



## ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH

ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa, tel. 22 55 89 000, faks 22 620 06 08  
kancelaria@zdm.waw.pl, www.zdm.waw.pl, www.facebook.pl/zdm.warszawa

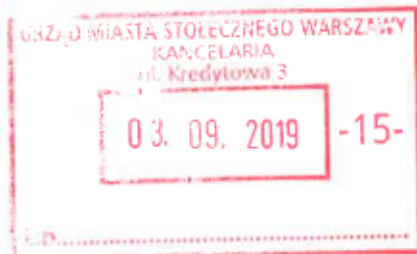
KANCELARIA  
Ministerstwa Infrastruktury

2019 -09- 0 3

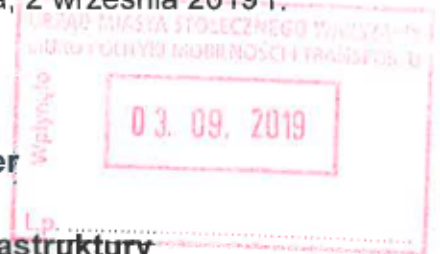
BEZPOŚREDNIO

ZDM-DKS.0703.2.2016.MPI (35.MPI)

Warszawa, 2 września 2019 r.



Sz. P. Rafał Weber  
Sekretarz Stanu  
Ministerstwo Infrastruktury  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa



Nawiązując do pisma DTD-2.0210.1.2019 dotyczącego konsultacji społecznych dotyczących projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, pragniemy przedstawić nasze uwagi do przedłożonego projektu oraz szereg wątpliwości, jakie budzą zaproponowane zapisy.

Rosnąca popularność urządzeń transportu osobistego (UTO) oraz brak regulacji dotyczących tego zagadnienia w polskim prawie przyczyniają się do wielu negatywnych zjawisk. Najpoważniejszym z nich jest zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zarówno dla użytkowników UTO jak i dla innych uczestników ruchu. Mieszkańcy skarżą się również na UTO pozostawione w miejscach stwarzających zagrożenie i utrudniających poruszanie się. W związku z tym, uważamy że należy niezwłocznie uregulować kwestie związane z UTO, dbając jednak przy tym, aby nowe przepisy były pozbawione błędów, wad prawnych i sformułowań trudnych do jednoznacznej interpretacji, a także aby obejmowały wszystkie zagadnienia dotyczące kwestii UTO. W przeciwnym wypadku, przyjęcie nowych przepisów nie przyczyni się do poprawy obecnego stanu, a może wręcz doprowadzić do jego pogorszenia.

Zwracamy przy tym uwagę, że część z poniższych wątpliwości była już Ministerstwu przekazywana pisemnie 17.10.2018 r. i 15.04.2019 r.

## **1. Definicja UTO i jej konsekwencje**

W projekcie ustawy prawo o ruchu drogowym (pord) rozszerza się definicję roweru, wskazując że określenie to obejmuje również urządzenie transportu osobistego, jednocześnie wprowadzając dodatkową definicję urządzenia transportu osobistego, sprzeczną z definicją roweru. Należy zatem jednoznacznie rozstrzygnąć, czy UTO jest rowerem niezależnie od tego, czy spełnia definicję roweru. W przeciwnym wypadku, UTO staje się w myśl przepisów pojazdem i musi spełniać wszystkie warunki wymagane prawem dla roweru, zaś użytkownik UTO staje się kierującym pojazdem i obowiązują go te same zasady co rowerzystów.

W szczególności dotyczy to następujących kwestii:

art. 22 ust. 5 pord – zobowiązuje kierującego UTO do sygnalizowania manewrów, co przy obecnej konstrukcji i wyposażeniu UTO jest niemożliwe;

art 33 ust. 3 pord – zobowiązuje kierującego UTO do jazdy z co najmniej jedną ręką na kierownicy oraz nogami na pedałach lub podnóżkach, co przy konstrukcji niektórych UTO jest niemożliwe;

art. 66 ust. 1 pkt 5 pord – wymaga aby konstrukcja i wyposażenie pojazdu zapewniały łatwe, wygodne i pewne posługiwanie się urządzeniami do kierowania, hamowania, sygnalizacji i oświetlenia drogi, co przy konstrukcji niektórych UTO jest niemożliwe;

par 53 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – wskazuje obowiązkowe wyposażenie roweru (a zatem również UTO), co przy konstrukcji niektórych UTO jest niemożliwe;

par 56 ust. 1 ww. rozporządzenia, który określa warunki techniczne oświetlenia rowerów (a zatem również UTO), niemożliwe do spełnienia dla UTO.

Wyjaśnienie powyższych wątpliwości jest niezbędne aby proponowane przepisy nie były martwe. W proponowanym brzmieniu, przy zachowaniu ww. przepisów bez zmian, żadne z obecnie poruszających się po drogach urządzeń transportu osobistego (e-hulajnogi, segwaye, e-deskorolki, one-wheele, hooverboardy itd.) nie będzie spełniało warunków technicznych dla rowerów, a zatem w myśl proponowanego art. 45 ust. 1. pkt. 11) pord poruszanie się tymi urządzeniami będzie zabronione.

## **2. Zasady poruszania się UTO**

Podstawową różnicę pomiędzy rowerem i UTO wprowadza zapis art. 33 ust. 5a pord, pozwalający kierującemu UTO korzystać z chodnika, jeżeli ma on szerokość co najmniej 2 m a prędkość dopuszczalna na jezdni jest wyższa niż 30 km/h. Zapis ten nie został w żaden sposób uzasadniony, nie przedstawiono żadnych badań potwierdzających że jest to rozwiązanie bezpieczne. Z definicji roweru i UTO nie wynika żadna różnica, wskazująca jakoby UTO na chodniku stanowiło mniejsze zagrożenie niż rower. Nie ma też argumentacji uzasadniającej dlaczego na jezdni o prędkości dopuszczalnej wyższej niż 30 km/h UTO nie ma prawa się poruszać, natomiast rowerzysta ma taki obowiązek.

Konstrukcja roweru i jego wyposażenie określone w rozporządzeniu pozwalają wnioskować, że rower nie jest urządzeniem bardziej niebezpiecznym dla pieszych niż UTO. Proponowane zapisy sugerują jednak coś innego, pozwalając poruszać się po chodnikach urządzeniom o znacznie większym przyspieszeniu, znacznie słabszych hamulcach i możliwości kontroli sposobu jazdy.

Na podstawie dotychczasowych doniesień, znaczna część osób poszkodowanych podczas korzystania z UTO odniosła obrażenia w wyniku przewrócenia się i upadku, bez udziału osób trzecich. W związku z tym, dopuszczanie poruszania się UTO po chodniku, gdzie najczęściej występują krawężniki, latarnie, znaki drogowe i inne przeszkody, może się przyczynić do spotęgowania liczby takich zdarzeń.

Jednocześnie, proponowane brzmienie przepisów art. 16 ust. 8 oraz art. 33 ust. 5a pord tworzy (świadomie lub nie) lukę, zabraniającą poruszania się UTO na drogach o prędkości dopuszczalnej wyższej niż 30 km/h, chodniku węższym niż 2 m i niewyposażonych w infrastrukturę dla rowerów. Oznacza to w praktyce zakaz poruszania się po znacznej części dróg w miastach, zwłaszcza w połączeniu z art. 47 ust. pkt. 2) pord pozwalającym na parkowanie pojazdów na chodniku z zachowaniem 1,5 m szerokości chodnika.

W związku z tym, postulujemy wprowadzenie zasad poruszania się UTO analogicznych jak dla rowerów i rezygnację z usankcjonowania jazdy UTO po chodnikach.

### **3. Zasady parkowania UTO**

Problem z UTO pozostawianymi w nieprawidłowych miejscach, stwarzających zagrożenie dla innych uczestników ruchu lub utrudniających korzystanie z drogi jest powszechny. Proponowane rozwiązanie w postaci zapisu art. 45 ust. 1. pkt. 11) pord jest nieprecyzyjne i niewystarczające. W obecnym stanie prawnym działania podejmowane wobec UTO opierają się na art. 40 ustawy o drogach publicznych, określającym zasady zajmowania pasa drogowego. Proponowana nowelizacja pozbawia zarządców dróg możliwości interweniowania na tej podstawie. Jednocześnie, zapis art. 45 ust. 1. pkt. 11) ma charakter zbyt ogólny, przerzucając ciężar interpretacji na służby kontrolne, zaś w powiązaniu z brakiem obowiązku rejestracji UTO, praktycznie uniemożliwiając skuteczne usunięcie pojazdu z drogi oraz ustalenie jego właściciela i ukaranie go za wykroczenie.

Ponadto, zapis ten jest niespójny: przystanek jest również częścią drogi, zatem zapis „na drodze, przystanku lub innym miejscu przeznaczonym do ruchu” wymaga korekty.

### **4. Warunki techniczne, wyposażenie, homologacja, rejestracja, badania techniczne, ubezpieczenie**

Wymogi dotyczące UTO w proponowanej definicji są zdecydowanie niewystarczające. Konieczne jest ich doprecyzowanie poprzez określenie warunków technicznych dla tych urządzeń, podobnie jak to jest w przypadku wszystkich innych kategorii pojazdów dopuszczonych do poruszania się po drogach.

Obecne warunki techniczne nakładają na rower obowiązek posiadania oświetlenia (umieszczonego co najmniej 25 cm powyżej powierzchni jezdni), odblasków (o określonym kolorze, kształcie i lokalizacji), hamulca i sygnału dźwiękowego, a także świateł kierunkowskazu w przypadku braku możliwości sygnalizowania manewrów ręką. Spełnienie łącznie wszystkich tych warunków przez dostępne obecnie urządzenia nie jest możliwe, co oznacza że żadne z nich nie będzie się mogło poruszać po drogach po wejściu w życie proponowanej ustawy. Należy zatem określić niezależne warunki techniczne dla UTO, dostosowujące ww. zapisy do specyfiki i konstrukcji UTO. Dodatkowo, ze względu na duże zróżnicowanie konstrukcji tego typu urządzeń, należy określić brzegowe warunki techniczne dotyczące liczby, rozmiaru i

ogumienia kół, rodzaju hamulców i ich sprawności, oświetlenia i kierunkowskazów, sposobu sterowania i parametrów napędu.

Aby umożliwić tworzenie sieci punktów do ładowania UTO, należy również określić standardy w zakresie baterii i akumulatorów oraz punktów do ładowania.

Niezależnie od tych wymogów, konieczna jest analiza dostępnych obecnie na rynku urządzeń pod kątem tego, czy powinny one być dopuszczone do poruszania się po drogach. Konstrukcja i wyposażenie niektórych UTO może stwarzać realne zagrożenie na drodze. Warunki techniczne dla UTO powinny być zatem sformułowane tak, aby wykluczyć urządzenia skrajnie nieprzystosowane do poruszania się po drogach.

W celu umożliwienia weryfikacji spełnienia wymienionych warunków (np. podczas kontroli przez policję), wskazane jest co najmniej wprowadzenie wymogu homologowania urządzeń i wyposażenia ich w oznaczenia potwierdzające homologację. Zwracamy przy tym uwagę, że wszystkie pojazdy dopuszczone do ruchu po drogach napędzane za pomocą silnika (a nie siły mięśni) są objęte obowiązkiem rejestracyjnym, wymogiem posiadania badań technicznych i ubezpieczenia. Należy zatem wprowadzić takie obowiązki również dla UTO, lub uzasadnić stworzenie wyjątku dla tych urządzeń.

Dodatkowo, należy wprowadzić w kodeksie wykroczeń odpowiednią sankcję za naruszenie zapisów art. 45 ust. 1. pkt. 11) pord.

## **6. Infrastruktura dla UTO**

Proponowana nowelizacja pomija kwestię dostosowania istniejącej infrastruktury do poruszania się nowego typu pojazdów. UTO posiadają z reguły małe koła i nisko położony środek ciężkości, co oznacza że są bardziej wrażliwe na wszelkie nierówności i uskoki. Najbezpieczniejszą nawierzchnią dla tego typu pojazdów jest asfalt lub inna nawierzchnia o wysokim standardzie równości. W związku z tym należy wprowadzić obowiązek stosowania takiej nawierzchni na drogach dla rowerów, skoro mają one być przeznaczone do poruszania się UTO.

Należy również zrewidować obowiązujące rozporządzenia dotyczące warunków technicznych dla dróg pod kątem ich dostosowania dla UTO – m.in. w zakresie parametrów uskoków, promieni skrętu, skrajni itd.

Zwracamy również uwagę, że proponowane przepisy nie dają możliwości zróżnicowania dostępności dróg dla UTO i dla rowerów, za pomocą organizacji ruchu. W uzasadnionych przypadkach może zachodzić potrzeba wykluczenia wjazdu UTO na wybrane drogi lub drogi dla rowerów. Zasadne jest, aby było to możliwe za pomocą stosownego oznakowania.

## **7. Uprawnienia regulacyjne samorządów**

Ze względu na swoje rozmiary i łatwość poruszania się, UTO stanowi środek transportu o największym stopniu penetracji przestrzeni, a jednocześnie najtrudniejszy do precyzyjnego uregulowania w tym zakresie. UTO może z łatwością poruszać się tam, gdzie wjazd innym pojazdem nie jest możliwy. Dlatego zasadne jest delegowanie uprawnień do regulacji tej kwestii na samorzady, aby móc dostosować reguły do lokalnej specyfiki.

W związku z tym postulujemy rozważenie nadania samorządom uprawnień do określania stref wyłączonych z ruchu UTO oraz do wyznaczania miejsc dopuszczalnego postoju UTO (przy jednoczesnym zakazie postoju w odległości 100 m od wyznaczonych miejsc).

Ponadto, samorząd powinien mieć możliwość regulowania dostępu operatorów systemów wypożyczania UTO i określania warunków na jakich dopuszczalne jest oferowanie takiej usługi w przestrzeni miasta, a także pobierania opłat za wykorzystanie przestrzeni publicznej do prowadzenia takiej działalności. Zasadne jest uzależnienie możliwości oferowania takiej usługi od uzyskania zezwolenia ze strony samorządu.

## **8. Okres próbny, w którym będą prowadzone badania**

W uzasadnieniu do ustawy zwraca uwagę brak danych, stanowiących podstawę merytoryczną dla proponowanych przepisów. Projekt ustawy nie opiera się na danych dotyczących parametrów istniejących urządzeń, ich wyposażenia, prędkości i sposobu poruszania się, przyspieszenia, osiągniętej energii kinetycznej, drogi hamowania itd. Nie oszacowano skutków nowych przepisów i ich wpływu na bezpieczeństwo ani dla użytkowników UTO, ani dla pozostałych uczestników ruchu, nie przytoczono też

danych dotyczących liczby zdarzeń drogowych. Postulujemy, aby zaproponowane zapisy zostały poddane badaniom, które pozwolą ocenić ich wpływ na sytuację na drogach. Badania powinny trwać pomiędzy 12 a 24 miesiące. Na podstawie wyników badań powinno się zweryfikować prawidłowość przyjętych zapisów i parametrów.

Nowe przepisy powinny również znaleźć odzwierciedlenie w programie szkolenia kierowców. Dzięki temu, osoby uzyskujące prawo jazdy będą miały świadomość zasad, jakie obowiązują nowych uczestników ruchu (użytkowników UTO), co powinno przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa.

### **9. Uwagi dodatkowe**

Zwracamy uwagę na to, że sposób sformułowania zapisu art. 45 ust. 1. pkt. 11) powoduje uniemożliwienie użytkowania na drogach wszelkich pojazdów wyposażonych w napęd elektryczny. Należy rozważyć bardziej precyzyjne sformułowanie tego przepisu.

Proponowany art. 3 ustawy zawierający obowiązek dostosowania UTO do nowych przepisów w ciągu 6 miesięcy jest zapisem martwym. Oznacza to bowiem w praktyce konieczność wycofania z użytkowania wszystkich obecnie funkcjonujących urządzeń, zarówno tych dostępnych do wypożyczenia jak i będących własnością prywatną. Dostosowanie masy, długości i szerokości urządzenia w praktyce nie jest możliwe, podobnie jest z większością warunków technicznych jakim powinny odpowiadać rowery.

DYREKTOR  
ZARZĄDU DRÓG MIĘSKICH

Zuzanna Puchalska

#### Do wiadomości:

Sz. P. Marcin Wojdat, Sekretarz m.st. Warszawy, pl. Bankowy 3/5, 00-001 Warszawa

Sz. P. Michał Domaradzki, Dyrektor Biura Polityki Mobilności i Transportu m.st. Warszawy,

ul. Marszałkowska 77/79, 00-683 Warszawa