

Warszawa, dnia 9 września 2019 r.

**Ministerstwo Infrastruktury****Departament Transportu****Drogowego**

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

**Dotyczy:** konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (znak: DTD-2.0210.1.2019)

Szanowny Panie Ministrze!

w odpowiedzi na pismo z 6 sierpnia 2019 r. dotyczące konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (znak DTD-2.0210.1.2019) przedstawiamy poniżej nasze uwagi do projektu:

1. Postulujemy pozostawienie obecnej definicji roweru bez zmian oraz wprowadzenie odrębnej definicji urządzenia transportu osobistego (UTO) - z uwagi na różnice w konstrukcji, napędzie oraz poruszaniu się obu pojazdów.

Proponujemy następującą definicję UTO - do dodania w art. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.), zwanej dalej „PORD”:

*„48) urządzenie transportu osobistego - jednośladowy pojazd konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującym się na tym pojeździe o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m; długości nieprzekraczającej 1,25 m, masie własnej nieprzekraczającej 20 kg, wyposażony w dwa koła, z napędem elektrycznym zasilanym prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 350 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 20 km/h;”*

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 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.

Jednocześnie proponujemy wprowadzenie przepisów nakazujących odpowiednie stosowanie norm dotyczących ruchu rowerów, chyba że dla UTO wprowadzono inne regulacje.

2. 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. Ponadto, analogicznie do przepisów dotyczących rowerzystów, proponujemy dopuszczenie jazdy po chodniku w trudnych warunkach pogodowych (na wzór art. 33 ust. 5 pkt 3 PoRD).

Z uwagi na bezpieczeństwo pieszych, bezwzględnie konieczne jest określenie maksymalnej prędkości z jaką UTO może przemieszczać się po chodniku. Musi być ona zbliżona do prędkości pieszych, a zatem właściwe wydaje się ustanowienie prędkości maksymalnej 7 km/h.

Konieczne jest zatem dodanie w art. 16 PORD ust. 8 w brzmieniu:

*„8. Kierujący urządzeniem transportu osobistego ma obowiązek, w przypadku braku drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, poruszać się jezdnią drogi, na której prędkość dopuszczalna pojazdów lub zespołów pojazdów jest nie większa niż 50 km/h.”*

---

Ponadto konieczne byłaby zmiana tytułu oddziału 11, przez dodanie po słowie „motorowerów” słów „urządzeń transportu osobistego” oraz dodanie art. 34a w brzmieniu:

*„Art. 34a. 1. Korzystanie z chodnika lub drogi dla pieszych przez kierującego urządzeniem transportu osobistego jest dozwolone wyjątkowo, gdy*

*1) szerokość chodnika wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 50 km/h, wynosi co najmniej 2 m i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów;*

*2) warunki pogodowe zagrażają bezpieczeństwu kierującego urządzeniem transportu osobistego na jezdni (śnieg, silny wiatr, ulewa, gołoledź, gęsta mgła).*

*2. Kierujący urządzeniem transportu osobistego, korzystając z chodnika lub drogi dla pieszych, jest obowiązany jechać z prędkością nie większą niż 7 km/h, zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym.*

*3. Przepisy art. 33 stosuje się odpowiednio do uto, z wyjątkiem ust. 2, 5, 6 i 7 nie stosuje się do ruchu urządzeń transportu osobistego.”*

3. Popieramy wprowadzenie przepisów zawartych w art. 1 pkt 4 projektowanej ustawy (art. 45 ust. 1 pkt 11-15 PORD), w tym w szczególności zakazu pozostawiania UTO w sposób blokujący ruch. Uważamy jednak, 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 e-hulajnoga.

- 
4. 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.

5. 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

następującą zmianą 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.”*

6. Operatorzy wynajmujący tzw. "e-hulajnogi" zarabiają na rozmieszczaniu swojego sprzętu w przestrzeni miejskiej. Powinni płacić za korzystanie z tej przestrzeni.

Mając na uwadze wątpliwości i obawy zarządców dróg co do prawnych możliwości pobierania opłat od operatorów systemów e-hulajnóg postulujemy nowelizację art. 40 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2018 r. poz. 2068 z późn. zm.) przez dodanie przepisu pozwalającego pobierać przez zarządców dróg opłat od podmiotów świadczących usługi wypożyczenia lekkich pojazdów elektrycznych umieszczanych w miejscach publicznych. Rekomendujemy wprowadzenie opłaty w wysokości do 0,5% płacy minimalnej za każdy zarejestrowany pojazd na dzień ustaloną przez zarządcę drogi – ta opłata trafi do jego budżetu i pokrywać będzie koszty obsługi systemu.

7. 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-hulajnóg 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".
8. Popieramy zawarte w art. 2 projektowanej ustawy przepisy obligujące operatorów systemów e-hulajnóg do oferowania sprzętu zgodnego wymaganiami ustawowymi oraz rozporządzenie o warunkach technicznych.

Projektowane przepisy powinny zostać jednak rozbudowane o następujące regulacje wprowadzające:

- a. Obowiązkowa umowa z władzami samorządowymi - na wzór rozwiązań przyjętych w Stanach Zjednoczonych, świadczenie usług wynajmu

- 
- e-hulajnóg byłoby możliwe wyłącznie w oparciu o umowę zawieraną przez operatorów z władzami samorządowymi na maksymalnie 12 miesięcy określającą wymagania co do jakości usług (SLA), regulowałaby m. in. odpowiedzialność operatorów za e-hulajnogi blokujące ruch, a jej złamanie byłoby obarczone karami umownymi lub możliwością natychmiastowego rozwiązania,
- b. Obowiązkowe ubezpieczenie OC i NNW dla operatorów w zakresie szkód wyrządzonych przez wynajmowane hulajnogi mieniu i osobom trzecim oraz użytkownikom w następstwie wypadku,
  - c. Publiczny rejestr e-hulajnóg - jawny rejestr e-hulajnóg na wynajem, który zapewni przejrzystość działania operatorów oraz ułatwi ich nadzór przez zarządców dróg,
  - d. Możliwość usuwania niezarejestrowanych i nieoznakowanych e-hulajnóg przez służby miejskie bez wezwania i na koszt właściciela pojazdu ,
  - e. Możliwość regulacji liczby e-hulajnóg dostępnych do wypożyczenia przez władze samorządowe - prawo władz lokalnych do koncesjonowania liczby operatorów lub ograniczania liczby pojazdów,
  - f. Obowiązek posiadania przez operatorów podmiotu zarejestrowanego w Polsce (w formie spółki lub oddziału przedsiębiorcy z siedzibą w UE), a ponadto operatorem powinien być tylko podmiot o odpowiedniej wiarygodności finansowej,
  - g. Obowiązkowa fiskalizacja (VAT) oraz rejestrację transakcji dotyczących wynajmu na terenie RP oraz wystawianie rachunków lub faktur.,
  - h. Obowiązek, aby aplikacja, regulamin (określający m.in. wszystkie opłaty, koszty, kary, ... ), obsługa klienta oraz instrukcja użytkownika e-hulajnóg 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,
  - i. 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,

- 
- j. Obowiązek zaferowania 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),
- k. 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).

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

\*\*\*

Podpis: 

Nazwisko: MARCIN JARZOWSKI

Funkcja: SEKRETARZ ZARZĄDU

Podpis: 

Nazwisko: PREZES ZARZĄDU

Funkcja: JAN MENCWEL