh!) mających po 180 cm długości i więcej. Skoro rower może mieć dowolną długość i według prawnych definicji nadal pozostać rowerem (również tym z napędem silnikowym) to pojawia się pytanie dlaczego UTO nie mogłoby być czymś dłuższym niż krótka 125 cm zabawką?

Powyższe rozważania to nie jest sucha teoria, na rynku istnieje naprawdę wiele dłuższych hulajnóg elektrycznych przekraczających 125 cm. Myślę, że może to być nawet 30% rynku. Osobiście sam poruszam się na takiej - Zero 11X mającej 132,5 cm długości, hulajnoga kupiona jest w polskiej firmie. Wybrałem ją ze względu na jej stabilność i komfort jazdy a także możliwość rozłożenia nóg w dowolnej pozycji (długi, komfortowych podest).

W związku z tym maksymalną długość proponuję zwiększyć optymalnie do takiej aby nie dyskryminować żadnych pojazdów jakie są już dostępne na rynku. Nie jestem specjalistą, nie

wiem jaka ona dokładnie jest, co najmniej kilka centymetrów większa, to na pewno. Proponuję skontaktować się z polskimi firmami produkującymi takie hulajnogi oraz dystrybutorami. Myślę, że dodatkowe 25 cm przydałoby się minimum.

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

41) **Osoba fizyczna 4**

Można uznać, że jestem doświadczonym użytkownikiem zarówno hulajnóg elektrycznych jak i rowerów. Swoją pierwszą hulajnogę elektryczną kupiłem trochę jako ciekawostkę w 2017 roku. Wtedy praktycznie nikt w Polsce jeszcze o nich nie słyszał. Od tego czasu jeździłem i jeżdżę na wielu różnych urządzeniach transportu osobistego (UTO), w tym także na rowerze, w tym tym ze wspomaganie elektrycznym czy skuterem.

Zaproponowany kierunek oparcia przepisów dotyczących UTO na definicji roweru uważam za słuszny. Oba typy urządzeń mają podobną specyfikę, a niejako włączenie w definicję roweru również urządzeń transportu osobistego, pozwoli na mniejszy bałagan i jak wskazuje się w uzasadnieniu projektu, możliwość np. stosowania zakazu wjazdu dla rowerów, również w przypadku UTO.

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Ponadto ograniczenie stref poruszania się dla wybranych rodzajów pojazdów możliwe jest poprzez organizację ruchu na danym odcinku drogi.

Głównym moim zarzutem odnośnie projektowanej ustawy są zbyt rygorystyczne restrykcje związane z dozwolonym poruszaniem się UTO. To wszystko przez umożliwienie wyjątkowego poruszania się w obszarze zabudowanym "jezdnią drogi, na której prędkość dopuszczalna pojazdów lub zespołów pojazdów jest nie większa niż 30 km/h" i jednocześnie zakazując kompletnie poruszania się po jezdni drogi w obszarze niezabudowanym. Dróg, gdzie dopuszczalna prędkość nie przekracza 30 km/h w Polsce jest naprawdę niewiele, co skutecznie uniemożliwia użytkowanie hulajnóg elektrycznych (i innych UTO) jeśli w pobliżu nie ma pasa ruchu dla rowerów/drogi dla rowerów lub chodnika. Przypominam, że podobnych regulacji nie ma w przypadku rowerów. Proszę pamiętać, że często UTO (np. hulajnoga elektryczna) to urządzenie zastępujące samochód czy komunikację publiczną, podobnie jak rower. To także, zupełnie jak rower, urządzenia rekreacyjne. To nie tylko urządzenia wypożyczone na minuty, ale również urządzenia prywatne, znów podobnie jak rowery. W projektowanej ustawie dużo jest odniesień do rowerów, a jednak znacznie bardziej ogranicza się poruszanie się UTO niż ma to miejsce w przypadku rowerów. Obecnie używaną hulajnogą mogę bez problemu pokonać dystans ponad 40 km bez doładowywania jej w trasie. W przypadku rowerów mogę poruszać się również drogami w terenie niezabudowanym, a w przypadku hulajnóg elektrycznych, zgodnie z projektowanymi przepisami, nie jest to możliwe oraz zdecydowanie bardziej ograniczone w terenie zabudowanym. Wnioskuje o zastosowanie i w tym przypadku sprawdzonych regulacji dotyczących rowerów, tj. umożliwienie poruszania się bez ograniczeń po wszelkich jezdniach dróg w przypadku, gdy nie ma w pobliżu ścieżki rowerowej.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

Co do proponowanej maksymalnej prędkości konstrukcyjnej określonej na 25 km/h uważam to za niezły kompromis wzorowany na regulacjach wielu innych krajów. Należy mieć jednak na

uwadze, że powstają również znacznie szybsze hulajnogi elektryczne, a jako takich limitów prędkości nie ma w przypadku zwykłych rowerów. Tak jak doświadczony rowerzysta będzie umiał jechać nawet 50 km/h, tak bardziej doświadczeni użytkownicy UTO powinni mieć możliwość poruszania się chociażby hulajnogami z wyższymi prędkościami. Proszę o przeanalizowanie tej kwestii.

Stanowisko MI

Projektodawca obniżył dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego do 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych.

Kolejną istotną uwagą jest zabronienie przewożenia jakichkolwiek ładunków. W ustępie 5 projektu ustawy zapisano:

5. Zabrania się: 1) przewożenia urządzeniem transportu osobistego innej osoby lub ładunku;

Korzystając z hulajnogi elektrycznej wielokrotnie jej użytkownicy, podobnie jak i rowerzyści, przewożą drobne ładunki (np. torby z zakupami) czy mają zamontowane specjalne miejsca na schowanie ładowniki oraz akcesoriów. Nie wpływa to negatywnie na innych uczestników ruchu. Uważam, że nie powinno się tego zabraniać, szczególnie, że w tym samym projekcie dopuszcza się przyczepki rowerowe. Zatem wnioskuję o wykreślenie "lub ładunku". Zabronienie możliwości przewożenia innej osoby jest całkiem słuszne z uwagi na niedostosowanie obecnych UTO do takich czynności. To stan na ten moment, a rozwój UTO jest bardzo dynamiczny, a sytuacja może się zmienić w przyszłości. W związku z powyższym, proszę przeanalizować czy zasadne jest w ogóle regulowanie tej kwestii.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca uszczegółowił wskazaną kwestię w uzasadnieniu do projektowanej ustawy.

Na koniec chciałbym przytoczyć wyniki ogólnopolskiego sondażu IBRIS zgodnie z którym:

83 proc. badanych jest zdania, że na krótkim odcinku UTO mogą zastąpić samochód

72 proc. respondentów uważa, że pomogą one w rozładowaniu korków w miastach

91 proc. liczy na to, iż będą miały dobry wpływ na jakość powietrza

89 proc. sądzi, że UTO mogą być równie bezpieczne jak rower

u 75 proc. respondentów nowe pojazdy budzą pozytywne odczucia

72 proc. uważa, że ich popularność będzie się zwiększać

Więcej można przeczytać na: <https://smartride.pl/polska-moze-byc-krajem-uto-badanie-stosunku-polakow-do-elektrycznej-mikromobilnosci/>

Jak widać większość ankietowanych widzi dużo korzyści i wiąże spore nadzieje w UTO. Bardzo proszę o nie przesadzenie z ilością nowych przepisów odnośnie UTO, szczególnie, że moim zdaniem słusznie, przepisy UTO oparte są o te dotyczące rowerów. W większości przypadków zawarte tam uregulowania, są zupełnie wystarczające również dla UTO. W swoich uwagach wskazałem wiele kwestii, które należałoby poprawić - np. umożliwienie, podobnie jak rowery poruszania się UTO jezdnią drogi bez dodatkowych ograniczeń czy zlikwidowanie zakazu przewozu bagażu. Uważam, że obecne przepisy dotyczące rowerów, zdadzą również egzamin w przypadku UTO.

42) Osoba fizyczna 5

Mam Inmotion V10 i kolko ma wagę 21.6kg dlaczego miałbym być wykluczony z jazdy do pracy tym kółkiem? Dlaczego kolka o wadze do 20kg mogą jeździć do pracy a użytkownicy kolka powyżej 20kg już nie? Proszę się nad tym zastanowić nie używam auta codziennie dojeżdżając do pracy nie przyczyniam się do smogu i za to mam być ukarany?

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Natomiast zaznaczyć należy, że projekt ustawy

określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

43) Osoba fizyczna 6

Chciałby się podzielić swoimi uwagami odnośnie projektu UTO. Sam poruszam się takim pojazdem codziennie do pracy i dla wyjazdu nad wodę czy przejażdżki po lesie. Takie pojazdy mają coraz większe zasięgi dochodzące nawet do 150km, a projekt ustawy będzie je wykluczał z jazdy drogą poza miastem gdy nie ma chodnika ani ścieżki rowerowej a do pracy większość z nas dojeżdża kto taką hulajnogę kupił taniej i ekologicznie jak to można ukrócić jak mam tylko asfalt w drodze do pracy. Druga moja uwaga tyczy się długości takiego pojazdu do 125 cm. Dlaczego rowerem ze wspomaganie elektrycznym można będzie jeździć poza miastem gdzie nie ma chodników ani ścieżek rowerowych a hulajnoga która ma 131 cm długości już nie.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

44) Osoba fizyczna 7

Nawiązując do pisma z dnia 14 maja 2020 r. o znaku sprawy DTD-2.0210.1.2020 dotyczącego konsultacji społecznych odnośnie zmian ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, chciałbym w kilku zwięzłych słowach wyrazić swoją opinię na temat proponowanych przepisów. Na wstępie pragnę zaznaczyć, że próba wprowadzenia przez Ministerstwo Infrastruktury regulacji prawnych dotyczących tego typu urządzeń jest godna pochwalenia i na pewno nie jest zadaniem łatwym. Jak i pewnie ich wszyscy użytkownicy, cieszę się, że polski rząd próbuje rozwiązać problem, zamiast traktować swoich obywateli w tej sprawie tak, jak zrobił to rząd Wielkiej Brytanii. Niemniej jednak, obecna wersja projektu budzi we mnie spore wątpliwości.

Małe pojazdy elektryczne towarzyszą nam od niecałych 10 lat. Kiedyś były czymś niespotykanym i wywołującym furorę, dzisiaj się do nich już przyzwyczailiśmy. Typów pojazdów jest wiele, aczkolwiek najwięcej jest zdecydowanie hulajnóg elektrycznych. Powodem jest prawdopodobnie łatwość poruszania się tym rodzajem pojazdu: nowicjusz jest w stanie nauczyć się jeździć w przeciągu kilku minut. To główny powód powstania tak wielu „sharingów”, rozpowszechniających ten środek transportu po całym świecie. Sam zaczynałem od jazdy na pojazdach wynajmowanych przez firmę Lime, a po kilku dniach przekonałem się do kupna swojej prywatnej hulajnogii. Nie żałuję – przejechałem już ponad 1500km, tym samym unikając emisji ponad 200kg CO₂. na dodatek mogę szybko przedzierać się przez miasto, nawet, gdy jest zakorkowane. Jest to dla mnie świetny środek transportu na dojazdy do szkoły, zwłaszcza w połączeniu z komunikacją publiczną.

Odnosząc się już bezpośrednio do projektu ustawy, zauważam, iż zrezygnowanie z limitu dopuszczalnej masy pojazdu do 20kg bez jednoczesnego podniesienia ograniczenia prędkości jest absurdalne, gdyż na rynku nie istnieje pojazd, który przy wadze większej niż 20kg osiąga prędkości niższe, niż 25km/h. Co więcej – rozpędzająca się do niewiarygodnych 140km/h hulajnoga elektryczna firmy Rion waży zaledwie 25kg. Przepis o prędkości maksymalnej jest tym bardziej ciężki do przyjęcia, że wciąż najpopularniejsza w Polsce i na świecie hulajnoga elektryczna firmy Xiaomi, której prędkość maksymalna według producenta to równe 25km/h (mowa o wersji zwykłej, nie Pro) nie posiada nawet licznika prędkości, a z pomiarów dokonywanych przez użytkowników wynika, że nawet bez żadnych modyfikacji jest ona w stanie znacznie przekroczyć tę prędkość. Moim skromnym zdaniem 25km/h to prędkość dobra, ale dla użytkowników „sharingów” (którzy defacto powodują najwięcej kolizji z udziałem hulajnóg elektrycznych). Właściciele mocniejszych pojazdów powinni mieć możliwość ich zarejestrowania i ubezpieczenia, co uprawniałoby ich do poruszania się z prędkością maksymalną 45km/h pod warunkiem posiadania prawa jazdy kategorii AM, bądź każdego innego, które daje mu uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii AM.

Zamierzona regulacja kłóci się też niejako z innym ograniczeniem – wyłączeniem UTO z ruchu po jezdni drogi, na której dopuszczalna prędkość przekracza 30km/h. Przekaz legislacji jest oczywisty – nikt nie chce, żeby kierowcy narzekali na „zawalidrogi”, aczkolwiek niezrozumiałe jest, dlaczego rowerzysta może poruszać się po drodze z ograniczeniem prędkości do 50km/h, a użytkownik UTO już nie. Chciałbym tutaj podkreślić, iż większość rowerzystów korzysta z rowerów miejskich lub MTB i nie przekracza bariery 25km/h, natomiast niemalże wszystkie UTO o wartości powyżej 1000zł dysponują silnikiem o mocy nominalnej 200W lub większej, który pozwala tę prędkość utrzymywać nawet pod górkę, dzięki czemu użytkownik może przyspieszyć tam, gdzie to możliwe i nie blokować drogi. Pragnę również zauważyć, iż pojazd samochodowy, żeby poruszać się po autostradzie (gdzie dopuszczalna prędkość to 140km/h), musi być w stanie rozwinąć na równej, poziomej jezdni prędkość zaledwie 40km/h, przy czym kierujący nim może po samej autostradzie jechać wolniej. Wyliczona z proporcjonalności prostej prędkość, którą musi być w stanie osiągnąć pojazd poruszający się po drodze z ograniczeniem prędkości do 50km/h to niecałe 15km/h. Uważam, że optymalnym rozwiązaniem byłoby dopuszczenie wszelkich UTO, będących w stanie rozwinąć te wspomniane wcześniej 15km/h do poruszania się po drogach z ograniczeniem prędkości do 50km/h.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Jednocześnie wskazać należy, że projektodawca obniżył dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego do 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych.

Przedmiotowy projekt nie wytyczył żadnych technicznych wymogów bezpieczeństwa, jakie miałoby spełniać UTO. Faktem jest, iż większość będących obecnie w sprzedaży urządzeń podlegających pod definicję UTO jest bardzo dobrze wyposażona w elementy poprawiające bezpieczeństwo – hamulec KERS i/lub tarczowy to już standard, a dodawane do każdego produktu finezyjne oświetlenie jest doskonałym gadżetem marketingowym. Niemniej jednak, należałoby wytyczyć chociażby minimalne standardy, jakie powinno spełniać urządzenie, tak aby w razie pojawienia się na rynku pojazdów, których bezpieczeństwo użytkownika jest wątpliwe, nie trzeba było ponownie zmieniać ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Kwestią wartą poruszenia jest noszenie kasku przez użytkowników. Ja sam zawsze jeżdżę w kasku, ponieważ jestem świadom, jak niewiele trzeba, by rozpędzony pojazd wyposażony w 8-calowe kółka wpadł w poślizg. Oczywiście wiadomo, że według większości użytkowników kask potrafi skutecznie zmniejszyć przyjemność z jazdy. Osoba wypożyczająca pierwszy raz w życiu w podekscytowaniu hulajnogę stojącą na ulicy również nie pomyśli nawet o kasku, a i ciężko oczekiwać, że takowy posiada. Tak więc moją propozycją jest, aby obowiązek noszenia kasku został nałożony na tych użytkowników, o których już wspominałem wcześniej – właścicieli mocniejszych pojazdów, którzy je zarejestrują, a także na użytkowników poniżej 18 lat.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona Projektodawca odstąpił od obowiązku poruszania się w kasku, w związku z obniżeniem dopuszczalnej prędkości dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego do 20 km.

Ostatnia niejasność w projekcie to brak możliwości przewożenia ładunku – nie zostało określone, co dokładnie jest postrzegane jako ładunek. O ile osoba przewożąca materiały budowlane lub inne przedmioty, które znacząco wystają poza obrys pojazdu i/lub utrudniają mu kierowanie pojazdem niewątpliwie stanowi zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego, to osoba jadąca z plecakiem lub dodatkową torbą na zapasowy akumulator/ładownicę (co przecież znacznie zwiększa mobilność tego typu pojazdu) nie

powinna już stanowić problemu. Myślę, że dokładnie taki był zamysł ustawodawcy, jednak nie zostało to sprecyzowane.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Projektodawca uszczegółowił wskazaną kwestię w uzasadnieniu do projektowanej ustawy.

Podsumowując, oto streszczenie w punktach, jak ja wyobrażałbym sobie docelowy projekt mający rozwiązać problem użytkowników UTO:

brak limitu masy pojazdu

brak limitu mocy silnika

brak limitu napięcia akumulatora

ograniczenie prędkości do 25km/h dla „sharingów” oraz niezarejestrowanych UTO

możliwość rejestracji UTO z prędkością maksymalną do 45km/h jako pojazd kategorii AM – przy tym obowiązkowy kask i ubezpieczenie.

obowiązek jazdy w kasku poniżej 18 roku życia

UTO porusza się po

drodze dla rowerów

jezdni drogi, na której dopuszczalna prędkość nie przekracza 50km/h

pod warunkiem, że urządzenie jest w stanie na równej, poziomej jezdni osiągnąć prędkość 40km/h

chodniku (wyjątkowo, z zachowaniem szczególnej ostrożności)

poboczu

wymogi techniczne UTO:

przynajmniej jeden sprawny hamulec

oświetlenie po zmroku

niedozwolone jest przewożenie osób oraz ładunku, który znacząco wystaje poza obrys UTO i/lub utrudnia kierującemu skupienie pełnej uwagi na jeździe

Mam nadzieję, że moje uwagi pomogą w stworzeniu ostatecznej wersji projektu, który zadowolili użytkownicy Urzędów Transportu Osobistego, a także przyczyni się do zmniejszenia zanieczyszczeń w miastach i ilości kolizji z udziałem hulajnog elektrycznych.

45) Osoba fizyczna 8

Jestem lekarzem, specjalistą medycyny rodzinnej. W sezonie infekcyjnym od około 5 lat realizuję wizyty domowe dla Luxmed i Enel Med u przeważnie chorych dzieci (80% wizyt pediatryczne). W sezonie 2019/2020 do tego celu po raz pierwszy użyłem monocykla elektrycznego. Odkryłem ten środek transportu w październiku 2019, nauczyłem się dobrze jeździć w ciągu kilku tygodni. W warunkach typowych warszawskich dzielnic (Ursus, Bemowo, Włochy) ten środek transportu okazuje się być najlepszy. Płatne parkingi, brak miejsc parkingowych czy zamknięte osiedla dla monocykla nie istnieją. Dzięki temu pomogłem większej ilości chorych dzieci a moi pacjenci krócej czekali na pomoc lekarską.

Niestety i bardzo mi przykro że nie mam tak dużo czasu na napisanie uwag, przepraszam że robię to w ostatniej chwili przed północą.

Bardzo prosiłbym o ustosunkowanie się Państwa do uwag wysłanych przez moich kolegów ze społeczności monocyklistów (w skrócie EUC) - Tomasza Kosmalskiego z SUUTO, Wiktora Zaremby, Konrada Bernaciaka, Sebastiana Łastowskiego z EUC World, Adama Malickiego z Wrong Way, Łukasza Więcka z hulaj.market.pl który aktywnie uczestniczył w produkcji i rozwoju na monocyklu elektrycznym przyłbic ochronnych w samej pierwszej fali ataku koronawirusa kiedy szpitale nie były jeszcze na to gotowe. Łukasz również tworzył sieć wolontariuszy w całej Polsce. A także Paweł Gutkowski, Rafał Kotyrba z eGo a także wszystkich

innych co wystali swoje uwagi. Monocykl elektryczny jest świetnym urządzeniem, który ma prawo i powinien na stałe zagościć z naszej rzeczywistości.

Reasumując powiem najważniejsze - jestem za tym by rozdzielić monocykle elektryczne na kategorię. Do sprzętów mogących jeździć po drogach publicznych wprowadzić prawo jazdy, ograniczenia wiekowe i obowiązkowy egzamin.

Stanowisko MI

Uwaga częściowo uwzględniona. Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Ponadto projektowana regulacja przewiduje posiadanie uprawnień do kierowania hulajnogą elektryczną i urządzeniem transportu osobistego oraz określa minimalny wiek, zgodnie z projektowaną nowelizacją ustawy o kierujących pojazdami.

46) Osoba fizyczna 9

Reprezentuję społeczność UTO na Śląsku a konkretnie prowadzę grupę E-KO Mobilny Chorzów. Na UTO osobiście jeżdżę już od 3 lat (przez dwa lata dojeżdżałem z moją 2-3 letnią córką na rehabilitację oczywiście chodnikiem i ścieżką rowerową. Aktualnie akceptuję założenie że na UTO podróżuje tylko jedna osoba) i świadomie wybrałem UTO zamiast samochodu. UTO towarzyszy mi na co dzień w dojazdach do pracy oraz załatwianiu codziennych spraw a także w podróżach. Pragnę zaznaczyć że na UTO mam już pokonane bezkolizyjnie blisko 10000km i nie wyobrażam sobie aby miało zniknąć z mojego życia ze względów ekonomicznych i praktycznych. O ile infrastruktura i kultura poruszaniu się na UTO jest w moich stronach na przyzwoitym poziomie to chciałbym jednak z mojej strony wesprzeć tych użytkowników którzy nie posiadają takiej infrastruktury w swojej okolicy a muszą dojeżdżać do pracy. Chciałbym poświęcić temu tematowi mój film na YouTube, w którym przedstawiam czego nam naprawdę brakuje.

Oto link do filmu: <https://www.youtube.com/watch?v=ID5kTSnnL1A&t=195s>

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

47) Osoba fizyczna 10

Nawiązując do pisma z dnia 14 maja 2020 r. o znaku sprawy DTD-2.0210.1.2020 dotyczącego konsultacji społecznych odnośnie zmian ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, chciałbym wyrazić stanowisko w stosunku do proponowanych przepisów dotyczących Urządzeń Transportu Osobistego (UTO).

Do sprawy odniosę się w kilku punktach, aby utrzymać przejrzysty szyk mojej wypowiedzi:

1. Ograniczenie długości urządzenia do 125cm.

Uważam, że zaproponowana długość pojazdu jest niewystarczająca. Obecnie spełnia ją tylko niewielka część pojazdów obecnych na rynku. Są to przede wszystkim bardzo słabe, niskiej jakości urządzenia oferujące mały komfort podróży, niski zasięg oraz niewielką trwałość. Hulajnogi elektryczne, posiadające większe gabaryty, oferują większą trwałość, dzięki mocnej konstrukcji oraz zapewniają wysoki komfort podróży oraz bezpieczeństwa dzięki większej średnicy kół oraz pełnej amortyzacji. To powoduje jednak, iż często osiągają długość na poziomie 130-140 cm, która znacząco przekracza proponowaną wartość 125 cm. Moim zdaniem, limit długości powinien zostać zwiększony.

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz

zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

2. Zapis, który zakazuje jazdy UTO poza obszarem zabudowanym, gdy nie ma chodnika, ani ścieżki rowerowej.

Oznacza to, że w świetle aktualnej propozycji, nie będzie można dojechać do miasta poboczem.

Jest to niewątpliwie zapis, który postawi dużą część użytkowników poza prawem i spowoduje, że zastąpienie samochodu za pomocą UTO stanie się niemożliwe, podczas gdy wynalazek sprzed 200 lat, jakim jest rower, ma taką możliwość. UTO może stanowić realną alternatywę dla zastąpienia pojazdów spalinowych, wspomniane wyżej przez mnie hulajnogi, o odpowiedniej konstrukcji posiadające zasięg w granicach 50-150 km pozwalają – podobnie do roweru – na komfortowe przemieszczanie się pomiędzy miastami na dużych odległościach. Zakazywanie im jazdy poboczem spowoduje uwięzienie UTO w obrębie miast.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

3. Zakaz transportu ładunku.

Częstą praktyką wśród użytkowników UTO (szczególnie hulajnóg elektrycznych) jest wożenie przypiętej do kierownicy niewielkiej sakwy, w której znajdują się najbardziej potrzebne narzędzia mogące przydać się w razie przypadkowej awarii, jak na przykład przebicie opony. Zakazywanie transportu ładunku, nie określając, o co dokładnie chodzi ustawodawcy – spowoduje zamieszanie oraz mętną interpretację prawa, które przecież powinno być jasne.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Projektodawca uszczegółowił wskazaną kwestię w uzasadnieniu do projektowanej ustawy.

4. Nakaz ograniczenia prędkości pojazdów do 25 km/h.

Na rynku istnieje olbrzymia ilość urządzeń, które potrafią poruszać się z większymi prędkościami, nawet do 100 km/h. Moim zdaniem nakładanie obowiązku ograniczania prędkości maksymalnej to pomysł sam w sobie dobry, lecz nie w takiej formie, w jakiej proponuje go projekt. Poprzez analogię do samochodów oraz innych pojazdów: limity prędkości nie powinny być nakładane na urządzenia, a na drogi jakimi ich użytkownicy się poruszają. Na przykład, użytkownik UTO znajdujący się na chodniku nie powinien przekraczać 6 km/h, na trasie rowerowej 25 km/h, a na drodze z ograniczeniem do 30 km/h powinien poruszać się nie szybciej niż to ograniczenie. Podobnie jak na samochody lub motocykle nie są nakładane odgórne limity prędkości, a kierowca ma obowiązek dostosować swoją prędkość do ograniczenia obowiązującego na danej drodze, tak samo urządzenia UTO nie powinny być ograniczane fabrycznie. To trasy, którymi mogą się poruszać powinny posiadać stosowne ograniczenia. Stosowne wydaje się dla mnie także, aby użytkownik prywatny urządzeń UTO obowiązkowo musiał posiadać wykupione ubezpieczenie na osobę (nie na pojazd, jako że UTO to również hobby, a urządzenia takie są często kolekcjonowane) oraz obowiązek jazdy w kasku.

Stanowisko MI

Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Ponadto projektodawca odstąpił od obowiązku poruszania się w kasku, w związku z obniżeniem dopuszczalnej prędkości dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego do 20 km. Dodatkowo wskazać należy, że projektodawca nie przyjął proponowanych rozwiązań dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzeń transportu osobistego z uwagi na fakt, iż rowery (w tym także elektryczne) nie są objęte obowiązkowym ubezpieczeniem. Wskazać należy, że wprowadzenie obowiązkowego

ubezpieczenia OC stanowiąc może przejaw nierównego traktowania uczestników ruchu korzystających z podobnych urządzeń.

48) **Osoba fizyczna 11**

Przesyłam swoje uwagi i propozycje ws. projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, regulującej tzw. Urządzenia Transportu Osobistego.

Moim zdaniem projekt ten wciąż pozostawia wiele nieścisłości w przepisach oraz wprowadza nowe. Po pierwsze, z powodu wprowadzenia wymogu jazdy po chodniku lub drodze dla pieszych z prędkością pieszego praktycznie uśmiercona zostanie możliwość przemieszczania się rowerem np. pomiędzy miejscowościami po chodnikach wzdłuż dróg krajowych, pełnych samochodów ciężarowych, z dopuszczalną prędkością >50 km/h. Na takich chodnikach ruch pieszy jest znikomy, a konieczność jazdy po nich z prędkością pieszego spowoduje, że rower stanie się nieatrakcyjny i kompletnie straci sens jazda nim wzdłuż takiej drogi. Co więcej, moim zdaniem ten zapis może okazać się martwy lub będzie wprowadzał zbyt dużą uznaniowość przy jego egzekwowaniu. Wiele liczników rowerowych dopiero zaczyna działać przy takiej niskiej prędkości a ich odczyty są wtedy dość niewiarygodne. Dodatkowo, liczniki nie są obowiązkowym wyposażeniem roweru (i uto), więc ich użytkownikom ciężko będzie stwierdzić, czy poruszają się z odpowiednią prędkością, czy nie. Brak jest również radarów z homologacją na rowery, więc egzekwowanie tego przepisu nie będzie wykonalne, albo, tak jak pisałem wyżej, będzie to gigantyczne pole do nadużyć i uznaniowości. Co więcej, tak niska prędkość nie pozwala na utrzymanie równowagi na rowerze i hulajnodze.

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Ponadto w celu zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych określono dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalną prędkość poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Zaznaczyć należy, że ocena zgodności zachowań kierującego pojazdem z przepisami zawartymi *ustawie – Prawo o ruchu drogowym* oraz egzekwowanie tych przepisów pozostaje w kompetencjach uprawnionych organów kontroli ruchu drogowego – Policji i straży gminnych (miejskich).

Dość niejasna i również dająca wiele miejsca do nadużyć jest wprowadzona konieczność ustępowania pierwszeństwa pieszym na chodnikach, drogach dla pieszych oraz drogach dla rowerów i pieszych. Zgodnie z definicją ustąpienie pierwszeństwa to powstrzymanie się od ruchu, jeśli mógłby on zmusić pieszego do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku. Ta definicja została wprowadzona z myślą o ruchu pieszych po przejściu dla pieszych i w tym konkretnym kontekście, gdzie ich ruch jest przewidywalny, ma ona sens. Natomiast w miejscach takich jak drogi dla rowerów i pieszych, gdzie ruch pieszych jest całkowicie dowolny i nieprzewidywalny, wprowadzenie wymogu ustępowania im pierwszeństwa w zamian za ustępowanie miejsca wydaje się być mocno problematyczny w jego przestrzeganiu oraz egzekwowaniu.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca określił obowiązki kierującego m.in. hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, który korzysta z drogi dla pieszych lub chodnika. Projektowana regulacja ma na celu ochronę bezpieczeństwa pieszych poprzez jednoznaczne wskazanie obowiązku kierującego wskazanymi urządzeniami wobec pieszego.

W związku z powyższymi wątpliwościami, przedstawiam moje postulaty:

1. Prędkość maksymalna UTO powinna wynosić 20 km/h, przy założeniu, że dozwolony wiek do korzystania z tych urządzeń pozostanie na poziomie 10 lat.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona.

2. Wprowadzić konieczność uzyskania homologacji na te urządzenia oraz ograniczyć maksymalną ich moc do 500W.

Stanowisko MI

Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

2. Z racji tego, że UTO bliżej jest do motoroweru niż do roweru, proponuję, by minimalny wiek pozwalający na korzystanie z UTO określić na 14 lat.

Stanowisko MI

Projektodawca zwraca uwagę na fakt, że kierowanie hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego wymaga posiadania podobnych umiejętności, jak do kierowania rowerem.

3. Rozważyłbym konieczność posiadania prawa jazdy kategorii co najmniej AM aby móc korzystać z UTO.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektowana regulacja przewiduje posiadanie innych uprawnień do kierowania hulajnogą elektryczną oraz urządzeniem transportu osobistego, zgodnie z projektowaną nowelizacją ustawy o kierujących pojazdami

4. W artykule 33 ust. 1 zachować dotychczasowe brzmienie.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca określił obowiązki kierującego m.in. hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, który korzysta z drogi dla pieszych lub chodnika. Projektowana regulacja ma na celu ochronę bezpieczeństwa pieszych poprzez jednoznaczne wskazanie obowiązku kierującego wskazanymi urządzeniami wobec pieszego.

5. Obowiązek jazdy po chodniku z prędkością pieszego ograniczyć do obszaru zabudowanego.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektowana regulacja ma na celu ochronę bezpieczeństwa pieszych poprzez jednoznaczne wskazanie obowiązku kierującego m.in. hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego wobec pieszego.

49) Osoba fizyczna 12

Z uwagą przeczytałem projekt ustawy UD51. Bardzo cieszy mnie fakt, że w końcu postanowiono się zająć sprawą UTO. Sprawa jest o tyle bliska dla mnie że, jako mieszkaniec małej podkrakowskiej wsi, używam hulajnogi jako środka transportu do pracy, który skutecznie umożliwia mi korzystanie ze środków komunikacji zbiorowej zamiast samochodu (dojeżdżam 6 km do stacji kolejowej, a potem kolejne 30 pociągiem do miasta). Niestety ze smutkiem muszę przyznać, że obecna ustawa zmusi mnie do kupna samochodu, ponieważ na mojej wsi nie ma chodników, i mam do przejechania 4 km przez okolice puszczy niepołomickiej w której na pewno nie będzie takowych.

Ustawę oceniam jako bardzo niekorzystną dla prywatnych posiadaczy hulajnóg, ponieważ poza dużymi miastami tracą rację bytu, dlatego postuluję o dokładnie takie samo traktowanie rowerzysty i użytkownika UTO. Posiadam prawo jazdy od 13 lat, rowerem jeżdżę dosyć często, dlatego moje życiowe doświadczenie mówi mi że prowadzenie UTO co do zasady przypomina rower, zarówno jeśli mówimy o prędkościach jak i niebezpieczeństwach na drodze. Myślę, że jest to powód, dla którego większość użytkowników UTO wybiera ścieżki rowerowe. Jest jeszcze druga grupa użytkowników UTO, która również wymaga regulacji, są to użytkownicy mocnych urządzeń z dużymi zasięgami typu 100/150 km, myślę że projekt ustawy powinien wprowadzić drugą grupę UTO też uto duże które co do zasady powinno być traktowane jako motorower(rejestracja, ubezpieczenie, kask itp). Jest to o tyle ważna grupa że urządzenia realnie zastępują samochody osobiście znam ludzi z 20 000 km rocznego przebiegu w takich urządzeniach.

Podsumowując postuluje 2 grupy UTO. małe które jest opisane w obecnym projekcie które powinno być traktowane tak samo jak rower na każdej drodze, oraz duże które powinno być traktowane jak motorower. Dzięki traktowaniu "nowinek" technologicznych jak pojazdy, które już istnieją ludzie szybciej będą rozpoznają zarówno zalety jak i niebezpieczeństwa z nimi związane (np dziecko nie dostanie na komunie motorynki, jak i mocnej hulajnogi, nowy użytkownik UTO łatwiej będzie przestrzegał prawo i nie stwarzał zagrożeń).

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Ponadto mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

50) Osoba fizyczna 13

Zwracam się z prośbą o zrównanie UTO w prawach z rowerami. Chcemy poruszać się po drogach tak jak rowery i jak najrzadziej po chodnikach. Nie widzę też powodu, dla którego rowery mogą jeździć z prędkością 50 km/h, a UTO już nie. UTO stało się dla mnie podstawowym środkiem dojazdu do pracy. Nie korzystam z komunikacji miejskiej, szczególnie od czasu pandemii. Zapomniałem dodać jeszcze jednej uwagi. W razie braku chodnika, drogi lub pasa ruchu dla rowerów, proszę dopuścić ruch urządzeń transportu osobistego na drogach publicznych poza obszarem zabudowanym na zasadach przewidzianych dla roweru (art. 16 ust. 4 i 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym). Kierujący urządzeniem transportu osobistego miałyby wówczas obowiązek korzystania z pobocza, a w razie jego braku lub gdyby nie nadawało się ono do jazdy, jazdy możliwie blisko prawej krawędzi jezdni.

Stanowisko MI

Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

Plus, nie za bardzo widzę, dlaczego rowery mogą jeździć 50 km/h, a UTO już tylko 25 km/h?

Stanowisko MI

Ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, projektodawca obniżył dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych.

51) Osoba fizyczna 14

Na początek kilka słów o mnie. Monocykl kupiłem rok temu i przez ten czas przejechałem na nim ponad 5000km. Głównie w mieście, ale również bardzo dużo po wsiach, szlakach i drogach. W projekcie jest jeden ogromny problem: wykluczenie ruchu UTO z jezdni dróg na których obowiązuje ograniczenie prędkości powyżej 30km/h przy braku chodnika lub ścieżki rowerowej.

W każdym mieście jest wiele miejsc gdzie nie da się dojechać drogami o prędkości do 30km/h. Pomiedzy praktycznie każdą wsią jest droga która ma limit 90km/h. Taki limit spowoduje w praktyce delegalizację UTO w terenach wiejskich i niepotrzebne utrudnienia w terenach miejskich. Ustawa w obecnym brzmieniu zabrania również jazdy po wszystkich drogach, które są oznaczone znakiem Zakaz Wjazdu + Nie dotyczy rowerów + Nie dotyczy posiadaczy identyfikatorów. Technicznie na takich drogach limit prędkości wynosi 50km/h lub 90km/h, więc poruszanie się nimi UTO będzie zabronione. Przykładem takiej drogi jest droga prowadząca z Kazimierza do Rewy. Codziennie setki ludzi jeździ po tej drodze rowerami. Jeszcze nigdy nie widziałem ani jednego samochodu. Ale limit prędkości wynosi 90km/h, więc nie będzie możliwości legalnie jechać tą drogą.

Ustawa w obecnej formie delegalizuje wyjazd z mojego własnego domu. W miejscu w którym mieszkam istnieje droga bez chodnika z limitem prędkości 50km/h. Ogromna ilość osób jest dokładnie w tej samej sytuacji. Wg. obecnego projektu będę musiał nieść monocykl ważący 25kg przez 100m aby dostać się do ścieżki rowerowej.

Stanowisko MI

Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

W ustawie jest problem z progami zwalniającymi. Jest ogromna ilość miejsc w których występuje limit prędkości powyżej 30km/h, ale występuje ograniczenie do 20km/h na 20m przed progiem zwalniającym. Wg. obecnego projektu ustawy w takiej sytuacji powinienem wjechać na drogę, przejechać te 20m drogą, a następnie wrócić z powrotem na chodnik.

Stanowisko MI

Projekt ustawy dopuszcza korzystanie z jezdni wyłącznie w przypadku drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h.

Jest naprawdę dużo miejsc gdzie poruszanie się chodnikiem jest bardziej niebezpieczne niż jezdnią. Są miejsca gdzie są martwe pola z których może wyskoczyć pieszy, samochody blokują chodnik lub pieszych jest dużo. A obok stoi wolna ulica o limicie prędkości 50km/h. Wtedy dużo większy sens ma pojechać te kilkaset metrów ulicą niż ryzykować zderzenie z pieszym na chodniku.

Stanowisko MI

Projektodawca określił obowiązki kierującego m.in. hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, który korzysta z drogi dla pieszych lub chodnika. Projektowana regulacja ma na celu ochronę bezpieczeństwa pieszych poprzez jednoznaczne wskazanie obowiązku kierującego wskazanymi urządzeniami wobec pieszego.

Moja rekomendacja: UTO powinny obowiązywać takie same przepisy jak rowery, bez zbędnych ograniczeń. Zrównanie zasad jazdy rowerów i UTO wyeliminowało by wszystkie wyżej wymienione problemy. UTO zapewniają takie samo bezpieczeństwo i manewrowość jak rower, więc powinny mieć możliwość poruszania się na tych samych zasadach. Prawo w obecnej formie będzie po prostu ignorowane. Mnóstwo osób nie będzie nawet świadoma, że rower który jedzie obok nich ma większe przywileje niż ich hulajnoga. UTO nie jest pojazdem czysto miejskim, sam zrobiłem ponad 1000km na drogach nieutwardzanych. Dlatego traktowanie UTO jako pojazdu drugiej kategorii spowoduje same problemy, szczególnie przy ich rosnącej popularności.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu.

52) Osoba fizyczna 15

Bardzo proszę, by zmiany przepisów obejmowały zakaz jazdy e-hulajnogami po chodniku. Chodniki powinny być dla pieszych. Nie powinno być na nich żadnych pojazdów, ani rowerów, ani e-hulajnóg, ani tym bardziej samochodów. Samochody zabijają około 20 osób rocznie na chodnikach. Nie dodawajmy do tego e-hulajnóg jeżdżących zazwyczaj szybciej od rowerzystów.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Natomiast projektodawca określił obowiązki kierującego m.in. hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, który korzysta z drogi dla pieszych lub chodnika. Projektowana regulacja ma na celu ochronę bezpieczeństwa pieszych poprzez jednoznaczne wskazanie obowiązku kierującego wskazanymi urządzeniami wobec pieszego. Do tych obowiązków należy poruszanie się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachowanie szczególnej ostrożności, ustąpienie pierwszeństwa pieszemu oraz nieutrudnianie jego ruchu.

Dodatkowo mając na względzie konieczność zapewnienia spełniania powyżej wskazanych obowiązków, projektowana regulacja penalizuje czyn polegający na poruszaniu się chodnikiem lub drogą dla pieszych z prędkością większą niż prędkość zbliżona do prędkości pieszego lub nieustępowaniu pierwszeństwa pieszemu przez kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego albo osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch.. W związku z tym projekt ustawy dodaje nowy rodzaj wykroczenia w ustawie – Kodeks wykroczeń.

Dla bezpieczeństwa osób młodych sugerowałabym zakaz jazdy e-hulajnogami dla osób zbyt młodych (np. poniżej 14 lat). Zakazy jazdy e-hulajnogami po chodniku, oraz minimalny wiek użytkowników wprowadzone zostały w krajach zachodnich. Proszę nie robić z nas jak zwykle dziwaków ze wschodu tylko wykorzystać doświadczenia europejskie.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca zwraca uwagę na fakt, że kierowanie hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego wymaga posiadania podobnych umiejętności, jak do kierowanie rowerem.

53) Osoba fizyczna 16

Przede wszystkim chciałbym podziękować za wysłuchiwanie uwag zgłoszonych do tej pory, dzięki czemu projekt ustawy regulującej UTO staje się coraz lepszy.

W obecnej wersji projektu niestety zabrania się wjazdu pojazdów UTO na drogi publiczne z ograniczeniem prędkości innym niż 30km/h. Jest to moim zdaniem krzywdzące rozwiązanie które przyczyni się do zablokowania rozwoju małych pojazdów elektrycznych na terenach wiejskich i podmiejskich gdzie infrastruktura rowerowa praktycznie nie istnieje. Jeżeli dowolny rowerzysta może poruszać się po drogach publicznych dlaczego zabraniać tego innym?

Proponuje dopuszczenie do ruchu drogowego UTO posiadających przynajmniej dwa niezależne hamulce oraz oświetlenie z przodu i tyłu na drogach gminnych w sytuacji gdy nie ma wyznaczonego chodnika lub ścieżki rowerowej. W mojej ocenie pozwoli to na bezpieczne poruszanie się pomiędzy sąsiadującymi miejscowościami i przyczyni do rozwoju elektromobilności.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

Kolejną kwestią którą należy poruszyć jest ograniczenie długości UTO. Projekt zakłada ograniczenie do 125cm co wydaje się być całkowicie bezzasadne w świetle braku takiego ograniczenia w wypadku rowerów których długość nierzadko oscyluje w granicach 200cm. Ograniczenie to może wyeliminować niektóre długodystansowe hulajnogi elektryczne gdzie duży rozmiar podestu jest niezwykle istotny dla bezpieczeństwa oraz komfortu jazdy. Do ograniczenia szerokości nie mam zastrzeżeń.

Stanowisko MI

Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Ostatnią uwagą jaką chciałbym zgłosić jest sposób sformułowania zapisu z ograniczeniem prędkości. Obecne sformułowanie zakładające napęd z konstrukcyjnie ograniczoną prędkością przy dosłownej interpretacji doprowadzi do całkowitej eliminacji UTO ponieważ nie ma silników elektrycznych (czyli napędu) z takim ograniczeniem. We wszystkich istniejących UTO ograniczenie prędkości jest wprowadzane za pośrednictwem modyfikacji oprogramowania pojazdu lub sprzętowego przełączenia trybu pracy.

W związku z powyższym proponuje usunąć słowo konstrukcyjnie z tego punktu i sformułować go następująco: pojazd z napędem elektrycznym posiadającym możliwość ograniczenia prędkości maksymalnej do 25km/h.

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji. Ponadto projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń

transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

54) Osoba fizyczna 17

Proponowane zmiany treści przepisów (dodanie lub modyfikacja) oznaczono podkreśleniem.

1. Należy precyzyjnie i jednoznacznie zdefiniować urządzenia transportu osobistego (UTO) w projektowanym art. 2 pkt 47b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.), zwanej dalej „PoRD”:

47b) urządzenie transportu osobistego - jednośladowy pojazd wyposażony w dwa koła i kierownice, o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m i długości nieprzekraczającej 1,25 m, masie własnej nieprzekraczającej 20 kg, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się, wyłącznie przez kierującego znajdującym się, na tym pojeździe, wyposażony w napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 20 km/h; określenie to nie obejmuje wózka inwalidzkiego

Stanowisko MI

Zmieniono definicję i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji.

Proponowana definicja zakłada, w przeciwieństwie do przedstawionego projektu, niższą maksymalną prędkość - 20 km/h. Prędkość taka jest optymalna z uwagi na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa kierującym UTO oraz innym użytkownikom dróg. Limit 20 km/h lub niższy jest powszechnie wprowadzany z państwami Unii Europejskiej, które już uregulowały UTO.

Należy przypomnieć, że zgodnie z prawami fizyki energia kinetyczna pojazdu poruszającego się z prędkością 25 km/h jest ponad półtora razy większa od pojazdu poruszającego się z prędkością 20 km/h co stanowi ogromne zagrożenie nie tylko dla użytkownika, ale przede wszystkim dla osób postronnych - pieszych, rowerzystów i innych uczestników ruchu.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Projektodawca obniżył dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego do 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych.

Absolutnie niezrozumiałe jest - w porównaniu do projektu regulacji UTO zawartego w projekcie ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z 2019 r. usunięcie ograniczeń maksymalnej mocy silnika UTO oraz brak maksymalnej wagi. W efekcie możliwa stanie się legalna jazda po chodniku ciężkimi pojazdami o bardzo dużej mocy, które stanowiąc będą ogromne zagrożenie dla pieszych.

Stanowisko MI

Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Obowiązek posiadania dwóch kół i kierownicy wyeliminuje z ulic również niezwykle niebezpieczne żyroskopowe urządzenia samopoziomujące, które nie posiadają żadnych hamulców oraz punktu podparcia dla osoby kierującej. Tego typu pojazdy zostały już zakazane na drogach publicznych w większości krajów UE.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Zmieniono definicję i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji.

2. Konieczne jest wskazanie konkretnej wartości 7 km/h (średnia prędkość pieszych) podczas poruszania się po chodniku oraz maksymalnie 20 km/h poza nim

Proponowany w art. 20 w ust. 6 pkt 4 PoRD ogólny limit prędkości UTO jest zbyt niski. W przypadku chodników, ponieważ „prędkość pieszego” jest pojęciem niedookreślonym należy przepis zmienić w sposób następujący:

4) urządzenia transportu osobistego:

a) na chodniku albo drodze dla pieszych - 7 km/h,

b) na jezdni, pasie ruchu dla rowerów lub drodze dla rowerów - 20 km/h.

Stanowisko MI

W opinii projektodawcy wystarczającym dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych jest określenie dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalnej prędkości poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Ponadto wskazać należy, że w uzasadnieniu do projektu ustawy przedstawiono analizę danych dotyczących prędkości ruchu pieszych, z której wynika, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s).

3. Nie jest w żaden sposób uzasadnione oraz niebezpieczne wyłączenie w stosunku do użytkowników UTO obowiązującego rowerzystów nakazu trzymania co najmniej jednej ręki na kierownicy oraz nóg na podnóżku w przypadku UTO.

Dlatego proponowany art. 33a PORD powinien zostać zmieniony:

Art. 33a. 1. Do ruchu urządzeń transportu osobistego stosuje się, przepisy o ruchu rowerów, z wyjątkiem przepisów art. 33 ust. 2, ust. 3 pkt 2, ust. 3c, ust. 5 pkt 1 i 2 oraz ust. 7, art. 62 ust. 4a pkt 2 oraz art. 63 ust. 3 pkt 4.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Projektodawca rozszerza ust. 3 w art. 33 ustawy – Prawo o ruchu drogowym poprzez wskazanie, że zakazy dotyczące ruchu rowerów oraz motorowerów obowiązują również kierującego hulajnogą elektryczną.

4. Jazda UTO po chodniku powinna być dopuszczalna wyłącznie, gdy na jezdni dopuszczalna prędkość jest większa niż 50 km/h

Projektodawca proponuje regulacje dopuszczające "wyjątkowo" korzystanie z UTO na chodnikach. Niestety, w praktyce proponowana konstrukcja przepisów sprawi, że poruszanie się po chodnikach stanie się legalne praktycznie wszędzie, a rzeczywistym wyjątkiem będzie zakaz korzystania z chodnika.

Art. 33a ust. 3 PORD należy zmienić następująco:

3. W przypadku braku wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów kierujący urządzeniem transportu osobistego może wyjątkowo poruszać się;

1) *jezdnią, drogą, na której prędkość dopuszczalna pojazdów lub zespołów pojazdów jest nie większa niż 50 km/h;*

2) *chodnikiem lub drogą, dla pieszych wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością, większą, niż 50 km/h.*

Nie sposób zrozumieć, dlaczego projektodawca proponuje rozwiązanie, które umożliwi w praktyce korzystanie z chodników użytkownikom UTO - a zatem pojazdów poruszanych silnikiem bez ograniczeń mocy w o wiele szerszym zakresie niż rowerzystom.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami po jezdni.

5. Kierowanie UTO powinno być możliwe dla osób, które ukończyły 14 lat

Ustalenie ukończenia 10 lat jak dolnej granicy wieku uprawniającego do kierowania UTO jest błędne i niebezpieczne. Podobnie jak w Niemczech, kierowanie UTO powinno być możliwe dla osób, które ukończyły 14 lat. Również polski ustawodawca w 2013 r. ograniczył możliwość prowadzenia motorowerów - które konstrukcyjnie są najbardziej zbliżone do UTO - po ukończeniu 14. roku życia oraz uzyskaniu prawa jazdy kategorii AM. Z uwagi na stopień rozwoju

człowieka - percepcja, koordynacja ruchowa, zdolność przewidywania oraz myślenie przyczynowo skutkowe - wiek 14 lat jest dolną granicą uprawniającą do poruszania pojazdem takim jak UTO.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona Projektodawca zwraca uwagę na fakt, że kierowanie hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego wymaga posiadania podobnych umiejętności, jak do kierowania rowerem.

6. Należy znowelizować rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022) poprzez dodanie wymagań dotyczących wyposażenia UTO niezwłocznie po wejściu ustawy wprowadzającej definicję UTO do PoRD:

- dwa niezależne hamulce (w tym jeden mechaniczny),
- oświetlenie przednie i tylne zapewniające odpowiednią widoczność, i niepowodujące oślepienia innych uczestników ruchu (w szczególności pieszych i rowerzystów),
- sygnał dźwiękowy,
- system sygnalizowania zmiany kierunku jazdy (analogicznie jak w przypadku motorowerów).
- naklejkę homologacyjną stwierdzającą, że dany pojazd spełnia wymogi rozporządzenia

Weryfikacja spełnienia warunków technicznych przez służby porządkowe będzie ułatwiona dzięki wprowadzeniu obowiązkowej homologacji UTO oraz naklejki homologacyjnej poświadczającej, iż dany pojazd spełnia wymogi rozporządzenia.

Stanowisko MI

Uwaga częściowo uwzględniona. Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

7. Należy wprowadzić obowiązek homologacji oraz rejestracji UTO

Obowiązek ten wynika wprost z już istniejących przepisów prawa (m.in. art. 66, 66a i 71 PoRD), które stanowią, iż pojazdy silnikowe dopuszczone do ruchu po drogach publicznych są objęte obowiązkową homologacją oraz rejestracją. Motorowery - które są konstrukcyjnie najbliższe UTO - podlegają obowiązkowej rejestracji, nie ma żadnych podstaw by UTO były wyjęte z tego obowiązku w drodze wyjątku. Nadrzednym celem tych rozwiązań - wprowadzonych już w innych państwach UE takich jak m.in. Francja lub Niemcy - jest bezpieczeństwo użytkowników oraz osób postronnych.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca zwraca uwagę na fakt, że kierowanie hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego wymaga posiadania podobnych umiejętności, jak do kierowania rowerem. Ponadto zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu.

8. Należy wprowadzić spenalizować usuwanie fabrycznych ograniczeń prędkości

Mając na uwadze powszechny proceder zdejmowania fabrycznych ograniczeń prędkości w UTO należy wprowadzić sankcję o charakterze karnym penalizującą tego typu działania.

Zdejmowanie ograniczeń prędkości naraża na olbrzymie niebezpieczeństwo nie tylko użytkowników UTO, ale również osoby postronne - w tym najbardziej niechronionych użytkowników dróg jakimi są piesi, dlatego konieczna jest następująca zmiana w przepisie Kodeksu karnego dotyczącego tzw. "przekręcania liczników":

„Art. 306a § 1. Kto zmienia wskazanie drogomierza pojazdu mechanicznego, ingeruje w prawidłowość jego pomiaru lub usuwa fabryczne ograniczenie prędkości pojazdu, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.”

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Ponadto Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

9. Uprawnienia dla samorządów

Systemy wypożyczania rowerów i UTO stanowią potencjalnie istotny element systemu transportowego danej miejscowości. Z tego względu istotne jest, aby samorząd miał wpływ na ich funkcjonowanie, nie tylko w zakresie zgody na zajęcie pasa drogowego. Należy nadać radzie gminy / radzie miasta możliwość ustalenia zasad funkcjonowania takich systemów, w tym w szczególności ograniczenia łącznej liczby pojazdów dostępnych na terenie gminy, ich identyfikacji spójnym systemem numeracji czy maksymalnych stawek za ich wypożyczenie na wzór usług taksówkarskich.

Wprowadzenie prawnej możliwości wyłączenia przez władze samorządowe możliwości korzystania z UTO na stałe lub czasowo na określonym obszarze (parki, obszary zabytkowe, parki kulturowe, miejsca o dużym natężeniu ruchu pieszego, jak np. atrakcyjne turystycznie obszary itp.). Samorząd powinien mieć prawną możliwość zakazania świadczenia usług przez operatorów UTO oraz korzystania z prywatnych UTO. Przepisy powinny również uwzględniać możliwość wykluczenia UTO z obszarów takich jak ciągi pieszo- rowerowe oznaczone znakami C-13/C-16 poprzez wprowadzenie w *Rozporządzeniu Ministra w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* nowej tabliczki T-22b "Nie dotyczy UTO".

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Ograniczenie stref poruszania się dla wybranych rodzajów pojazdów możliwe jest poprzez organizację ruchu na danym odcinku drogi.

10. Obowiązkowa Umowa z zarządcą drogi dla operatorów wynajmujących UTO

Projektowany przepis art. 47 ust. 3. zobowiązuje firmy świadczące usługi wypożyczania rowerów i UTO do zawarcia z zarządcą drogi umowy (na podstawie art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych) w celu korzystania z gruntów, na których prowadzą działalność. W projekcie ustawy nie przewidziano żadnej sankcji za niedopełnienie tego obowiązku przez takie podmioty.

Należy spenalizować taki czyn jako wykroczenie lub wprowadzić - ustępem czwartym artykułu 140m prawa o ruchu drogowym - administracyjną karę pieniężną za taki czyn, w brzmieniu: „4. *Podmiot wprowadzający do obrotu lub świadczący usługę wypożyczania rowerów lub UTO, który udostępnia je na chodniku lub poza nim w pasie drogowym bez zawarcia umowy, o której mowa w art. 47 ust. 3, podlega karze pieniężnej w wysokości od 1000 do 5000 zł za każdy pojazd*”.

Organem odpowiedzialnym za egzekwowanie opłat powinien być starosta, który posiada podobne kompetencje w zakresie usuwania pojazdów na podstawie art. 130 a prawa o ruchu drogowym.

Stanowisko MI

Projektodawca odstąpił od nowelizacji przepisu art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym we wskazanym zakresie. Ponadto odstąpiono od wprowadzania regulacji w nowym art. 71a oraz nowelizacji art. 140m i 140n ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

11. Projektowane przepisy powinny zostać jednak rozbudowane o następujące regulacje wprowadzające

- Obowiązkowe ubezpieczenie OC i NNW dla operatorów w zakresie szkód wyrządzonych przez wynajmowane hulajnogi mieniu i osobom trzecim oraz użytkownikom w następstwie wypadku,
- Rejestr e-hulainóg - jawny rejestr e-hulainóg na wynajem, który zapewni przejrzystość działania operatorów oraz ułatwi nadzór przez zarządców dróg,
- Możliwość usuwania niezarejestrowanych i nieoznakowanych e-hulainóg przez służby miejskie bez wezwania i na koszt właściciela pojazdu,
- Możliwość regulacji liczby e-hulainóg dostępnych do wypożyczenia przez władze samorządowe - prawo władz lokalnych do koncesjonowania liczby operatorów lub ograniczania liczby pojazdów,
- Obowiązek posiadania przez operatorów podmiotu zarejestrowanego w Polsce (w formie spółki lub oddziału przedsiębiorcy z siedzibą w UE),
- Obowiązkowa fiskalizacja iYATI oraz rejestrację transakcji dotyczących wynajmu na terenie RP oraz wystawianie rachunków lub faktur.,
- Obowiązek, aby aplikacja, regulamin (określający m.in. wszystkie opłaty, koszty, kary...), obsługa klienta oraz instrukcja użytkownika e-hulainóg były obowiązkowo co najmniej w języku polskim - zgodnie z ustawą z dnia 7 października 1999 r. o języku polskim (Dz. U. poz. 1480), a świadczenie usługi powinno być regulowane przez prawo polskie,
- Zobowiązanie operatorów do dostarczania władzom samorządowym danych kontaktowych do lokalnego personelu operacyjnego z odpowiednimi kompetencjami decyzyjnymi, który ma obowiązek natychmiastowego reagowania na żądania władz samorządowych w sytuacjach awaryjnych,
- Obowiązek zaoferowania przez operatora numeru telefonu do obsługi klienta to normalnej, a nie podwyższonej stawce), na który należy odpowiadać w godzinach, w których jest możliwy wynajem (jeżeli wynajem jest możliwy przez całą dobę, infolinia musi działać 24 godz. na dobę 7 dni w tygodniu),
- Obowiązek udostępniania przez operatorów zanonimizowanych danych dotyczących przejazdów na zasadzie Open Data oraz API dla podmiotów trzecich z lokalizacją dostępnych pojazdów wraz z ich numerem identyfikacyjnym (re-use).

Stanowisko MI

Przedmiotowa uwaga wykracza poza zakres projektowanej ustawy.

Wierzę, że przedstawione powyżej uwagi będą pomocne i zostaną uwzględnione w toku procesu legislacyjnego, a projekt Ustawy zostanie niezwłocznie skierowany do parlamentu celem jak najszybszego uchwalenia. Bezpieczeństwo, życie oraz zdrowie użytkowników UTO oraz innych użytkowników dróg publicznych jest tematem, który nie cierpi zwłoki.

55) Osoba fizyczna 18

Nawiązując do pisma z dnia 14 maja 2020 r. o znaku sprawy DTD-2.0210.1.2020 dotyczącego konsultacji społecznych projektu ustawy o zmianie ustawy - prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, chciałbym przekazać moje uwagi do przedłożonego projektu.

Postuluję takie zredagowanie przepisów, które nakażą jazdę UTO po infrastrukturze rowerowej i jezdniach, ograniczając do minimum jazdę po chodnikach. Nie ma żadnego uzasadnienia dla dopuszczania ruchu UTO po chodnikach w szerszym zakresie niż rowerów. Zakładam, że wyjątki i wymagania kiedy jazda rowerem po chodniku jest legalna są w Ministerstwie Infrastruktury znane. Jeszcze raz podkreślę: stanowczo nie chcę jakichkolwiek pojazdów na chodnikach. W projekcie nie widzę ograniczenia mocy UTO. Brak takiego zapisu doprowadzi do nadużyć i traktowania elektrycznych motorowerów jako UTO. Należy ograniczyć prędkość UTO w takim samym stopniu jak rowery elektryczne mają ograniczoną prędkość jazdy na samym silniku. Potrzebne jest ograniczenie wiekowego dla korzystających z UTO. Jeśli prawdą jest, że UTO trudno kierować jedną ręką, trzeba wpisać wymóg posiadania kierunkowskazów przez UTO.

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami po jezdni. Ponadto projektodawca określił obowiązki kierującego m.in. hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, który korzysta z drogi dla pieszych lub chodnika. Projektowana regulacja ma na celu ochronę bezpieczeństwa pieszych poprzez jednoznaczne wskazanie obowiązku kierującego wskazanymi urządzeniami wobec pieszego. Jednocześnie wskazać należy, że Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Ponadto projektowana regulacja przewiduje posiadanie uprawnień do kierowania hulajnogą elektryczną i urządzeniem transportu osobistego oraz określa minimalny wiek kierującego, zgodnie z projektowaną nowelizacją ustawy o kierujących pojazdami.

56) Osoba fizyczna 19

Nawiązując do pisma z dnia 14 maja 2020 dotyczącego konsultacji społecznych odnośnie zmian ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, jako prywatny użytkownik Urządzenia Transportu Osobistego, chciałbym przedstawić moje uwagi oraz propozycję dotyczące projektu.

Chciałbym przede wszystkim zwrócić uwagę na kwestie poruszania się UTO poza obszarem zabudowanym. W obecnym zapisie całkowicie zabrania korzystania z urządzeń transportu osobistego poza terenem zabudowanym, jeśli brakuje chodnika lub infrastruktury rowerowej. Taki zapis wyklucza wszystkich użytkowników UTO mieszkających poza miastem, którzy chcieliby zamienić dotychczasowy środek transportu na coś bardziej ekologicznego, co jednocześnie pozwoliłoby rozładować ruch w mieście. Z mojej perspektywy obecnie zmiana tego postulatu jest najważniejsza, pozwoli ona takim urządzeniom jak małe pojazdy elektryczne stać się realną alternatywą dla samochodu. Dzięki poprzedniej zmianie ustawy na temat maksymalnej wagi UTO, możliwe stało się kupowanie pojazdów z większą baterią, umiejących przejechać większy dystans, idealne na dojazd do pracy spoza miasta. Ale w sytuacji, kiedy sam dojazd staje się niemożliwy, nawet zmiana przepisu dotycząca wagi nie pomaga w zdecydowaniu się np. na hulajnogę zamiast na samochód czy motocykl.

Stanowisko MI

Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

Kolejnym punktem, na który chciałbym zwrócić uwagę, jest zakaz wożenia ładunków. W tej chwili dostępne są specjalnie do tego przystosowane małe bagażniki, które pozwalają schować takie rzeczy jak klucze, telefon, podręczny zestaw narzędzi czy małą butelkę wody. Niektóre modele hulajnóg mają specjalne haczyki na plecak czy małą torebkę. Jestem użytkownikiem hulajnogi elektrycznej od 2 lat, przejechałem 2 tysiące km i nie widzę niebezpieczeństwa w użytkowaniu takiego typu bagażników czy uchwytów. Wydaje mi się, że w takim kontekście to ograniczenie nie ma wielkiego sensu, nie wpływa to na bezpieczeństwo podczas jazdy. Działa to podobnie jak bagażnik na ramę roweru czy torebka/koszyczek na kierownicę.

Stanowisko MI

Projektodawca uszczegółowił wskazaną kwestię w uzasadnieniu do projektowanej ustawy.

Następnym punktem jest ograniczenie długości UTO do 125 cm. Nie jestem pewien czy taki przepis wpływa na bezpieczeństwo, a na pewno powoduje dodatkowe ograniczenia w wyborze i dostępności urządzeń. Myślę również, że należy się zastanowić nad ograniczeniem prędkości dla UTO. W tej chwili takie urządzenia są w stanie zupełnie bezpiecznie osiągać prędkość

większą niż 25 km/h. Powinny być miejsca, gdzie można osiągnąć większą prędkość maksymalną niż 25 km/h lub uprawnienia, na przykład prawo jazdy, które pozwalają jeździć szybciej.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca obniżył dopuszczalną prędkość dla hulajnowy elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego do 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych. Ponadto zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji, w związku z tym projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnowy elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnowy elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

57) Osoba fizyczna 20

Na wstępie zaznaczam, że nie jestem przedstawicielką żadnego z podmiotów wymienionych w rozdzielniku, według którego kierowano z ministerstwa korespondencję zawierającą propozycję ustawy do oceny wprowadzonych w niej zmian. Równocześnie podkreślam, że jestem prywatną posiadaczką UTO oraz że również w poprzednich konsultacjach brałam udział i wysłałam swoją opinię. Podkreślam również że należę do trzech grup hulajnogowych na FB - jednej ogólnopolskiej prowadzonej przez liderów z Warszawy oraz dwóch Wrocławskich - z którymi związana jestem aktywnie (spotkania - zloty). Zaznaczam ponadto, że w obecnych konsultacjach nadal w rozdzielniku nie umieścili Państwo żadnego stowarzyszenia czy innych podmiotów reprezentujących prywatnych właścicieli UTO – choć to właśnie tej grupy, rosnącej lawinowo pod względem ilości osób poruszających się na UTO będą dotyczyły nowe przepisy ustawy. Znalazły się tam natomiast stowarzyszenia i instytucje reprezentujące kierowców czy rowerzystów a także niepełnosprawnych i emerytów. W świetle tego co powyżej prywatni posiadacze UTO nadal mogą czuć się lekceważeni.

Uwagi wstępne – ogólne

1. Oczekiwanie na adekwatne przepisy.

Propozycja utworzenia w ustawie dwóch kategorii UTO : UTO I (UTO jeden) – pojazd mieszczący się w kategorii roweru oraz UTO II (UTO dwa) – pojazd mieszczący się w kategorii motoroweru.

Prywatni posiadacze e-hulajnowy, w przeważającej ilości korzystający z nich już od paru lat, czekali przez te lata na dobre regulacje prawne, nadszające za aktualnym stanem dostępności tego typu pojazdów oraz nie kolidujące z Prawem o ruchu drogowym, natomiast pozwalające na bezpieczne użytkowanie tego sprzętu jako pojazdów oraz wyłączenia go z kategorii „pieszy ze sprzętem rekreacyjnym”. Nie jesteśmy ani nie byliśmy jako prywatni użytkownicy UTO osobami związanymi z problemami jakie na ulicach miast oraz w nieprzygotowanych urzędach miejskich /wydających decyzje/ wygenerowały firmy sharingowe z e-hulajnogami. Nie jesteśmy za tę sytuację odpowiedzialni i nie zgodzimy się na bycie „ukaranymi” merytorycznym zakresem rozwiązań prawnych w proponowanym kształcie ustawy dedykowanych w sporej części bezpośrednio do firm sharingowych oraz kompletnie pomijających inne rodzaje UTO poza e-hulajnogami /w tym nie biorących w ogóle pod uwagę realiów technicznych takich urządzo-pojazdów gdzie np. waga dobrych, bezpiecznych monocykli elektrycznych jest powyżej 20 kg, a moc umożliwiająca uruchomienie tego koła musi – co wynika z praw fizyki – przekraczać wartości ujęte w propozycji ustawy, nie przeszkadzając zachować dozwolonej w niej prędkości/. Nie jesteśmy użytkownikami „strefy sharingowej”, nie jesteśmy wyłącznie związani z chodnikami/ścieżkami rowerowymi w centrach miast. Od lat używamy naszych pojazdów do poruszania się w drodze do pracy w małych miejscowościach/wioskach, do dojazdów na pociąg, autobus, a potem do celu w mieście, często na przedmieściach. W zdecydowanej większości nie ma tam chodników ani ścieżek rowerowych – są tylko lokalne, poboczne drogi. Według obowiązujących przepisów i w zgodzie z nimi tymi drogami może poruszać się dosłownie wszystko, natomiast propozycja ustawy o ruchu chce zakazać poruszania się nimi na UTO. Potrzebujemy rozwiązań prawnych otwierających przed nami możliwość poruszania się wszędzie tam, gdzie poruszają się zgodnie z obowiązującymi przepisami rowery (w tym

elektryczne) – na prawach „pojazdu mieszczącego się w definicji roweru”. Natomiast zgadzamy się że wśród UTO są pojazdy o charakterystyce (waga powyżej 40 kg, prędkości około 45 km/h i więcej) umiejscawiające takie UTO w kategorii motorowerów. Dodatkowo zaznaczam i podkreślam, że my – prywatni użytkownicy UTO, nie byliśmy przez poprzednie lata opisywani w przekazach medialnych jako powodujący „okropne wypadki z udziałem hulajnogi elektrycznej”. Sposób w jaki firmy sharingowe dały e-hulajnogi w ręce laików nie czujących odpowiedzialności materialnej i często nie umiejących jeździć na hulajnogach powinien być przedmiotem dochodzenia. A oprócz normalnej regulacji przepisów ruchu, firmy te powinny być zobowiązane do wypracowania wraz z urzędami miast miejscowych regulaminów – ponieważ czerpią zyski, a unikają odpowiedzialności za zapewnienie bezpieczeństwa słabo jeżdżącym, często przypadkowym wypożyczającym, a co za tym idzie innym uczestnikom ruchu.

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Ponadto projektodawca określił dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych. Dodatkowo wskazać należy, że w opinii projektodawcy kwestia zasad zajęcia pasa drogowego jest obecnie dostatecznie uregulowana w przepisach ustawy o drogach publicznych.

2. Konsultacje proponowanej wersji przepisów zawartych w propozycji ustawy „Prawo o ruchu drogowym”

Art.2 pkt 32) – dodano UTO - natomiast w pkt 47 dodano UTO do definicji roweru :

rower - pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h;

- gdzie UTO z racji charakterystyki budowy – w tym małej średnicy kół – nie może spełnić warunków napięcia i mocy, gdyż do zapoczątkowania poruszania się po pierwsze nie jest wyposażone w pedały, po drugie zgodnie z podstawowymi prawami fizyki nie byłoby /przy tych małych kółkach/ w stanie ruszyć z miejsca

Po pkt 47a dodaje się pkt 47b w brzmieniu:

„47b) urządzenie transportu osobistego – pojazd o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m i długości nieprzekraczającej 1,25 m, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującym się na tym pojeździe, wyposażony w napęd elektryczny, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h; określenie to nie obejmuje wózka inwalidzkiego”;

- po pierwsze określenie długości zamykającej się wartością 1,25 m jest sztucznie wymyśloną długością i niezgodną z dodaniem UTO do definicji roweru. Posiadam rower produkcji niemieckiej Heros, którego długość od środkowej części łoża opony przedniego koła do światła odblaskowego na tylnym błotniku wynosi 176 cm. Większość hulajnóg mieści się w określonej w Propozycji Ustawy długości 125 cm, ale niektóre, szczególnie te nowsze o zwiększonych warunkach bezpieczeństwa osiągają długość 130 – 135 cm – co wynika z rozsunięcia kół i zaopatrzenia ich w dużo lepsze amortyzatory.

Art. 20. dotyczącym dopuszczalnej prędkości

6. Prędkość dopuszczalna niektórych pojazdów, z zastrzeżeniem ust. 2, wynosi:

3) motocykla (również z przyczepą), czterokołowca i motoroweru, którymi przewozi się dziecko w wieku do 7 lat - 40 km/h.

w Propozycji Ustawy w art. 20 w ust. 6 po pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) urządzenia transportu osobistego:

a) na chodniku albo drodze dla pieszych – prędkość pieszego,

b) na jezdni, pasie ruchu dla rowerów lub drodze dla rowerów – 25 km/h.”;

Podaje się przepis obejmujący rowery elektryczne – jest to jak najbardziej w porządku, tym bardziej, że wymienia się tu jezdnię – jako wszystkie jezdnie po których poruszają się rowery. Niemniej wydaje mi się zasadnym umożliwić korzystanie z dojazdu do pracy – na pociąg w małych miejscowościach pojazdom UTO osiągającym prędkości powyżej 25 km/h – poprzez wprowadzenie kategorii UTO II osiągających do 45 km/h przez określenie ich jako motorowerów (obok UTO I poruszających się do 25 km/h) - takie pojazdy poruszając się po lokalnych drogach z prędkościami tego rzędu stwarzają dużo mniejsze zagrożenie w ruchu niż powolne – do 25 km/h. Powszechnie jest wiadomym że zwykle rowery, bez wspomaganie elektrycznego, często jeżdżą z dużo większymi prędkościami niż 25 km/h.

Art. 63.

3. W przypadku braku wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów kierujący urządzeniem transportu osobistego może wyjątkowo poruszać się:

1) jezdnią drogi, na której prędkość dopuszczalna pojazdów lub zespołów pojazdów jest nie większa niż 30 km/h;

2) chodnikiem lub drogą dla pieszych wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h.

4. Poza obszarem zabudowanym kierujący urządzeniem transportu osobistego może poruszać się wyłącznie pasem ruchu dla rowerów, drogą dla rowerów, a w przypadku ich braku chodnikiem lub drogą dla pieszych.

W tym miejscu Propozycja Ustawy zaprzecza poprzednim zapisom przepisów w których umiejscawia UTO w kategorii roweru i odbiera prawa przysługujące rowerom w poruszaniu się po wszystkich drogach lokalnych.

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Ponadto mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

Pytanie – na jakiej podstawie ma obowiązywać czy już obowiązuje przepis:

Art. 6. Kierujący urządzeniem transportu osobistego użytkowanym, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, jest obowiązany jechać z prędkością nie większą niż określona w art. 20 ust. 6 pkt 4 lit. b ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Co jest przepisem obowiązującym przed dniem wejścia ustawy?

Stanowisko MI

Projektodawca odstąpił od wprowadzania regulacji zawartej w art. 6 projektu ustawy.

58) Osoba fizyczna 21

Chciałabym Państwu przedstawić punkt widzenia osoby, która nie wykorzystuje hulajnóg sharingowych do krótkich dojazdów do tramwaju czy sklepu, ale korzysta z własnych Urządzeń Transportu Osobistego poruszając się po mieście w sprawach służbowych, na zakupy, a także robiąc wraz z rodziną wycieczki poza miasto.

Całe środowisko użytkowników UTO zgadza się z Państwem, że poruszanie się UTO w przestrzeni publicznej wymaga jak najszybszego uregulowania. Obecny projekt ustawy wydaje się być dużo lepiej przemyślany, jednak wciąż skrywa on kilka zapisów, które mogą w znaczący sposób zahamować rozwój mikromobilności w naszym kraju.

Zacznijmy jednak od pozytywów.

1. Zniesienie limitu wagi UTO

Bardzo się cieszymy, że w obecnym projekcie ustawy został usunięty zapis o limicie wagowym UTO. Większa waga urządzeń idzie w parze z bezpieczeństwem, komfortem i zasięgiem. Urządzenia o wadze dochodzącej do 30-35 kg zapewniają już komfortową amortyzację, duże

koła zapewniające bezpieczeństwo i stabilność jazdy (szczególnie na nierównej nawierzchni), a wbudowane duże akumulatory pozwalają na dłuższe wycieczki bez potrzeby doładowywania.

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu.

2. Zniesienie limitu mocy silnika

Szybkie ograniczenie mocy całkowicie zablokowałoby możliwość korzystania z monocykli elektrycznych (jednokołowe UTO), które ze względu na specyfikę działania potrzebują mocnego silnika, aby w ogóle móc utrzymać na sobie kierowcę. W przypadku monocykli elektrycznych moc silnika idzie w parze z bezpieczeństwem podczas jazdy. Im więcej mocy ma w zapasie "koło", tym mniejsza jest szansa na to, że podczas podjazdu pod wzniesienie zabraknie mu mocy co będzie skutkowało wypadkiem.

Stanowisko MI

Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Teraz chciałabym poruszyć kilka punktów, które budzą wiele emocji w środowisku użytkowników UTO.

3. Zasufladkowanie wszystkich UTO w jednej kategorii

Rynek UTO jest bardzo obszerny. Na hulajnogach z wypożyczalni często wsiadają osoby z doskoku, bez żadnego doświadczenia, środków ochrony osobistej (kaski, ubezpieczenie OC) oraz w sporej części nie znające przepisów ruchu drogowego. W przestrzeni publicznej użytkownicy hulajnóg sharingowych często poruszają się nieodpowiedzialnie doprowadzając do niebezpiecznych sytuacji z udziałem pieszych i innych uczestników ruchu drogowego. Zgadamy się z Państwem, że ten segment rynku trzeba objąć szczególnym nadzorem. Bardzo rozsądnie brzmi tutaj wprowadzanie sprzętowych limitów prędkości do 25 km/h (a nawet 20 km/h). Proszę jednak zauważyć, że UTO to także właściciele prywatnych sprzętów. Jedni kupując mniejsze, słabsze i tańsze UTO na dojazdy do pracy, a inni kupują sprzęty mocniejsze i z większymi zasięgami, robiąc z nich swój podstawowy środek lokomocji i rekreacji. Uważamy, że ustawa UTO w obecnej formie jest niezwykle krzywdząca dla tej drugiej, bardzo licznej grupy użytkowników, dlatego prosimy o zdefiniowanie w ustawie kilku kategorii dla UTO.

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Ponadto projektodawca określił dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych.

4. Nasze propozycje zmian w ustawie UTO

Proponujemy utworzyć trzy kategorie dla UTO:

A) Hulajnogi inne pojazdy z wypożyczalni zdecydowanie należy objąć ustawowym, sprzętowym ograniczeniem prędkości do 25 km/h lub 20 km/h i dopuścić do ruchu wyłącznie na chodnikach lub ścieżkach rowerowych. Rozsądne ograniczenie wiekowe można by ustanowić na minimum 16 lat.

B) Prywatne UTO o słabszych parametrach (wykorzystywane przez użytkowników głównie do krótkich dojazdów) również można ograniczyć do 25 km/h i zezwolić na poruszanie się po chodnikach, ścieżkach rowerowych oraz ulicach poza terenem zabudowanym. Tutaj również ograniczenie wiekowe mogłoby wynosić 16 lat.

C) Prywatne UTO o większej mocy i prędkości. To jest temat wymagający szczególnego sprecyzowania w ustawie, aby każdy z użytkowników tych urządzeń miał swoje miejsce w przestrzeni publicznej i mógł się bezpiecznie po niej poruszać. Chciałabym jasno podkreślić,

że nie sugerujemy swobodnego wypuszczenia takich urządzeń na drogi. Błagamy jednak o stworzenie przepisów w taki sposób, aby nie wykluczać tych urządzeń z ruchu.

Dla ostatniej, najmocniejszej grupy UTO proponujemy wprowadzić:

obowiązek poruszania się w kasku,

minimalny wiek: 18 lat,

obowiązkowe ubezpieczenie OC,

obowiązkowe dodatkowe uprawnienia, np. prawo jazdy,

ograniczenie prędkości do 50 km/h,

dopuszczenie do poruszania się po ścieżkach rowerowych (z zachowaniem niższej prędkości) oraz po jezdni jezdni na równi z rowerami lub skuterami,

obowiązkowe oświetlenie przednie, światło stop oraz kierunkowskazy w przypadku hulajnog elektrycznych (na monocykłach elektrycznych zamiar skrętu można sygnalizować ręką).

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca odstąpił od obowiązku poruszania się w kasku, w związku z obniżeniem dopuszczalnej prędkości dla hulajnog elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego do 20 km. Ponadto projektodawca przewiduje konieczność posiadania karty rowerowej w przypadku niepełnoletnich osób kierujących hulajnogą elektryczną oraz urządzeniem transportu osobistego, zgodnie z projektowaną nowelizacją ustawy o kierujących pojazdami. Natomiast parametry techniczne w zakresie hulajnog elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Co więcej projektodawca nie przyjął przedmiotowych rozwiązań obowiązkowego ubezpieczenia OC z uwagi na fakt, iż rowery (w tym także elektryczne) nie są objęte obowiązkowym ubezpieczeniem. Wskazać należy, że wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia OC stanowić może przejaw nierównego traktowania uczestników ruchu korzystających z podobnych urządzeń.

5. UTO zmienia świat

Pragniemy, aby zwrócili Państwo uwagę na to, że UTO są rewolucją w transporcie, jakiej świat nie widział od czasu wynalezienia samochodu. Obecnie ruch miejski i pozamiejski mamy zdominowany przez samochody, dla których aż do teraz nie było żadnej realnej alternatywy. Owszem - istniały rowery, ale przez swoje ograniczenia nigdy nie były w stanie zastąpić samochodu. W końcu nie każdy ma odpowiednią kondycję i nie każdy chce się pocić w ciągu dnia. Natomiast UTO jest naprawdę ważnym przełomem w mikromobilności. Stosunkowo niewielkim kosztem każda osoba może nabyć swój własny, osobisty środek transportu, który pozwoli dojechać do pracy, czy zrobić kilkudziesięciu kilometrową wycieczkę z rodziną bez uronienia ani jednej kropli potu.

Ustawa w obecnej formie podetnie skrzydła całej branży UTO i na długie lata wyhamuje rozwój tych urządzeń, dlatego gorąco apelujemy o uwzględnienie w niej także mocniejszych Urządzeń Transportu Osobistego. Na Państwa rękach spoczywa olbrzymia odpowiedzialność, bowiem UTO ma szansę wprowadzić prawdziwą rewolucję na olbrzymią skalę w sposobie myślenia o poruszaniu się po mieście oraz poza nim.

Podkreślamy, że jak najbardziej godzimy się na wprowadzenie prawnych wymogów poruszania się na mocniejszych i szybszych UTO (minimalny wiek, prawo jazdy, obowiązkowe ubezpieczenie, jazda w kasku). Prosimy po prostu o uwzględnienie tych pojazdów w ustawie i nie odcinanie całej tej gałęzi poprzez wprowadzanie wspólnych ograniczeń dla wszystkich UTO.

Sama jestem kierowcą z wieloletnim doświadczeniem, a od dwóch lat poruszam się po mieście głównie na UTO. Mam także wykupione dobrowolne ubezpieczenie OC w życiu prywatnym, które obejmuje również wypadki spowodowane na UTO. Zawsze jeżdżę w kasku. Jestem również dobrze oświetlona. Uważam się za odpowiedzialnego użytkownika UTO – a takich jak ja są w kraju tysiące, a z każdym tygodniem przybywają setki kolejnych.

Stanowisko MI

Projektodawca odrębnie zdefiniował hulajnogę elektryczną oraz urządzenia transportu osobistego oraz określił zasady ruchu drogowego.

59) Osoba fizyczna 22

Mam 48 lat i jestem użytkownikiem hulajnóg elektrycznych od ponad roku. Wcześniej przeszedłem etap korzystania z hulajnóg na minuty. Prowadzę działalność gospodarczą i posługuję się pojazdami elektrycznymi (mam dwie własne hulajnogi) w zastosowaniu służbowym i prywatnym. Mieszkam w centrum i mam biuro w centrum oddalone o 3-4 km od domu. W listopadzie 2019 sprzedałem jeden z samochodów gdyż większą część aktywności przeniósłem na pojazd elektryczny co spowodowało poprawę jakości życia za sprawą oszczędności czasu i przyjemności jaką niesie za sobą przemieszczanie się pojazdem elektrycznym. Na hulajnogach elektrycznych pokonałem dystans około 4 tys km.

Jestem aktywnym członkiem społeczności lokalnej we Wrocławiu zrzeszającej pasjonatów Małych Pojazdów Elektrycznych, skupionej wokół grupy na Facebooku: Małe Pojazdy Elektryczne Wrocław i okolice (liczącej przeszło 700 członków) na której mam przyjemność być moderatorem. Dodatkowo wspieram jako moderator społeczność na grupie Facebookowej: UTO | Xiaomi Mijia M365 | PRO | Niebot MAX | Polska (liczącej prawie 12 tys. członków). Dodatkowo angażuję się na wielu grupach międzynarodowych, które łączą posiadaczy sprzętu określonych producentów - np. Kaboo, Minimotors lub skupiają się na informacjach z określonych rynków: Meksyk / Ameryka Południowa, Filipiny, Dubaj lub w ogół idei. Mam dobre rozeznanie rynku i wiem co się dzieje. Posiadam sprawność w zakresie dokonywania napraw mechanicznych, w kwestiach związanych z „prądem” pomagają koledzy.

1. Dlaczego przepisy dotyczące UTO są bardziej restrykcyjne niż te, które ustanowiono dla innych pojazdów: rowery i samochody. Takie podejście narusza prawa obywateli i ma charakter dyskryminacyjny.

Stanowisko MI

Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

W zakresie maksymalnej dozwolonej szybkości. Nie jest dla mnie zrozumiałe nałożenie konstrukcyjnego ograniczenia prędkości do 25 km / h w sytuacji gdy rower takiego ograniczenia nie posiada. Dodatkowo, przepis ten nie będzie skuteczny bowiem jak będzie weryfikowany w praktyce i egzekwowany ten zapis?

Czy Policja zostanie wyposażona w urządzenia, które w momencie zatrzymania pozwolą na weryfikację spełnienia wymagania? Dodatkowo istnieją już ograniczenia w obrębie danego odcinka jezdni czy też obszaru (np. teren zabudowany) - czy do tej pory jest to niewystarczające? Dostrzegają Państwo niekonsekwencję dotyczącą maksymalnej dozwolonej szybkości samochodów osobowych poruszających się po drogach publicznych oraz możliwości zakupu pojazdu zdolnego do rozwinięcia szybkości 200 km/h lub wyżej? Jak zestawić zagrożenie płynące z szybkości hulajnogi z tym jakie powstanie w przypadku samochodów? Czym różni się rower ważący 15 kilogramów, na którym jedzie osoba ważąca 120 kg, od hulajnogi ważącej 20 kg którą jedzie osoba ważąca 80 kg?

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Ponadto projektodawca określił dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych. Jednocześnie wskazać należy, że projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

W zakresie poruszania się poza terenem zabudowanym.

Przepis nie przewiduje żadnej możliwości poruszania się jezdnią czy poboczem poza terenem zabudowanym o ile nie istnieje chodnik lub ścieżka rowerowa. Czy w miejsce tego przepisu nie powinny zostać wprowadzone wymagania dotyczące np.: świateł ostrzegawczych oraz dopuszczenie jazdy poboczem (oczywiście zakaz wprost powinien dotyczyć dróg szybkiego ruchu i autostrad). Przepis ten wyklucza możliwość korzystania z UTO przez mieszkańców prowincji w miejscach niewyposażonych w infrastrukturę dla pieszych lub rowerzystów. Czy Państwo Polskie zobowiąże się w ślad za tym przepisem do skutecznego zapewnienia warunków, pozwalających na poruszenie się takim osobom w sposób zgodny z przepisami lub zapewni tak elastyczną formę transportu przez całą dobę jaką umożliwiałby własny pojazd? Czy obywatel z dnia na dzień zostanie pozostawiony samemu sobie? Jak w świetle tego zapisu wygląda swobodna możliwość poruszania się osoby dorosłej rowerem praktycznie wszędzie (nawet takiej, która nie ma uprawnień do kierowania pojazdami i może potencjalnie nie wiedzieć nic o zasadach ruchu drogowego), co więcej, nastolatek z kartą rowerową (nawet 11-12 latek) może poruszać się rowerem tam gdzie nie wolno tego robić dorosłemu nawet posiadającemu prawo jazdy.

Stanowisko MI

Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

2. Dlaczego określono maksymalną długość pojazdu na 125 cm? Co przemawia za stosowaniem tego parametru jako granicznego? Mam wrażenie, że uwadze gremium przygotowującego regulację umknęły niektóre dostępne na Polskim rynku rozwiązania dostarczane przez uznanych producentów pojazdów UTO (limit długości nie występuje w przypadku rowerów). Ustalenie limitu długości dla rozwiązań UTO (hulajnóg elektrycznych) w zakresie 135-150 cm pozwoli wdrożenie regulacji bez negatywnego wpływu na bezpieczeństwo i zawirowań na rynku.

W zakresie zapisu „Długość nieprzekraczająca 1,25 m”

W kontekście braku precyzyjnych wskazań może dojść do paradoksu, w którym wymiana opony na terenową lub założenie dodatkowego błotnika czy założenie anteny z chorągiewką będzie decydowało o tym jak zakwalifikować dany pojazd podobnie jednak w przypadku wypuszczenie powietrza z opon. Może więc jeśli już badać odległość między osiami? Jeśli mówimy o bezpieczeństwie (a na tym zależy wszystkim), część z pojazdów bardziej zaawansowanych, posiadająca zawieszenie amortyzujące wstrząsy w obrębie przedniego i tylnego koła (choć nie wszystkie) posiada długość niewiele przekraczającą wskazany w projekcie rozmiar 125 cm długości.

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Natomiast wskazać należy, że projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

3. Propozycje / Zestawienie

Kryterium	Hulajnogi prywatne	Hulajnogi „na minuty” (wynajem)
Maksymalna szybkość	Taka jak na danym obszarze ewentualnie zgodna z szybkością dla rowerów. W przypadku jazdy po chodniku / pośród pieszych jazda bezpieczna dostosowana do warunków.	Ograniczenie szybkości: • do 20 km / h

	<p>Wprowadzenie konstrukcyjnego ograniczenia szybkości będzie wymagało ogromnych nakładów na wyposażenie patroli Policji w certyfikowane urządzenia umożliwiające stwierdzenie zgodności z prawem, w innej sytuacji nie będzie skuteczne inną możliwością będzie organizowanie infrastruktury, która umożliwi weryfikację? Są na to zasoby?.</p> <p>Jeśli tak to lepszym rozwiązaniem jest przeznaczenie ich na edukację.</p>	<p>Ewentualnie wprowadzenie limitów na podstawie elektronicznego scoringu dla konta użytkownika, np. na podstawie oceny doświadczenia (ilość przejechanych minut lub kilometrów).</p> <p>W przypadku naruszeń kierowanie przez Policję do operatorów wniosków o zablokowanie konta użytkownika. Np. przy stwierdzeniu jazdy po alkoholu lub innych powtarzających się wykroczeniach.</p> <p>Rzetelna weryfikacja kont użytkowników i tożsamości (z konsekwencjami w przypadku naruszeń) np.: na podstawie karty kredytowej co uniemożliwi nadużycia - dzieci posługujące się dokumentami rodziców. Bardzo często można spotkać dzieci jeżdżące samodzielnie bez opieki dorosłych, na niedostosowanych hulajnogach.</p>
Dopuszczenie do jazdy	Tam gdzie mogą jeździć rowery (z wyjątkiem tras szybkiego ruchu i autostrad)	Tylko jazda w obszarze działania / licencji firmy wynajmującej (po alejkach dla rowerów, chodnikach lub ulicach w przypadku braku innych możliwości)
Środki ochrony osobistej	Kask - wymagany	Opcjonalny
Ubezpieczenie	Obowiązkowe OC – właściciel (nie są to duże kwoty - płace kilkadziesiąt złotych na rok).	Obowiązkowe OC - firmy wynajmująca
Wiek kierującego	od 12 lub 13 roku życia pod nadzorem rodziców. Dla dzieci poniżej 12 roku życia opieką rodziców + hulajnoga dziecięca.	Możliwości korzystania wyłącznie przez osoby powyżej 16-17 rok życia. W przypadku osób od 13 roku życia pod nadzorem dorosłych

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca przyjął następującą klasyfikację: hulajnoga elektryczna, urządzenie transportu osobistego, urządzenie wspomagające ruchu. Z tego względu powyższe uwagi zostały nieuwzględnione.

4. Unia Europejska

Cenne jest przygotowanie dołączonego do projektu zestawienia regulacji w Państwach członkowskich, pokazuje jednak jak stanowienie przepisów pod presją opinii publicznej i na przysłowiowym kolanie odbija się na ich jakości. Komisja Europejska, która dąży do harmonizacji przepisów i wypracowywania wspólnych racjonalnych, niedyskryminujących i dających perspektywę rozwoju oraz poprawy bezpieczeństwa zasad, nagle pod wpływem medialnego zamieszania i pojedynczych incydentów eskalowanych w mediach, dopuściła do legislacyjnego horroru, doduszając regulacje krajowe. Dzisiaj okazuje się, że chyba łatwiej pojechać dzisiaj do innego kraju na wakacje z legalnie posiadaną bronią niż z hulajnogą (by nie zgubić się w gąszczu przepisów i móc spełnić wymagania). Absurdalność takiego podejścia jest dowodem na to, że nagle okazuje się, iż pochopnie przyjęte przez Państwo X kryteria, które kwalifikują o dopuszczeniu pojazdu UTO do stosowania, w innym kraju nagle ze względu na ogład przez inna optykę zakazują jego użytkowania. Jak to możliwe w dzisiejszych czasach nie wiem (gdy porównamy to np.: do rynku samochodowego), że są dostępne w handlu i poruszają

się pośród innych samochody posiadające moc kilkuset koni mechanicznych i prędkość nominalną na poziomie między 200-300 km/h niczym nieograniczoną. W Polsce na szczęście prace wyhamowały w pewnym momencie - co pozwoliło na konstruktywną refleksję - miała ona pozytywny wpływ na kształt kolejnego projektu.

W prezentowanym przez różne kraje podejściu, widać brak wspólnej idei ustanowienia sprawiedliwego prawa i równego traktowania obywateli. Jedyne co przebija to chęć przeciwdziałania następstwom jaki pojawiły się w wyniku funkcjonowania biznesu wynajmu UTO na minuty (głównie hulajnóg elektrycznych). Warto być ostrożnym z takim bodźcowym reagowaniem na skutek, bowiem zaraz dotrzemy (jeśli odpowiednio wyłożymy uwagę) do kwestii rowerów miejskich czy też w ogóle rowerów w ruchu ulicznym (statystyki wypadków są tutaj bezwzględne). Okazuje się też, że nie o zlikwidowanie zagrożenia poprzez wyeliminowanie tu chodzi, bowiem nikt mimo, że każdego roku odnotowujemy setki utonięć nie planuje osuszać zbiorników wodnych czy rzek (tutaj też na marginesie zwrócę uwagę, że około 20-25% incydentów indukuje alkohol, a prohibicji też racjonalnie myślący też nie biorą pod uwagę).

5. Podsumowanie

Mikromobilność jest dla społeczeństwa wielką szansą na zniesienie barier w zakresie przemieszczania się w mieście i poza nim. Umożliwia sprawne dojechanie do pracy, po zakupy albo przystanku komunikacji publicznej, jest szansa na poprawę sytuacji komunikacyjnej w mieście i poza nim. Idealnie nadaje się do przemierzania dystansów na poziomie od kilku do

kilkunastu km. Można więc traktować UTO jako środek wyrównywania szans / znoszenia barier oraz urządzenie dające obywatelom wolność.

Wywołuje oddziaływanie ekologiczne i nie powoduje emisji zanieczyszczeń, co więcej, poprzez zmniejszenie konieczności korzystania z własnego samochodu może prowadzić do częściowego zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza w wielkich polskich aglomeracjach. Podnoszone przez niektórych kwestie dotyczące rzekomej szkodliwości dla środowiska podczas procesu wytwarzania nie ma zastosowania, gdyż każde osiągnięcie cywilizacyjne generuje takie obciążenia - ewentualnie wydaje się zasadne by nałożyć regulację nakazującą obrót i właściwe utylizowanie odpadów związanych z ogniwami / bateriami. Transformację powinniśmy zacząć i wypracowywać dalsze rozwiązania na podstawie konstruktywnie ocenianych doświadczeń. Środowisko jest mocno zaangażowane i pomoże.

Pojazdy elektryczne są ciche - pozwalają obniżyć emisję hałasu w mieście oraz w aktywny sposób realizować wypoczynek na terenach zielonych czy też lasach znajdujących się nieopodal miast. Nie powodują zakłócania spokoju innych osób czy też zwierząt zamieszkujących wskazane ekosystemy. Dla wielu osób posiadających ograniczenia ruchowe są szansą na sprawne i bezpieczne przemieszczanie się na niewielkie odległości (najczęściej do kilku kilometrów). Szczególnie istotna jest rola transportu UTO dla mieszkańców obszarów, na których nie występuje dobrze zorganizowana komunikacja publiczna co uniemożliwia lokalne przemieszczanie np.: sprawne dotarcie się do sklepu.

Grupy interesariuszy, na które będą miały wpływ przepisy UTO:

- Piesi
- Posiadacze własnych pojazdów UTO
- Osoby korzystające czasowo z pojazdów UTO (wynajem)
- Podmioty świadczące usługi wynajmu pojazdów UTO
- Samorządy na obszarze których działają firmy wynajmujące
- Sprzedawcy zajmujący się dystrybucją pojazdów i akcesoriów
- Producenci sprzętu UTO
- Niezależni dostawcy rozwiązań związanych z UTO, hobbyści, rynek nowych usług - np.: szkoła jazdy, kurierzy, wycieczki krajoznawcze i wiele, wiele innych
- Serwisy, Zakłady naprawcze

Jeśli zajdzie potrzeba wprowadzenia w przyszłości dodatkowych kryteriów, proszę wziąć pod

uwagę następujący podział, można go w przyszłości jeśli zaistnieje potrzeba rozwinąć:

- Hulajnogi na minuty - np.: operatorzy Bolt, Lime, Hive, etc ... (zawsze odrębna kategoria)
Hulajnogi miejskie - Xiaomi m365 / Pro, E-Twow Boster, Zero 9, Ruima, Dualtron Spider
Hulajnogi zaawansowane - Kaboo Mantis, Kaboo Skywalker 10, Dualtron Thunder, Zero 10x, Mercane MX60, Tech Life x7
- Hulajnogi terenowe (ciężkie) - przykład Kaabo WolfWarior 11, Dualtron X, Techlife x9
- (może hulajnogi dziecięce - ale tutaj może trzeba by porozmawiać z ludźmi z branży)

Wydaje się jednak, że na początek najlepsze będą klarowne i proste zasady.

Dobrym ruchem jest zniesienie limitu wagi pojazdu oraz mocy silników gdyż cechy te mają jedynie pośredni wpływ na bezpieczeństwo, ponadto statystycznie nieistotny.

Dobrym ruchem jest zniesienie limitu szerokości chodnika. Niestety praktyczna znajomość warunków jakie panują w tym obszarze powoduje przekonanie graniczące z pewnością, iż przepis ten nie miał szans na realizację.

Warto też pamiętać, że regulacja powinna dopuszczać pojazdy o lepszych parametrach choćby po to by można było w UTO wyposażyć służby porządkowe takie jak Straż Miejska, Policja czy ratownictwo medyczne w przypadkach wymagających szybkiego reagowania, które zdaje się idealnym pojazdem dla wsparcia służby w mieście. Zero emisji, możliwość sprawnego poruszania się w przestrzeni miejskiej w sytuacji utrudnień w ruchu. Poprawiona efektywność i lepsze sprawowanie kontroli, w obszarze patrolowanych obszarów (jak parki, lasy, bulwary nad rzekami czy też ścieżki rowerowe ale też centra miast). Szczególnie istotne może być ich zastosowanie w miejscowościach wypoczynkowych (kurortach). W naturalny sposób korzystanie np.: z hulajnogi elektrycznej ułatwia prowadzenie patrolu ze względu na pozycję jaką zajmuje kierujący na pojeździe - jest to o wiele bardziej skuteczna metoda niż partole rowerowe czy konne.

Oczekujemy od dawna przepisów regulujących sprawy UTO, jest to bardzo istotne gdyż określi to status użytkowników i pozwoli z czasem uporządkować rynek. W kolejnym działaniu mającym ważny wpływ na ten segment rynku będzie oddziaływanie na jakość towaru wprowadzanego do obrotu. Niestety na fali popularności produktów UTO w niektórych segmentach pojawiają się naśladowcy oferujący podobny towar (udający ten popularny) w niższej cenie, za którą stoi produkt gorszej jakości. Przynosi to wizerunkowe straty dla sceny UTO, osłabienie podmiotów działających legalnie, które tworzą nowy segment rynku, straty dla użytkowników, którzy kupują towar w dobrej wierze (otrzymujących słabej jakości produkt), straty dla Państwa z racji występowania szarej strefy.

Najważniejszą kwestią jest jednak edukacja. Krzewienie świadomości dotyczącej warunków poruszania się w przestrzeni miejskiej pojazdem elektrycznym. Korzystania ze środków ochrony osobistej. Wpływu warunków środowiskowych na bezpieczeństwo. Świadomość ograniczeń widoczności oraz możliwości opóźnienia w reagowaniu przez poszczególnych uczestników ruchu

Czy w ramach takiego projektu nie należało by rozważyć wprowadzenia, tak jak to ma miejsce w innych dziedzinach (u Prawników, Lekarzy, innych specjalistów np. Audytorów) konieczności stałego poszerzania wiedzy i zdobywanie punktów edukacyjnych (np. w perspektywie 3 lat) pozwalających na zachowanie uprawnienia do kierowania pojazdami? Dzisiaj gdy możliwe jest wprowadzenie szkoleń uzupełniających on-line można zadbać o utrzymanie poziomu aktualnej wiedzy nt. przepisów u kierowców oraz poszerzanie wiedzy, z różnych zagadnień związanych np. bezpieczeństwem na drodze. Nie wiem czy idea jednego szkolenia / kursu zakończony egzaminem z zachowaniem uprawnienia przez dziesiątki lat są w dzisiejszych czasach wystarczające.

60) Osoba fizyczna 23

W związku zaprowadzonymi przez Państwa pracami nad nowelizacją przepisów prawa o ruchu drogowym w zakresie uwzględnia w nich małych pojazdów elektrycznych tzw. UTO, przesyłam swoje uwagi, co o ogólnej koncepcji tego typu regulacji. Proszę o potraktowanie przez Państw poważnie głosu pierwszych użytkowników i szerokie pojętego środowiska wprowadzającego i propagującego w Polsce UTO jako osób o umysłach otwartym na zmiany i już doświadczonych

zakresie użytkowania tego typu pojazdów. Osób znających, na podstawie własnego doświadczenia, potencjał tego rodzaju pojazdów. Wprowadzone przez Państw przepisy to szansa na wypracowanie rozwiązań wspomagających rozwój tych nowych środków komunikacji, które jeśli dobrze wpasowane w naszą rzeczywistość, mogą za kilka lat stanowić poważną część miksu komunikacyjnego na naszych ulicach oraz być rozwiązaniem dla wielu obecnie występujących problemów.

Środowisko użytkowników UTO od lat czeka na przepisy wyjmujące tego typu pojazdy z pozaprawnej banicji i dające nam również prawa jako uczestnikom ruchu drogowego. Państwa działania są oczekiwani i miel widziane jednak dla nas ważne, aby w tworzeniu tych przepisów kierowali się Państwo spojrzeniem w przyszłość i dostrzegli potencjał jaki niosą takie pojazdy a nie jedynie obawami płynące z wniosków do konsultacji składanych przez osoby, które jeszcze nie miały przyjemność doświadczyć komfortu korzystania z tych nowoczesnych rozwiązań. W przypadku potrzeby dostarczenie przez nas (użytkowników UTO) dodatkowych informacji, podzielenia się doświadczeniami lub partycypacji w inny sposób w kolejnych etapach procesu, polskie środowisko UTO jest takim udziałem zainteresowane i chętne aby takiej pomocy udzielić.

1. Pozytywne zmiany względem pierwszego projektu

Za słuszne należy uznać zniesienie limitu wagi dla pojazdów. Ograniczenia w tym zakresie powodowałyby konieczność stosowania rozwiązań konstrukcyjnych nie gwarantujących bezpieczeństwa dla osób o wyższej wadze co skutkowałoby obniżeniem bezpieczeństwa kierujących lub wykluczeniem takich osób z użytkowaniu pojazdów poprzez niską maksymalną wagę kierującego dopuszczaną przez producenta. Na minus odbiłoby się to również na konieczność stosowania pakietów baterii o niskiej pojemności co szczególnie dla osób o wyższej wadze ale też dla wszystkich użytkowników przy niższej temperaturze otoczenia (spadek sprawności ogni w związku z obniżeniem temperatury) wykluczałaby możliwość sprawnego użytkowania.

2. Cele zmiany przepisów

Celem regulacji UTO powinna być poprawa bezpieczeństwa w ruchu oraz podniesienie przepustowości ulic w miastach poprzez dopuszczenie do legalnego poruszania się zeroemisyjnych, elektrycznych pojazdów stanowiących alternatywę dla transportu samochodowego.

3. Punkt wyjścia

Należy zauważyć, że:

- Już obecnie, mimo braku regulacji małe pojazdy elektryczne mają duży i stale rosnący udział w ruchu kołowym szczególnie w dużych miastach gdzie stanowią poważną alternatywę dla przemieszczania się samochodem;
- Zastosowanie pojazdów jest szerokie i zróżnicowane – od pojazdów sharingowanych dostępnych do wypożyczenia, używany głównie do przemieszczania się na trasach kilkuset metrów do kilku kilometrów do środków indywidualnej komunikacji o zasięgu kilkudziesięciu kilometrów używanych jak zamiennik samochodu w drodze do pracy czy w toku załatwiania codziennych spraw;
- Ze zróżnicowania zastosowania pojazdów wynika też ich zróżnicowanie jeśli chodzi o konstrukcję, masę oraz moce silników oraz pojemności baterii. I tak na rynku można spotkać pojazdy o:
 - o masie poniżej 10 kg oraz o masie nawet 50 kg;
 - o mocy nominalnej 250 W oraz mocy nominalnej 5000 W;
 - o pojemności baterii 150 Wh oraz pojemności baterii 4000 Wh;
 - o konstrukcji monocyklu, hulajnogi, deskorolkami, deski „snowbordowej”, roweru,
 - o motoroweru i wieloma innymi w tym w fazie prototypów.
- Pojazdy UTO są tylko w swojej grupie (nowoczesnych pojazdów elektrycznych transportu osobistego) tak zróżnicowane jak wszystkie inne rodzaje pojazdów już

funkcjonujących razem względem siebie – różnice są tak duże jak między rowerem, quadem, motorowere, motocyklem a małym samochodem spalinywym;

- Polska jest jednym z liderów na świecie w rozwoju runku pojazdów UTO – m.in. najpopularniejsza na świecie aplikacja do zarządzania pojazdami jest rozwijana w Polsce; polskie firmy świadczą usługi serwisu pojazdów obsługując rynek w UE oraz USA; w Polsce jest bardzo silne społeczeństwo zajmująca się produkcją akcesoriów i elementów do modyfikacji pojazdów UTO

4. Proponowane rozwiązanie

Biorąc pod uwagę sytuację zastaną, opisaną wyżej i potencjał jaki niesie za sobą dalszy rozwój technologii w zakresie UTO, próba przypisania wszystkich tych pojazdów do jednej, nowej kategorii nie może się udać. Taka regulacja tworząca jedną kategorię pojazdów UTO musi skutkować pozostawianiem poza prawem i próbą likwidacją części rynku pojazdów co należy jednoznacznie określić jako błędne podejście wbrew idei postępu i rozwoju nowych technologii. Uwzględniając różnorodność pojazdów z grupy UTO, dostępną już w Polsce infrastrukturę przygotowaną dla różnego rodzaju pojazdów „klasycznych” oraz obowiązujące obecnie ustawodawstwo i regulacje słusznym podejściem wydaje się podzielenie pojazdów UTO wg. Jasnego kryterium i przypisanie ich w kilku grupach do obecnie funkcjonujących kategorii pojazdów. Prostym do implementacji i uniwersalnym parametrem, w dodatku łatwym do weryfikacji na etapie homologacji takich pojazdów, jest moc nominalna silnika lub silników pojazdu.

Na tej podstawie pojazdy UTO można podzielić na co najmniej następujące kategorie:

- wspierające ruch pieszych (do 400 W) – przepisy dotyczące jak pieszych ze szczególnym zapisem o konieczności w każdym przypadku ustąpienia pierwszeństwa pieszemu; jako wyjątek w tej kategorii sugeruje się wprowadzenie ograniczenia prędkości maksymalnej pojazdów do 20 km/h w związku z poruszeniem się tego typu pojazdów po chodnikach jak pieszy; (w zasadzie tylko tą kategorię stara się objąć obecna nowelizacja)
- pojazdy od 401 do 2500 W – pojazdy dopuszczone do ruchu po ścieżkach rowerowych – wymogi jak dla rowerów i rowerzystów;
- pojazdy 2501 do 4500 W – wymogi jak dla motorowerów i motorowerzystów – poprzez rozszerzenie definicji motoroweru;
- pojazdy powyżej 4501 W – motocykle zgodnie z kategorią A1 wymogi jak dla motocykli i motocyklistów.

Odpowiednio dla kategorii należy wprowadzić obowiązek dostosowania pojazdów UTO do wymogów analogicznie jak aktualnie stosowane pojazdy z danej kategorii. Dodatkowo – dla pojazdów UTO – należy wprowadzić obowiązek homologacji oraz oznakowania poprzez specjalne naklejki przypisujące pojazd do konkretnej kategorii co pozwoli innym uczestnikom ruchu drogowego oraz służbą porządkowym na łatwą weryfikację prawa do poruszania się pojazdem w konkretny części pasa drogowego.

Dla pojazdów UTO powyżej kategorii „pojazdy wspierające pieszego” sugeruje się wprowadzenie obowiązku posiadania ubezpieczenia OC kierującego przypisanego do kierującego nie do pojazdy. Brak ubezpieczenia dla pojazdu wynika z trudności z tym związanymi np. braku tablic rejestracyjnych dla tego typu pojazdów oraz nie jest uzasadnione zw. na możliwość korzystanie przez jednego z kierowców z kilku pojazdów. Podobne podejście do ubezpieczenia pojazdów jest też co raz szerzej stosowane w innych krajach jeśli chodzi o ubezpieczenie OC kierującego pojazdem mechanicznym. W tym zakresie przepisy UTO wyprzedziłyby ewentualne zmiany w legislacji dotyczące samochodów co nie jest przedmiotem tej nowelizacji więc nie będę poświęcać jej więcej miejsca. Wysokość wymaganej polisy powinna być zróżnicowana dla poszczególnych klas pojazdów.

5. Uzasadnienie propionowych rozwiązań

Takie skonstruowanie przepisów dotyczących osobistych pojazdów elektrycznych zapewnia ich elastyczność i chroni przed koniecznością cyklicznej aktualizacji w przypadku pojawienia się nowego rodzaju pojazdów o co nie trudno w przypadku nowych technologii będących we wczesnej fazie rozwoju jak jest w przypadku UTO. Przepisy takie nie wykluczają też żadnego z

zastosowań pojazdów i pozwalają na bezpieczny i sprawiedliwy rozwój tej technologii i asymilacji jej w społeczeństwie co daje szansę na coraz większy udział tego typu pojazdów w ruchu a przez to zmniejszenie korków i śladu węglowego będącego skutkiem codziennej komunikacji społeczeństwa. Zastosowanie już funkcjonujących modeli pojazdów i przypisanie do nich UTO zwalnia zarządców drogi i samorządu z kosztów dodatkowych oznaczeń o raz regulacji ruchu i pozwala w pełni wykorzystać do przemieszczania się nowymi rodzajami pojazdów już istniejącą infrastrukturę.

Warto również nadmienić, iż obecnie Polska jest jednym z liderów na świecie w rozwoju runku pojazdów UTO – jak już wspominałem wcześniej najpopularniejsza na świecie aplikacja do zarządzania pojazdami jest autorstwa polskiego programisty, rozwijana i wspierana w Gdańsku; polskie firmy świadczą usługi serwisu pojazdów obsługując rynek w UE oraz USA; w Polsce jest bardzo silna społeczność zajmująca się produkcją akcesoriów i elementów do pojazdów UTO. Wprowadzenia ostrych przepisów zakazujących de facto korzystania z większości rodzajów pojazdów – jak to wnika z wstępnego projektu – przyczyniłoby się w dużej mierze do likwidacji polskiej myśli technologicznej w tym zakresie.

Polska w zakresie UTO ma szansę postawić się w pozycji lidera ekologicznej zmiany w transporcie miejskim i wyznaczać nowe trendy dla innych krajów w tym państwach Europy zachodniej, w których mimo szeroko podnoszonej agendy ekologicznej – nowoczesne nieemisyjne formy transportu są eliminowane z przestrzeni miejskiej. Takie działania (jak regulacje stosowane np. w Niemczech) należy jednoznacznie określić jako niekorzystne i antypostępowe. Z tego powodu ustawodawstwo Europy Zachodniej nie powinno być wzorem do przepisów stosowanych w Polsce. Polska powinna podjąć trud takiej regulacji UTO aby wspierać jego rozwój a nie go ograniczać. UTO to w końcu jedna z niewielu bezdyskusyjnie pozytywnych dla środowiska alternatyw dla transportu samochodowego w miastach. Polska, uchwalając mądre przepisy w tym zakresie, ma szansę zostać ambasadorem dobrej zmiany - ekorewolucji w codziennym transporcie osobistym co najmniej w skali Europy.

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Ponadto projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Ponadto projektodawca nie przyjął przedmiotowych rozwiązań dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzeń transportu osobistego z uwagi na fakt, iż rowery (w tym także elektryczne) nie są objęte obowiązkowym ubezpieczeniem. Wskazać należy, że wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia OC stanowić może przejaw nierównego traktowania uczestników ruchu korzystających z podobnych urządzeń.

61) Osoba fizyczna 24

Przesyłam swoje uwagi do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Projekt w odpowiedni sposób reguluje zasady poruszania się urządzeniami transportu osobistego. Należy też pochwalić zapis o uregulowaniu zasad parkowania pojazdów przez zarządcę drogi.

Należy wskazać problematyczność zapisu o poruszaniu się rowerem po chodniku "z prędkością pieszego". Choć jego intencja jest słuszna, to zapis taki wydaje się trudny w interpretacji i egzekucji (brak możliwości pomiaru prędkości, prędkość 5-6 km/h nie pozwala na utrzymanie równowagi na rowerze czy hulajnodze). Należy rozważyć alternatywne rozwiązanie tego zapisu np. "z minimalną prędkością pozwalającą na jazdę" oraz dodanie zapisu "jeżeli na chodniku znajdują się piesi" lub „w terenie zabudowanym”, co wyklucza nadinterpretacje np. w przypadku pustego chodnika przy drodze krajowej szybkiego ruchu.

Należy zwiększyć dozwoloną długość zespołu pojazdów rowerowych do 5 metrów, ponieważ proponowane 4 metry blokują możliwość realizacji dostaw rowerowych w obszarach niskoemisyjnych rowerami towarowymi z doczepioną przyczepą towarową lub paletą (rozwiązanie rozważane także przez operatorów hulajnóg do zbierania pojazdów z ulicy).

Stanowisko MI

Projektodawca odstąpił od nowelizacji przepisu art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym we wskazanym zakresie. Ponadto w opinii projektodawcy wystarczającym dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych jest określenie dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalnej prędkości poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Ponadto wskazać należy, że w uzasadnieniu do projektu ustawy przedstawiono analizę danych dotyczących prędkości ruchu pieszych, z której wynika, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s). Dodatkowo zaznaczyć należy, że projektodawca zabrania kierującemu hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego m.in. ciągnięcia innego pojazdu lub ładunku.

62) Osoba fizyczna 25

Niedawno kupiłem pojazd: monocykl elektryczny Inmotion V10F, taki jak tu: <https://sklep.cleverboard.pl/monocykle-elektryczne/98-monocykl-elektryczny-inmotion-scv-v10.html> Mój pojazd może przejechać na jednym ładowaniu nawet 90km, przy czym koszt naładowania prądem wynosi około 1zł. Proszę zwrócić uwagę że koszt przejechania 100 km samochodem elektrycznym będzie wahał się od 8 do 15 zł a tradycyjnym samochodem od 25 zł wzwyż. Funkcjonalnie jest to bardzo podobne do roweru, można utrzymywać prędkość 20-30km/h, jeździć po asfalcie, lasach, itp. Właśnie dziś zakończyłem moją 3-dniową podróż "Rowerowym szlakiem orlich gniazd" z Częstochowy do Krakowa. Szlak prowadzi większości lasami i lokalnymi mało uczęszczanym drogami. Jeśli ustawa o UTO wejdzie w obecnym kształcie, nie będę mógł nigdy więcej zrealizować takiej wycieczki. Takich szlaków rekreacyjno-turystycznych jest bardzo dużo i powstaje ich coraz więcej. Np szlak Velo Baltica biegnący brzegiem morza od Szczecina do Gdańska będzie osiągalny dla rowerów, ale dla UTO już nie.

Proszę o rozpatrzenie moich uwag i wzięcie pod uwagę że teraz w zasadzie teraz dzieje się "rewolucja" w dziedzinie transportu osobistego. Z każdym rokiem, miesiącem, powstaje coraz więcej pojazdów z coraz lepszymi możliwościami, które mogą całkowicie zastąpić samochód. Traktowanie UTO jako pojazdu III kategorii po samochodach i rowerach, to nie będzie dobre rozwiązanie.

Stanowisko MI

Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

63) Osoba fizyczna 26

W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi o ustawie o UTO chciałbym, jako wieloletni użytkownik ze sporym doświadczeniem, wnieść kilka uwag. Na początek to czego w projekcie ustawy nie ma, mianowicie wymogi oświetlenia oraz obowiązek noszenia kasku. Sam osobiście nie wsiadam na moje urządzenia bez kasku ale rozumiem że może to utrudniać pracę firmom wypożyczającym sprzęt UTO, więc proponuję rozwiązanie obowiązkowego noszenia kasku dla młodszych użytkowników, biorąc przykład z krajów zachodnich do 16 roku życia.

Stanowisko MI

Projektodawca odstąpił od obowiązku poruszania się w kasku, w związku z obniżeniem dopuszczalnej prędkości dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego do 20 km.

Obecny projekt ustawy w/g mnie błędnie (oraz sztucznie), ogranicza długość dopuszczalnych pojazdów UTO. Obecnie w projekcie ograniczenie długości do 125 cm nie dopuszcza najbardziej popularnej hulajnogi! Mówię tutaj o polskim Techlife x7 oraz chińskim Zero 10x których w Polsce jest bardzo dużo. Wystarczy wspomnieć że długość przeciętnego roweru do 180 cm, dlatego takie ograniczenie jest niepotrzebne.

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Dodatkowo wskazać należy, że projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Wydaje mi się również że urządzeniom UTO dużo bliżej do rowerów czy nawet skuterów 50 cc niż pieszego, dlatego nie rozumiem dlaczego ustawodawca nie dopuszcza ich do ruchu po drogach (obecnie za wyjątkiem dróg z ograniczeniem prędkości do 30km/h, poruszanie po drogach nie jest możliwe).

Wydaje mi się że zamiast dopuszczać UTO do jazdy po chodniku, (z dziwnie brzmiącym zapisem ograniczenia prędkości do "prędkości pieszego") lepiej jest dopuścić urządzenia transportu osobistego do ruchu na drogach oraz ścieżkach rowerowych, dokładnie na takich samych zasadach jak użytkowników rowerów czyli z wyłączeniem autostrad i dróg szybkiego ruchu. Takie rozwiązanie pomija problem wygenerowane przez projekt w stosunku do osób nie mieszkających w miastach. Urządzenia UTO często wykorzystywane są w mniejszych miejscowościach jako środek transportu do pracy, gdzie nie ma infrastruktury ścieżek rowerowych ani chodników. W obecnej formie projekt uniemożliwia korzystanie z UTO takim osobom.

Stanowisko MI

Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

Nie wydaje mi się też rozsądnym ograniczenie prędkości do 25km/h, skoro przeciętny rowerzysta jedzie dużo szybciej.

Stanowisko MI

Projektodawca obniżył dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego do 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych.

Reasumując:

- obowiązek posiadania świateł
- obowiązek noszenia kasku (do lat 16)
- usunięcie zapisu maksymalnej długości urządzenia
- dopuszczenie UTO do ruchu po ścieżkach rowerowych oraz drogach zgodnie z obowiązującymi przepisami ruchu drogowego za wyjątkiem autostrad oraz dróg ekspresowych.

64) Osoba fizyczna 27

Jako obywatel naszego kraju, uczestnik dróg, rowerzysta, kierowca, a przede wszystkim użytkownik Urządzeń Transportu Osobistego (UTO), chciałem wyrazić swoje zaniepokojenie postacią przepisów dotyczących UTO. Urządzenia transportu osobistego to grupa urządzeń określanych jako: urządzenia konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się wyłącznie kierującego znajdującego się na tym urządzeniu, o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m, długości nieprzekraczającej 1,25 m, masie nieprzekraczającej 20 kg, wyposażone w napęd elektryczny, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/. Moim zdaniem wykorzystanie UTO jest nie tylko przyjemne, ale także korzystne dla środowiska, co w czasach jego znaczącej degradacji jest godne podkreślenia.

Stanowisko MI

Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu.

Muszę zaznaczyć, że jestem gorącym zwolennikiem uregulowania przepisów dotyczących projektu zmiany przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, które zapewniają w sposób rozsądny bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Moje zaniepokojenie powoduje jednak zapis ograniczający użycie UTO poza obszarem zabudowanym. Uważam, iż użytkownicy UTO nie powinni posiadać mniej przywilejów od użytkowników rowerów.

Jednocząc się z użytkownikami UTO proponuję, aby w razie braku chodnika, drogi lub pasa ruchu dla rowerów, dopuścić ruch urządzeń transportu osobistego na drogach publicznych poza obszarem zabudowanym na zasadach przewidzianych dla roweru (art. 16 ust. 4 i 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym). Kierujący urządzeniem transportu osobistego miałby wówczas obowiązek korzystania z pobocza, a w razie jego braku lub gdyby nie nadawało się ono do jazdy, jazdy możliwie blisko prawej krawędzi jezdni.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu poruszających się po drodze, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

65) Osoba fizyczna 28

Odnosząc się do projektu zmian w ustawie – "Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw" dotyczących unormowania tzw. UTO, czyli Urządzeń użytku osobistego, jako stały użytkownik takiego pojazdu, korzystający z niego przy codziennych dojazdach do pracy (zamiast samochodu) chciałbym wnieść kilka uwag.

Przede wszystkim, należy pozytywnie ocenić zmiany w stosunku do propozycji z ubiegłego roku, m.in. rezygnację z limitów mocy silnika elektrycznego UTO czy wycofanie minimalnej szerokości chodnika, co w praktyce znacznie ograniczałoby legalne używanie pojazdów w wielu miejscach.

W nowym projekcie dostrzegam szczególnie trzy kwestie, niewątpliwie wymagające poprawy.

1. Zapis odnoszący się do limitu prędkości UTO, cyt: *"na chodniku albo drodze dla pieszych – prędkość pieszego "* - jest nieprecyzyjny i w praktyce trudny do wyegzekwowania.

Ograniczenie prędkości na chodniku powinno dotyczyć tylko sytuacji, gdy na chodniku znajdują się piesi. W obecnym brzmieniu, kierujący UTO, musiałby jechać z minimalną prędkością nawet wówczas, gdy pieszy trakt jest zupełnie pusty i szybsza jazda dla nikogo nie stanowiłaby zagrożenia. Określenie "prędkość pieszego" jest nieprecyzyjne i powinno zostać zastąpione konkretnym wskazaniem, np. 10 km/h.

Proponowany zapis uwzględniający w/w uwagi powinien brzmieć: *"na chodniku albo drodze dla pieszych, na których znajdują się piesi w odległości nie większej niż 20 metrów od kierującego – prędkość 10 km/h.."*

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. W opinii projektodawcy wystarczającym dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych jest określenie dla kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalnej prędkości poprzez zapis dotyczący obowiązku poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Ponadto wskazać należy, że w uzasadnieniu do projektu ustawy przedstawiono analizę danych dotyczących prędkości ruchu pieszych, z której wynika, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s).

2. Proponowany projekt nie przewiduje możliwości poruszania się UTO na drogach o limicie prędkości pow. 30 km/h. W praktyce oznacza to całkowite wyeliminowanie tych pojazdów z wielu miejsc, gdzie brakuje infrastruktury takiej jak chodniki czy drogi rowerowe. Przy braku

alternatywy (drogi rowerowe / drogi do 30 km/h, chodniki) należałoby wprowadzić warunkową dopuszczalność jazdy UTO skrajnią drogi, przynajmniej dla osób dorosłych, posiadających kartę rowerową lub prawo jazdy.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu poruszających się po drodze, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

3. Proponowana dolna granica wieku kierującego UTO jako 10 lat, jest w mojej ocenie zbyt niska stwarzając realne zagrożenie dla bezpieczeństwa samego kierującego jak też pieszych i innych uczestników ruchu. Warto zauważyć, że w większości krajów europejskich przyjęto minimalny wiek kierującego - 14 lat.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca zwraca uwagę na fakt, że kierowanie hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego wymaga posiadania podobnych umiejętności jak do kierowania rowerem.

Poza tymi trzeba uwagami, warto też rozważyć przyjęcie innych limitów maksymalnej prędkości UTO dla użytkowników prywatnych i dla użytkowników pojazdów tzw. "sharingowych", gdzie kierujący zwykle nie mają wystarczającego doświadczenia w kierowaniu hulajnogą elektryczną, stanowiąc zagrożenie dla innych. Nieprzypadkowo większość wypadków na hulajnogach elektrycznych powodowana jest właśnie przez klientów wypożyczalni. Wprowadzenie limitu 20 km/h technicznie byłoby bardzo proste, jednocześnie można dopuścić zwiększenie maksymalnej prędkości dla użytkowników indywidualnych do 30 km/h.

Stanowisko MI

Uwaga częściowo uwzględniona. Projektodawca określił dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych.

Liczę, że w wyniku wprowadzonych zmian, uda się stworzyć dobre prawo, które będzie sprzyjać rozwojowi mikromobilności, stanowiącej realną alternatywę dla samochodów. Jako właściciel dwóch samochodów, a o od roku, również hulajnogi elektrycznej, mogę z pełnym przekonaniem potwierdzić, że UTO dla wielu użytkowników pokonujących odległości do kilku, kilkunastu kilometrów, może być rozwiązaniem zastępującym samochód. Mam nadzieję, że nowe prawo regulujące poruszanie się tymi pojazdami, będzie pozytywnie stymulować rozwój tego przyszłościowego, ekologicznego środka transportu.

66) Osoba fizyczna 29

Jako użytkownik UTO chcę przedstawić swoje uwagi na temat projektu ustawy. Uważam, że hulajnogi elektryczne powinny być traktowane na równi z rowerami i powinny być dopuszczone do ruchu także na drogach publicznych w obszarze niezabudowanym z ograniczeniem do 90 km/h. Swoją opinię argumentuję umożliwieniem korzystania z hulajnóg elektrycznych przez mieszkańców mniejszych miejscowości i wsi. Uważam, że nie powinno dojść do dyskryminacji ze względu na to że użytkownik hulajnogi elektrycznej mieszkający na wsi nie może swobodnie przemieszczać się między miejscowościami. A co do bezpieczeństwa hulajnogi elektrycznej na tego typu drodze nie ma żadnej wątpliwości - nie ma żadnej różnicy pomiędzy zwykłym rowerem a hulajnogą elektryczną.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji. Ponadto, projektowane przepisy, w celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, dopuszczają poruszanie się kierującemu hulajnogą elektryczną jedynie po jezdni drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h.

67) Osoba fizyczna 30

Jestem użytkownikiem hulajnogi elektrycznej od blisko 2 lat i chciałbym podzielić się swoimi spostrzeżeniami na temat przepisów które uchwalone w obecnym kształcie wykluczają zasadność takiego pojazdu.

Dla mnie hulajnoga elektryczna jest normalnym pojazdem, dzięki któremu dojeżdżam do pracy czy na zakupy. To nie jest zabawka. Dzięki pojemnym akumulatorom (które niestety sporo ważą) spokojnie jestem w stanie pokonać dystans ok. 70km. Nawet z poruszaniem się w deszczu nie ma problemu. Duże 10-calowe koła, amortyzacja, szeroka kierownica i podest pozwalają jechać po każdym terenie bez obawy o utratę stabilności. A oświetlenie i kierunkowskazy sprawiają że nawet w ruchu miejskim jestem w stanie zasygnalizować manewry skrętu, czy hamowania, oraz po prostu jestem dobrze widoczny na drodze nawet po zmroku. Takiej hulajnocy bliżej do skutera elektrycznego niż do takiej przeciętnej hulajnogi na minuty, a niestety do nich jest zrównywana.

Wszystko sprowadza się do konstrukcji samego sprzętu jak i użytkownika. To nie hulajnoga powoduje wypadek tylko człowiek na niej. Niestety hulajnogi na minuty to są urządzenia mało bezpieczne z zasady ich konstrukcji oraz łatwość dostępu dla każdego sprawiają, że jest takie przeświadczenie społeczne na temat UTO, że to niebezpieczne, straszne i w ogóle najlepiej od razu zabronić, ale ustawa, która powstaje nie ma opierać się na tym co komuś się wydaje. Ustawa, którą Państwo tworzą powinna zapewnić mi możliwość przemieszczania się takim pojazdem a nie wręcz zakazywać, zwłaszcza w dobie rozwoju elektromobilności. Dla mnie alternatywą dla hulajnogi jest samochód, ale czy tędy droga skoro takimi pojazdami można poruszać się i szybko, bezpiecznie i na coraz dalsze odległości?

Jakie zasady powinny obowiązywać UTO?

Poruszanie się w pierwszej kolejności ścieżką rowerową, gdy jej brak chodnikiem z prędkością do 10 km/h lub ulicą gdzie prędkość max. określają przepisy o ruchu drogowym czy znaki.

Ograniczenie prędkości dla UTO powinno dotyczyć tylko i wyłącznie chodnika 10km/h i ścieżki rowerowej 25km/h. Ograniczenie mocy nie ma sensu. Dyskwalifikuje tylko ciężkie pojazdy i ich ciężkich właścicieli. Taka hulajnoga musi mieć sporą moc by dała radę podjechać pod wzniesienie i udźwignąć jeszcze pod tą górę właściciela. Ograniczenie wymiarów? Jeżeli konieczne musi być w prowadzone, zrównać z rowerem.

Bardziej istotną kwestią moim zdaniem są względy bezpieczeństwa. Przepisy powinny wymóc na producentach UTO obowiązek instalowania oświetlenia czy w przypadku pojazdów gdzie konieczne jest trzymanie kierownicy podczas jazdy (jak hulajnoga) wyposażanie w kierunkowskazy, każdego pojazdu UTO który będzie się poruszał drogami/ulicami.

Stanowisko MI

Uwaga częściowo uwzględniona. Projektowane przepisy zobowiązują do poruszania się hulajnogą elektryczną po drogach dla rowerów. Dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych poruszanie się hulajnogą elektryczną po chodniku może odbywać się wyłącznie z prędkością zbliżoną do prędkości ruchu pieszego. Ponadto wskazać należy, że w uzasadnieniu do projektu ustawy przedstawiono analizę danych dotyczących prędkości ruchu pieszych, z której wynika, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 7 km/h (tj. 2 m/s).

Warunki techniczne określające szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

68) Osoba fizyczna 31

Mam niepełnosprawnego syna, który dojeżdża do stacji Chybie hulajnogą elektryczną a potem pociągiem jedzie do szkoły w Czechowicach - Dziedzicach. Odcinek sumarycznie ma 3 km długości. Problem jest takiego rodzaju, że po drodze tylko przez kilometr znajduje się ścieżka rowerowa, przez resztę odcinka od naszego domu biegnie mała boczna wiejska droga z ograniczeniem 40 kmh lub 50 kmh w zależności od odcinka. Gdyby prawo, które proponujecie weszło w życie to syn straci możliwość dojazdu do pociągu swoją hulajnogą z powodu tych 2 początkowych kilometrów. Co do muszę podkreślić to z powodu poważnego uszkodzenia lewej nogi syn nie jest w stanie poruszać się fizycznie rowerem. Uważam, że kluczowe jest

zrozumienie przez państwa faktu, że nie każdy mieszka w mieście z piękną infrastrukturą rowerową, ale są też ludzie mieszkający na wsiach gdzie nikt o ścieżkach rowerowych nie pomyślał. Problem wykluczenia wiejskiego dotyka wielu ludzi i wielu sfer jak transport gdzie autobusów jest bardzo mało lub nie ma ich w ogóle, pociągi jeżdżą rzadko. Co gorsza koronawirus problem tylko teraz powiększ, bo cięć będzie jeszcze więcej. Transport jeszcze bardziej się pogorszy. Hulajnogi elektryczne mogą być świetnym sposobem do transportu w takich miejscach a teraz okazuje się, że nawet to chcecie odebrać wsiom. Potrzebujemy zwiększyć ilość dróg którymi może poruszać się UTO, to bardzo ważne dla ludzi na wsiach nie mogących korzystać z jakiegoś powodu z roweru np. z powodu niepełnosprawności, chorób siły wieku albo bo tak lubią. Miastowi mają możliwość wyboru, my zaraz mieć go nie będziemy jeżeli zostawimy tą ustawę w tej formie jak proponujecie. Proszę o zwiększenie liczby dopuszczonych dróg po przez podniesienie dopuszczalnego limitu do 50 kmh.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektowane przepisy, w celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, dopuszczają poruszanie się kierującemu hulajnogą elektryczną jedynie po jezdni drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h. Ponadto należy wskazać, że w uzasadnionych przypadkach na drogach o dopuszczalnej prędkości wyższej niż 30 km/h organ zarządzający ruchem może wprowadzić ograniczenie prędkości.

69) **Osoba fizyczna 32**

Całkowicie nie rozumiem dlaczego UTO jest traktowane gorzej niż rower? Jak dla mnie przywileje i uprawnienia powinny być identyczne. Szczególnie kuje brak możliwości jazdy poboczem drogi zgodnie z art. 16 ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym. W przypadku braku pobocza, gdy nie nadaje się ono do jazdy albo ruch UTO utrudniałby ruch pieszym, kierujący UTO byłby obowiązany jechać możliwie blisko prawej krawędzi jezdni (art. 16 ust. 4 upord).

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca zmienił klasyfikację urządzeń objętych regulacją. Mając na uwadze konstrukcję hulajnóg elektrycznych oraz mniejszą stateczność osoby poruszającej się tym pojazdem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących hulajnogą elektryczną oraz innych uczestników ruchu drogowego, w projektowanym ust. 1 w art. 33a dopuszczono korzystanie z jezdni wyłącznie w przypadku drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h. Tym samym, w trosce o bezpieczeństwo kierującego hulajnogą elektryczną, projektodawca nie dopuszcza możliwość korzystania z pobocza przez kierującego tym pojazdem.

70) **Osoba fizyczna 33**

Chciałby się podzielić swoimi uwagami odnośnie projektu UTO. Sam poruszam się takim pojazdem codziennie do pracy i dla wyjazdu nad wodę czy przejażdżki po lesie. Takie pojazdy mają coraz większe zasięgi dochodzące nawet do 150km, a projekt ustawy będzie je wykluczał z jazdy drogą poza miastem gdy nie ma chodnika ani ścieżki rowerowej. Druga moja uwaga tyczy się długości takiego pojazdu do 125 cm. Dlaczego rowerem ze wspomaganie elektrycznym można będzie jeździć poza miastem gdzie nie ma chodników ani ścieżek rowerowych a hulajnoga która ma 131 cm długości już nie. W czasie używania takich pojazdów powinien być nakaz używania kamizelki odblaskowej i oświetlenia.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca zmienił klasyfikację urządzeń objętych regulacją. Mając na uwadze konstrukcję hulajnóg elektrycznych oraz mniejszą stateczność osoby poruszającej się tym pojazdem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących hulajnogą elektryczną oraz innych uczestników ruchu drogowego, w projektowanym ust. 1 w art. 33a dopuszczono korzystanie z jezdni wyłącznie w przypadku drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h. Tym samym, w trosce o bezpieczeństwo kierującego hulajnogą elektryczną, projektodawca ograniczył dopuszczalną prędkość hulajnogi elektrycznej do 20 km/h. Warunki techniczne określające szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w

przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

71) **Osoba fizyczna 34**

W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi dot. wprowadzenia nowych przepisów regulujących sposób używania urządzeń transportu osobistego, chciałbym przedstawić swoje spostrzeżenia.

Jako osoba posiadająca hulajnogę elektryczną chciałbym móc korzystać z tego sprzętu w dojazdach dotyczących niezbędnych potrzeb życiowych (praca, szkoła). Największym utrudnieniem będzie dla mnie zapis zabraniający poruszaniem się UTO na drogach publicznych, gdzie dozwolona prędkość pojazdów jest większa niż 30km/h oraz nie ma drogi rowerowej. W takiej sytuacji zmuszony będę do poruszania się chodnikiem z ograniczoną prędkością. Ewentualnie zmuszony będę do częstego zmieniania pasa ruchu, tj. raz chodnik, raz droga rowerowa, raz ulica. Co więcej, dróg gdzie maksymalna dozwolona prędkość wynosi 30km/h jest naprawdę niewiele. Dróg rowerowych również nie ma w zbytnio zadowalającej ilości. Często występują "dziury", gdzie droga rowerowa jest, potem się kończy, potem znowu zaczyna. Takie rozwiązanie znacząco zmniejszy jakość podróżowania hulajnogą, a także zniechęci. W takiej sytuacji lepszą opcją będzie podróż samochodem. Wiadome jest, że powinno promować się alternatywne sposoby podróży oraz elektromobilność. Moim zdaniem najlepszym rozwiązaniem, zadowalającym wszystkie zainteresowane strony, będzie całkowite zrównanie UTO z rowerem. Piesi będą czuć się bezpiecznie na chodniku, gdyż będzie należeć tylko do nich. Użytkownicy UTO zaś będą mogli poruszać się bez przeszkód zarówno w strukturze miejskiej jak i pozamiejskiej.

Główne postulaty:

- Całkowite zrównanie UTO z rowerem (ewentualnie dopuszczenie do jazdy UTO na drogach gdzie dozwolona prędkość maksymalna wynosi 50km/h, lub więcej jeżeli w pasie drogi nie ma drogi rowerowej/chodnika, lub ewentualnie dopuszczenie UTO do poruszania się drogami dla osób posiadających prawo jazdy np. kat. A, B, B1)
- Możliwość rozpędzenia UTO powyżej 25km/h. Rowery również są w stanie osiągnąć większą prędkość. Ewentualnie zastosować przepisy dot. rowerów elektrycznych, tj. wyłączenie napędu powyżej 25km/h, a nie napęd skonstruowany tak, że będzie automatycznie hamować, gdy prędkość zostanie przekroczona.
- Możliwość sygnalizowania skrętu nogą. Zdaję sobie sprawę, że brzmi to śmiesznie, jednakże, aby zachować pełną równowagę na hulajnodze, trzeba trzymać kierownice obiema rękami. Takiego problemu nie ma, w przypadku podniesienia nogi.
- Proszę nie dodawać przepisu ograniczającego masę własną UTO. Największy wpływ na masę ma bateria. A im większy zasięg możliwy do pokonania, tym więcej potencjalnych zainteresowanych do korzystania z UTO, zamiast samochodu osobowego.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca zmienił klasyfikację urządzeń objętych regulacją. Mając na uwadze konstrukcję hulajnóg elektrycznych oraz mniejszą stateczność osoby poruszającej się tym pojazdem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących hulajnogą elektryczną oraz innych uczestników ruchu drogowego, w projektowanym ust. 1 w art. 33a dopuszczono korzystanie z jezdni wyłącznie w przypadku drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h. Tym samym, w trosce o bezpieczeństwo kierującego hulajnogą elektryczną, projektodawca ograniczył dopuszczalną prędkość hulajnogi elektrycznej do 20 km/h. Warunki techniczne określające szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Jednocześnie należy wskazać, że projektodawca wprowadził obowiązek sygnalizowania zamiaru zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu za pomocą odpowiedniego znaku ręką,

w przypadku pojazdu niewyposażonego w kierunkowskazy. Jako odpowiedni znak ręką należy rozumieć wyciągnięcie ręki w stronę zamierzonej zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu.

72) Osoba fizyczna 35

W propozycji ustawy znajduje się zapis nowego art. 33a ust. 2 oraz ust. 4 o następującym brzmieniu: „Poza obszarem zabudowanym kierujący urządzeniem transportu osobistego może poruszać się wyłącznie pasem ruchu dla rowerów, drogą dla rowerów, a w przypadku ich braku chodnikiem lub drogą dla pieszych.”

Zapis w takiej formie spowoduje komunikacyjne wykluczenie wielu użytkowników UTO i potraktowanie ich gorzej od użytkowników rowerów. Kierujący UTO nie będzie mógł korzystać z pobocza, a w przypadku jego braku z jazdy możliwie blisko prawej krawędzi jezdni. Powoduje to stworzenie kolejnej różnicy w jeździe na rowerze i UTO, zamiast ujednoczenia przepisów w korzystaniu z obu rodzajów pojazdów.

Mając na uwadze powyższe proponuję, aby w razie braku chodnika, drogi lub pasa ruchu dla rowerów, dopuścić ruch urządzeń transportu osobistego na drogach publicznych poza obszarem zabudowanym na zasadach przewidzianych dla roweru (art. 16 ust. 4 i 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym). Kierujący urządzeniem transportu osobistego miałby wówczas obowiązek korzystania z pobocza, a w razie jego braku lub gdyby nie nadawało się ono do jazdy, jazdy możliwie blisko prawej krawędzi jezdni.

Inną kwestią pozostaje zapis w definicji UTO odnośnie ograniczenia prędkości jazdy do 25km/h. W propozycji ustawy zapis brzmi: „47b) urządzenie transportu osobistego – pojazd o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m i długości nieprzekraczającej 1,25 m, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe, wyposażony w napęd elektryczny, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h; określenie to nie obejmuje wózka inwalidzkiego”.

Zapis w takiej formie, jeśli dobrze go rozumiem spowoduje, iż UTO nie będą mogły nigdzie rozwijać prędkości większej niż 25km/h. Wyeliminuje to możliwość jazdy szybszej po drogach/chodnikach/ niepublicznych czy też leśnych ścieżkach o małym natężeniu ruchu (pieszego, rowerowego czy innego). Proponuję wyrzucenie słowa „konstrukcja”, przez co zapis brzmiałby następująco: „47b) urządzenie transportu osobistego – pojazd o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m i długości nieprzekraczającej 1,25 m, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe, wyposażony w napęd elektryczny, który umożliwia ograniczenie prędkości jazdy do 25 km/h; określenie to nie obejmuje wózka inwalidzkiego”;

Umożliwi to wprowadzenie elektronicznych blokad, które powinny być zastosowane przy poruszaniu się po drogach o dużym natężeniu ruchu, natomiast na pozostałych, na odpowiedzialność właściciela, po jej dezaktywacji umożliwiałyby osiągnięcie fabrycznych prędkości.

Generalnie dziwi mnie podejście inne do ruchu samochodowego a inne do jazdy rowerem/ motorowerem / UTO w kwestii prędkości. Aktualne/proponowane przepisy uniemożliwiają jazdę przy użyciu silnika elektrycznego rowerom czy UTO z większą prędkością niż 25 km/h poprzez konstrukcje ich napędów / stosowanie blokad. To tak, jakby samochody miały mieć wprowadzone zmiany konstrukcyjne, które uniemożliwiałyby im jazdę z prędkością większą niż 140 km/h. Od tego chyba są znaki ograniczające dopuszczalną prędkość lub generalne zasady poruszania się w obszarze zabudowanym. Ale to już nie wchodzi do zakresu uwag do proponowanej ustawy.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca zmienił klasyfikację urządzeń objętych regulacją. Mając na uwadze konstrukcję hulajnóg elektrycznych oraz mniejszą stateczność osoby poruszającej się tym pojazdem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących hulajnogą elektryczną oraz innych uczestników ruchu drogowego, w projektowanym ust. 1 w art. 33a dopuszczono korzystanie z jezdni wyłącznie w przypadku drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h.

Dlatego też, w trosce o bezpieczeństwo kierującego hulajnogą elektryczną, projektodawca ograniczył dopuszczalną prędkość hulajnogi elektrycznej do 20 km/h i nie dopuszcza możliwości korzystania z pobocza przez kierującego tym pojazdem.

Warunki techniczne określające szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

73) Osoba fizyczna 36

Poniżej przesyłam najważniejsze punkty propozycji do zmiany w projekcie zmiany przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, a szczególnie pojazdów UTO.

1. Zniesienie górnego limitu wagi UTO, ze względu na konstrukcje i akcesoria podnoszące bezpieczeństwo użytkownika.
2. Możliwość korzystania z UTO poza obszarem zabudowanym na zasadzie zbliżonym do uczestnika ruchu jak pieszy czy rowerzysta.
3. Ograniczenie prędkości max do 30km/h na ścieżkach rowerowych i ulicach, do 20km/h na ciągach pieszych.
4. Obowiązek korzystania ze środków ochrony osobistej tj. kask.

Stanowisko MI

Uwaga częściowo uwzględniona. Projektodawca zmienił klasyfikację urządzeń objętych regulacją. Mając na uwadze konstrukcję hulajnóg elektrycznych oraz mniejszą stateczność osoby poruszającej się tym pojazdem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących hulajnogą elektryczną oraz innych uczestników ruchu drogowego, w projektowanym ust. 1 w art. 33a dopuszczono korzystanie z jezdni wyłącznie w przypadku drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h.

Dlatego też, w trosce o bezpieczeństwo kierującego hulajnogą elektryczną, projektodawca ograniczył dopuszczalną prędkość hulajnogi elektrycznej do 20 km/h i nie dopuszcza możliwość korzystania z pobocza przez kierującego tym pojazdem.

Warunki techniczne określające szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Jednocześnie należy wskazać, że projektodawca odstąpił od obowiązku poruszania się w kasku, w związku z obniżeniem dopuszczalnej prędkości do 20 km/h.

74) Osoba fizyczna 37

Jestem użytkownikiem hulajnogi elektrycznej od około dwóch lat, przebyłem na niej dystans około 10000 km, dzięki temu że korzystam z własnego urządzenia do przemieszczania się po mieście mogłem całkowicie odstawić samochód którym rocznie teraz robię około dwóch tysięcy km. Mojego pojazdu używam do przemieszczania się prawie że wszędzie, począwszy od dojazdu do pracy poprzez zakupy jak również odwożenie dzieci do szkoły skończywszy na wyjazdach poza miasto i wycieczkach po kilkadziesiąt km wpisując się tym samym w Eco politykę naszego państwa.

Odnośnie proponowanej ustawy:

1. W Nowym projekcie znajduje się zapis, który zakazuje jazdy UTO poza obszarem zabudowanym, gdy nie ma chodnika, ani ścieżki rowerowej. Oznacza to, że w świetle aktualnej propozycji, nie będzie można dojechać do miasta poboczem. Uważam, że ten zapis nie powinien mieć miejsca ponieważ wyklucza sporą część użytkowników udo w ogóle zużywania chodzi to małe miejscowości gdzie nie ma tak dobrze rozwinięte i komunikacji publicznej a nie wszyscy posiadają samochód
2. Kolejną istotną kwestią jest zakaz transportu ładunku, nie będzie można na UTO rozwozić pizzy, nie będzie można wieźć ze sobą torby na trening czy też teczki do pracy? I koniec końców, czy nie będzie można mieć torby na kierownicy, uważam, że jest to bardzo niedobry zapis ponieważ swobodnie wydaje mi się że, można przewozić lekkie rzeczy na u to choćby nawet plecak który nie wpływa w żadnym stopniu na zdolność kierowania pojazdem

i utrzymania równowagi. uważam że jeżeli ładunek jest mały i nie zachwieje film równowagi może być przewożony na uto.

3. Następnie chciałbym wspomnieć o szybszych urządzeniach uto, które są w stanie osiągnąć prędkość i ponad 30 km na godzinę, uważam że takie urządzenia powinny być także dopuszczone do ruchu np. po uzyskaniu odpowiednich kategorii uprawnień.

4. Uważam, że użytkownicy prywatnych uto nie powinni być traktowani na tym samym poziomie co użytkownicy wynajmujących uto, ponieważ użytkownik nie śpieszy się posiada wiedzę na temat swojego urządzenia jest w stanie odpowiednio kontrolować i zweryfikować stan techniczny, posiada znacznie większe doświadczenie w prowadzeniu pojazdu, dlatego też sądzę że właściciele prywatnych uto powinni mieć inne limity prędkości oraz możliwości wyjazdu poza miasto na drodze bądź poboczny gdzie nie ma chodnika i ścieżki rowerowej.

5. Ostatnią kwestia, którą chciałbym poruszyć to jest zakaz przewożenia na przykład dzieci na uto, Uważam że powinna być taka możliwość przy zachowaniu szczególnej ostrożności i jechaniu z minimalną prędkością przez pojazd wyposażony na przykład uchwytu dla dziecka i rzecz jasna w kasku.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca zmienił klasyfikację urządzeń objętych regulacją. Mając na uwadze konstrukcję hulajnog elektrycznych oraz mniejszą stateczność osoby poruszającej się tym pojazdem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących hulajnogą elektryczną oraz innych uczestników ruchu drogowego, w projektowanym ust. 1 w art. 33a dopuszczono korzystanie z jezdni wyłącznie w przypadku drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h.

Dlatego też, w trosce o bezpieczeństwo kierującego hulajnogą elektryczną, projektodawca ograniczył dopuszczalną prędkość hulajnogi elektrycznej do 20 km/h i nie dopuszcza możliwość korzystania z pobocza przez kierującego tym pojazdem.

Jednocześnie należy wskazać, że projektodawca odstąpił od obowiązku poruszania się w kasku, w związku z obniżeniem dopuszczalnej prędkości do 20 km/h.

Mając na uwadze potrzebę ochrony użytkowników hulajnog elektrycznych projektodawca w art. 33a ust. 3 zabrania kierującemu tym pojazdem ciągnięcia innego pojazdu lub ładunku, holowania innego pojazdu, przewożenia innej osoby, zwierzęcia lub ładunku.

75) Osoba fizyczna 38

Jestem użytkownikiem UTO (hulajnogi elektrycznej). Sprzęt posiadam od 15 miesięcy i zrobiłem nim 5600 km w mieście i poza nim. Mieszkam w samym centrum Wrocławia. Miasto skutecznie likwiduje miejsca postojowe dla samochodów (świeżo zakończona budowa drogi rowerowej przy ulicy Dworcowej we Wrocławiu). W związku z tymi sytuacjami sprzedałem samochód i hulajnoga jest moim jedynym środkiem transportu, którym też odwożę dziecko do przedszkola.

Na początku chciałbym zwrócić uwagę aby rozdzielić użytkowników którzy:

1) wynajmują hulajnogi na minuty. To jest najmniej doświadczona grupa osób, która stawia swoje pierwsze kroki i tu powinny być największe ograniczenia, ponieważ jest to sprzęt najtańszy, najlżejszy i najbardziej zdezelowany. W centrum miasta spotykam 15 latków jadących prędkością maksymalną, nie mając żadnej ochrony osobistej. Tutaj jestem za wprowadzeniem ograniczenia prędkości 20-25 km/h

2) posiadają prywatny sprzęt, posiadają oni dużo większe doświadczenie na trasach nawet po 75 km. Dzięki większej baterii można zrobić wycieczkę między miastami, które nabierają coraz większej popularności, ale ograniczenie prędkości do 25 km/h to fatalny pomysł bo moim zdaniem stwarza to zagrożenie w ruchu drogowym. Jeśli rowerzyści nie mają takich ograniczeń to dlaczego my mamy mieć? Są rowerzyści co jeżdżą 17k m/h a inni po 50 km/h.

Kilka osób mieszka pod Wrocławiem, dojeżdża hulajnoga/monocyklem zamiast samochodem (bo szybciej, bez korków i redukując smog), a po wprowadzeniu zakazu poruszania się "między miastami/miejscowościami" będą musiały wrócić do samochodów lub jeździć nielegalnie. Nie zamykajmy uto w mieście!

Jeśli chodzi o zakres wiekowy dzieci to się zgadzam, ale problem powstaje w moim przypadku. Jak mam młodsze dziecko odwieźć do przedszkola? Może zrobić zapis, że poniżej proponowanej kategorii wiekowej może z rodzicem poruszać się wspólnie? Dzieci przewozić na rowerach można, ale UTO już nie?

Kolejna sprawa to przewożenie bagażu. Tutaj konieczne jest sprecyzowanie czym jest bagaż. Czy bagażem jest plecak, siatka z zakupami na kierownicy, karton wymiarów 25cm x25cm x 25cm, czy 3 litrowa torba przymocowana na stałe do kierownicy (torba na narzędzia czy dodatkową baterię). Tutaj trzeba to określić konkretnie.

I jeszcze jedna sprawa to długość... Zastanawia mnie dlaczego akurat taka? Moim zdaniem ten zapis jest zbędny bo większość sensownych sprzętów mieści się, ale co będzie jak opona będzie wystawać o 1cm.

Stanowisko MI:

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca zmienił klasyfikację urządzeń objętych regulacją. Mając na uwadze konstrukcję hulajnóg elektrycznych oraz mniejszą stateczność osoby poruszającej się tym pojazdem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących hulajnogą elektryczną oraz innych uczestników ruchu drogowego, w projektowanym ust. 1 w art. 33a dopuszczono korzystanie z jezdni wyłącznie w przypadku drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h.

Dlatego też, w trosce o bezpieczeństwo kierującego hulajnogą elektryczną, projektodawca ograniczył dopuszczalną prędkość hulajnogi elektrycznej do 20 km/h.

Mając na uwadze potrzebę ochrony użytkowników hulajnóg elektrycznych projektodawca w art. 33a ust. 3 zabrania kierującemu tym pojazdem ciągnięcia innego pojazdu lub ładunku, holowania innego pojazdu, przewożenia innej osoby, zwierzęcia lub ładunku.

Projekt ustawy nie zabrania poruszania się między miastami w przypadku występowania odpowiedniej infrastruktury.

76) Osoba fizyczna 39

13 milionów Polaków nie ma dostępu do transportu publicznego i ta liczba stale rośnie. I oni wszyscy mieszkają na obszarach wiejskich, gdzie większość dróg nie posiada ani chodnika ani ddr. Tanie w zakupie i eksploatacji UTO mogą przyczynić się do poprawy sytuacji i zmniejszenia skali wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców wsi. Ograniczenia prędkości na wsi są dwa: 50 w obszarze zabudowanym i 90 poza nim. Bardzo byśmy prosili o rozpatrzenie poruszania się pojazdami elektrycznymi nie tylko w miastach ale też i na wsi i poza terenami zabudowanymi.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca zmienił klasyfikację urządzeń objętych regulacją. Mając na uwadze konstrukcję hulajnóg elektrycznych oraz mniejszą stateczność osoby poruszającej się tym pojazdem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących hulajnogą elektryczną oraz innych uczestników ruchu drogowego, w projektowanym ust. 1 w art. 33a dopuszczono korzystanie z jezdni wyłącznie w przypadku drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h bez względu czy droga przebiega przez miasto czy wieś.

77) Osoba fizyczna 40

W związku z kolejnym projektem ustawy o zmianie ustawy - prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, tym razem związanym z tzw. UTO, mam kilka uwag.

Mam rodzinę w Niemczech, do niedawna bywałem tam kilka razy w roku, rozmawiałem też o niemieckich rozwiązaniach dla e-hulajnóg i innych UTO. Rozumiem ideę wpuszczenia UTO na infrastrukturę rowerową - charakterystyka tych pojazdów jest podobna. Takie samo rozwiązanie jest w Niemczech. Oczywiście polskie miasta od niemieckich różni gęstość, ciągłość i często jakość infrastruktury rowerowej, ale może rosnąca popularność zarówno rowerów jak i UTO wymusi na samorządach rozwój infrastruktury.

Natomiast bardzo nie podoba mi się wrzucanie UTO na chodniki. W Niemczech UTO mają zakaz poruszania się po chodniku, powinny jechać po infrastrukturze rowerowej albo na jezdni, nawet jeśli dozwolona prędkość na jezdni jest wyższa niż 30 km/h. I to w Niemczech, gdzie jest zakaz parkowania na chodniku, gdzie większość infrastruktury rowerowej jest na jezdni, a nie na chodniku!

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektowane regulacje mają na celu ochronę bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych poprzez jednoznaczne wskazanie obowiązków kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego wobec pieszego. Do tych obowiązków należy poruszanie się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachowanie szczególnej ostrożności, ustąpienie pierwszeństwa pieszemu oraz nieutrudnianie jego ruchu.

Prędzej wprowadźcie przy okazji zakaz parkowania na chodniku, poza miejscami wyznaczonymi znakami - to pozwoli samorządom ukrócić zastawianie chodników i traktowania ich jak parking, a z drugiej strony zostawi możliwość wyznaczania miejsc parkingowych na chodniku, jeśli samorządowi nie uda się takich stworzyć na jezdni.

Stanowisko MI

Uwaga częściowo uwzględniona. Projektowana ustawa, w celu uporządkowania postoju hulajnóg elektrycznych oraz umożliwienia bezpiecznego poruszania się pieszych, w szczególności osób niewidomych i niedowidzących, wprowadza obowiązek kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego zatrzymania pojazdu na chodniku poprzez ustawienie pojazdu jak najbliżej krawędzi chodnika oraz równoległe do niej.

Chciałem też zwrócić legislatorom uwagę, że ulic z ograniczeniem do 30 jest w Polsce bardzo mało, to są ułamki procenta całej sieci ulic miast. To w Niemczech takie ograniczenia są na 50-80% ulic w miastach, a i tak nie wpadli tam na pomysł zakazu jazdy UTO po jezdniach z ograniczeniem do 50 km/h. Dalej, uważają legislatorzy, że użytkownicy UTO nie będą na jezdni bezpieczni? To zamiast wyganiać kolejną grupę na chodniki sprawcie by jezdnie były bezpieczne! Mamy dzieci i seniorów, którzy nie mogą się czuć bezpiecznie na chodnikach, bo te są placami manewrowymi, parkingami, miejscem gdzie chowają się przed ruchem rowerzyści, a dzięki takiej beztroskiej legislacji zaraz będą śmigali po chodnikach UTO. Rowerzyści nadal muszą jeździć po jezdni tam gdzie jest ograniczenie do 50km/h i jak widzę ich bezpieczeństwo legislatorów nie interesuje? Nie interesuje też legislatorów bezpieczeństwo pieszych, bo wypychacie wszystkie pojazdy na chodniki. Prędzej chciałbym widzieć rozwiązania prawne, które zachęcą do tworzenia infrastruktury rowerowej na jezdniach. Przy rosnącej popularności rowerów i przy przewidywaniu rosnącej liczbie użytkowników UTO wyraźne rozdzielanie ruchu pieszego będzie coraz ważniejsze.

Stanowisko MI

Uwaga częściowo uwzględniona. Projektowane regulacje mają na celu ochronę bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych poprzez jednoznaczne wskazanie obowiązków kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego wobec pieszego. Do tych obowiązków należy poruszanie się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachowanie szczególnej ostrożności, ustąpienie pierwszeństwa pieszemu oraz nieutrudnianie jego ruchu. Dodatkowo mając na względzie konieczność zapewnienia spełnienia niektórych powyżej wskazanych obowiązków, projektowana regulacja penalizuje czyn polegający na poruszaniu się chodnikiem lub drogą dla pieszych z prędkością większą niż prędkość zbliżona do prędkości pieszego lub nieustąpieniu pierwszeństwa pieszemu przez kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego albo osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. W związku z tym projekt ustawy dodaje nowy rodzaj wykroczenia w ustawie – *Kodeks wykroczeń*. Ponadto mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami po jezdni.

Podsumowując, jestem:

- za wrzuceniem UTO na infrastrukturę rowerową,

- za rozwojem infrastruktury rowerowej, zwłaszcza takiej na jezdni,
- zdecydowanie przeciw wrzucaniu UTO na chodniki,
- za zakazem parkowania na chodnikach, poza miejscami wyraźnie wyznaczonymi oznakowaniem,
- za zezwoleniem na jazdę UTO jezdnią przynajmniej tam gdzie ograniczenie prędkości jest do 50 lub niższe,
- za wszelkimi zmianami poprawiającymi bezpieczeństwo zarówno na chodnikach jak i na jezdniach, np. zachętami do stosowania ograniczeń prędkości do 30 km/h w miastach.

78) Osoba fizyczna 41

Jako osoba korzystająca z monocykla elektrycznego (który zostanie objęty projektowanymi regulacjami) o prędkości maksymalnej ok. 40 km/h jako jedyne go środka transportu w dużym mieście na trasach 10-20 km oraz w celach rekreacyjnych/turystycznych (głównie poza terenem zabudowanym) na trasach 30-70 km zgłaszam poniższe uwagi do projektu ustawy regulującego ruch UTO (UD51).

Deklarowanym celem projektowanych przepisów jest "potrzeba zapewnienia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego" (tzn. pieszych). Z brzmienia ustawy wynika, że faktycznym celem ustawy jest uregulowanie działalności firm wypożyczającym hulajnogi elektryczne na minuty, oraz ich klientów/użytkowników, z całkowitym pominięciem realiów i potrzeb osób, które wykorzystują UTO jako jedyne go, lub głównego, środka transportu przy przemieszczaniu się oraz do rekreacji/turystyki mimo tego że projektowane przepisy znacząco wpływają na korzystanie przez te osoby z urządzeń zakupionych przed wejściem w życie projektowanych przepisów.

Powyższy cel może być osiągnięty poprzez dopuszczenie ruchu UTO po ścieżkach rowerowych, oraz nałożenie sankcji na osoby które korzystają z UTO do przewożenia innej osoby, ponieważ zagrożenie dla pieszych jest stwarzane przez osoby które poruszają się po chodniku bez zachowania szczególnej ostrożności i/lub dostosowania prędkości do warunków na nim panujących, oraz przez osoby nie mające pełnej kontroli nad UTO którym kierują (m.in. ze względu na wykorzystywanie go do przewożenia innej osoby).

Jeśli uwagi moje i innych osób dotyczące prywatnych użytkowników UTO (którzy stanowią odrębną grupę od użytkowników hulajnóg na minuty) nie mogą zostać uwzględnione w projektowanych przepisach, proponuję ograniczenie obecnych przepisów wyłącznie do wypożyczeń UTO na minuty, aby przy okazji regulowania tej kwestii nie zahamować nieodwracalnie rozwoju mikromobilności oraz nie spowodować strat finansowych dla osób które wybrały nowoczesne UTO jako swój środek transportu (często w tym celu zaprzestając korzystania z samochodu).

1. Konstrukcyjne ograniczenie prędkości

Największą wadą projektowanych przepisów jest ujęcie stwierdzenia "którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h" w definicji UTO. Ograniczenie prędkości zamiast ujęcia w definicji UTO powinno dotyczyć poruszania się w danej sytuacji, tak jak zostało to poczynione w art. 1 pkt 2 projektowanej ustawy. Ujęcie tego ograniczenia w definicji wykluczy z użytkowania mocniejsze UTO, również użytkowane przed wejściem ustawy w życie, a ich wykluczenie nie wpłynie pozytywnie na poprawę bezpieczeństwa pieszych, kierujących UTO czy innych uczestników ruchu, a może mieć skutek przeciwny ze względu na trwałość/solidność konstrukcji "słabszego" sprzętu.

Ponadto, samo ograniczenie prędkości do 25km/h gdy to samo ograniczenie nie ma zastosowania do rowerów (w tym elektrycznych które są ograniczone tylko w kwestii wspomaganie silnikiem do 25km/h a nie maksymalnej prędkości z którą mogą się poruszać również po tym jak moc wyjściowa silnika spadnie do zera) nie ma logicznego uzasadnienia ze względów na bezpieczeństwo pieszych. Aby UTO mogło być alternatywą dla innych środków transportu sugeruję zrównanie UTO z rowerami przez usunięcie słów "którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h" z definicji UTO oraz wprowadzenie dwóch uzasadnionych wyjątków dla UTO ze względu na ich zróżnicowanie i przystosowanie do jazdy po nierównej nawierzchni (stabilność jazdy).

1) Ustalenie granicznej wartości średnicy koła poniżej której UTO nie mogą poruszać się po jezdni ani poboczu i być może również pasach dla rowerów wyznaczonych na jezdni; dla monocykli elektrycznych (na podstawie osobistego doświadczenia) rozsądnym punktem granicznym jest średnica 14-cal; dla hulajnóg i innych pojazdów które mają minimum 2 koła taka wartość może być określona przez konsultacje z osobami/organizacjami które mają wystarczającą wiedzę na ich temat (przypuszczam że 8-cal jest rozsądną wartością).

2) Ograniczenie prędkości UTO i rowerów (również tych bez wspomaganie silnikiem) na ścieżkach rowerowych do 30km/h, niezależnie od ich konstrukcyjnie możliwej do osiągnięcia prędkości oraz średnicy koła/kół.

3) Dopuszczenie ruchu UTO poruszających się powyżej prędkości 30km/h (w granicach limitów prędkości wyznaczonych dla wszystkich uczestników ruchu) poboczem lub przy prawej krawędzi jezdni na tych samych zasadach co dla rowerów, z ewentualnym dopuszczeniem również takiego ruchu w przypadku gdy istnieje ścieżka rowerowa (aby umożliwić sprawne przemieszczanie się UTO i rowerów, co w praktyce obecnie ma miejsce w przypadkach rowerzystów szosowych niezależnie od obowiązujących przepisów). Jeśli ustawodawca uzna to za konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa rowerzystów/użytkowników UTO, dla osób korzystających z tego wyjątku dotyczącego jazdy po ulicy można wprowadzić obowiązek korzystania z kasku ochronnego analogicznie jak ma to miejsce dla innych pojazdów bez pasów bezpieczeństwa, tzn. m.in. dla motocyklistów (z ewentualnym złagodzeniem normy do CE 1078 zamiast ECE 22.05 ze względów praktycznych).

Powyższe trzy punkty zapewnią a) bezpieczeństwo pieszych na chodnikach oraz chodnikach przy ścieżkach rowerowych, b) bezpieczeństwo rowerzystów i użytkowników UTO którzy preferują jazdę z niewielką prędkością po ścieżce rowerowej, c) możliwość sprawnego przemieszczania się UTO lub rowerem jako alternatywy do samochodu, bez narażania pieszych, rowerzystów i UTO poruszających się z mniejszą prędkością.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydane na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

2. Ruch poza obszarem zabudowanym

Zrównanie UTO z rowerami zgodnie z powyższym opisem powinno mieć zastosowanie do korzystania z nich również poza terenem zabudowanym jako że brak jest logicznego powodu wprowadzania większych ograniczeń poza terenem zabudowanym gdzie natężenie ruchu jest mniejsze. Takie ograniczenia negatywnie wpłynęłyby na rekreację i turystykę z użyciem UTO, mimo że projekt skupia się głównie na problematyce wypożyczania UTO dotyczącej dużych miast. Ograniczenia dotyczące poruszania się poza terenem zabudowanym uniemożliwiają również korzystanie z UTO do dojazdu z małych miejscowości do większych, zarówno bezpośrednio jak i w połączeniach komunikacyjnych np. z transportem kolejowym (również w celach turystycznych).

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projekt ustawy nie zabrania poruszania się poza obszarem zabudowanym w przypadku występowania odpowiedniej infrastruktury. Natomiast mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami.

3. Wykluczenie obecnie użytkowanych pojazdów

Projektowane przepisy wstecznie wpływają na prawo własności i możliwość użytkowania posiadanych już UTO. Wykluczenie (w ciągu 6 miesięcy od wejścia projektowanych przepisów w życie) posiadanych pojazdów prywatnych użytkowników UTO, których koszt zakupu był znaczący (od ok. 4-15 tys. zł) z użytkowania jest bezzasadne (i szkodliwe również dla

środowiska). Wystarczy aby do UTO miało zastosowanie ograniczenie prędkości "wyjęte" z definicji (tak jak zostało to poczynione w art. 1 pkt 2 projektowanej ustawy ale z uwzględnieniem wyjątków wskazanych powyżej) lub wykluczenie prywatnych użytkowników z tego definicyjnego ograniczenia prędkości jeśli jest ono konieczne dla sprzętu wypożyczanego na masową skalę niedoświadczonym użytkownikom.

Stanowisko MI

Projektodawca odstąpił od wprowadzania regulacji zawartej w art. 6 projektu ustawy. Ponadto Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Jednocześnie wskazać należy, że projekt ustawy określa zasady ruchu drogowego na drogach publicznych, z tego względu urządzenia niespełniające warunków określonych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym oraz aktach wykonawczych będą mogły być użytkowane poza drogami publicznymi.

4. Przewożenie ładunku

Uważam, że konieczne jest doprecyzowanie zakazu "przewożenia urządzeniem transportu osobistego innej osoby lub ładunku" aby ograniczyć tylko przewożenie przedmiotów które faktycznie mogą zagrażać stabilności jazdy i bezpieczeństwu innych uczestników ruchu aby nie wykluczyć przewożenia np. plecaka czy innych przedmiotów osobistych.

Stanowisko MI

Uwaga częściowo uwzględniona. Projektodawca uszczegółowił wskazaną kwestię w uzasadnieniu do projektowanej ustawy.

5. Uniwersalność przepisów

Wymagania dotyczące oświetlenia, sygnalizacji zmiany kierunków, hamulców powinny uwzględniać różnorodność konstrukcyjną UTO (aby nie wykluczać ani nie hamować rozwoju nowych UTO), m.in. to że część z nich nie posiada kierownicy (nie jest ona potrzebna np. w monocyklach), hamowanie może odbywać się tylko za pomocą silnika (a nie hamulców mechanicznych), mogą posiadać liczbę kół inną niż 2 (np. 1 lub 3), a zamontowanie oświetlenia na samym pojeździe (tym bardziej na konkretnej wysokości) może być niemożliwe (tak więc wymóg oświetlenia powinien dotyczyć użytkownika i/lub pojazdu a nie być ograniczony do samego pojazdu). Wymóg oświetlenia powinien być bezwzględnie egzekwowany ponieważ obecnie wielu rowerzystów i osób poruszających się na UTO jest całkowicie niedostrzegalnych po zmroku.

Ponadto, postulaty zgłaszane w konsultacjach społecznych powinny zostać przeanalizowane pod kątem niedyskryminowania użytkowników różnych UTO. Przykładowo, Miasto Jest Nasze, skupiając się na hulajnogach elektrycznych, przy poprzednim "wcieleniu" tego projektu publicznie zgłaszało postulaty posiadania przez UTO dwóch niezależnych hamulców (w tym jednego mechanicznego) co jest niemożliwe do zrealizowania przez jednokołowe pojazdy samobalansujące, które mogą hamować tylko silnikiem. Taki postulat mógłby być wprowadzony w sposób ograniczony, tzn. tylko w zastosowaniu do hulajnóg elektrycznych "na minuty", co miałoby pożądaną efekt bez negatywnego wpływu na inne urządzenia które takiego mechanizmu nie wymagają.

Stanowisko MI

Uwaga częściowo uwzględniona. Szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Ponadto w przypadku konieczności wprowadzenia uprawnień ("prawa jazdy na UTO") aby umożliwić jazdę UTO po jezdni powyżej 30km/h, warto zwrócić uwagę na to że posiadanie prawa jazdy nie ma bezpośredniego przełożenia na kierowanie UTO oraz że są osoby które nie posiadają (i nie zamierzają posiadać) "tradycyjnego" prawa jazdy mimo że stosują się do

przepisów ruchu drogowego i mogłyby pomyślnie przejść test sprawności na UTO mimo braku umiejętności kierowania pojazdami objętymi prawem jazdy kat. B.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektowane przepisy, w celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, dopuszczają poruszanie się kierującemu hulajnogą elektryczną jedynie po jezdni drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h. Natomiast projektodawca przewiduje konieczność posiadania karty rowerowej w przypadku niepełnoletnich osób kierujących hulajnogą elektryczną oraz urządzeniem transportu osobistego, zgodnie z projektowaną nowelizacją ustawy o kierujących pojazdami.

6. Uwagi końcowe

Na koniec zaznaczę, że wrażenie chaosu i wypadki związane z pojawieniem się hulajnóg elektrycznych dostępnych dla każdego nie powinny być powodem ograniczenia praw doświadczonych prywatnych użytkowników, którzy korzystają z nich codziennie na dłuższych trasach, w sposób odpowiedzialny, tak samo jak nieodpowiedzialne zachowanie niektórych użytkowników rowerów miejskich (w tym porzucanie tych rowerów w losowych miejscach oraz ich niszczenie) oraz wypadki z udziałem rowerów nie powinny być przyczyną ograniczenia praw ogółu rowerzystów.

7. Dodatkowe uwagi dot. Konstrukcyjnego ograniczenia prędkości

1) Sformułowanie "którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h" użyte w definicji może zdelegalizować niektóre pojazdy wbrew intencjom autorów projektu, a także stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ich użytkowników. Treść definicji nie bierze pod uwagę kilku czynników:

a) Wraz ze spadkiem dostępnej pojemności baterii (wraz z przebyty dystansem), UTO które przy pełnej baterii może poruszać się z prędkością 25 km/h, będzie poruszać się coraz wolniej, tym samym zmniejszając atrakcyjność tego środka transportu (jak i potencjalnie blokując ruch dla innych UTO oraz rowerów)

b) Wymuszone ograniczenie prędkości nie uwzględnia specyfiki pojazdów samobalansujących (jednokołowych) które obecnie są mniej popularne, w szczególności monocykli elektrycznych, które dla zapewnienia bezpieczeństwa użytkownika (utrzymania jego równowagi) muszą posiadać zapas mocy co oznacza, że urządzenie które zgodnie ze specyfikacją może poruszać się z prędkością 25 km/h faktycznie może utrzymać stałą prędkość w okolicach 20 km/h. Wraz ze spadkiem dostępnej pojemności baterii, ta prędkość spada dalej, do 15-18 km/h. Dopiero urządzenia, których specyfikacja deklaruje możliwość osiągnięcia większych prędkości (np. 30-40 km/h) zapewniają bezpieczną i komfortową jazdę z prędkością 25 km/h nawet przy bardziej rozładowanej baterii i tym samym mogą stanowić atrakcyjną alternatywę dla innych środków transportu przy dłuższych dystansach często pokonywanych w mieście.

Mam nadzieję, że powyższe uwagi pomogą w uchwaleniu prawa które faktycznie spełnia oczekiwania społeczne, w tym również użytkowników UTO, i faktycznie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, bez komunikacyjnego wykluczenia stale powiększającej się grupy osób korzystającej z solidnych, mocnych UTO.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca określił dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych. Ponadto zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji. Jednocześnie wskazać należy, że Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

79) Osoba fizyczna 42

Uto nie służy niczemu innemu jak tylko przetransportowaniu użytkownika z punktu a do punktu b nie wożąc 4-5 pustych miejsc i nie korkując miasta. Jednakże należy zapewnić minimum bezpieczeństwa poprzez - wymóg jazdy 24/7/365 na światłach oraz wymóg kasku. Dodatkowo dopuścimy ruch uto w mniejszych miejscowościach - jest to efektywniejsze niż uruchamianie samochodu i wygodniejsze ponieważ nie trzeba jeździć na stację zatankować. Dopuszczymy również ruch na ścieżce rowerowej - zmieścimy się wszyscy a użytkownicy rowerów i uto też będą bezpieczniejsi gdyż kierowcy będą zwracać większą uwagę na to, że ktoś może pojawić się na ścieżce (nie tylko rower ale też oświetlone UTO).

Stanowisko MI:

Uwaga częściowo uwzględniona. Projektodawca zmienił klasyfikację urządzeń objętych regulacją. Projektodawca odstąpił od obowiązku poruszania się w kasku, w związku z obniżeniem dopuszczalnej prędkości do 20 km. Projekt ustawy dopuszcza ruch hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego na drogach dla rowerów.

80) Osoba fizyczna 43

Urządzenia transportu osobistego to stosunkowo nowy rodzaj środka transportu, który w ostatnich latach zdobywa ogromną popularność na całym świecie. Dla stale powiększającej się rzeszy osób UTO to praktyczna alternatywa dla samochodu, motocykla, roweru czy – szczególnie w warunkach trwającej pandemii – transportu publicznego. Dzięki postępowi technologicznemu współczesne urządzenia transportu osobistego stanowią bardzo szeroką i zróżnicowaną grupę pojazdów, których cechą wspólną jest efektywny i ekologiczny napęd elektryczny, przystosowany do przewożenia jednej osoby, relatywnie mała masa, wysoka mobilność i przenośność. Wśród urządzeń transportu osobistego pojazdami o największej uniwersalności są elektryczne hulajnogi i monocykle. Właśnie pojazdy tych dwóch rodzajów są najpowszechniej wykorzystywane w transporcie osobistym, zarówno w mieście jak i poza nim.

Znaczenie urządzeń transportu osobistego istotnie wzrosło w obliczu zagrożenia epidemiologicznego, gdyż są one doskonałym sposobem na zapewnienie sprawnego transportu osób, bez ryzyka gromadzenia ich w środkach transportu zbiorowego. UTO są też alternatywą dla samochodów, których udział w ruchu, a więc generowane niebezpieczeństwa, korki i zanieczyszczenie może efektywnie wzrosnąć właśnie poprzez lęk przed korzystaniem z komunikacji zbiorowej. Promocja UTO to także skuteczny sposób na ograniczanie możliwości transmisji czynnika zakaźnego.

Przedmiotowy projekt słusznie odchodzi od ograniczenia maksymalnej masy własnej urządzenia transportu osobistego do 20 kg. Pojazdy posiadające większe i szersze koła pozwalają na bezpieczne poruszanie się nie tylko po równych nawierzchniach dróg i chodników, ale także po drogach o gorszej, nierównej bądź uszkodzonej nawierzchni. Wyposażone w typowe dla roweru oświetlenie, zwiększoną pojemność akumulatora i moc napędu, hamulce o dużej skuteczności czy amortyzację kół cechują się większą masą, ale są za to bardzo uniwersalne i zapewniają odpowiedni poziom bezpieczeństwa jazdy.

To właśnie urządzenia transportu osobistego z tej grupy coraz częściej wykorzystywane są w dojazdach pomiędzy miejscowościami na obszarze gminy czy powiatu, wypierając rowery lub motorowery. Są także używane np. na potrzeby dojazdu z miejsca zamieszkania do najbliższej stacji kolejowej. Przenośność UTO oraz fakt, że zajmują tyle miejsca co bagaż podręczny, pozwalają na zabranie go ze sobą w podróży do stacji docelowej, by następnie z jego wykorzystaniem kontynuować podróż i dotrzeć na miejsce przeznaczenia. Na taki scenariusz wskazywały zresztą Koleje Śląskie w trakcie konsultacji publicznych w 2019 roku.

Innym, coraz popularniejszym scenariuszem wykorzystania UTO jest turystyka. Dzięki elektrycznemu napędowi, który nie emituje do środowiska hałasu ani spalin, możliwe jest pokonywanie dystansów rzędu kilkudziesięciu kilometrów poruszając się po atrakcyjnych kulturowo i krajobrazowo szlakach rowerowych. W tym obszarze zastosowań znajdują się także wypożyczalnie urządzeń transportu osobistego, ulokowane w atrakcyjnych turystycznie, niewielkich miejscowościach, w których turystyczny ruch rowerowy odbywa się także trasami prowadzonymi po drogach publicznych o niewielkim natężeniu ruchu samochodowego.

Tymczasem projektowane w obecnym kształcie przepisy skutecznie wykluczą możliwość wykorzystania urządzeń transportu osobistego poza obszarem zabudowanym. Należy mieć bowiem świadomość, że w zdecydowanej większości przypadków drogom leżącym w obszarze

niezabudowanym nie towarzyszy infrastruktura rowerowa ani piesza. Nawet jeśli tej infrastruktury brakuje wyłącznie w części planowanej trasy przejazdu, efektywnie wyklucza to możliwość dotarcia do miejsca przeznaczenia. Tymczasem są to często drogi, które cechują się relatywnie niewielkim natężeniem ruchu pojazdów samochodowych. Pobocznymi i krawężnikami tych dróg odbywa się za to ruch pieszy i rowerowy. Nie można także zapominać, że w większości wypadków turystyczne trasy rowerowe w Polsce prowadzi się w ciągu dróg publicznych.

Pewnym zobrazowaniem stanu infrastruktury rowerowej w Polsce będzie przykład Gdańska, będącego w ścisłej czołówce polskich miast o najlepiej rozbudowanej infrastrukturze rowerowej. Według stanu na 6 marca 2020 r. w Gdańsku udostępnia się ogółem 734 km tras rowerowych, na które składają się wydzielone drogi dla rowerów, pasy ruchu dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe, chodniki z dopuszczonym ruchem rowerów oraz ulice, na których obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. To właśnie te ostatnie stanowią ponad 530 km całości, a więc aż 72 %. Gdyby wprost przenieść infrastrukturę Gdańska poza obszar zabudowany okazałoby się, że dla kierujących UTO dostępne jest jedynie 28 % infrastruktury dostępnej dla kierujących rowerami oraz dla pieszych. Ostatnie dwie grupy nie są bowiem wykluczone z korzystania z dróg w razie braku dedykowanej im infrastruktury (zgodnie z art. 16 ust. 4 i 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym). Co już zupełnie niezrozumiałe, kierujący UTO poza obszarem zabudowanym zostali wykluczeni nawet z tych dróg, na których obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Tymczasem poza obszarem zabudowanym drogi takie są znacznie bardziej bezpieczne niż odpowiadające im drogi w obszarze zabudowanym.

Jeszcze raz warto podkreślić, że przedstawiony projekt wprowadza przepis, który arbitralnie wyklucza możliwość ruchu urządzeń transportu osobistego w sytuacji, w której jednocześnie dopuszcza się ruch pieszych i rowerów. Tymczasem próżno szukać w uzasadnieniu do projektu powołania się na analizy czy statystyki, które uzasadniałyby konieczność wyłączenia ruchu UTO dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, jednocześnie dopuszczając ruch pieszy i rowerowy. Oznacza to, że próbuje się wprowadzić daleko idący zakaz powołując się na bezpieczeństwo, ale bez jakiegokolwiek uzasadnienia i oparcia w faktach, badaniach lub statystykach. Wątpliwości budzi także logika takiego zakazu, która na danej drodze dopuszcza ruch pieszych i rowerzystów, wykluczając jednocześnie kierujących urządzeniami transportu osobistego. Projektowanej regulacji zabrakło uzasadnienia, co wywołuje wrażenie jakoby została ona wprowadzona bez głębszej analizy skutków oddziaływania.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Celem projektodawcy nie jest wykluczenie z ruchu hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego, a jedynie zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego. Wskazać należy, że projekt ustawy nie zabrania poruszania poza obszarem zabudowanym, w przypadku występowania odpowiedniej infrastruktury. Natomiast mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami po jezdni.

Wreszcie trudno zaakceptować to, że w imię podnoszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wyklucza się niechronionych uczestników ruchu zamiast chronić ich przed łamiącymi notorycznie przepisy kierowcami samochodów. Według danych Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji dotyczącego wypadków drogowych w Polsce w roku 2019 aż 74 % wypadków zostało spowodowanych z winy kierujących samochodami osobowymi. Jedynie w 6 % winnymi okazali się rowerzyści, a kierujący motorowerami tylko w 2 %. Nie można mówić o równości i sprawiedliwości w sytuacji, w której regulacje prawne dążą do eliminacji z dróg ofiar wypadków zamiast ich sprawców. Bezpieczeństwo w ruchu drogowym można znacząco podnieść bez modyfikacji istniejącego stanu prawnego, wyłącznie poprzez należyte i konsekwentne egzekwowanie przepisów już istniejących. Dowodem na nieskuteczność nie egzekwowanych przepisów jest to, że drugim co do częstości występowania wykroczeniem drogowym jest przekraczanie ograniczonej istniejącym prawem prędkości. Niestety, jest to najczęstsza przyczyna śmierci na drogach.

Ogólne zasady prawa o ruchu drogowym są opisane w rozdziale pierwszym ustawy i dotyczą wszystkich uczestników ruchu, w przyszłości także kierujących urządzeniami transportu

osobistego. Art. 3 ustawy nakłada na uczestników ruchu „obowiązek zachowania ostrożności, unikania wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie.” Z tego przepisu wynika odpowiedzialność kierującego za wybór takiego rodzaju pojazdu, którego cechy i wyposażenie umożliwiają bezpieczne poruszanie w danych okolicznościach. Niezależnie od tego, zdrowy rozsądek nakazuje unikać poruszania się drogami, na których panuje zwiększony ruch (np. dojazdy do miejscowości wakacyjnych), lub które nie zapewniają należytej separacji (np. brak pobocza w ciągu wąskiej lub ruchliwej drogi). To znajduje potwierdzenie w praktyce rowerzystów, którzy mimo prawa poruszania się po większości dróg dobrowolnie wybierają drogi boczne, mało uczęszczane. Nie ma żadnych powodów aby kierujący UTO zachowywali się inaczej, więc będące wyrazem źle rozumianej dbałości o bezpieczeństwo wykluczenie ich z dróg będzie nieuzasadnionym ograniczeniem praw i wolności obywatelskich.

Stanowisko MI

Projektowane regulacje mają na celu ochronę bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych poprzez jednoznaczne wskazanie obowiązków kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego wobec pieszego. Do tych obowiązków należy poruszanie się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachowanie szczególnej ostrożności, ustąpienie pierwszeństwa pieszemu oraz nieutrudnianie jego ruchu. Dodatkowo mając na względzie konieczność zapewnienia spełniania powyżej wskazanych obowiązków, projektowana regulacja dodaje nowy rodzaj wykroczenia w ustawie – Kodeks wykroczeń. Ponadto zaznaczyć należy, że ocena zgodności zachowań uczestników ruchu z przepisami zawartymi w ustawie – Prawo o ruchu drogowym oraz egzekwowanie tych przepisów pozostaje w kompetencjach uprawnionych organów kontroli ruchu drogowego – Policji i straży gminnych (miejskich)

Podobnie jak w zeszłym roku, tak i teraz lektura projektu wywołuje wrażenie, że jego autorzy patrzą na urządzenia transportu osobistego wyłącznie przez pryzmat lekkich, miejskich hulajnóg na wynajem. Nie sposób też oprzeć się wrażeniu, że projekt odpowiada głównie na oczekiwania podmiotów świadczących usługi wynajmu hulajnóg na minuty, pomijając interes dynamicznie rosnącej grupy właścicieli UTO przeznaczonych na własny użytek. Tymczasem nie można zakładać, że wszyscy oni są mieszkańcami dużych miast i ich potrzeby kończą się na granicy obszaru zabudowanego. Błędem jest też założenie, że każde UTO to hulajnoga o niewielkich kółeczkach i konstrukcji pozwalającej na jazdę jedynie po gładkich drogach rowerowych i chodnikach.

Projektowi przyświeca bardzo słuszna idea zrównania praw i obowiązków użytkowników rowerów i urządzeń transportu osobistego. Tą drogę wybrali również twórcy prawa w innych krajach. Całkowicie zrozumiałe jest także odmienne kształtowanie tych praw i obowiązków tam, gdzie są widoczne różnice pomiędzy rowerem a UTO. Trudno jednak zaakceptować ograniczanie praw użytkowników UTO w obszarach, które są wspólne tak dla UTO jak i dla rowerów. Wśród UTO znajdują się przecież urządzenia konstrukcyjnie przeznaczone do jazdy po drogach, zapewniające niezbędną stabilność w jeździe, spełniające wymogi w zakresie oświetlenia, sprawnie działającego hamulca i sygnału dźwiękowego. Znowu użytkownicy miejskich, lekkich hulajnóg nie wyjadą nimi na drogi przede wszystkim w trosce o własne bezpieczeństwo, mając świadomość ograniczonych możliwości użytkowanych przezeń pojazdów. To samo dotyczy używanych do rekreacji i sportu elektrycznych deskorolek, longboardów i tym podobnych. Nie można też zapominać, że przyjęcie regulacji odpowiadających rowerom oznacza, że UTO będą musiały spełniać podobne jak w przypadku roweru wymogi, określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Nadopiekuńczość widoczna w omawianym ograniczeniu jest więc nieuzasadniona, wywołuje daleko idące restrykcje i wykracza poza istotę regulacji.

Podsumowując, w zgodnej opinii rowerzystów i użytkowników UTO poruszanie się po drogach publicznych w miastach jest niebezpieczne, a dominującym zagrożeniem są kierujący samochodami, którzy nagminnie łamią przepisy prawa o ruchu drogowym. Powołane wcześniej statystyki BRD KGB wskazują, że w 2019 roku ponad 70 % wypadków miało miejsce na terenie zabudowanym. Przekraczanie dopuszczalnej prędkości jest powszechnym i najbardziej niebezpiecznym wykroczeniem popełnianym przez kierujących samochodami, ale do innych

należą także wymuszenia pierwszeństwa na przejazdach rowerowych oraz podczas wyjazdu z posesji, a także niezachowanie wymaganego odstępu podczas wyprzedzania. Niestety wykroczenia te są nagminne również na obszarze stref „Tempo 30” czy stref zamieszkania. W tym kontekście dopuszczenie ruchu UTO po chodnikach w razie braku infrastruktury rowerowej nie jest może rozwiązaniem idealnym, ale jest rozwiązaniem o charakterze uzasadnionego i potrzebnego kompromisu. Obszary zabudowane pokryte są wystarczająco gęstą siecią chodników i dróg dla pieszych, a coraz częściej dostępna jest współdzielona z pieszymi lub dedykowana rowerom infrastruktura drogowa. Dlatego można uznać, że przyjęcie generalnej zasady wyłączenia możliwości poruszania się UTO po drogach publicznych na obszarze zabudowanym nie stanowi istotnego ograniczenia, jeśli uwzględnić przewidziane projektem wyjątki.

Zupełnie inaczej sytuacja wygląda poza obszarem zabudowanym. Chodniki lub drogi rowerowe biegnące w sąsiedztwie drogi to rzadkość. Oznacza to, że w praktyce użytkownicy urządzeń transportu osobistego zostaną całkowicie wykluczeni z możliwości poruszania się tymi pojazdami. To prowadzi do ich wykluczenia komunikacyjnego, co stoi w sprzeczności z celem projektowanych zmian, opisanych jako: „wprowadzenie dodatkowego środka transportu stanowiącego uzupełnienie dla innych środków transportu indywidualnego i zbiorowego”, „poprawienie mobilności osób starszych oraz niepełnosprawnych”, „popularyzacja środków transportu nieemitujących zanieczyszczeń powietrza” oraz „ograniczenie korzystania z pojazdów posiadających napęd spalinowy”.

Mając na uwadze powyższe proponuję, aby w razie braku chodnika, drogi lub pasa ruchu dla rowerów, dopuścić ruch urządzeń transportu osobistego na drogach publicznych poza obszarem zabudowanym na zasadach przewidzianych dla roweru (art. 16 ust. 4 i 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym). Kierujący urządzeniem transportu osobistego miałby wówczas obowiązek korzystania z pobocza, a w razie jego braku lub gdyby nie nadawało się ono do jazdy, jazdy możliwie blisko prawej krawędzi jezdni.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu poruszających się po drodze, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami po poboczu. Ponadto wskazać należy, że zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono zasady ruchu odrębne dla hulajnogi elektrycznej, urządzenia transportu osobistego oraz urządzenia wspomagającego ruch.

81) Osoba fizyczna 44

Obecny projekt posiada tak naprawdę jedną, ale za to bardzo istotną wadę – całkowicie wyklucza możliwość korzystania z urządzeń transportu osobistego poza terenem zabudowanym, jeśli brakuje chodnika lub infrastruktury rowerowej. W zgodnej opinii rowerzystów i użytkowników UTO poruszanie się po drogach publicznych w miastach jest niebezpieczne, a dominującym zagrożeniem są kierujący samochodami, którzy nagminnie łamią przepisy prawa o ruchu drogowym. Powołane wcześniej statystyki BRD KGB wskazują, że w 2019 roku ponad 70 % wypadków miało miejsce na terenie zabudowanym. Przekraczanie dopuszczalnej prędkości jest powszechnym i najbardziej niebezpiecznym wykroczeniem popełnianym przez kierujących samochodami, ale do innych należą także wymuszenia pierwszeństwa na przejazdach rowerowych oraz podczas wyjazdu z posesji, a także niezachowanie wymaganego odstępu podczas wyprzedzania. Niestety wykroczenia te są nagminne również na obszarze stref „Tempo 30” czy stref zamieszkania. W tym kontekście dopuszczenie ruchu UTO po chodnikach w razie braku infrastruktury rowerowej nie jest może rozwiązaniem idealnym, ale jest rozwiązaniem o charakterze uzasadnionego i potrzebnego kompromisu. Obszary zabudowane pokryte są wystarczająco gęstą siecią chodników i dróg dla pieszych, a coraz częściej dostępna jest współdzielona z pieszymi lub dedykowana rowerom infrastruktura drogowa. Dlatego można uznać, że przyjęcie generalnej zasady wyłączenia możliwości poruszania się UTO po drogach publicznych na obszarze zabudowanym nie stanowi istotnego ograniczenia, jeśli uwzględnić przewidziane projektem wyjątki.

Chodniki lub drogi rowerowe biegnące w sąsiedztwie drogi to rzadkość poza obszarem zabudowanym. Oznacza to, że w praktyce użytkownicy urządzeń transportu osobistego

zostaną całkowicie wykluczeni z możliwości poruszania się tymi pojazdami. To prowadzi do ich wykluczenia komunikacyjnego, co stoi w sprzeczności z celem projektowanych zmian, opisanych jako: „wprowadzenie dodatkowego środka transportu stanowiącego uzupełnienie dla innych środków transportu indywidualnego i zbiorowego”, „poprawienie mobilności osób starszych oraz niepełnosprawnych”, „popularyzacja środków transportu nieemitujących zanieczyszczeń powietrza” oraz „ograniczenie korzystania z pojazdów posiadających napęd spalinowy”.

Mając na uwadze powyższe proponuję, aby w razie braku chodnika, drogi lub pasa ruchu dla rowerów, dopuścić ruch urządzeń transportu osobistego na drogach publicznych poza obszarem zabudowanym na zasadach przewidzianych dla roweru (art. 16 ust. 4 i 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym). Kierujący urządzeniem transportu osobistego miałby wówczas obowiązek korzystania z pobocza, a w razie jego braku lub gdyby nie nadawało się ono do jazdy, jazdy możliwie blisko prawej krawędzi jezdni.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu poruszających się po drodze, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami po poboczu. Ponadto wskazać należy, że celem projektodawcy nie jest wykluczenie z ruchu hulajnóg, a jedynie zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego. Ponadto zaznaczyć należy, że projektowane regulacje mają na celu ochronę bezpieczeństwa pieszych na chodniku oraz drodze dla pieszych poprzez jednoznaczne wskazanie obowiązków kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego wobec pieszego.

82) Osoba fizyczna 45

Pisze do państwa w sprawie ustawy która regulować ma między innymi korzystanie z Urządzeń Transportu Osobistego. Sam jestem jego użytkownikiem od około 1,5 roku. Korzystam ze swojej elektrycznej hulajnogi zarówno w pracy jak i w czasie wolnym. Robi to też wielu moich znajomych. Pochodzimy ze Stolicy Polskiej Między. Dokładniej to z Lubina, woj. Dolnośląskie. Zarówno Ja, jak i wielu moich znajomych wykorzystuje swoje UTO do codziennych dojazdów do pracy z okolicznych miejscowości. Nie wyobrażamy sobie czasu w którym zostanie Nam to zakazane odgórnie przez rząd. Po drogach poruszać mogą się przecież rowery, piesi, wozy z końmi. Z jakiej racji zatem chcecie Państwo wyrzucić Nas poza to grono? Podobnie sprawa ma się z ograniczeniem wymiarów urządzeń. Każdy rower z napędem elektrycznym przekracza ten wymóg, a może zgodnie z prawem poruszać się po ulicach. Trzecim tematem, który chciałbym poruszyć jest ograniczenie sprzętowe prędkości urządzeń do 25 km/h.

Myślę, że idealnym rozwiązaniem byłoby sklasyfikowanie prędkości poszczególnych pojazdów według klasy drogi po której się poruszają tj. prędkość pieszego 6km/h - chodnik, 30 km/k- DDR, prędkość wg znaków - droga publiczna. Każdy powinien oceniać sytuację sam, tak jak to mogą robić kierowcy innych pojazdów. Reasumując wnoszę o umożliwienie poruszania się UTO po drogach publicznych poza miastami, zniesienie maksymalnych wymiarów urządzenia oraz ograniczenie prędkości jak wyżej.

Stanowisko MI

Uwaga częściowo uwzględniona. Projektodawca zmienił klasyfikację urządzeń objętych regulacją.

Warunki techniczne określające szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Mając na uwadze konstrukcję hulajnóg elektrycznych oraz mniejszą stateczność osoby poruszającej się tym pojazdem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących hulajnogą elektryczną oraz innych uczestników ruchu drogowego, w projektowanym ust. 1 w art. 33a dopuszczono korzystanie z jezdni wyłącznie w przypadku drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h.

Dlatego też, w trosce o bezpieczeństwo kierującego hulajnogą elektryczną, projektodawca ograniczył dopuszczalną prędkość hulajnogi elektrycznej do 20 km/h.

Projekt ustawy nie zabrania poruszania się między miastami w przypadku występowania odpowiedniej infrastruktury.

83) Osoba fizyczna 46

W związku z trwającymi pracami nad ww. zmianami, w imieniu członków grupy zrzeszającej użytkowników hulajnogi elektrycznej segway ninebot max g30 (produkowany przez popularną markę Xiaomi) zgłaszam konieczność uwzględnienia w ustawie dopuszczalnej większej mocy hulajnogi. Ww. hulajnoga ma moc 350W (i ograniczenie prędkości do 25kmh) a jako że model to tzw. top model xiaomi w Europie a także niedługo w Polsce, zadaniem byłoby zwiększenie dopuszczalnej mocy do wskazanych wyżej 350W. Przy czym w mojej ocenie wyższa moc (siła) urządzenia przy zachowaniu ograniczenia prędkości służy ułatwieniu w podjeżdżaniu pod wzniesienia i w żaden sposób nie spowoduje zagrożenia dla innych.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca odstąpił od określenia w projekcie ustawy parametrów technicznych urządzeń objętych przedmiotową regulacją. Warunki techniczne określające szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

84) Osoba fizyczna 47

1. Zapis w art. 2 pkt 47b o brzmieniu "urządzenie transportu osobistego – pojazd o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m i długości nieprzekraczającej 1,25 m, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe, wyposażony w napęd elektryczny, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h; określenie to nie obejmuje wózka inwalidzkiego" zawiera pewne elementy bezzasadne (pogrubionym drukiem). O ile szerokość takiego pojazdu jest zrozumiała, nie mogą zajmować zbyt dużo miejsca na chodnikach lub ścieżkach rowerowych, o tyle ograniczenie długości jest krzywdzące. Wyeliminuje ono wiele hulajnóg elektrycznych (np. niezmiernie popularną Techlife x7), które nie mieszczą się w tym limicie. Takiego zapisu w przypadku rowerów nie ma, a są one zdecydowanie dłuższe i nie stanowią problemu dla infrastruktury drogowej. Następną regulacją i myślę, że najbardziej problematyczną jest ograniczenie prędkości dla UTO, 25km/h to prędkość przeciętnego rowerzysty, jednak zaawansowani kolarze mogą osiągać nawet do 45km/h; nierzadko na ścieżkach rowerowych. Dlaczego więc pojazdom UTO nakazuje się wprowadzenie konstrukcyjnego ograniczenia? Tego typu rozwiązanie nie jest wprowadzone dla samochodów osobowych, dostawczych, rowerów, wózków inwalidzkich a UTO będą je musiały posiadać?

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Ze względów bezpieczeństwa projektodawca obniżył dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego do 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych. Ponadto Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Dodatkowo wskazać należy, że Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

2. Zapis w art. 33a o brzmieniu

"W przypadku braku wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów kierujący urządzeniem transportu osobistego może wyjątkowo poruszać się:

jezdnią drogi, na której prędkość dopuszczalna pojazdów lub zespołów pojazdów jest nie większa niż 30 km/h;

Poza obszarem zabudowanym kierujący urządzeniem transportu osobistego może poruszać się wyłącznie pasem ruchu dla rowerów, drogą dla rowerów, a w przypadku ich braku chodnikiem lub drogą dla pieszych." zawiera kluczowy problem dla nas, użytkowników UTO. Zabrania nam korzystania z jezdni w obszarze niezabudowanym w przypadku braku infrastruktury rowerowej lub chodnika, gdzie taka sytuacja nierzadko występuje w terenach podmiejskich. Na wsiach często brakuje chociażby pobocza, piesi i rowerzyści są wtedy zmuszeni korzystać z jezdni. Zakazanie poruszania się tego typu drogami dla UTO jest olbrzymim problemem, prozaiczny dojazd do stacji kolejowej byłby w wielu przypadkach już niemożliwy, osobiście wykluczyłoby mi to możliwość dojazdu na UTO do stacji kolejowej i dalej już do szkoły. Proponuje zrównanie na tej płaszczyźnie UTO z rowerami, będzie to kluczowe dla rozwoju bezemisyjnego przemieszczania się na przedmieściach i wsiach w Polsce.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Celem projektodawcy nie jest wykluczenie z ruchu hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego, a jedynie zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego. Ponadto mając na uwadze konstrukcje hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz mniejszą stateczność jadącego tymi pojazdami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących tymi pojazdami oraz innych uczestników ruchu, projektodawca ograniczył możliwość poruszania się wskazanymi pojazdami po jezdni.

3. W zapisie art. 33a "Zabrania się: przewożenia urządzeniem transportu osobistego innej osoby lub ładunku;" zdecydowanie brakuje sprecyzowania czym jest owy "ładunek". Może nim być szafa, kanapa, ale również plecak do pracy/szkoły lub torba na kierownicy hulajnogi z awaryjnymi narzędziami. Należałoby umożliwić przewożenie toreb czy plecaków, UTO mają ogromny potencjał dla m.in. dostawców jedzenia.

Stanowisko MI

Uwaga uwzględniona. Projektodawca uszczegółowił wskazaną kwestię w uzasadnieniu do projektowanej ustawy.

4. Uważam, że w niniejszej ustawie powinien się pojawić zapis o obowiązkowym ubezpieczeniu OC dla użytkowników UTO, wielu doceniłoby takie rozwiązanie. Wraz ze wzrostem popularności urządzeń transportu osobistego wzrasta także ilość incydentów drogowych z ich udziałem, z pozoru niegroźne zdarzenie może wygenerować wiele kosztów.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca nie przyjął przedmiotowych rozwiązań dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzeń transportu osobistego z uwagi na fakt, iż rowery (w tym także elektryczne) nie są objęte obowiązkowym ubezpieczeniem. Wskazać należy, że wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia OC stanowić może przejaw nierównego traktowania uczestników ruchu korzystających z podobnych urządzeń.

5. Moim zdaniem przepisy dotyczące UTO powinny wziąć pod uwagę kilka istotnych kwestii i umożliwić nam, użytkownikom, rozwój tej gałęzi transportu:

Wszelkie pojazdy elektryczne zajmują nieporównywalnie małą ilość miejsca, patrząc na samochody osobowe. Bardzo często podróżują nimi pojedyncze osoby, generuje to wiele niewykorzystanego miejsca w pojeździe, za czym idzie niewykorzystane miejsce na drodze. Nie muszę przytaczać, iż wiele polskich miast ma problem w postaci korków ulicznych i braku miejsc parkingowych w centrach miast; pojazdy UTO ten problem rozwiązują. Wystarczyłoby zachęcić kierowców aby zamienili samochód na hulajnogę i miasta w godzinach szczytu byłyby przejezdne, nie byłoby także problemu z parkingiem z uwagi na niewielka powierzchnie zajmowaną przez UTO. Koszt przejechania stu kilometrów jest marginalny, porównując z samochodami spalinowymi. Mój prywatny pojazd elektryczny pozwala mi na przejechanie takiego dystansu za ok 2zł. Poziom nieosiągalny nawet dla ekonomicznych samochodów elektrycznych. Jest to kwestia, która tylko i wyłącznie w pozytywny sposób wpłynie na rozwój i postrzeganie UTO w Polsce.

Wyrażam głęboką nadzieję, iż wprowadzenie nowych przepisów dot. małych pojazdów elektrycznych nie uniemożliwi mi sprawnego przemieszczania się do szkoły na moim pojeździe, a jedynie sprawi, że będzie to usystematyzowane prawnie.

85) **Osoba fizyczna 48**

Zapoznałem się z projektem ustawy m. in. o UTO "Ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw" z dnia 12.05.2020.

Budzi we mnie silny niepokój wykluczenie z ruchu UTO po drogach poza strefą zabudowaną, ze względu na znaczący udział stref wiejskich (93,20%) w ogólnym krajobrazie Polski. W 2012 roku wliczając miasta poniżej 10 tys. mieszkańców liczba ludności na obszarach wiejskich wynosiła 17,5 mln (45,3%) z pośród 23% dla średniej w UE. Realia wsi i terenów podmiejskich wyglądają tak, że chodnik lub ścieżka dla rowerów, po której można by poruszać się UTO jest tylko i wyłącznie na terenie zabudowanym, o ile w ogóle występuje. Chcąc dojechać do sklepu, szkoły, kościoła lub fryzjera, który często położony jest w sąsiedniej miejscowości należy przez pewien czas poruszać się droga poza obszarem zabudowanym. Po tej samej drodze poruszają się piesi, ciągniki, rolnicy, natężenie ruchu jest bardzo niskie a zagrożenie z pewnością nie jest większe niż dla pozostałych, dopuszczonych już uczestników ruchu. Jednak wychodząc naprzeciw rosnącemu natężeniu ruchu należałoby rozważyć możliwość nakazu oświetlenia UTO w trakcie jazdy po wszystkich drogach (nie tylko tych poza obszarem zabudowanym, ale także tym w obszarze zabudowanym i z ograniczeniem prędkości do 30km/h). Prawne wykluczenie UTO z ruchu poza obszarem zabudowanym spowoduje spadek zainteresowania UTO, a w konsekwencji oddali nas od popularyzacji i powszechności elektro mobilności w naszym kraju. Ze względu na wysokie koszty zakupu samochodów elektrycznych i niską medianę zarobków w naszym kraju samochód elektryczny jest postrzegany jako towar luksusowy, chociaż w ogólnym rozrachunku kosztów użytkowania jest to stwierdzenie błędne. Popularyzacja UTO pozwoli na przełamanie tej bariery i poznanie zalet napędów elektrycznych, znikomym kosztem w stosunku do zakupu samochodu elektrycznego. Pierwsze hulajnogi pojawiły się w roku 1817 zbudowane w Niemczech przez dzieci i pośrednio są obiektem zainteresowania młodzieży do dzisiaj. Oswojenie się z tą technologią wśród młodzieży na pewno da pozytywne efekty w przyszłości w postaci większej śmiałości do samochodów elektrycznych i technologii OZE, którą będą zasilane.

Jako konstruktor i czynny użytkownik UTO a także zwolennik pojazdów bez emisyjnych oraz nisko emisyjnych jestem niemal pewny, że napędy elektryczne powtórzą ponad 120 letni sukces silnika spalinowego i nie warto tego sukcesu spowalniać, wraz z nowymi technologiami, które może ze sobą nieść oraz korzyściami dla środowiska.

Stanowisko MI:

Uwaga nieuwzględniona. Mając na uwadze konstrukcję hulajnóg elektrycznych oraz mniejszą stateczność osoby poruszającej się tym pojazdem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących hulajnogą elektryczną oraz innych uczestników ruchu drogowego, w projektowanym ust. 1 w art. 33a dopuszczono korzystanie z jezdni wyłącznie w przypadku drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h bez względu czy droga przebiega przez miasto czy wieś.

86) **Osoba fizyczna 49**

Postanowiłem zabrać głos w konsultacjach społecznych w związku z zmianie ustawy - "Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw" Jestem mikroprzedsiębiorcą, kierowcą od 15 lat z kategorią B, cyklistą, i od pewnego czasu użytkownikiem urządzenia transportu osobistego potocznie nazywanego UTO. Oraz mieszkańcem małej gminy wiejskiej. Dzięki swojemu UTO mogę bez problemu dojechać do oddalonej o 6 km stacji kolejowej, a następnie do miasta oddalonego o 40 km, głównie do klientów (świadczę usługi doradcze). UTO daje mi jedyną możliwość dojazdu przy pomocy publicznych środków transportu Na 6 km drogi dojazdowej, jest tylko 50m chodnika. Nie ma ścieżek rowerowych, myślę że to realnie wielu Polskich wsi. Dlatego proponowany zakaz poruszania się drogami jest dla mnie wykluczający, gdyż UTO dla mnie podobnie jak dla wielu Polaków jest tanim, niezawodnym i ekonomicznym środkiem transportu, który jest rzeczywistą alternatywą dla samochodu. Zresztą liczby mówią same za siebie 5% ruchu to w tym momencie

UTO. Dlatego postuluje o następujące zmiany: Zrównanie co do zasady roweru i uto we wszelkich prawach i obowiązkach w poruszaniu się po drogach publicznych, ścieżkach rowerowych i chodnikach. Podobnie pomysł sztywnego ograniczania prędkości do 25km/h powinien być zmieniony tak jak ma to miejsce w wypadku roweru elektrycznego na odcięciu napędu powyżej tej prędkości (jest to bardziej życiowe ograniczenie) Motywacją takiej zmiany jest to że UTO porusza się jak rower, ma gabaryty roweru, i jest równie bezpieczny na jezdni jak i niebezpieczny dla pieszych na chodniku jak rower. Co do obecności hulajnóg na chodnikach, to są one obecne tam do kilku lat, i nie ma statystyk mówiącej o tym że UTO jest bardziej wypadkogenne niż rowery. Poza tym w całej Unii Europejskiej regulacje idą w kierunku zrównania co do zasady UTO z rowerem. Nawet w Niemczech, gdzie przepisy uto są najbardziej restrykcyjne, UTO ma prawo poruszać się po drodze, gdy nie ma innych alternatyw. Drugą proponowaną zmianą przeze mnie jest zmiana długości uto ze 120 do 150 cm. Sam poruszam się UTO o długości 150cm, z uwagi na pojemność baterii (100km zasięgu) sztywność konstrukcji co bezpośrednio przekłada się na ekologię(baterie mają ograniczoną w cyklach ładowania żywotność, więc większa bateria to więcej kilometrów przejechanych na tej samej maszynie) i bezpieczeństwo (miejsce na lepsze hamulce, amortyzację oświetlenie) Propozycja przepisów ma jeszcze jedną poważną lukę, mianowicie brakuje procesu homologacji istniejących UTO które z uwagi na moc i prędkość nie spełniają przepisów zawartych w propozycji. Postuluje wobec tego o utworzenie przepisów przejściowych umożliwiających ich homologację na motorower, z uwagi na zbliżone parametry do tych maszyn. Być może jest to także pora by przededefiniować pojęcie drogi rowerowej, na drogę dla małych pojazdów zero emisyjnych, które mogą poruszać się na niej do 25km/h. Gdyż technologia zmienia w tym momencie bardzo definicje transportu.

Stanowisko MI

Uwaga nieuwzględniona. Zmieniono definicje i klasyfikację urządzeń, które podlegają regulacji oraz określono dla nich odrębne zasady ruchu. Ponadto Projekt ustawy określa ogólne zasady ruchu dla hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Natomiast szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Dodatkowo zaznaczyć należy, że projektodawca obniżył dopuszczalną prędkość dla hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego do 20 km/h, która obowiązuje na każdej części drogi publicznej, poza chodnikiem oraz drogą dla pieszych.

87) Osoba fizyczna 50

Chciałbym wyrazić swoją opinię z punktu widzenia czynnego użytkownika pojazdu klasyfikowanego jako urządzenie transportu publicznego. Odnosząc się do najnowszej propozycji zmian co do korzystania z wszelkiego rodzaju małych pojazdów elektrycznych, chcę wyrazić swoją opinię na ten temat. Jeżdżę na monocyklu elektrycznym, co za tym idzie, wszelkie uwagi i propozycję składam z punktu widzenia użytkownika konkretnie tego rodzaj pojazdu.

Po pierwsze, zapis odnośnie dopuszczalnej prędkości. Ograniczenie jej do 25km/h nie jest najlepszym pomysłem ze względu na to, że na co dzień korzystając z infrastruktury rowerowej, większość rowerzystów jedzie z prędkością 15-25 km/h. Większy zapas prędkości gwarantuje bezpieczny i szybki manewr wyprzedzania rowerzystów. Dodatkowo im większą mocą dysponuje monocykl tym, sprawniej dokonuje się wszelkiego rodzaju manewrów "awaryjnych", np. gdy nagle na ścieżkę rowerową, bez zachowania rozwagi wjeżdża inny użytkownik jakiegokolwiek pojazdu, lub pieszy w słuchawkach zapatrzony w swój telefon. Mało tego, jadący za mną inni użytkownicy w przypadku takiej sytuacji mogą nie zdążyć zareagować na czas i możliwość szybkiego powrotu do prędkości jazdy pozwala uniknąć kolizji, co często zdarzało mi się gdy jeździłem rowerem, szczególnie w godzinach szczytu kiedy ludzie jeżdżą do lub z pracy. Zapas mocy gwarantuje także skrócenie drogi hamowania. Również podczas cięższych warunków atmosferycznych, takich jak silny podmuch wiatru, daje monocykliście pewność, że koło utrzymuje stabilną pozycję i nie stwarza ryzyka przeciążenia silnika, co w skrajnych przypadkach może spowodować odłączenie zasilania w urządzeniach "tańszej marki".

Moja propozycja odnośnie prędkości i mocy urządzenia jest następująca. Brak możliwości wyłączenia alarmów ostrzegawczych i tzw. tilt backów (cofnięcia pedałów monocykla w celu

zmniejszenia prędkości). Właśnie to jest przyczyną większości wypadków, kolizji na monocyklu. Użytkownik wyłączając wszelkie blokady wprowadzone przez producenta sam naraża siebie i innych na zagrożenie w przypadku jazdy na granicy prędkości maksymalnej, a obniżenie jej do 25km/h zwiększa ryzyko wystąpienia takiej sytuacji. Gdy pojazd ma górny zakres prędkości w okolicach 40-45 km/h, takie zdarzenie fizycznie nie ma jak się wydarzyć. Większość z użytkowników jeździ średnio z prędkością 30-40km/h jeżeli chodzi o poruszanie się w mieście. Wyższe prędkości osiągają użytkownicy którzy dojeżdżają z miejscowości podmiejskich lub z obrzeży miast, ale też w przypadku gdy posiadają pojazd który ma takie możliwości. Dlatego dopuszczenie monocykli do poruszania się po poboczu lub przy prawej krawędzi jezdni jest kolejną propozycją odnośnie nowej ustawy. Rozumiem też, że wszelkie zmiany mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa, ale poruszanie się z prędkością rowerzysty lub większą po lewej stronie stwarza większe zagrożenie. Kierowca nie jest przygotowany na to, że na drodze pojawi się pojazd jadący wprost na niego, który porusza się przynajmniej z prędkością rowerzysty.

Kolejna prośba to stworzenie odmiennych zasad dla użytkowników wynajmowanych hulajnóg i nie traktowanie ich na równi z użytkownikami prywatnych pojazdów, którzy swój "warsztat" i umiejętności kształtują częściej niż ktoś kto spontanicznie wsiada na hulajnogę. Ile razy zza rogu starówki wypada hulajnoga, na której jadą dwie osoby, stwarzając zagrożenie dla siebie i innych. Wystarczy, że jedna z nich nie zareaguje na zmianę terenu lub dziurę w chodniku, żeby po chwili się na nim znaleźć.

Następny aspekt to "próg wejścia" dla nowych użytkowników monocykli elektrycznych. Nauka jazdy tym pojazdem wymaga dużej ilości godzin, zapoznania się ze specyfiką pracy żyroskopu, tego jak się zachowuje pojazd na różnych podłożach. Jeżdżących na monocyklach można podzielić na tych, którzy się uczą, czyli nie będą jeździć na nich z dużą prędkością i na tych którzy jeżdżą na tyle dobrze, że szansę na kolizję są bardzo małe bo traktują pojazd z dużym respektem i pokorą. Z doświadczenia własnego i kolegów monocyklistów wiem, że nikt nie próbuje jeździć brawurowo dopóki nie stanie się to wyćwiczone w 100 procentach. Każdy z nas monocyklistów wie, że coś co nie jest wyuczone na naszych pojazdach stwarza ryzyko wypadku, w związku z czym, nikt nie ryzykuje tego w codziennym ruchu po mieście. Oczywiście są wyjątki, jak to ma miejsce na każdym rodzaju pojazdu. Tak jak w przypadku motocyklistów, jadących z prędkościami rzędu 180-300km/h, czy samochody pędzące 90 km/h po terenie zabudowanym. Piraci drogowi są w każdej grupie pojazdów, ale zakładanie odgórnego ograniczenia prędkości do 25km/h jest jak porównywalne z nakazem jazdy 50km/h samochodem nawet gdy warunki pozwalają na szybsze przemieszczanie się bez narażania innych, a i tak zdarzają się stłuczki nawet wśród samochodów jadących w korkach, czy przy włączaniu się do ruchu. Ryzyko kolizji na monocyklu jest takie same, jak nie mniejsze niż na rowerze, a i zagrożenia zdają się być takie same. Do tego ktoś kto nie potrafi jeździć rowerem nie korzysta z ulic, ani nie pędzi z zawrotną prędkością po ścieżce rowerowej.

Moją propozycją jest traktowanie monocykli elektrycznych jako szybszych rowerów. Sam jeżdżąc rowerem rozpędzam się do prędkości większej niż 25km/h, dlatego więc skoro ktoś posiada umiejętności, by jechać z większą prędkością to powinno mu się to umożliwić. Dzięki temu chętniej zrezygnuje z jazdy samemu 5-cio osobowym samochodem, zmniejszając szkody dla środowiska i natężenie ruchu w miastach, a umożliwiając jazdę użytkownikom mieszkającym na obrzeżach miast i poza nimi, jazdę jezdnią w przypadku braku infrastruktury, potwierdzi tylko praktyczne zastosowanie dla tego rodzaju UTO. Dojazd do miasta monocyklem zajmuje niewiele więcej niż samochodem, za to już w jego granicach potrafi skrócić podróż często o więcej niż połowę czasu potrzebnego na pokonanie danej trasy samochodem, na pojeździe który zmieści się pod biurkiem w miejscu pracy.

Mam nadzieję, że wezmą pod uwagę Państwo zdanie aktywnych użytkowników monocykli elektrycznych, jak i innych urządzeń transportu osobistego, który każdemu z nas ułatwia przemieszczanie się w sposób bardziej ekonomiczny, ekologiczny, praktyczny i ergonomiczny, stanowiąc realną alternatywę dla samochodów i innych pojazdów spalinowych.

Stanowisko MI:

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca zmienił klasyfikację urządzeń objętych regulacją. Projektodawca odstąpił od określania parametrów technicznych hulajnóg w projekcie ustawy. Warunki techniczne określające szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach

rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Natomiast w trosce o bezpieczeństwo kierującego hulajnogą elektryczną, projektodawca ograniczył dopuszczalną prędkość hulajnogi elektrycznej do 20 km/h.

88) Osoba fizyczna 51

Jako użytkownik hulajnogi elektrycznej jestem bardzo zadowolony z projektu, w którym przede wszystkim zniesiono limit wagowy sprzętu.

Jednakże postuluję o pewną modyfikację - hulajnoga, która porusza się po chodniku - do 25 km/h - taka prędkość jest bezpieczna i pozwala zatrzymać się w miejscu - większość obecnych na rynku ma taką prędkość maksymalną jak KUGOO S1 PRO, Xiaomi M365, ES2, ES4 itd.

W mojej opinii powinno się pozwolić hulajnogom z silnikiem co najmniej 500W i maksymalną prędkością przekraczającą 35 km/h poruszać się swobodnie po jezdni (niczym skuter elektryczny) do prędkości jaka w danej strefie obowiązuje. Jednakże taka hulajnoga powinna posiadać światło mijania, światło tylne i hamowania, a także kierunkowskazy - ciężko jest na hulajnodze sygnalizować skręt w inny sposób... Taka hulajnoga powinna być zaopatrzona w klakson, a kierujący musi posiadać kask - dwukrotnie straciłem stabilność "w terenie" przy prędkości 40 km/h i wyszedłem bez szwanku. Bezpieczeństwo to podstawa.

Co do ograniczenia wiekowego - sądzę, że 18 lat będzie optymalną granicą ze względu, że niektóre z hulajnóg to "potwory". Najszybsza hulajnoga Dualtron X osiąga prędkość 120 km/h.

Dlaczego uważam, że to dobre rozwiązanie? Otóż w Polsce z powodu braku dokładnych regulacji mnóstwo osób zakupiło tzw. porządny sprzęt - hulajnogi po kilka tysięcy złotych. Przede wszystkim z uwagi na prędkość - średnio 45 km/h i dużą baterię (zasięg). Korzystają oni z nich jako substytut samochodu w drodze do pracy - aspekt wygody i przy tym ekologii. Rząd nie musi dopłacać, aby się przesiedli na ekologiczny rodzaj transportu. Im więcej osób będzie z nich korzystało, tym mniejsze będzie zjawisko kongestii transportowej. Takie hulajnogi gwarantują także lepszą stabilizację i pewność jazdy. Co więcej, mają one lepsze hamulce.

Stanowisko MI:

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca odstąpił od określenia w projekcie ustawy parametrów technicznych urządzeń objętych przedmiotową regulacją. Warunki techniczne określające szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

89) Osoba fizyczna 52

Chciałbym zwrócić uwagę, że na polskim rynku istnieje wiele hulajnóg elektrycznych, które spełniają wasze wymagania - tj. po nałożeniu kagańca (ogranicznika prędkości - tak jak np. w motorowerze) przez producenta jechałby nie więcej niż 25 km/h ale problem jest inny - warunek dotyczący długości jest bardzo rygorystyczny, wręcz za bardzo. Osobiście mam hulajnogę Kaboo Mantis, która ma 126.7 cm długości, więc przekracza dopuszczalną długość (przynajmniej według waszego projektu) o całe 1 cm i 7 mm. Jakbym spuścił powietrze z kół to wtedy będzie 124 cm ale na flaku jeździć nie mogę, to niebezpieczne. Proponuję następujące zmiany:

- zwiększenie limitu długości UTO o kolejne 5 cm, dzięki czemu legalnych będzie więcej pojazdów UTO. Powyżej 130 cm już są giganty, które nie nadają się do jazdy chodnikiem, zgadzam się z tym, ale od 130 cm, nie 125 cm który to limit może skrzywdzić niektórych posiadaczy lub (choć to)
- doprecyzowanie, że z długości pojazdu wyłącza się długość jaką zajmują napompowane opony, ponieważ w zależności od tego jak bardzo są napompowane kilka bardzo znanych i cenionych UTO może być legalne według ustawy lub nie. Po za tym nie doprecyzowanie tego może moim zdaniem wytworzyć jakąś lukę prawną czy

próbę podważań waszych przepisów, wymienione doprecyzowanie wyeliminowałoby taką sytuację.

Po za tym uważam, że dopuszczenie UTO tylko na drogi do 30 km/h jest bardzo krzywdzące, ten limit powinien wynosić co najmniej 50 km/h, w wielu miejscach inaczej nie da się przejechać bo nie ma chodników, jazda poboczem po lewej stronie mogłaby być fatalnym pomysłem (jak rozumiem to jest dopuszczone bo jest to strefa dla pieszych). Już nie mówiąc o tym, że na zachodzie można jeździć po takich drogach. Natomiast, aby zwiększyć bezpieczeństwo takiego przejazdu wzorem Francji można by wprowadzić obowiązkowe kamizelki odblaskowe oraz kask w takim miejscu a brak w/w usankcjonować wysokimi karami.

Stanowisko MI:

Uwaga częściowo uwzględniona. Projektodawca odstąpił od określania parametrów technicznych hulajnóg w projekcie ustawy. Warunki techniczne określające szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Mając na uwadze konstrukcję hulajnóg elektrycznych oraz mniejszą stateczność osoby poruszającej się tym pojazdem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących hulajnogą elektryczną oraz innych uczestników ruchu drogowego, w projektowanym ust. 1 w art. 33a dopuszczono korzystanie z jezdni wyłącznie w przypadku drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h.

Natomiast w trosce o bezpieczeństwo kierującego hulajnogą elektryczną, projektodawca ograniczył dopuszczalną prędkość hulajnogi elektrycznej do 20 km/h.

Jednocześnie należy wskazać, że projektodawca odstąpił od obowiązku poruszania się w kasku ochronnym i kamizelce odblaskowej, w związku z obniżeniem dopuszczalnej prędkości do 20 km.

90) **Osoba fizyczna 53**

Proponowane ograniczenia eliminują znaczną część tego typu pojazdów z obiegu. Proponowałbym wydzielić przynajmniej 2 kategorie korzystania tego typu pojazdów:

1. miejskie - najczęściej służą do krótkotrwałego przemieszczania się w ramach miast.
 - w tej kategorii można zaliczyć urządzenia dostępne w popularnych wypożyczalniach, których konstrukcja ogranicza prędkość do 25km/h.
 - powinny poruszać się chodnikiem z zachowaniem szczególnej ostrożności (prędkość pieszego) oraz po drogach rowerowych do 25km/h.
 - dostępność do tej kategorii powinna być ograniczona od osób powyżej 18 roku życia, oraz do młodzieży posiadającej uprawnienia karta rowerowa, prawo jazdy A1, poza drogami publicznymi pod nadzorem osoby pełnoletniej.
 - poza obszarem zabudowanym mogą poruszać się chodnikiem lub poboczem (podobnie jak pieszy).
2. transportowe/terenowe - służą do przemieszczania się na większe odległości transportu.
 - dla tej kategorii powinny być zniesione ograniczenia co do mocy niektóre urządzenia typowo terenowe mają moc < 6000w
 - ograniczenia prędkości powinny być zniesione (można poruszać się zgodnie z kategorią drogi lub znakami oraz warunkami na drodze podobnie jak rowery)
 - warunkowo mogą poruszać się drogami rowerowymi przy zachowaniu prędkości max. 25km/h oraz szczególnej ostrożności
 - dostęp do tej kategorii powinien być tylko dla posiadaczy prawa jazdy kategoria A1,B,C oraz po wykupieniu obowiązkowego ubezpieczenia OC.

Dla wszystkich kategorii wprowadziłbym obowiązkowe wyposażenie:

- przynajmniej 1 sprawny hamulec
- sygnał dźwiękowy
- po zmroku i przy ograniczonej widzialności światła (białe + czerwone)
- kask

Stanowisko MI:

Uwaga częściowo uwzględniona. Projektodawca zmienił klasyfikację urządzeń objętych regulacją.

Warunki techniczne określające szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Mając na uwadze konstrukcję hulajnóg elektrycznych oraz mniejszą stateczność osoby poruszającej się tym pojazdem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących hulajnogą elektryczną oraz innych uczestników ruchu drogowego, w projektowanym ust. 1 w art. 33a dopuszczono korzystanie z jezdni wyłącznie w przypadku drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h.

Dlatego też, w trosce o bezpieczeństwo kierującego hulajnogą elektryczną, projektodawca ograniczył dopuszczalną prędkość hulajnogi elektrycznej do 20 km/h.

Projekt ustawy nie zabrania poruszania się między miastami w przypadku występowania odpowiedniej infrastruktury.

Projektodawca przewiduje konieczność posiadania karty rowerowej w przypadku niepełnoletnich osób kierujących hulajnogą elektryczną oraz urządzeniem transportu osobistego.

91) Osoba fizyczna 54

Wszystko fajnie w projekcie, ale nie do przyjęcia jest zakaz poruszania się po wiejskich drogach. Dużo osób w ten sposób dojeżdża do miasta ok 5 czy 10 km wiejskimi drogami bez pobocza, ale również o znikomym ruchu. Wierzę w wprowadzenie poprawki do projektu.

Stanowisko MI:

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca zmienił klasyfikację urządzeń objętych regulacją. Mając na uwadze konstrukcję hulajnóg elektrycznych oraz mniejszą stateczność osoby poruszającej się tym pojazdem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących hulajnogą elektryczną oraz innych uczestników ruchu drogowego, w projektowanym ust. 1 w art. 33a dopuszczono korzystanie z jezdni wyłącznie w przypadku drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h bez względu czy droga przebiega przez miasto czy wieś.

92) Osoba fizyczna 55

Z mojej strony taka mała propozycja, nie blokujemy prędkości hulajnóg tylko przestrzegajmy jej, to jak w samochodzie mam ograniczenie do 50 km/h w terenie zabudowanym ale samochód ma większą moc. W hulajnodze przy większej masie użytkownika potrzebny jest mocniejszy silnik, żeby go "uciągnąć" a założenie blokady redukuje bieg hulajnogi, co za tym idzie ucina procent watów z silnika.

Stanowisko MI:

Uwaga nieuwzględniona. W trosce o bezpieczeństwo kierującego hulajnogą elektryczną, projektodawca ograniczył dopuszczalną prędkość hulajnogi elektrycznej do 20 km/h.

93) Osoba fizyczna 56

Problem z ograniczeniem na urządzenie generuje sporo trudności i jest niesprawiedliwy w stosunku do rowerów i innych pojazdów.

1. Jeśli ktoś ma hulajnogę jadącą 30 km/h na godzinę w tym momencie, to po pół roku od wejścia ustawy będzie musiał ją zezłomować. Ograniczenie prędkości do 25 km/h obowiązujące na wybranych (lub wszystkich) ścieżkach rowerowych rozwiązałoby ten problem. Nie byłoby również niesprawiedliwego traktowania względem rowerzystów, którzy bez problemu osiągają prędkości rzędu 40 km/h.

2. W przypadku samochodów nie narzuca się limitu prędkości osiąganego przez pojazd. Ograniczenia prędkości dotyczą dróg i przestrzeni publicznych.

3. Na rynku jest dostępnych dużo dobrze wykonanych hulajnóg, które jeżdżą do 30 km/h - czyli zaledwie 5 km/h więcej. Nie będzie można ich kupić, mimo że to bardzo dobre sprzęty. Oczywiście, za 2 lata pewnie wyjdzie tyle modeli uwzględniających ograniczenie 25 km/h, że będzie można przebierać w dostępnych egzemplarzach, ale do tego czasu nie będą one atrakcyjne cenowo. Jeśli na rynku zmniejszy się ilość hulajnóg spełniających wymogi, to cena tych które spełniają te wymogi pójdzie w górę zgodnie z prawem popyt-podaż. Jednocześnie posiadacze (sprzedawcy, osoby prywatne i wypożyczalnie) hulajnóg jeżdżących 30 km/h stracą pieniądze przez natychmiastowe zaniżenie wartości sprzętu.

Moja propozycja to wspomniane ograniczenie prędkości na szlaki rowerowe. Da to możliwości elastycznego dopasowywania warunków danej ścieżki - tzn. standardowo byłoby to ograniczenie do 25 km/h, a w miejscach w których jest dużo pieszych zwiększenie do np. 20 km/h, a w miejscach oddalonych od chodników zwiększenie do np. 30 km/h. W dodatku za jednym razem będzie można to uregulować dla wszystkich pojazdów znajdujących się na ścieżce rowerowej (a nie tak jak teraz, użytkownicy podwójnych prędkości - rowerzysta i hulajnogista).

Stanowisko MI:

Uwaga częściowo uwzględniona. W trosce o bezpieczeństwo kierującego hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego oraz innych uczestników ruchu drogowego, projektodawca ograniczył dopuszczalną prędkość hulajnogi elektrycznej do 20 km/h.

94) **Osoba fizyczna 57**

1. Wasz projekt dotyczący definicji pojazdu UTO zakłada, że jego długość nie może przekraczać 1.25 m. Ta definicja sprawia, że jedna z najpopularniejszych hulajnóg na polskim rynku i to w dodatku od w pełni polskiego producenta - Techlife stanie się nielegalna. Mowa o Techlife X7. Hulajnoga ma dokładnie 1.27 m długości, gdy spuści się powietrze do 1 bara z opony magicznie zaczyna spełniać definicję, gdy opona jest napompowana w całości pojazd staje się nielegalny. Uważam, że długość pojazdu powinna być wydłużona do 1.30 m dopiero wówczas definicja będzie spełniać praktycznie cały dostępny rynek UTO, nie zrobienie tego może być dużym błędem bo sprawi, że ogromne ilości drogiego sprzętu kosztującego 6 tysięcy złotych który posiadają Polacy (i firma która ten sprzęt sprzedaje) będą musiały trafić na śmietnik z powodu 2 cm. Proszę to przemyśleć, ta Polska hulajnoga jest eksportowana do Hiszpanii czy Francji i tam w pełni legalnie używana, byłoby dziwne gdyby Polski sprzęt cieszący się renomą za granicą był tam legalny ale w Polsce już nie. Inną alternatywą byłoby uznanie, że z długości pojazdu wyklucza się opony lub można by wprowadzić margines błędu z powodu tego, że opona może być w różnym stopniu napompowana. To się wydaje być śmieszny problem ale jest być albo nie być dla legalności polskiego produktu. Można kombinować i może się okazać, że w trakcie kontroli policji będzie trzeba spuszczać powietrze z pojazdu żeby zmieścić się w granicy. Ale po co to robić jak można by zrobić dobre prawo od początku? Potrzebujemy tego marginesu. Nie delegalizujcie dłuższych hulajnóg tylko dlatego, że są dłuższe, proszę.

2. Kolejny problem to kwestia wykluczenia ludzi z obszarów wiejskich. Wyobraźmy sobie wieś, droga z asfaltem, powiedzmy limit prędkości 40 - 50 kmh ale brak jest chodnika. Według waszego projektu taka osoba nie może jechać hulajnogą jadącą 25 km/h np. na stację kolejową oddaloną 5 km tą wiejską drogą, ale rowerem jadącym średnio 12 kmh już tak. Potrzebujemy jeszcze dodatkowego delikatnego poluznienia w tej kwestii, żeby UTO to nie był tylko sprzęt dla elit z miast, żeby każdy mógł korzystać z tego dobrodziejstwa. Proszę zauważyć, że w takich krajach jak np. Niemcy hulajnogi elektryczne są w 100% legalne na drogach krajowych, dlaczego u nas to nie może zadziałać albo chociaż w części by nie mogło, chociaż na mniejszych drogach? Mało jest dróg 30 kmh na wsiach.

Stanowisko MI:

Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca zmienił klasyfikację urządzeń objętych regulacją.

Warunki techniczne określające szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz

zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Projektowane przepisy, w celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, dopuszczają poruszanie się kierującemu hulajnogą elektryczną jedynie po jezdni drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h bez względu na to, czy droga przebiega przez miasto czy wieś.

Ponadto należy wskazać, że w uzasadnionych przypadkach na drogach o dopuszczalnej prędkości wyższej niż 30 km/h organ zarządzający ruchem może wprowadzić ograniczenie prędkości.

95) Osoba fizyczna 58

Przesyłam swoje uwagi do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

1. w art. 20 w ust. 6 po pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) urządzenia transportu osobistego:

a) na chodniku albo drodze dla pieszych – prędkość pieszego,

b) na jezdni, pasie ruchu dla rowerów lub drodze dla rowerów – 25 km/h.”;

Kupując jakikolwiek pojazd celem nabywcy i w konsekwencji użytkownika jest chęć poruszania się szybciej i na większe odległości niżby miało to miejsce przy okazji poruszania się pieszo. W jakim celu więc mam korzystać z hulajnowy jeśli podczas poruszania się po chodniku narzucono mi poruszanie się tempem pieszego? Czyli prowadząc hulajnogę będę poruszać się tak samo szybko jak jadąc na niej - czy intencją ustawodawcy jest to żeby użytkownicy hulajnog nie jeździli nimi tylko je prowadzili? Ponadto proszę przetestować korzystanie np. ze wspomnianej hulajnowy elektrycznej - im wolniej się poruszamy tym mniej stabilny jest to pojazd. Wprowadzając więc takie ograniczenie ustawodawca wprost sprowadza na użytkowników takich pojazdów zagrożenie.

Według ogólnodostępnych informacji w Internecie średnie tempo pieszego to ok. 6 km/h – w najpopularniejszych urządzeniach transportu osobistego czyli hulajnogach elektrycznych napęd działa gdy hulajnogę rozpędzimy do prędkości minimum 5 km/h. W przypadku wprowadzenia proponowanego ograniczenia wychodzi, że korzystając z hulajnowy elektrycznej możemy się co najwyżej odpychać na niej siłą własnych mięśni. Jeżeli już ustawodawca zamierza systemowo narzucić prawne ograniczenie prędkości na chodniku to powinno być ono określone konkretną wartością wyższą niż tempo poruszania się pieszego np. 15 km/h.

Rozumiem intencję - ograniczenie tempa ma zapewne ograniczyć ryzyko potrącenia pieszych przez szybko jadące urządzenia transportu osobistego. Jest to jak najbardziej słuszne założenie, niemniej jednak nie w każdej sytuacji to szybkość poruszania się jest powodem występowania tego typu zdarzeń a paradoksalnie wręcz to piesi powodują zagrożenia dla innych użytkowników chodników. Codziennie korzystam z hulajnowy w drodze do i z pracy i ilość nieprzewidywalnych albo wręcz niebezpiecznych zachowań pieszych na chodnika jest porażająca. Dlatego też nie rozumiem dlaczego to użytkownicy urządzeń transportu osobistego mają przewencyjnie ponosić odpowiedzialność za innych uczestników ruchu pieszego poprzez zabronienie im poruszania się szybciej niż pieszo do czego urządzenia transportu osobistego zostały stworzone.

2. 5) po art. 33 dodaje się art. 33a w brzmieniu:

3. W przypadku braku wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów kierujący urządzeniem transportu osobistego może wyjątkowo poruszać się: 1) jezdnią drogi, na której prędkość dopuszczalna pojazdów lub zespołów pojazdów jest nie większa niż 30 km/h;

W przypadku wydzielonej ścieżki rowerowej zgodnie z art. 33 ustawy Prawo o ruchu drogowym rowerzysta ma obowiązek korzystania z drogi, na której dopuszczalne jest poruszanie się z prędkością max 50 km/h. W przypadku urządzeń transportu osobistego ustawodawca przewiduje taki obowiązek na drogach o max 30 km/h. Z czego wynika takie rozróżnienie pomiędzy rowerem a urządzeniami transportu osobistego? Hulajnowy elektryczne mogą rozwijać prędkość do 25 km/h co często jest prędkością większą niż nie jeden rowerzysta (mam

w tej materii osobiste doświadczenia - wielokrotnie wyprzedalem i wyprzedam rowerzystów, którzy poruszają się z dużo mniejszą prędkością).

W mojej ocenie w przypadku urządzeń transportu osobistego należy zastosować identyczne przepisy jak w przypadku rowerów i obligatoryjnie nakazać poruszanie się drogami o maksymalnej prędkości 50 km/h. Hulajnogi elektryczne wyposażone są w światła zarówno barwy czerwonej z tyłu jak również barwy białej z przodu oraz elementy odblaskowe z boku, posiadają również hamulec (często 2 - ręczny i nożny) co powoduje, że ich wyposażenie jest praktycznie identyczne z tym wymaganym w przypadku rowerów. Nie widzę więc powodu dla którego często wolniejsi rowerzyści muszą korzystać z drogi a użytkownik urządzenia transportu osobistego zmuszony będzie do korzystania z chodnika, na którym zgodnie z proponowanymi przepisami jego maksymalna prędkość będzie bardzo ograniczona.

W kontekście poruszania się po drogach należy zwrócić uwagę również na jeden niezwykle istotny fakt - w wielu polskich miastach infrastruktura drogowa stoi na dobrym albo wręcz bardzo dobrym poziomie. Nawierzchnia wielu ulic pozbawiona jest dziur. Poruszanie się po takiej nawierzchni jest dla użytkowników urządzeń transportu osobistego zdecydowanie bezpieczniejsze niż zmuszanie ich do korzystania z chodników, których nawierzchnie często usłane są dziurami, ubytkami nawierzchni i wieloma innymi problemami, które powodują nie tylko szybsze zużycie się pojazdów ale stwarzają też realne zagrożenie dla użytkowników urządzeń transportu osobistego.

Reasumując sugeruję zrównać użytkowników urządzeń transportu osobistego z rowerzystami i w projektowanych przepisach dopuścić możliwość poruszania się urządzeniami transportu osobistego po drogach z dopuszczalną prędkością maksymalną do 50 km/h oczywiście przy zachowaniu zastrzeżenia o braku wydzielonej ścieżki rowerowej.

3. Art. 2. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r.– Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821 i 1238 oraz z 2020 r. poz. 568) po art. 96d dodaje się art. 96e w brzmieniu:

„Art. 96e. Kto kierując rowerem *[bądź urządzeniem transportu osobistego]* nie zachowuje szczególnej ostrożności lub nie ustępuje pierwszeństwa pieszym na chodniku lub drodze dla pieszych podlega karze grzywny albo karze nagany.”.

W treści artykułu powinni być dodani również użytkownicy/kierujący urządzeniami transportu osobistego.

Stanowisko MI

Uwaga częściowo uwzględniona. Projektodawca zmienił klasyfikację urządzeń objętych regulacją. Mając na uwadze konstrukcję hulajnóg elektrycznych oraz mniejszą stateczność osoby poruszającej się tym pojazdem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących hulajnogą elektryczną oraz innych uczestników ruchu drogowego, w projektowanym ust. 1 w art. 33a dopuszczono korzystanie z jezdni wyłącznie w przypadku drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h bez względu czy droga przebiega przez miasto czy wieś. Natomiast w trosce o bezpieczeństwo kierującego hulajnogą elektryczną, projektodawca ograniczył dopuszczalną prędkość hulajnogi elektrycznej do 20 km/h.

96) Osoba fizyczna 59

Proszę przeanalizować ponownie aspekty związane z ochroną środowiska i ekologią, na którą obecnie tak mocno się naciska. Ograniczając prędkość urządzeń UTO konstrukcyjnie do 25km/h wyłączycie z ruchu 80% sprzętu, który został zakupiony przez obywateli w legalny sposób z gwarancją w świetle obowiązujących dotychczas przepisów u dystrybutorów. Zagrożenie dla otoczenia stanowi waga samej Hulajnogi jako urządzenia rozpędzającego się do znacznych prędkości czy waga tego urządzenia z użytkownikiem, bo 110 kg rowerzysta jadący ze znaczną prędkością w aglomeracji miejskiej stanowi według Waszego toku myślenia takie samo zagrożenie, o czym zdajecie się zapominać. Gdzie tu logika, która powinna być fundamentem wszelkich przepisów? Wyłączając jedne pojazdy z ruchu a pozwalając na jazdę innym jednoślądom bez żadnych limitów wagowych czy konstrukcyjnie ograniczanych prędkości, dodatkowo komplikujecie przepisy i wprowadzacie chaos i niesprawiedliwość społeczną. Jaka jest różnica dla bezpieczeństwa między rozpędzeniem roweru do 40 km/h przez 110 kg człowieka siłą własnych mięśni a rozpędzeniem hulajnogi silnikiem elektrycznym do tej samej prędkości przez 70 kg człowieka? Żadna.

Stanowisko MI:

Uwaga nieuwzględniona. Projekt ustawy nie zakłada konstrukcyjnego ograniczenia prędkości. Warunki techniczne określające szczegółowe parametry techniczne w zakresie hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego będą uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w przepisach art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Natomiast w trosce o bezpieczeństwo kierującego hulajnogą elektryczną, projektodawca ograniczył dopuszczalną prędkość hulajnogi elektrycznej do 20 km/h.

Celem projektodawcy nie jest wykluczenie z ruchu hulajnóg, a jedynie zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego.

97) Osoba fizyczna 60

Pragnę wyrazić podziękowanie za działania podejmowane przez Ministerstwo Infrastruktury w celu określenia prawnych ram korzystania z urządzeń transportu osobistego na drogach publicznych. Jestem aktywnym użytkownikiem urządzeń transportu osobistego, angażuję się w ich popularyzację, ponadto jestem zawodowo związany z branżą urządzeń transportu osobistego. Tym samym zdaję sobie sprawę z trudności jakie towarzyszą tworzeniu regulacji w tym obszarze. Jednocześnie należę do szerokiego i bardzo dynamicznie rosnącego grona osób, których projektowane zmiany dotkną najbardziej. Na liście instytucji zaproszonych do udziału w konsultacjach publicznych nie znalazła się żadna, która reprezentowałaby interesy użytkowników UTO. Z tego powodu szczególnie ważne jest to, aby w procesie konsultacji społecznych uwzględnić uwagi i oczekiwania użytkowników tych pojazdów.

Urządzenia transportu osobistego to stosunkowo nowy rodzaj środka transportu, który w ostatnich latach zdobywa ogromną popularność na całym świecie. Dla stale powiększającej się rzeszy osób UTO to praktyczna alternatywa dla samochodu, motocykla, roweru czy - szczególnie w warunkach trwającej pandemii - transportu publicznego. Dzięki postępowi technologicznemu współczesne urządzenia transportu osobistego stanowią bardzo szeroką i zróżnicowaną grupę pojazdów, których cechą wspólną jest efektywny i ekologiczny napęd elektryczny, przystosowanie do przewożenia jednej osoby, relatywnie mała masa, wysoka mobilność i przenośność. Wśród urządzeń transportu osobistego pojazdami o największej uniwersalności są elektryczne hulajnogi i monocykle. Właśnie pojazdy tych dwóch rodzajów są najpowszechniej wykorzystywane w transporcie osobistym, zarówno w mieście jak i poza nim.

Znaczenie urządzeń transportu osobistego istotnie wzrosło w obliczu zagrożenia epidemiologicznego, gdyż są one doskonałym sposobem na zapewnienie sprawnego transportu osób, bez ryzyka gromadzenia ich w środkach transportu zbiorowego. UTO są też alternatywą dla samochodów, których udział w ruchu, a więc generowane niebezpieczeństwa, korki i zanieczyszczenie może efektywnie wzrosnąć właśnie poprzez lęk przed korzystaniem z komunikacji zbiorowej. Promocja UTO to także skuteczny sposób na ograniczanie możliwości transmisji czynnika zakaźnego.

Z zadowoleniem stwierdzam, że przedstawiona treść projektu jest dobrym punktem wyjścia do stworzenia przepisów, które docelowo miałyby wypełniać postawione przed nimi cele, jednocześnie nie ograniczając praw objętych regulacjami podmiotów. Przede wszystkim z uznaniem przyjmuję zmianę, jaką jest odejście od ograniczania maksymalnej masy własnej w definicji urządzenia transportu osobistego. Ograniczenie to skutkowałoby bowiem faktyczną delegalizacją znaczącej grupy UTO o uniwersalnym charakterze, których konstrukcja i wyposażenie zapewniają bezpieczne i sprawne poruszanie się nie tylko po chodnikach czy drogach dla rowerów, ale także po innych drogach o zróżnicowanej nawierzchni i jakości. Niestety, dopuszczeniu urządzeń o masie własnej przekraczającej 20 kilogramów towarzyszy całkowite wykluczenie możliwości ich wykorzystania w ruchu drogowym poza terenem zabudowanym. Tymczasem właśnie takie urządzenia transportu osobistego posiadają konstrukcję i wyposażenie, które zapewniają bezpieczne i sprawne poruszanie się po drogach na takich samych zasadach, na jakich dopuszcza się ruch rowerów - poboczem drogi lub w razie jego braku albo gdy nie nadaje się ono do jazdy, przy prawej krawędzi jezdni (art. 16 ust. 4 i 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym).

Zanim jednak przejdę do głębszego omówienia tego problemu i przedstawienia propozycji jego rozwiązania, chciałbym odnieść się do dwóch zapisów o mniejszej wadze, których zmiana nie wpłynie w żaden negatywny sposób na cel i skutek regulacji.

1. Doprecyzowanie zasady działania ograniczenia prędkości w definicji urządzenia transportu osobistego

Proponowana w treści projektowanego art. 2 pkt 47b definicja urządzenia transportu osobistego przewiduje wyposażenie go w "napęd elektryczny, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h". Może to sugerować, że intencją ustawodawcy jest wymóg stosowania napędu aktywnie ograniczającego prędkość UTO do 25 km/h w każdej sytuacji, także np. podczas zjazdu ze wzniesienia. O ile takie działanie napędu jest typowe dla urządzeń samobalansujących, o tyle napęd elektrycznych hulajnóg jest funkcjonalnie zbliżony do napędu roweru elektrycznego. W przypadku zjazdu ze wzniesienia możliwe jest, podobnie jak w przypadku roweru elektrycznego, że hulajnoga przekroczy prędkość 25 km/h mimo nie pracującego napędu. Projektowany zapis rodzi wątpliwości interpretacyjne i może być uznawany za wymóg stosowania napędu, który jednocześnie pełni funkcję samoczynnego hamulca elektrodynamicznego. Tymczasem moc napędu wielu hulajnóg może być niewystarczająca do skutecznego, samoczynnego hamowania pojazdu do wymaganej prędkości.

Proponowane rozwiązanie:

Zmiana projektowanego art. 2 pkt 47b poprzez zmianę fragmentu "napęd elektryczny, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h" na "napęd elektryczny, którego przyspieszenie spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h".

2. Wyłączenie dopuszczalności jazdy UTO lewą stroną jezdni oraz po chodniku w sytuacji, w której opiekuje się on osobą w wieku do lat 10 kierującą rowerem

Nietrudno sobie wyobrazić przypadek, w której rodzic kierujący UTO opiekuje się dzieckiem do lat 10 kierującym rowerem. Regularnie jestem świadkiem sytuacji, w której osoba dorosła kierująca elektryczną hulajnogą opiekuje się dzieckiem kierującym rowerem dziecięcym. Znam wiele rodzin, w których rodzic posiada wyłącznie urządzenie transportu osobistego, służące dojazdom do pracy oraz rekreacji. Trudno znaleźć uzasadnione wytłumaczenie dla zakazu lub ograniczenia możliwości sprawowania opieki nad takim dzieckiem podczas korzystania z UTO przez opiekuna. Jeśli przyjmiemy, że projektowane zmiany wyłączają w ogóle możliwość kierowania UTO przez osoby do lat 10, to przepisy art. 33 ust. 5 pkt 1 oraz ust. 7 ustawy Prawo o ruchu drogowym będą dopuszczać wyłącznie scenariusz, w którym podopieczny do lat 10 kieruje rowerem, ale nie UTO.

Proponowane rozwiązanie:

Zmiana projektowanego art. 33a ust. 1 poprzez przyjęcie nowej treści "Do ruchu urządzeń transportu osobistego stosuje się przepisy o ruchu rowerów, z wyjątkiem przepisów art. 33 ust. 2, ust. 3 pkt 2, ust. 3c oraz ust. 5 pkt 2, art. 62 ust. 4a pkt 2 oraz art. 63 ust. 3 pkt 4."

3. Wyłączenie dopuszczalności jazdy UTO poza terenem zabudowanym po jezdni w przypadku braku chodnika, drogi lub pasa ruchu dla rowerów

Przedmiotowy projekt słusznie odchodzi od ograniczenia maksymalnej masy własnej urządzenia transportu osobistego do 20 kg. Pojazdy posiadające większe i szersze koła pozwalają na bezpieczne poruszanie się nie tylko po równych nawierzchniach dróg i chodników, ale także po drogach o gorszej, nierównej bądź uszkodzonej nawierzchni. Wyposażone w typowe dla roweru oświetlenie, zwiększoną pojemność akumulatora i moc napędu, hamulce o dużej skuteczności czy amortyzację kół cechują się większą masą, ale są za to bardzo uniwersalne i zapewniają odpowiedni poziom bezpieczeństwa jazdy.

To właśnie urządzenia transportu osobistego z tej grupy coraz częściej wykorzystywane są w dojazdach pomiędzy miejscowościami na obszarze gminy czy powiatu, wypierając rowery lub motorowery. Są także używane np. na potrzeby dojazdu z miejsca zamieszkania do najbliższej stacji kolejowej. Przenośność UTO oraz fakt, że zajmują tyle miejsca co bagaż podręczny, pozwala na zabranie go ze sobą w podróży do stacji docelowej, by następnie z jego wykorzystaniem kontynuować podróż i dotrzeć na miejsce przeznaczenia. Na taki scenariusz wskazywały zresztą Koleje Śląskie w trakcie konsultacji publicznych w 2019 roku.

Innym, coraz popularniejszym scenariuszem wykorzystania UTO jest turystyka. Dzięki elektrycznemu napędowi, który nie emituje do środowiska hałasu ani spalin, możliwe jest pokonywanie dystansów rzędu kilkudziesięciu kilometrów poruszając się po atrakcyjnych kulturowo i krajobrazowo szlakach rowerowych. W tym obszarze zastosowań znajdują się także wypożyczalnie urządzeń transportu osobistego, ulokowane w atrakcyjnych turystycznie, niewielkich miejscowościach w których turystyczny ruch rowerowy odbywa się także trasami prowadzonymi po drogach publicznych o niewielkim natężeniu ruchu samochodowego.

Projektowane w obecnym kształcie przepisy skutecznie wykluczą możliwość wykorzystania urządzeń transportu osobistego poza obszarem zabudowanym. Należy mieć bowiem świadomość, że w zdecydowanej większości przypadków drogom leżącym w obszarze niezabudowanym nie towarzyszy infrastruktura rowerowa ani pieszka. Nawet jeśli tej infrastruktury brakuje wyłącznie w części planowanej trasy przejazdu efektywnie wyklucza możliwość dotarcia do miejsca przeznaczenia. Tymczasem są to często drogi, które cechują się relatywnie niewielkim natężeniem ruchu pojazdów samochodowych. Poboczami i krawężnikami tych dróg odbywa się za to ruch pieszy i rowerowy. Nie można także zapominać, że w większości wypadków turystyczne trasy rowerowe w Polsce prowadzi się w ciągu dróg publicznych.

Pewnym zobrazowaniem stanu infrastruktury rowerowej w Polsce będzie przykład Gdańska, będącego w ścisłej czołówce polskich miast o najlepiej rozbudowanej infrastrukturze rowerowej. Według stanu na 6 marca 2020 r. w Gdańsku udostępnia się ogółem 734 km tras rowerowych, na które składają się wydzielone drogi dla rowerów, pasy ruchu dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe, chodniki z dopuszczonym ruchem rowerów oraz ulice w strefie "Tempo 30" (na których obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h). To właśnie te ostatnie stanowią ponad 530 km całości, a więc aż 72 %. Gdyby wprost przenieść infrastrukturę Gdańska poza obszar zabudowany okazałoby się, że dla kierujących UTO dostępne jest jedynie 28 % infrastruktury dostępnej dla kierujących rowerami oraz dla pieszych. Ostatnie dwie grupy nie są bowiem wykluczone z korzystania z dróg w razie braku dedykowanej im infrastruktury (zgodnie z art. 16 ust. 4 i 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym). Co już zupełnie niezrozumiałe, kierujący UTO poza obszarem zabudowanym zostali wykluczeni nawet z tych dróg, na których obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Tymczasem poza obszarem zabudowanym drogi takie są znacznie bardziej bezpieczne niż odpowiadające im drogi w obszarze zabudowanym.

Jeszcze raz warto podkreślić, że przedstawiony projekt wprowadza przepis, który arbitralnie wyklucza możliwość ruchu urządzeń transportu osobistego w sytuacji, w której jednocześnie dopuszcza się ruch pieszych i rowerów. Tymczasem próżno szukać w uzasadnieniu do projektu powołania się na analizy czy statystyki, które uzasadniałyby konieczność wyłączenia ruchu UTO dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, jednocześnie dopuszczając ruch pieszy i rowerowy. Oznacza to, że próbuje się wprowadzić daleko idący zakaz powołując się na bezpieczeństwo, ale bez jakiegokolwiek uzasadnienia i oparcia w faktach, badaniach lub statystykach. Wątpliwości budzi także logika takiego zakazu, która na danej drodze dopuszcza ruch pieszych i rowerzystów, wykluczając jednocześnie kierujących urządzeniami transportu osobistego. Projektowanej regulacji zabrakło uzasadnienia, co wywołuje wrażenie jakoby została ona wprowadzona bez głębszej analizy skutków oddziaływania.

Wreszcie trudno zaakceptować to, że w imię podnoszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wyklucza się niechronionych uczestników ruchu zamiast chronić ich przed łamiącymi notorycznie przepisy kierowcami samochodów. Według danych Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji dotyczącego wypadków drogowych w Polsce w roku 2019 aż 74 % wypadków zostało spowodowanych z winy kierujących samochodami osobowymi. Jedynie w 6 % winnymi okazali się rowerzyści, a kierujący motorowerami tylko w 2 %. Nie można mówić o równości i sprawiedliwości w sytuacji, w której regulacje prawne dążą do eliminacji z dróg ofiar wypadków zamiast ich sprawców. Jestem przekonany, że bezpieczeństwo w ruchu drogowym można znacząco podnieść bez modyfikacji istniejącego stanu prawnego, wyłącznie poprzez należyte i konsekwentne egzekwowanie przepisów już istniejących. Dowodem na nieskuteczność nieegzekwowanych przepisów jest to, że drugim co do częstości występowania wykroczeniem drogowym jest przekraczanie ograniczonej istniejącym prawem prędkości. Niestety, jest to najczęstsza przyczyna śmierci na drogach.

Ogólne zasady prawa o ruchu drogowym są opisane w rozdziale pierwszym ustawy i dotyczą wszystkich uczestników ruchu, w przyszłości także kierujących urządzeniami transportu osobistego. Art. 3 ustawy nakłada na uczestników ruchu "obowiązek zachowania ostrożności,

unikania wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie." Z tego przepisu wynika odpowiedzialność kierującego za wybór takiego rodzaju pojazdu, którego cechy i wyposażenie umożliwiają bezpieczne poruszanie w danych okolicznościach. Niezależnie od tego, zdrowy rozsądek nakazuje unikać poruszania się drogami, na których panuje zwiększony ruch (np. dojazdy do miejscowości wakacyjnych), lub które nie zapewniają należytej separacji (np. brak pobocza w ciągu wąskiej lub ruchliwej drogi). To znajduje potwierdzenie w praktyce rowerzystów, którzy mimo prawa poruszania się po większości dróg dobrowolnie wybierają drogi boczne, mało uczęszczane. Nie ma żadnych powodów aby kierujący UTO zachowywali się inaczej, więc będące wyrazem źle rozumianej dbałości o bezpieczeństwo wykluczenie ich z dróg będzie nieuzasadnionym ograniczaniem praw i wolności obywatelskich.

Podobnie jak w zeszłym roku, tak i teraz lektura projektu wywołuje wrażenie, że jego autorzy patrzą na urządzenia transportu osobistego wyłącznie przez pryzmat lekkich, miejskich hulajnóg na wynajem. Nie sposób też oprzeć się wrażeniu, że projekt odpowiada głównie na oczekiwania podmiotów świadczących usługi wynajmu hulajnóg na minuty, pomijając interes dynamicznie rosnącej grupy właścicieli UTO przeznaczonych na własny użytek. Tymczasem nie można zakładać, że wszyscy oni są mieszkańcami dużych miast i ich potrzeby kończą się na granicy obszaru zabudowanego. Błędem jest też założenie, że każde UTO to hulajnoga o niewielkich kółeczkach i konstrukcji pozwalającej na jazdę jedynie po gładkich drogach rowerowych i chodnikach.

Projektowi przyświeca bardzo słuszna idea zrównania praw i obowiązków użytkowników rowerów i urządzeń transportu osobistego. Tą drogę wybrali również twórcy prawa w innych krajach. Całkowicie zrozumiałe jest także odmienne kształtowanie tych praw i obowiązków tam, gdzie są widoczne są różnice pomiędzy rowerem a UTO. Trudno jednak zaakceptować ograniczanie praw użytkowników UTO w obszarach, które są wspólne tak dla UTO jak i dla rowerów. Wśród UTO znajdują się przecież urządzenia konstrukcyjnie przeznaczone do jazdy po drogach, zapewniające niezbędną stabilność w jeździe, spełniające wymogi w zakresie oświetlenia, sprawnie działającego hamulca i sygnału dźwiękowego. Znowu użytkownicy miejskich, lekkich hulajnóg nie wyjadą nimi na drogi przede wszystkim w trosce o własne bezpieczeństwo, mając świadomość ograniczonych możliwości użytkowanych przezeń pojazdów. To samo dotyczy używanych do rekreacji i sportu elektrycznych deskorolek, longboardów i tym podobnych. Nie można też zapominać, że przyjęcie regulacji odpowiadających rowerom oznacza, że UTO będą musiały spełniać podobne jak w przypadku roweru wymogi, określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Nadopiekuńczość widoczna w omawianym ograniczeniu jest więc nieuzasadniona, wywołuje daleko idące restrykcje i wykracza poza istotę regulacji.

Podsumowując, w zgodnej opinii rowerzystów i użytkowników UTO poruszanie się po drogach publicznych w miastach jest niebezpieczne, a dominującym zagrożeniem są kierujący samochodami, którzy nagminnie łamią przepisy prawa o ruchu drogowym. Powołane wcześniej statystyki BRD KGB wskazują, że w 2019 roku ponad 70 % wypadków miało miejsce na terenie zabudowanym. Przekraczanie dopuszczalnej prędkości jest powszechnym i najbardziej niebezpiecznym wykroczeniem popełnianym przez kierujących samochodami, ale do innych należą także wymuszenia pierwszeństwa na przejazdach rowerowych oraz podczas wyjazdu z posesji, a także niezachowanie wymaganego odstępu podczas wyprzedzania. Niestety wykroczenia te są nagminne również na obszarze tzw. stref "Tempo 30" czy stref zamieszkania. W tym kontekście dopuszczenie ruchu UTO po chodnikach w razie braku infrastruktury rowerowej nie jest może rozwiązaniem idealnym, ale jest rozwiązaniem o charakterze uzasadnionego i potrzebnego kompromisu. Obszary zabudowane pokryte są wystarczająco gęstą siecią chodników i dróg dla pieszych, a coraz częściej dostępna jest współdzielona z pieszymi lub dedykowana rowerom infrastruktura drogowa. Dlatego można uznać, że przyjęcie generalnej zasady wyłączenia możliwości poruszania się UTO po drogach publicznych na obszarze zabudowanym nie stanowi istotnego ograniczenia, jeśli uwzględnić przewidziane projektem wyjątki.

Zupełnie inaczej sytuacja wygląda poza obszarem zabudowanym. Chodniki lub drogi rowerowe biegnące w sąsiedztwie drogi to rzadkość. Oznacza to, że w praktyce użytkownicy urządzeń

transportu osobistego zostaną całkowicie wykluczeni z możliwości poruszania się tymi pojazdami. To prowadzi do ich wykluczenia komunikacyjnego, co stoi w sprzeczności z celem projektowanych zmian, opisanych jako: "wprowadzenie dodatkowego środka transportu stanowiącego uzupełnienie dla innych środków transportu indywidualnego i zbiorowego", "poprawienie mobilności osób starszych oraz niepełnosprawnych", "popularyzacja środków transportu nieemitujących zanieczyszczeń powietrza" oraz "ograniczenie korzystania z pojazdów posiadających napęd spalinowy".

Proponowane rozwiązanie:

Mając na uwadze powyższe proponuję, aby w razie braku chodnika, drogi lub pasa ruchu dla rowerów, dopuścić ruch urządzeń transportu osobistego na drogach publicznych poza obszarem zabudowanym na zasadach przewidzianych dla roweru (art. 16 ust. 4 i 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym). Kierujący urządzeniem transportu osobistego miałby wówczas obowiązek korzystania z pobocza, a w razie jego braku lub gdyby nie nadawało się ono do jazdy, jazdy możliwie blisko prawej krawędzi jezdni.

W tym celu proponuję dokonanie zmian w treści projektowanego art. 33a poprzez:

- wykreślenie z treści ust. 1 słów "W obszarze zabudowanym";
- w treści ust. 3 dodanie punktu 3 o treści: "poza obszarem zabudowanym jezdnią drogi, wzdłuż której brakuje chodnika lub drogi dla pieszych.";
- wykreślenie ust. 4 w całości.

Podsumowanie

Wprowadzaniu regulacji w obszarach nowych i dotąd nieuregulowanych przez prawo powinno odbywać się w formie pilotażu, dzięki któremu przepisy, które w istotny sposób ingerują w prawa i obowiązki, buduje się z czasem. W ten sposób można obserwować w jaki sposób prawo jest implementowane, jaka jest skuteczność prawa w kontekście jego przeznaczenia, jakie są efekty wprowadzanych zmian. Taki właśnie pilotaż dotyczący UTO ma obecnie miejsce w Wielkiej Brytanii. Co ciekawe jest to państwo, które jeszcze do niedawna uznawane było za nieprzyjazne użytkownikom urządzeń transportu osobistego. Postrzeganie tych pojazdów uległo diametralnej zmianie po wybuchu pandemii SARS-CoV-2. W tych trudnych czasach dostrzeżono olbrzymią zaletę UTO: możliwość bezpiecznego (także pod względem sanitarnym) i sprawnego poruszania się osób z zachowaniem zasad dystansowania społecznego. W konsekwencji nie tylko dopuszczono ruch UTO w przestrzeni publicznej, ale także podjęto decyzję o przeznaczeniu 250 mln GB na stworzenie dedykowanej infrastruktury dla pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO. Jest to pierwszy etap wartego 2 mld GBP programu inwestycyjnego, mającego wspierać transport osobisty w Wielkiej Brytanii.

Teraz także Polska stoi przed szansą, aby wdrażając regulacje określające zasady ruchu urządzeń transportu osobistego na drogach publicznych, stworzyć prawo które w zrównoważony sposób stworzy warunki do bezpiecznej koegzystencji różnych uczestników ruchu drogowego. Wprowadzenie wnioskowanych zmian pozwoli stworzyć czytelne regulacje dla urządzeń transportu osobistego, które zapewnią bezpieczeństwo w ruchu drogowym a jednocześnie nie będą hamować rozwoju mikromobilności w Polsce. W późniejszym czasie możliwe będzie dalsze kształtowanie prawa w sposób odpowiadający rzeczywistym potrzebom wynikającym z dotychczasowych obserwacji i praktyki. W ten sposób Polska po raz kolejny stanie się wzorem dla innych państw wdrażając prawo, którego duch wyraża troskę o bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, szacunek dla równości praw obywateli oraz sprzyja rozwojowi nowych technologii. Już raz pokazaliśmy, że zrównoważone podejście do kształtowania zasad wykorzystywania bezzałogowych statków powietrznych się opłaciło. Dzisiaj Polska jest pod tym względem liderem, a polskie prawo wzorem na skalę światową. Właśnie nadarza się szansa, aby ten sukces powtórzyć i stworzyć kolejne przepisy, które będą wzorem dla innych.

Na koniec chciałbym z ostrożności wyprzedzić ewentualne żądania innych osób i organizacji, które mogą wpłynąć w toku konsultacji publicznych. Śledząc uważnie uwagi zgłaszane wobec poprzednich projektów zaobserwowałem z niepokojem, że niektóre z osób czy instytucji wnioskowały o objęcie UTO restrykcjami idącymi dalej niż te, które przewidywał projekt. Z ubolewaniem muszę stwierdzić, że autorzy tych wniosków wykazali się brakiem znajomości zasad działania urządzeń transportu osobistego czy wręcz elementarnych praw fizyki. Widoczne jest to w szczególności w odniesieniu do prób narzucania mocy zastosowanego

napędu lub napięcia zasilania. W części ich żądania miały zablokować dostęp UTO do infrastruktury rowerowej, finansowanej przecież ze środków ogółu społeczeństwa.

Pragnę zwrócić uwagę na to, że w żaden sposób nie można porównywać pomocniczego w rowerze elektrycznym napędu o mocy 250 W z równoważnym napędem elektrycznej hulajnogi, w której stanowi on jedyne źródło napędu. Zastosowanie napędu o większej mocy nie przekłada się w żaden sposób na zmniejszenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wręcz przeciwnie, we współczesnych UTO napęd pełni jednocześnie funkcję hamulca elektrodynamicznego. Jest to hamulec regeneracyjny, który jest zdolny odzyskiwać część energii hamowania z powrotem do akumulatora. Skuteczność hamowania uzależniona jest od mocy silnika, stąd próby jej ograniczania wprost przełożą się na zmniejszenie skuteczności takiego hamulca, a zatem zmniejszą bezpieczeństwo, nie mówiąc o funkcjonalności i energooszczędności takich urządzeń.

Jeszcze bardziej widoczne staje się to w przypadku urządzeń samobalansujących, których napęd jest zawsze aktywny i w zależności od zapotrzebowania przyspiesza lub hamuje. Wynika to wprost z zasady działania takich urządzeń, które dążą do zachowania równowagi zespołu urządzenie-kierujący. Ze względu na konieczność skutecznego stabilizowania sumarycznej masy takiego zespołu, w tych urządzeniach stosowane są napędy o mocy szczytowej sięgającej nawet 2000 W. Z tego też powodu w takich urządzeniach stosuje się napięcia zasilające wyższe niż w rowerach, gdyż pozwala to ograniczyć płynące w obwodach prądy. To zwiększa efektywność energetyczną urządzenia i jego niezawodność, a w konsekwencji bezpieczeństwo eksploatacji. Jeszcze raz pragnę podkreślić, że ograniczenie prędkości tych urządzeń do 25 km/h jest najlepszą i wystarczającą drogą do zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Co ważne, zasada działania urządzeń samobalansujących uniemożliwia rozwinięcie większej prędkości niż ustalony limit, nawet w razie zjazdu ze znieśienia.

Podsumowując - ewentualne próby ograniczania mocy i napięcia zasilania napędu w urządzeniach transportu osobistego będą działaniem równie bezcelowym i szkodliwym jak próby ograniczania ich masy własnej. Wymóg stosowania ograniczenia prędkości do której napęd działa przyspieszająco na urządzenie jest wystarczający, a wielkość ustalona na poziomie 25 km/h jest odpowiednia tak pod względem poziomu bezpieczeństwa jak i możliwości sprawnego przemieszczania się.

Stanowisko MI:

Poruszanie się jezdnią przez kierującego hulajnogą elektryczną oraz urządzeniem transportu osobistego dopuszczalne jest jedynie, gdy ruchu pojazdów na drodze jest dozwolony z prędkością 30 km/h

98) Osoba fizyczna 61

Po pierwsze, hulajnogi. Uważam, że pojazdy te powinny poruszać się chodnikami, lub ścieżkami rowerowymi (jeśli są), natomiast bezwzględnie powinno być zakazane korzystanie z hulajnóg na jezdni, poza "strefą zamieszkania". Nie do przyjęcia jest sytuacja, kiedy to hulajnogi (czy rowery) jeżdżą po jezdniach, którymi kursują np. autobusy regularnej komunikacji.

Pisano o planach ograniczenia szybkości do 50 km/h na obszarze zabudowanym również w nocy. Jest to nie do przyjęcia. Stosując drakońskie ograniczenia szybkości wcale nie musimy uniknąć wypadków (lepiej byłoby *zmusić pieszych i rowerzystów do zachowania większej ostrożności i odpowiedzialności za własne bezpieczeństwo*), natomiast możemy jeszcze bardziej zatruć powietrze, ponieważ tak małe szybkości, to wcale nie jest "noga z gazu" (wyświechtany slogan), lecz konieczność jazdy na niskich biegach, czyli - paradoksalnie - na wyższych obrotach silnika. Epoka samochodów Warszawa M-20, które mogły na trzecim (najwyższym) biegu jechać nawet 20 km/h już dawno minęła a dzisiejszy samochód osobowy jest najbardziej ekologiczny i ekonomiczny (najmniejsze zużycie paliwa i najmniejsza emisja spalin) w zakresie szybkości 100-120 km/h (BMW przy ok. 120 km/h), autokar turystyczny - ok. 90-100 km/h, autobus miejski - ok. 70 km/h. Tylko TRAMWAJE im wolniej jadą, tym są oszczędniejsze (są elektryczne i dlatego nie mają skrzyni biegów a ich prędkość max. konstrukcyjna jest stosunkowo niewielka), czyli to raczej powinno się z urzędu *tramwajom ograniczyć szybkości do 40 km/h* (spadnie zużycie prądu, będzie mniej wykojeń i zderzeń tramwajów z pojazdami samochodowymi). W ogóle to tak drakońskie ograniczenia szybkości, jakie są na obszarze zabudowanym (50 km/h) powinny obejmować *jak najmniejsze*

obszary, a tymczasem tablice wyznaczające "obszar zabudowany" są bezmyślnie stawiane na granicach administracyjnych miejscowości, *często tam, gdzie nie ma ani jednego budynku* (czyli obszar jest niezabudowany). Dlatego też powinno się wprowadzić kryteria, gdzie można wyznaczać obszar zabudowany i nie może to być sama granica miejscowości. By obszar mógł być wyznaczony jako zabudowany, powinny być wymagane do spełnienia *dwa warunki*. Pierwszy (ale niewystarczający) to jest to, że obszar znajduje się w granicach miejscowości. Drugi to obecność przynajmniej 3 budynków w odległości nie większej niż 15 metrów od pasa drogowego. Wszelkie obszary bez zabudowy (brak przynajmniej 3 budynków w odległości do 15 m. od pasa drogowego) w granicach administracyjnych miejscowości powinny być zawsze wyznaczone jako obszar niezabudowany. Nie może być tak, że obszar fizycznie niezabudowany jest formalnie zabudowanym. Niestety, mamy sporo przerośniętych miast (o zbyt dużej powierzchni) a w praktyce obszary zabudowane są wyznaczone na granicach miast (to powinno być niedopuszczalne, jeśli nie ma zabudowy) i powinno się dążyć do tego, by maksymalnie zmniejszyć powierzchnię "obszarów zabudowanych", gdyż powolna jazda samochodem z silnikiem spalinowym to większe zatrucie powietrza w porównaniu z szybszą jazdą (na wyższym biegu). Także policja powinna być pozbawiona prawa zatrzymywania prawa jazdy na 3 miesiące za samo przekroczenie szybkości na obszarze zabudowanym o ponad 50 km/h - takie prawo powinna mieć tylko przy poważniejszych wykroczeniach, jakimi jest np. jazda autostradą pod prąd (grozi to bardzo ciężkim wypadkiem, nawet katastrofą), jazda samochodem po chodniku, lub wtedy, gdy przekroczeniu szybkości o conajmniej 50 km/h na obszarze zabudowanym towarzyszy także inne wykroczenie, takie jak przejazd przez skrzyżowanie na czerwonym świetle (ale nie przez przejście dla pieszych), wymuszenie pierwszeństwa przejazdu.

Następna sprawa. Jeśli na obszarze zabudowanym jest szybkość podniesiona znakiem drogowym do 70 km/h, to te 70 km/h powinno dotyczyć nie tylko samochodów osobowych, motocykli i innych lekkich pojazdów (dmc. do 3,5 tony), ale także autobusów (i to nawet przegubowych). Autobusy są pojazdami dostosowanymi do raczej większych szybkości, stąd też powolna jazda powoduje wzrost zużycia paliwa i emisji spalin (automatyczna skrzynia nie jest w stanie włączyć najwyższego biegu przy małej szybkości - 50 km/h to często też za mało w miejskim autobusie do jazdy na najwyższym biegu a autokary turystyczne - wprawdzie mają ręczne skrzynie - są stworzone do jazdy "setką" na autostradzie a nie do wleczenia się 50 km/h). Podkreślam, powinno to dotyczyć także autobusów (ale nie ciężarówek i nie tramwajów - tramwaj i tak ma V_{max} techniczna nie więcej niż 70 km/h - autobus nawet 120 km/h a autokar - nieraz więcej- a 50 km/h to już jest dla tramwaju za duża szybkość, by oszczędzał prąd - tramwaj powinien ekonomicznie jeździć w granicach 40 km/h). Jeśli znak drogowy na obszarze zabudowanym wskazywałby większą szybkość (np 80 km/h), do ta na znaku powinna dotyczyć pojazdów do 3,5 tony, natomiast autobusy powinny mieć wtedy obowiązujące 70 km/h (czyli tyle, ile na zwykłej drodze na obszarze niezabudowanym). W każdym razie *autobusy* (także miejskie, a tym bardziej turystyczne) *jadąc 70 km/h* (mam na myśli oczywiście Diesle, nie elektryczne, gdyż te ostatnie dla oszczędności prądu akurat powinny jeździć powoli - nie mają skrzyni biegów) *zużywałyby mniej paliwa i mniej by emitowały spalin w stosunku do jazdy 50 km/h*. Nie może być takiego absurdu, że jak jest np. na obszarze zabudowany znak wyznaczający 70 km/h, to dotyczy on zdezelowanego "Żuka", zdezelowanej "Nisy", a nie autobusu (nawet autokaru)! To idiotyczne. Takie podniesienie szybkości powinno dotyczyć także autobusów (ale nigdy nie tramwajów).

Ja już o tej sprawie pisałem, ale to, co raz stało się w Częstochowie (ciężkie obrażenia autobusu miejskiego na skutek gwałtownego hamowania autobusu z powodu ... roweru) jest dowodem na to, że kierowcy autobusów komunikacji miejskiej powinni być zwolnieni z zakazu używania sygnałów dźwiękowych na obszarze zabudowanym (poza oczywiście godzinami nocnymi i miejscami, gdzie jest znak zakazu z symbolem trąbki) a nawet - w pewnych sytuacjach - powinni być wręcz zobligowani do użycia trąbki, z jednoczesnym zakazem gwałtownego hamowania. Otóż wtedy autobusowi miejskiemu w Częstochowie zajechał drogę rowerzysta (oni jeżdżą skandalicznie, po chamsku, pchają się przed nos autobusom i innym pojazdom). Kierowca autobusu - niestety - gwałtownie zahamował (zamiast zatrąbić). Efektem tego było to, że pasażerowie jadący na stojąco przewracali się a niektórzy polecili wprost na szyby i ulegli dosyć poważnym obrażeniom. Tak nie może być. To bezpieczeństwo przewożonych pasażerów jest najważniejsze a nie nieostrożnych rowerzystów czy nieostrożnych pieszych i kierowcy autobusów miejskich *powinni mieć wręcz zakaz gwałtownego hamowania a jednocześnie powinni być zwolnieni z zakazu trąbienia na obszarze zabudowanym*. W pewnych

sytuacjach (wkroczenie pieszego przed autobus - nawet na pasy, czy wjazd rowerzysty przed autobus) kierowca autobusu powinien mieć wręcz OBOWIĄZEK użycia sygnału dźwiękowego i udowodnienie, że zatrąbił, powinno go zwalniać z odpowiedzialności karnej za (śmiertelne) potrącenie pieszego (także na pasach) czy rowerzysty (ale powinna być odpowiedzialność karna, gdyby zginął lub uległ poważnym obrażeniom pasażer autobusu). Piesi powinni mieć kategoryczny zakaz wkraczania na pasy, jeśli autobus zbliża się do przejścia (zbliża się powinno oznaczać, że jest bliżej niż 100 m. od zebry a w razie drogi dwujezdniowej - szybsza jazda -to powinno oznaczać bliżej niż 150 m. od pasów) i wejście pieszego na pasy w odległości mniejszej niż 100 m. od nadjeżdżającego autobusu powinno być klasyfikowane (jeśli dojdzie do potrącenia) jako wtargnięcie pieszego bezpośrednio przed autobus. Pieszycy za przechodzenie przed autobusami powinno się karać 500-złotowymi mandatami (a matka z wózkiem powinna mieć podwojony mandat, czyli 1000 zł. i jak ma czelność przechodzić przed autobusem, to zasługuje na zwyczajne za pomocą wulgarnego wyrazu na literę k). W każdym razie kierowcy miejskich autobusów powinni mieć swobodę trąbienia (a w nocy powinni ostrzegać za pomocą świateł w nocy ma być cicho) i zakaz gwałtownego hamowania. Rowerzysta jak droga rowerowa przecina jezdnię, po której kursują autobusy powinien mieć obowiązek ustąpienia pierwszeństwa autobusowi a pieszy powinien mieć obowiązek traktowania autobusu komunikacji miejskiej tak, jakby to była karetka pogotowia jadąca na syrenie (co oczywiście oznacza, bezwzględne pierwszeństwo dla autobusu). Także kierowcy autobusów komunikacji miejskiej powinni być zwolnieni z zakazu wyprzedzania na przejściach dla pieszych (ale nie na skrzyżowaniach, z wyjątkiem sytuacji, kiedy to autobusy porusza się "drogą z pierwszeństwem przejazdu").

Rowerzysta poruszający się jezdnią, w sytuacji, kiedy go dogania autobus, powinien mieć *obowiązek zjazdu na chodnik w celu puszczenia autobusu przodem*, jeżeli z przeciwka odbywa się ruch i autobus nie ma możliwości bezpiecznego i płynnego wyprzedzenia rowerzysty. Nie może rower dyktować tempa autobusowi!!! Także powinien być wprowadzony zakaz omijania stojących na przystanku autobusów komunikacji miejskiej przez rowerzystów czy kierujących pojazdami wolnobieżnymi (w celu uniknięcia dyktowania tempa autobusowi). Pasy tramwajowo-autobusowe. Powinien być wprowadzony zapis zobowiązujących motorniczek tramwajów do puszczenia przed siebie autobusu na wspólny pas. Jest to ważne, gdyż obecnie - niestety - tramwaje pchają się pierwsze i w rezultacie są spowalniającymi autobusów, blokując im przejazd i autobusy - zamiast zyskiwać na jeździe torowiskiem - bardzo często stoją w korkach tramwajowych. Tramwaj - jako pojazd technicznie wolniejszy oraz znacznie dłużej opuszczający przystanek niż autobus (jest wolniejszy oraz znacznie dłuższy) powinien poruszać się za autobusem (by nie narzucać szybkości i zatrzymań autobusom). Jak tramwaj jedzie przed autobusem to najgorszej wypadają na tym autobusy linii pośpiesznych, gdyż często tam, gdzie taki autobus pośpieszny się nie zatrzymuje, zostaje zmuszony do zatrzymania się za stojącym przed nim na przystanku tramwajem. Dlatego też autobusy powinny na wspólnych pasach poruszać się przed tramwajami i motorniczki powinni być zobligowani do ustąpienia pierwszeństwa autobusowi i wpuszczenia autobusu na wspólne torowisko przed siebie. Obecnie często jest tak, że motorniczki wręcz na chodniku pcha się przed autobus, potem jedzie z niewielką szybkością (np. 20 km/h - jest to skrajnie nieekonomiczne i nieekologiczne dla autobusu, gdyż jest to jazda na pierwszym biegu) a następnie bardzo długo stoi na przystanku, blokując przejazd autobusowi. Nieraz autobusy stoją za całymi kolejkami tramwajów (czyli pasy tramwajowo-autobusowe powodują wręcz utrudnienie przejazdu autobusom, zwłaszcza tam, gdzie jest dużo tramwajów).

Konieczny jest także jeden ważny przepis. Mianowicie na zężeniu jezdni, gdzie pierwszeństwa nie regulują znaki drogowe lub sygnalizacja (czyli spowodowanym np. przez parkujący samochód) autobus komunikacji miejskiej powinien mieć bezwzględne pierwszeństwo na zężonym odcinku, choćby przeszkoda (zaparkowane auto) była po stronie autobusu. Nie może być tak, że gdzieś ktoś zaparkował samochód, jest ruch z przeciwka a autobus miejski bez końca stoi, gdyż nikt z przeciwka nie puści łaskawie autobusu. Autobusy nie mogą tracić tyle czasu i tyle razy się zatrzymywać!!! Hamując trwonią paliwo (jak się zatrzyma, to musi ponownie ruszyć z miejsca a bardzo zatłoczony przegubowiec podczas ruszania z miejsca spala dwudziestokrotnie więcej paliwa niż podczas jazdy - dlatego autobus absolutnie nie powinien mieć obowiązku ustępowania pierwszeństwa pieszym przed pasami). Jak jest zężenie jezdni (zaparkowany samochód lub z innego powodu), to autobus komunikacji miejskiej powinien je minąć bez uprzedniego zatrzymania się, a samochody

prywatne powinny być zobligowane do ustąpienia pierwszeństwa autobusowi komunikacji miejskiej.

W ogóle to zgodnie z zasadami ekonomii i ekologii eksploatacji nie tramwaj, lecz autobus miejski powinien mieć wszędzie pierwszeństwo. Powtarzam - nie tramwaj, ponieważ tramwaj akurat (jako elektryczny) zwraca prąd do sieci podczas hamowania (natomiast autobus hamując marnuje duże ilości paliwa, a więcej paliwa, to więcej spalin). Oznacza to, że lepiej byłoby, gdyby to tramwaje ustępowały pieszym pierwszeństwa a autobusy - trąbiły na pieszych. W wielu wypadkach to tramwaj powinien ustępować pierwszeństwa autobusowi komunikacji miejskiej (np. autobusowi jadącemu po rondzie tramwaj wyjeżdżający z ronda powinien stanowczo ustępować pierwszeństwa). Częste hamowania i ruszanie z miejsca jest głównym powodem dużego zużycia paliwa przez autobusy miejskie (olbrzymie spalanie podczas ruszania z miejsca) a zbyt mała szybkość jazdy (niskie biegi) także zwiększa spalanie. Więcej paliwa to także więcej wyemitowanych spalin, więc to autobus powinien mieć wszędzie pierwszeństwo. Owszem, tramwaj nie ma możliwości manewrowania (o tyle jego pierwszeństwo może być uzasadnione) oraz przy tej samej szybkości ma długą drogę hamowania, ale też Vmax techniczna tramwaju nie jest duża (praktycznie nigdy nie jest większa niż 70 km/h) a najmniejsze zużycie prądu występuje podczas minimalnej szybkości jazdy tramwaju (10 km/h) - w przypadku autobusu dieslowskiego tak powolna jazda to bardzo wysokie spalanie, a Vmax autobusu to 110-120 km/h (autokaru jeszcze więcej).

Także powinien być wprowadzony wymóg, by tam, gdzie kursuje regularna komunikacja autobusowa obsługiwana przez pełnowymiarowe autobusy (tym bardziej przegubowe) szerokość pasa ruchu była nie mniejsza niż 3,5 metra w przypadku intensywnej komunikacji miejskiej (co najmniej 3 linie) a w przypadku nieintensywnej komunikacji (jedna lub dwie linie) nie mniejsza niż 3,25 m. Nie może być tak, że projektuje się jezdnie, gdzie pasy ruchu mają 3 metry szerokości a jednocześnie szerokość autobusu wraz z lusterkami bocznymi nierzadko przekracza 3 metry (Solaris ma 3,03 m. z lusterkami). Musi być zachowany bezpieczny odstęp podczas wymijania (dlatego 3,5 metra szerokości pasa ruchu to właściwie jest minimum dla tak dużych pojazdów). Ileż to razy widzi się, że jak autobusu omija stojący na przystanku autobus (są 2 pasy w danym kierunku ruchu), to lewymi kołami najeżdża na podwójną linię ciągłą (niebezpieczne), a lusterka są już zdecydowanie na części jezdni dla przeciwnego kierunku ruchu (albo też autobusy - by się minąć - jadą tak, że trą kołami o krawężniki). Autobus jest szeroki, więc musi mieć odpowiedni do swoich wymiarów pas ruchu. Na zakrętach nawet powinny być jeszcze szersze pasy, gdyż wielkogabarytowy autobus (zwłaszcza przegubowiec) ma duży promień skrętu.

W autobusach miejskich powinien być jednak nieco silniejszy klakson (by był skuteczny), ale może nie tak potężny, jak w autokarach turystycznych.

Stanowisko MI:

Uwaga nieuwzględniona. Uwaga wykracza poza zakres regulacji. Projektodawca zmienił klasyfikację urządzeń objętych regulacją. Mając na uwadze konstrukcję hulajnóg elektrycznych oraz mniejszą stateczność osoby poruszającej się tym pojazdem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierujących hulajnogą elektryczną oraz innych uczestników ruchu drogowego, w projektowanym ust. 1 w art. 33a dopuszczono korzystanie z jezdni wyłącznie w przypadku drogi, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest nie większa niż 30 km/h bez względu czy droga przebiega przez miasto czy wieś. Natomiast w trosce o bezpieczeństwo kierującego hulajnogą elektryczną, projektodawca ograniczył dopuszczalną prędkość hulajnogi elektrycznej do 20 km/h.

2. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

W dniu 7 października 2020 r. projekt ustawy został pozytywnie zaopiniowany przez Zespół do spraw Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska z upoważnienia Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

3. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej.

Projekt przedmiotowej ustawy nie wymaga zasięgnięcia opinii/konsultacji/ uzgodnienia z organami i instytucjami Unii Europejskiej.

4. Zgłoszenie zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Zainteresowanie pracami nad projektem ustawy, w trybie przepisów o działalności lobbingowej, zgłosił 1 podmiot:

- Stowarzyszenie Mobilne Miasto.

Warszawa, 15.06.2020

DO: Szanowny Pan Rafał Weber
Sekretarz Stanu

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

**Stanowisko wobec
projektu ustawy o zmianie ustawy.- Prawo o ruchu drogowym
oraz niektórych innych ustaw z dn. 12 maja 2020 r.
(numer z wykazu: UD51; dalej jako „Projekt”)**

Szanowny Panie Ministrze

Wyrażamy satysfakcję, że po ubiegłorocznych konsultacjach publicznych w zakresie uregulowania UTO (tj. urządzeń transportu osobistego), w których także wzięliśmy udział, w zapowiedzianym terminie pojawił się drugi Projekt nowelizacji przedmiotowych przepisów, **znoszący większość najistotniejszych ograniczeń dla rozwoju segmentu UTO.**

W dzisiejszych czasach, naznaczonych pandemią koronawirusa (SARS-CoV-2), lekkie środki indywidualnego transportu (tzw. mikromobilność) są jeszcze bardziej potrzebne, choćby po to, aby w łatwy sposób przemieszczać się z zachowaniem zasad dystansowania społecznego. Ważnym argumentem za uregulowaniem mikromobilności i UTO jest też potrzeba pełniejszego uwzględnienia tych środków transportu w tzw. miksie mobilności (ang. *modal split*) – tym bardziej, że w tzw. „nowej normalności” (krajobrazie po pandemii) transport publiczny nie obsłuży już prędko takich potoków pasażerskich, jak miało to miejsce przed pandemią, a potrzebna jest także „zdrowsza” alternatywa dla auta.

Jako organizacja zrzeszająca kilkanaście firm z branży współdzielonej mobilności, w tym **kilku europejskich i polskich operatorów e-hulajnog (Dott, FREE NOW, Voi, blinkee.city)**, a także największego w Polsce operatora rowerów miejskich (Nextbike), przedstawiamy w dalszej części pisma nasze stanowisko wobec głównych założeń Projektu.

Poniżej wskazujemy na pewne ryzyka uchwalenia przepisów w proponowanym kształcie.

- 1. Nieprecyzyjny zapis dotyczący napędu elektrycznego UTO i jego mocy (W).** Pragniemy wskazać na niejednoznaczność zapisów dotyczących mocy napędu elektrycznego UTO. Z jednej strony (art. 1 ust. 1 pkt b Projektu) wprowadza się bowiem zapis, w myśl którego określenie roweru „obejmuje również urządzenie transportu osobistego”, z drugiej jednak – brak jest ograniczenia mocy napędu elektrycznego UTO w samej definicji UTO (art. 1 ust. 1 pkt c Projektu), natomiast jedyne ograniczenie mocy dla rowerów w ich definicji dotyczy wyłącznie „uruchamianego naciskiem na pedały pomocniczego napędu elektrycznego” (art. 2 ust. 47 ustawy Prawo o ruchu drogowym), którego UTO nie posiadają. Wnosimy o jednoznaczne rozstrzygnięcie ww. zapisów, aby nie ulegało wątpliwości, że jedyne ograniczenie napędu elektrycznego UTO dotyczy prędkości pojazdu (25 km/h).
- 2. Uzależnienie możliwości postoju UTO na drodze publicznej od zawarcia umowy z zarządcą tej drogi.** W myśl Projektu postój współdzielonych rowerów i UTO na drogach publicznych będzie możliwy tylko za zgodą zarządcy drogi udzieloną operatorowi w drodze umowy zgodnie z art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych, który wskazuje następujące stosunki umowne: najem, dzierżawę lub użyczenie. Projekt formułuje te zapisy następująco (art. 4): „Podmiot świadczący usługę wypożyczania rowerów oraz zarządca drogi zawrą umowę stosownie do art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych, w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy”. Pragniemy zwrócić przy tym uwagę na dwa aspekty. Po pierwsze, w wielu miejscowościach istnieje wielu zarządców drogi (np. dzielnice, zarząd dróg miejskich czy inne jednostki samorządowe), co wiązałoby się z koniecznością każdorazowego zawierania przez operatorów umów z kilkoma, a nawet kilkunastoma stronami reprezentującymi zarządców dróg publicznych. Po drugie zaś, Projekt pozwala de facto nie zawrzeć przez poszczególnych zarządców dróg umów z operatorami – nie są bowiem wskazane żadne wytyczne dla takich umów, co może zostać w prosty sposób wykorzystane przez zarządców dróg do zablokowania (także poprzez podyktowanie w umowach warunków niemożliwych do spełnienia) funkcjonowania w polskich miastach systemów współdzielonych rowerów (mamy w Polsce obecnie blisko 100 takich systemów), w tym współdzielonych UTO, a jak rozumiemy nie to jest intencją proponowanych zapisów. Postulujemy o dopuszczenie także bezpośrednio gminy (organizacyjnie i kompetencyjnie nadrzędnej wobec zarządców dróg na jej terenie) do zawarcia umowy, o której mowa powyżej, a także o przewidzenie mechanizmów zabezpieczających mieszkańców poszczególnych gminy na wypadek, gdyby ich zarządy celowo uniemożliwiały lub utrudniały działalność wypożyczalni rowerów, w tym UTO.
- 3. Ograniczenie długości UTO do 125 cm.** W naszej ocenie może dość szybko dojść do sytuacji dezaktualizowania się wskazanej wartości, która już dziś stanowi nierzadko wartość graniczną dla różnego rodzaju urządzeń transportu osobistego. Przyszłością rozwoju UTO są także pojazdy mocniejsze konstrukcyjnie (a tym samym nieco dłuższe), które będzie można eksploatować i bezpieczniej, i dłużej (co przełoży się z kolei na jeszcze większą ekologiczność tego rodzaju transportu). Postulujemy zatem o zniesienie tego ograniczenia – analogicznie jak w przypadku rowerów, których długość nie jest ograniczona ustawowo – tym bardziej, że wykorzystanie UTO wyłącznie przez 1 osobą (kierującego) gwarantują już inne zapisy Projektu.

4. **Ograniczenie możliwości poruszania się UTO poza obszarem zabudowanym.** Jeśli dobrze odczytujemy intencje autorów Projektu, UTO postrzegane jest jako typowo „miejski” środek lokomocji. Jego poruszanie się poza obszarem zabudowanym jest bowiem w świetle zapisów Projektu w wielu wypadkach niemożliwy. Wszędzie tam, gdzie nie istnieją specjalnie wyznaczone droga lub pas dla rowerów, chodnik lub droga dla pieszych, przejazd UTO byłby zabroniony. Pragniemy zwrócić uwagę na fakt, że w takiej sytuacji w wielu miejscach Polski, w szczególności na terenach podmiejskich i pozamiejskich, korzystanie z UTO będzie nielegalne. Wykluczy to całe rzesze użytkowników UTO z możliwości przemieszczania się tymi urządzeniami, tym bardziej, że dostępność transportu zbiorowego jest poza miastami znacznie ograniczona. Postulujemy dopuszczenie UTO także do ruchu poza obszarem zabudowanym, analogicznie, jak ma to miejsce w przypadku rowerów.

Korzystając z konsultacji publicznych pragniemy podzielić się także z Państwem pierwszym w Polsce badaniem opinii publicznej na temat postrzegania UTO przez Polaków, które zrealizowaliśmy na reprezentatywnej próbie respondentów w marcu tego roku, a którego wyniki mają swoją premierę ma w dniu dzisiejszym. Badanie pokazuje realny stosunek Polaków do UTO – całego naszego społeczeństwa, a nie indywidualnych dziennikarzy czy aktywistów. Polacy okazują się być bardzo otwarci na nowe środki lokomocji, podchodzą do nich z zaufaniem i optymizmem, widząc w tych innowacjach dużą szansę dla bardziej zrównoważonego rozwoju polskich miast.

Wyrażamy nadzieję, że zawarte w powyższym stanowisku oraz dołączonym materiale informacje będą Państwu pomocne w toku prac legislacyjnych. Pozostajemy także do dyspozycji w zakresie ew. wsparcia w tym procesie.

Z wyrazami szacunku,



Adam Jędrzejewski
Prezes Stowarzyszenia

Załączniki:

1. UTO-ENTUZJAŚCI – publikacja z wynikami badania opinii publicznej na temat postrzegania UTO przez Polaków
2. formularz zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem założeń projektu ustawy, projektem ustawy lub projektem rozporządzenia.

UTO-ENTUZJAŚCI

Urządzenia transportu osobistego i ich przyszłość w ocenie Polaków



Seria:
**Analizy
Mobilnego
Miasta**

Będą
miałoby dobry
wpływ na jakość
powietrza

TAK
91%

Mogą
być równie
bezpieczne
jak rower

TAK
89%

Budzą
pozytywne
odczucia

TAK
75%

Na krótkim
odcinku mogą
zastąpić
samochód

TAK
83%

Pomogą
w rozładowaniu
korków
w polskich
miastach

TAK
72%

Ich
popularność
będzie
rosła

TAK
72%



PATRON MEDIALNY



SMARTRIDE.PL
analizy mobilności

Podstawa: Wyniki badania wizerunkowego urządzeń transportu osobistego (UTO) w Polsce, przeprowadzonego w marcu 2020 r. przez Instytut Badań Rynkowych i Społecznych IBRIS

POLACY DOSTRZEGLI SZANSĘ

Wystarczy spojrzeć na ulice polskich miast, by zorientować się, że transport osobisty ulega na naszych oczach gwałtownym przemianom. W Warszawie już w zeszłym sezonie co 20. pojazdem na drogach rowerowych była elektryczna hulajnoga – a to jedynie skromna przyrywka. Tzw. urządzenia transportu osobistego – zarówno prywatne, jak i współdzielone – piszą nowy rozdział w historii komunikacji, podobnie jak 100 lat temu robiła to motoryzacja.

To będzie dobry rozdział – bo UTO pomagają rozwiązywać problemy związane z korkami, zagęszczeniem ruchu, zanieczyszczeniem powietrza. A są to kwestie, które Polacy uważają za kluczowe dla miast, oczekując zarazem aktywniejszych działań władz na tym polu – czego dowodzi nasze badanie

Jest to pierwsze w Polsce badanie, które ukazuje realny stosunek do UTO – całego naszego społeczeństwa, a nie indywidualnych dziennikarzy lub aktywistów. Wyniki robią wrażenie. Polacy okazują się być bardzo otwarci na nowe środki lokomocji, podchodzą do nich z zaufaniem i optymizmem, widząc w tych innowacjach ogromną szansę dla naszych miast.

Takie nastawienie społeczeństwa to doskonały fundament. Teraz piłka jest po stronie decydentów. Chcąc maksymal-



ADAM JĘDRZEJEWSKI,
prezes stowarzyszenia
MOBILNE MIASTO

INFO@MOBILNE-MIASTO.ORG

nie wykorzystać potencjał UTO, należy stworzyć do tego optymalne warunki – legislacyjne i regulacyjne, a także związane z planowaniem infrastruktury miejskiej. Takie, które zapewnią bezpieczeństwo i porządek na drogach, a zarazem pozwolą na dynamiczny rozwój UTO i nie stłumią innowacyjności. Jeśli to się uda – Polska zyska przewagę w globalnej konkurencji o jakość życia w miastach. Mamy to na wyciągnięcie ręki.

Mądra legislacja, stanowiąca dobry grunt dla rozwoju nowej mobilności, jest tym ważniejsza, że pandemia koronawirusa i ograniczenia ruchu szczególnie mocno uderzyły w młody rynek mikromobilności – zarówno w usługi wynajmu, jak i w branżę prywatnego sprzętu. Warunkiem koniecznym do tego, by mikromobilność zdołała wyjść z dołka jest teraz przemyślane otoczenie prawne, dające grunt do jej powrotu na drogę szybkiego rozwoju. Z naszego badania wynika, że takiego właśnie scenariusza życzą sobie Polacy. Rolą decydentów - centralnych i samorządowych – jest teraz to, by tych oczekiwań nie zawieść.

**"PREZENTUJEMY
PIERWSZE W
POLSCE BADANIE,
KTÓRE UKAZUJE
REALNY STOSUNEK
NASZEGO
SPOŁECZEŃSTWA
DO UTO"**

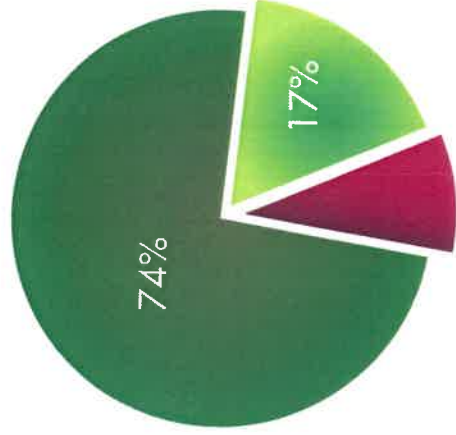
SMOG, ZANIECZYSZCZENIA, KORKI... DLACZEGO POTRZEBUJEMY INNOWACYJNYCH, LEKKICH ŚRODKÓW TRANSPORTU?

WYZWANIA W MIASTACH

Odpowiedź na tytułowe pytanie staje się oczywista, gdy spojrzymy na to, jak Polacy diagnozują wyzwania cywilizacyjne i społeczne, z którymi muszą się obecnie mierzyć. Nasze społeczeństwo jest pod tym względem niemal całkowicie zgodne:

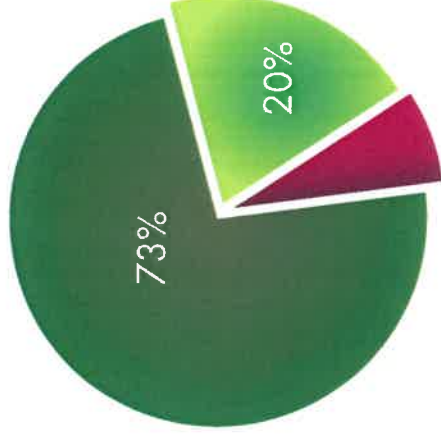
SMOG

jest poważnym zagrożeniem dla mieszkańców Polski



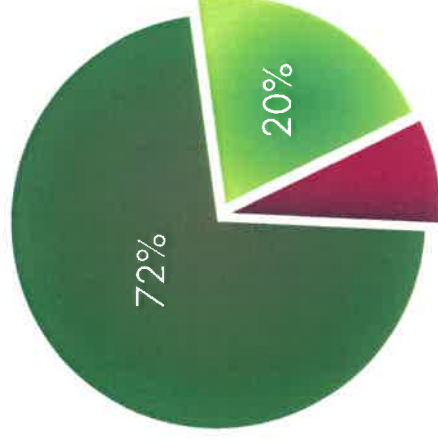
EMISJA ZANIECZYSZCZEŃ

powietrza to poważny problem cywilizacyjny



KORKI

są problemem w polskich miastach



ZDECYDOWANIE TAK RACZEJ TAK

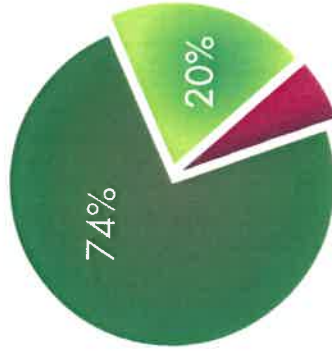
SMOG, ZANIECZYSZCZENIA, KORKI... DLACZEGO POTRZEBUJEMY INNOWACYJNYCH, LEKKICH ŚRODKÓW TRANSPORTU?

CZAS NA DZIAŁANIA

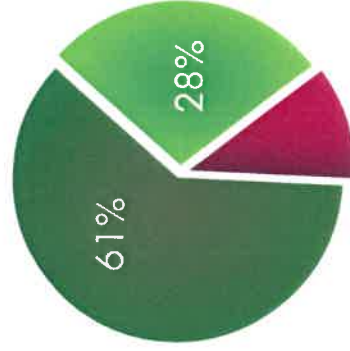
Polacy oczekują bardziej zdecydowanych zabiegów rządu i samorządów w celu poprawy jakości powietrza i likwidacji korków. Ogromna większość społeczeństwa - przeszło dziesięć na dziesięciu respondentów - uważa, że władze muszą na tym polu działać aktywniej niż obecnie:

RZĄD POWINIEN ROBIĆ WIĘCEJ

dla poprawy jakości powietrza w polskich miastach

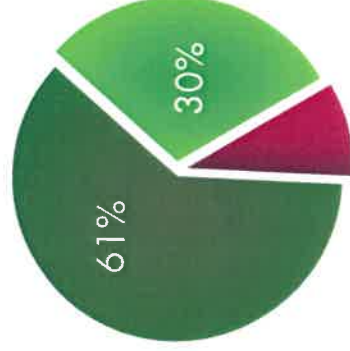


dla likwidacji korków w polskich miastach

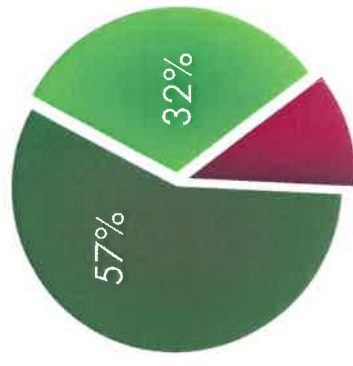


WŁADZE SAMORZĄDOWE POWINNY ROBIĆ WIĘCEJ

dla poprawy jakości powietrza w polskich miastach



dla likwidacji korków w polskich miastach



ZDECYDOWANIE TAK



RACZEJ TAK

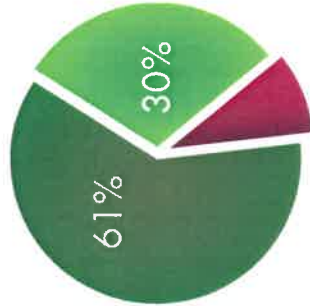
CZYSTSZE MIASTA BEZ KORKÓW

URZĄDZENIA TRANSPORTU OSOBISTEGO ZASŁUGUJĄ NA WSPARCIE WŁADZ LOKALNYCH I CENTRALNYCH

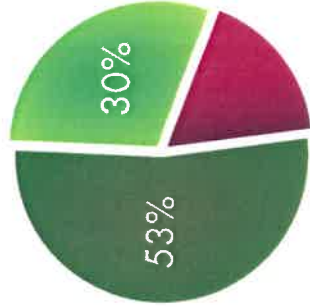
WPLYW UTO NA MIASTA

Polacy w ogromnej większości są przekonani, że elektryczne urządzenia transportu osobistego poprawią jakość życia w miastach. Zdaniem badanych dają one bowiem szansę na czystsze powietrze i mniejsze korki. UTO są bezemisyjne, ciche i bardzo wydajne energetycznie. Zarazem, jako wygodny i efektywny pojazd, mogą z powodzeniem zastępować auta w podróżach miejskich – szczególnie na krótkich, kilkukilometrowych dystansach.

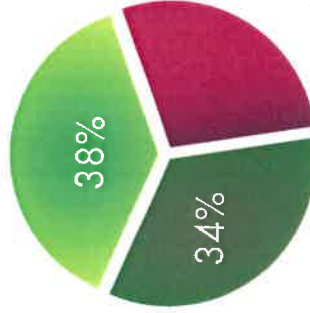
Czy korzystanie z UTO może mieć korzystny wpływ na jakość powietrza?



Czy UTO mogą zastąpić samochód na krótkim odcinku, np. 1-2 km?



Czy korzystanie z UTO może mieć wpływ na zmniejszenie korków w polskich miastach?



ZDECYDOWANIE TAK



RACZEJ TAK

70%

Taki odsetek badanych uważa, że samorząd powinien promować alternatywne formy transportu (elektryczne hulajnogi i inne UTO). Tylko co piąty respondent ma odmienne zdanie.

64%

Taki odsetek badanych jest zdania, że promowanie UTO jest zadaniem rządu. Jedynie niespełna co czwarty badany uważa inaczej.

POJAZDY WARTO PROMOWANIA

Popularyzacja alternatywnych form transportu, związanych z elektromobilnością – takich jak m.in. elektryczna hulajnoga – to, zdaniem badanych, właściwa droga rozwiązywania problemów miast. Polacy uważają, że powinny się tym zajmować władze, szczególnie lokalne.

URZĄDZENIA TRANSPORTU OSOBISTEGO SĄ OK!

PERSPEKTYWY UTO W OPINII POLAKÓW RYSUJĄ SIĘ BARDZO POZYTYWNI

UTO JUŻ TU SĄ - I DOBRZE SIĘ SPRAWDZAJĄ

Urządzenia transportu osobistego na większą skalę pojawiły się w Polsce dopiero ok. 1,5 roku temu. Jednak już dzisiaj niemal co drugi Polak zna kogoś, kto z UTO korzysta – co pokazuje tempo w jakim elektryczne pojazdy osobiste zdobywają popularność w naszym kraju. I trudno się temu dziwić, bo **dziewięciu na dziesięciu korzystających jest zadowolonych lub bardzo zadowolonych z tego środka lokomocji.**

45%

Respondentów już dziś zna osoby korzystające okazjonalnie lub regularnie z UTO

ZDANIEM BADANYCH AŻ



użytkowników UTO pozytywnie ocenia tę formę przemieszczania się po mieście. Opinie przeciwnie stanowią zupełny margines (co 50. badany)



URZĄDZENIA TRANSPORTU OSOBISTEGO SĄ OK!

PERSPEKTYWY UTO W OPINII POLAKÓW RYSUJĄ SIĘ BARDZO POZYTYWNI

BEZPIECZEŃSTWO JAK NA ROWERZE

Dotychczasowy brak przepisów drogowych i regulacji dotyczących UTO, połączony z efektem nowości (duża liczba niedoświadczonych użytkowników i szczególnie zainteresowanie mediów), powodowały niejednokrotnie wysyp materiałów medialnych na temat ryzyka związanego z poruszaniem się na nowych pojazdach, zwłaszcza elektrycznych hulajnogach.

W rzeczywistości bezpieczeństwo jazdy na UTO jest podobne jak w przypadku roweru. Potwierdza to podparty badaniami drogowymi tegoroczny raport „Safe Micromobility”, autorstwa Międzynarodowego Forum Transportu (ITF/OECD). Tak samo oceniają tę kwestię uczestnicy naszego sondażu.

Czy przy zachowaniu ostrożności poruszanie się UTO jest równie bezpieczne jak na rowerze?

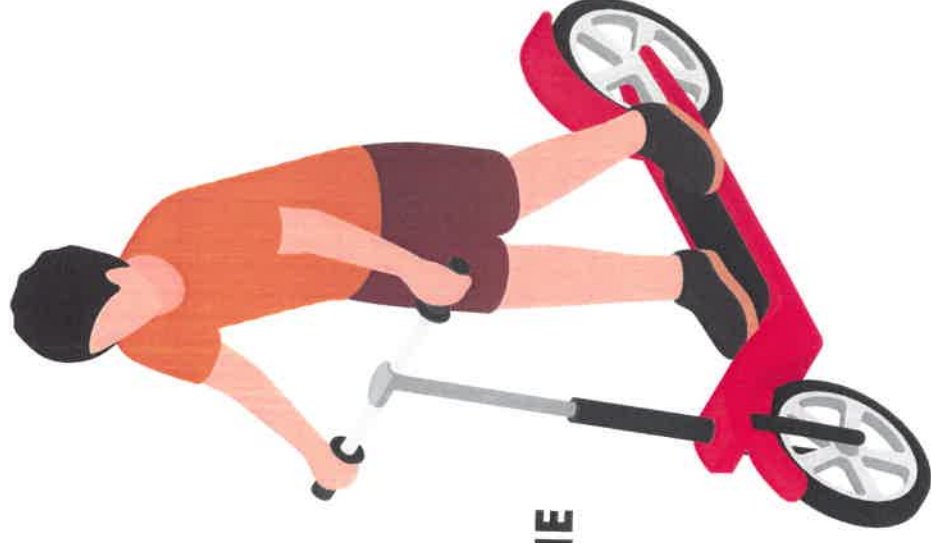
ZDECYDOWANIE TAK

57%

RACZEJ TAK

32%

RACZEJ NIE / ZDECYDOWANIE NIE



MM

URZĄDZENIA TRANSPORTU OSOBISTEGO SĄ OK!

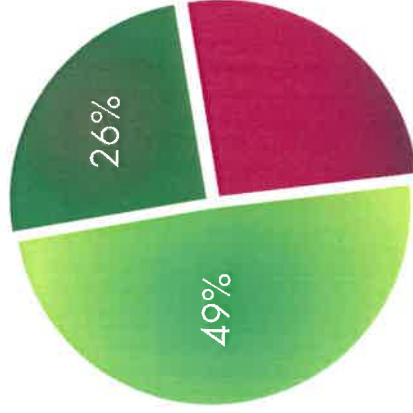
PERSPEKTYWY UTO W OPINII POLAKÓW RYSUJĄ SIĘ BARDZO POZYTYWNYE

HISTORIA UTO DÓPIERO SIĘ ZACZYNA

Rosnąca popularność urzędzeń transportu osobistego nie jest trendem chwilowym. W miastach pojawił się nowy środek lokomocji, który – zarówno jako pojazd prywatny, jak i współdzielony – będzie coraz mocniej wpływał na przestrzeń i organizację infrastruktury komunikacyjnej.

Trudno wyobrazić sobie inny scenariusz w sytuacji, gdy **trzy czwarte Polaków** ma do elektrycznych pojazdów osobistych stosunek pozytywny i jest przekonanych, że będą się one upowszechniać. Co więcej – **prawie co drugi badany** uważa, że UTO mają potencjał, by odegrać w przyszłości rolę masowego środka komunikacji w miastach.

Jaki jest twój stosunek do **urzędzeń transportu osobistego?**



ZDECYDOWANIE POZYTYWNY
RACZEJ POZYTYWNY

Czy popularność **UTO** jako środka transportu będzie rosła?

ZDECYDOWANIE TAK

23%

RACZEJ TAK

49%

Czy **UTO** mają szansę być w przyszłości masowym środkiem komunikacji w polskich miastach?

ZDECYDOWANIE TAK

13%

RACZEJ TAK

35%



Stowarzyszenie Mobilne Miasto powstało w 2017 r. i zrzesza kilkanaście firm związanych z branżą współdzielonej i nowoczesnej mobilności.

MIKROMOBILNOŚĆ WSPIERAJĄ:



Patron medialny



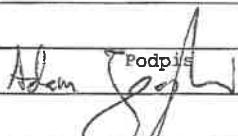
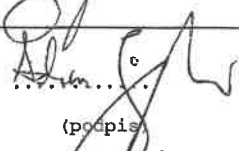
Niniejszy raport przygotowany został do celów informacyjnych na podstawie ogólnopolskiego badania (n=1100), zrealizowanego w dniach 7-8 marca 2020 r. metodą CATI przez Instytut Badań Rynkowych i Społecznych IBRiS

Cytowanie jakiegokolwiek treści z niniejszego raportu wymaga podania źródła
© Copyright Stowarzyszenie Mobilne Miasto, czerwiec 2020

Przygotowanie treści
i redakcja:
Narrative Media

Projekt graficzny:
Bartosz Galikowski

**WZÓR URZĘDOWEGO FORMULARZA ZGŁOSZENIA ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD
PROJEKTEM ZAŁOŻEŃ PROJEKTU USTAWY, PROJEKTEM USTAWY LUB PROJEKTEM
ROZPORZĄDZENIA**

ZGŁOSZENIE ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM - ZGŁOSZENIE ZMIANY DANYCH*		
..... projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw z dn. 12 maja 2020 r. (numer z wykazu: UD51).....		
(tytuł projektu założeń projektu ustawy, projektu ustawy lub projektu rozporządzenia - zgodnie z jego treścią udostępnioną w Biuletynie Informacji Publicznej lub informacją zamieszczoną w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów albo ministrów)		
A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM		
1. Nazwa/ imię i nazwisko ** Stowarzyszenie Mobilne Miasto		
2. Adres siedziby/ adres miejsca zamieszkania ** ul. Twarda 18, 00-105 Warszawa		
3. Adres do korespondencji i adres e-mail: ul. Twarda 18, 00-105 Warszawa, info@mobilne-miasto.org		
B. WSKAZANIE OSOB UPRAWNIONYCH DO REPREZENTOWANIA PODMIOTU WYMIENIONEGO W CZĘŚCI A W PRACACH NAD PROJEKTEM		
Lp.	Imię i nazwisko	Adres
1	Adam Jędrzejewski	ul. Twarda 18, 00-105 Warszawa, info@mobilne-miasto.org
2		
C. OPIS POSTULOWANEGO ROZWIĄZANIA PRAWNEGO, ZE WSKAZANIEM INTERESU BĄDĄCEGO PRZEDMIOTEM OCHRONY		
Stowarzyszenie Mobilne Miasto zrzesza kilka podmiotów wypożyczających w ok. 20 polskich miastach łącznie kilka tysięcy e-hulajnóg. Przedmiotowe regulacje dotyczą bezpośrednio prowadzonej przez te podmioty działalności i istotnie na nią wpływają, w związku z czym w bezsprzecznym interesie jest przedstawienie stanowiska z ew. wskazaniem opisu postulowanego rozwiązania prawnego.		
D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY		
1		
2		
E. Niniejsze zgłoszenie dotyczy uzupełnienia braków formalnych/zmiany danych** zgłoszenia dokonanego dnia (podać datę z części F poprzedniego zgłoszenia)		
F. OSOBA SKŁADAJĄCA ZGŁOSZENIE		
Imię i nazwisko Adam Jędrzejewski	Data 15.06.2020	Podpis 
G. KLAUZULA ODPOWIEDZIALNOŚCI KARNEJ ZA SKŁADANIE FAŁSZYWYCH ZEZNAN		
Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia (podpis )		

* Jeżeli zgłoszenie nie jest składane w trybie art. 7 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, treść: "- Zgłoszenie zmiany danych" skreśla się.
** Niepotrzebne skreślić.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu
ich niezbędnego wyposażenia²⁾**

Na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695, 1087 i 1517 oraz z 2021 r. poz. 54) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z 2017 r. poz. 2338, z 2018 r. poz. 855, z 2019 r. poz. 2560 oraz z 2020 r. poz. 1886) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2:

a) w ust. 1 w pkt 11 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 12 w brzmieniu:

„12) hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego - 1,3 m.”,

b) w ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Szerokość pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 13 i 13a, § 45 ust. 3 pkt 1, § 54 ust. 3, nie może przekraczać 2,55 m.”,

c) po ust. 13 dodaje się ust. 13a w brzmieniu:

„13a. Szerokość hulajnogi elektrycznej i urządzenia transportu osobistego nie może przekraczać 0,9 m.”;

2) w § 3 po ust. 13 dodaje się ust. 13a w brzmieniu:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257 oraz z 2020 r. poz. 1722, 1745, 1927 i 2006).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu, pod numerem, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str.1).

„13a. Masa własna hulajnogi elektrycznej nie może przekroczyć 25 kg.”;

3) tytuł działu V otrzymuje brzmienie:

„WARUNKI TECHNICZNE HULAJNOGI ELETRYCZNEJ, URZĄDZENIA TRANSPORTU OSOBISTEGO, ROWERU, MOTOROWERU, WÓZKA INWALIDZKIEGO I POJAZDU ZAPRZĘGOWEGO”;

4) po § 55 dodaje się § 55a-55c w brzmieniu:

„§ 55a. 1 Hulajnoga elektryczna powinna być wyposażona:

- 1) z przodu - co najmniej w jedno światło pozycyjne barwy białej lub żółtej selektywnej;
- 2) z tyłu - co najmniej w jedno światło odblaskowe barwy czerwonej o kształcie innym niż trójkąt oraz co najmniej w jedno światło pozycyjne barwy czerwonej;
- 3) z boku - co najmniej w jedno światło odblaskowe barwy białej lub żółtej selektywnej, widoczne po obu stronach;
- 4) co najmniej w jeden skutecznie działający hamulec;
- 5) w dzwonek lub inny sygnał ostrzegawczy o nieprzeźliwym dźwięku.

2. Dopuszcza się, aby światła pozycyjne hulajnogi elektrycznej, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, były zdemontowane, jeżeli kierujący tym pojazdem nie jest zobowiązany do ich używania podczas jazdy.

3. Światła pojazdu, o których mowa ust. 1 pkt 1 i 2, powinny odpowiadać następującym warunkom:

- 1) światła pozycyjne oraz światła odblaskowe oświetlone światłem drogowym innego pojazdu powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 150 m; dopuszcza się migające światła pozycyjne;
- 2) światła czerwone nie mogą być widoczne z przodu, a światła białe (żółte selektywne) - z tyłu.

4. Hulajnoga elektryczna powinna być ponadto wyposażona:

- 1) w numer rozpoznawczy nadany i umieszczony przez producenta w sposób trwały na ramie lub innym podobnym podstawowym elemencie konstrukcyjnym;
- 2) w podpórkę (podpórki), zapewniającą stabilne ustawienie pojazdu na podłożu.

§ 55b. 1. Urządzenie transportu osobistego powinno być wyposażone:

- 1) z przodu - w co najmniej w jedno światło pozycyjne barwy białej lub żółtej selektywnej;
- 2) z tyłu - w co najmniej w jedno światło odblaskowe barwy czerwonej o kształcie innym niż trójkąt oraz co najmniej w jedno światło pozycyjne barwy czerwonej;

2. Dopuszcza się, aby światła pozycyjne urządzenia transportu osobistego, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, były zdemontowane, jeżeli kierujący tym pojazdem nie jest zobowiązany do ich używania podczas jazdy.

3. Światła pojazdu, o których mowa ust. 1 pkt 1 i 2, powinny odpowiadać następującym warunkom:

- 1) światła pozycyjne oraz światła odblaskowe oświetlone światłem drogowym innego pojazdu powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 150 m; dopuszcza się migające światła pozycyjne;
- 2) światła czerwone nie mogą być widoczne z przodu, a światła białe (żółte selektywne) - z tyłu.

§ 55c. W hulajnodze elektrycznej i urządzeniu transportu osobistego konstrukcja ogranicza rozwijanie prędkości przekraczającej 20 km/h.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

w porozumieniu:

**MINISTER SPRAW
WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

MINISTER OBRONY NARODOWEJ