
Warszawa, dnia 10 czerwca 2020 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 niektórych innych ustaw (znak: DTD-2.0210.1.2020, numer z wykazu: UD51)

W odpowiedzi na pismo z 14 maja 2020 r. dotyczące konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (znak: DTD-2.0210.1.2020) przedstawiamy poniżej nasze uwagi do projektu. Proponowane przez nas zmiany treści przepisów (dodanie lub modyfikacja) oznaczyliśmy podkreśleniem.

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 znajdującego 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 stanowić 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.

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.

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.

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 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.

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.

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 .
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.

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 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.”

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-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".

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

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 hulajnogi mieniu i osobom trzecim oraz użytkownikom w następstwie wypadku,
- b. Publiczny rejestr e-hulajnóg - jawny rejestr e-hulajnóg na wynajem, który zapewni przejrzystość działania operatorów oraz ułatwi ich nadzór przez zarządców dróg,
- c. Możliwość usuwania niezarejestrowanych i nieoznakowanych e-hulajnóg przez służby miejskie bez wezwania i na koszt właściciela pojazdu ,
- d. Możliwość regulacji liczby e-hulajnóg 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 siedzibą w UE), a ponadto operatorem powinien być tylko podmiot o odpowiedniej wiarygodności finansowej,
- f. Obowiązkową fiskalizację (VAT) 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, ...), obsługa klienta oraz instrukcja użytkowania e-hulajnog 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).

Wierzymy, 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: _____

Podpis: _____

Nazwisko: _____

Nazwisko: _____

Funkcja: _____

Funkcja: _____