

USTAWA

z dnia 2020 r.

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, 284, 568 i 695) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2:
 - a) pkt 32 otrzymuje brzmienie:

„32) pojazd silnikowy – pojazd wyposażony w silnik, z wyjątkiem motoroweru, pojazdu szynowego, roweru lub wózka rowerowego wyposażonego w pomocniczy napęd elektryczny, urządzenia transportu osobistego i wózka inwalidzkiego;”,
 - b) w pkt 47 po wyrazach „25 km/h;” dodaje się wyrazy „określenie to obejmuje również urządzenie transportu osobistego;”,
 - c) 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;”;
- 2) 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.”;
- 3) tytuł oddziału 11 otrzymuje brzmienie:

„ODDZIAŁ 11. PRZEPISY DODATKOWE O RUCHU ROWERÓW,
URZĄDZEŃ TRANSPORTU OSOBISTEGO, MOTOROWERÓW ORAZ
POJAZDÓW ZAPRZĘGOWYCH.”,

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawę z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej.

4) w art. 33:

a) w ust. 1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Kierujący rowerem, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca oraz pierwszeństwa pieszym.”,

b) po ust. 3a dodaje się ust. 3b i 3c w brzmieniu:

„3b. Zabrania się ciągnięcia rowerem innego pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 3c.

3c. Dopuszcza się ciągnięcie rowerem przyczepy po spełnieniu wymagań określonych w art. 62 ust. 4a pkt 2.”,

c) w ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) 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.”,

d) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

5) po art. 33 dodaje się art. 33a w brzmieniu:

„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.

2. W obszarze zabudowanym kierujący urządzeniem transportu osobistego może poruszać się wyłącznie pasem ruchu dla rowerów lub drogą dla rowerów, z zastrzeżeniem ust. 3.

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.

5. Zabrania się:

- 1) przewożenia urządzeniem transportu osobistego innej osoby lub ładunku;
- 2) dopuszczania osoby w wieku do lat 10 do kierowania urządzeniem transportu osobistego na drodze, z zastrzeżeniem ust. 6.

6. Dopuszcza się wyjątkowo kierowanie urządzeniem transportu osobistego w strefie zamieszkania przez osobę w wieku do lat 10 w przypadku gdy znajduje się ona pod opieką osoby dorosłej.”;

6) w art. 47:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dopuszcza się, przy zachowaniu warunków określonych w ust. 1 pkt 2, zatrzymanie lub postój na chodniku przy krawędzi jezdni całego samochodu osobowego, motocykla, motoroweru, roweru lub wózka rowerowego, z zastrzeżeniem ust. 3. Inny pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t może być w całości umieszczony na chodniku tylko w miejscu wyznaczonym odpowiednimi znakami drogowymi.”;

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Dopuszcza się postój rowerów w związku z usługą ich wypożyczenia na chodniku lub poza nim w pasie drogowym drogi za zgodą zarządcy drogi udzieloną podmiotowi świadczącemu usługi wypożyczenia rowerów w drodze umowy, stosownie do art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych.”;

7) po art. 71 dodaje się art. 71a w brzmieniu:

„Art. 71a. Podmiot wprowadzający do obrotu lub świadczący usługę wypożyczenia rowerów zapewnia, aby pojazdy te spełniały wymagania, o których mowa w art. 2 pkt 47 i 47b oraz przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5.”;

8) w art. 140m dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Podmiot, który nie wypełnia obowiązku, o którym mowa w art. 71a, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 zł do 10 000 zł.”;

9) w art. 140n:

a) w ust. 2 po pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) za niewypełnienie obowiązku, o którym mowa w art. 71a, nakłada właściwy organ Inspekcji Handlowej.”;

b) w ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) pkt 1 i 3 stanowią dochód budżetu państwa.”.

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 nie zachowuje szczególnej ostrożności lub nie ustępuje pierwszeństwa pieszym na chodniku lub drodze dla pieszych podlega karze grzywny albo karze nagany.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1668 i 2166 oraz z 2020 r. poz. 285) w art. 3 ust. 1 po pkt 1e dodaje się pkt 1f w brzmieniu:

„1f) kontrola przestrzegania przez podmiot wprowadzający do obrotu lub świadczący usługę wypożyczania rowerów przepisów art. 71a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;”.

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.

Art. 5. Do urządzenia transportu osobistego użytkowanego, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, nie stosuje się wymogu konstrukcyjnego ograniczenia prędkości do 25 km/h, o którym mowa w art. 1 pkt 1 lit. c ustawy zmienianej w art. 1, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

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.

Art. 7. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

*Za zgodność pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym
Marcin Przychodźki
Dyrektor Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury*

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 urządzeń transportu osobistego (takich jak np. hulajnoga elektryczna) na drogach publicznych.

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, przeznaczone do transportu osób (nazwane w projektowanych przepisach urządzeniem transportu osobistego). 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.

Aktualnie obowiązujące przepisy *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* nie przewidują możliwości poruszania się przy użyciu urządzeń 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 takiego urządzenia (jakie wiążą się z tym obowiązki i uprawnienia), co powoduje, że użytkownicy (także potencjalni) urządzeń transportu osobistego 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 przy pomocy tego typu urządzenia nie może być traktowana jako pieszy, ani też jako kierujący rowerem, co powoduje wątpliwości i brak jednolitego podejścia do osób poruszających się przy pomocy takich urządzeń ze strony organów uprawnionych do kontroli ruchu drogowego.

Z uwagi na potrzebę prawnego uregulowania ruchu urządzeń transportu osobistego na drogach publicznych, projektowana regulacja obejmuje m.in. kwestie statusu prawnego urządzenia transportu osobistego (a tym samym jego użytkownika – kierującego tym urządzeniem), określenie części drogi przeznaczonych do ruchu urządzeń transportu osobistego, dopuszczalnej prędkości wskazanych urządzeń, uprawnień do kierowania oraz minimalnego wieku osób poruszających się przy użyciu tych urządzeń.

Efektom projektowanych zmian będzie prawne uporządkowanie ruchu urządzeń transportu osobistego (np. hulajnóg elektrycznych), co z kolei – m.in. poprzez znaczne ograniczenie ruchu tych urządzeń 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.

Projektowane przepisy *ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw w art. 1 pkt 1 lit. a* wprowadzają zmiany w treści **pkt 32 w art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym**, w celu wyłączenia roweru lub wózka rowerowego wyposażonego w pomocniczy napęd elektryczny, urządzenia transportu osobistego oraz wózka inwalidzkiego z definicji pojazdu silnikowego ze względu na konieczność prawidłowego sklasyfikowania tych pojazdów.

Zgodnie z projektowaną regulacją w **art. 1 pkt 1 lit. b**, urządzenie transportu osobistego objęte zostało definicją roweru przez zmianę w **art. 2 pkt 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym**.

Projektowane regulacje powodują, że urządzenie spełniające wymagania zawarte w definicji urządzenia transportu osobistego, zawsze będzie korzystało z definicji roweru. Konsekwencją przyjętego rozwiązania jest fakt, że zastosowanie w organizacji ruchu na drodze znaku zakazu B-9 „zakaz wjazdu rowerów” oznacza także - zakaz wjazdu urządzenia transportu osobistego.

Mając na uwadze powyższe wskazać należy, że decyzję o wyłączeniu danej drogi lub obszaru z ruchu pojazdów (w tym także rowerów), poprzez zastosowanie w organizacji ruchu znaków drogowych, podejmuje organ zarządzający ruchem właściwy dla danej drogi, a w przypadku drogi wewnętrznej – podmiot zarządzający daną drogą wewnętrzną. Zgodnie z *art. 10 ustawy – Prawo o ruchu drogowym*:

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zarządza ruchem na drogach krajowych,
- marszałek województwa zarządza ruchem na drogach wojewódzkich,
- starosta zarządza ruchem na drogach powiatowych i gminnych,
- prezydent miasta zarządza ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych).

Natomiast zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, w tym w strefie ruchu i strefie zamieszkania, należy do podmiotu zarządzającego tymi drogami.

Objęcie urządzenia transportu osobistego definicją roweru, w konsekwencji również powoduje, że kierujący tym urządzeniem może korzystać z infrastruktury przeznaczonej dla rowerów (droga dla rowerów, pas ruchu dla rowerów, przejazd dla rowerzystów) i jest obowiązany posiadać uprawnienia do kierowania takie same jak w przypadku roweru (m.in. karta rowerowa). Z tego względu, osoby poniżej 10 roku życia (granica wieku dla możliwości uzyskania karty rowerowej) nie mogą korzystać z urządzeń transportu osobistego.

Ponadto 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, wskazując że jest to pojazd konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującącego się na tym urządzeniu oraz określają dla tego urządzenia maksymalne wymiary (szerokość – nieprzekraczającą w ruchu 0,9 m, długość – nieprzekraczającą 1,25 m) oraz maksymalną prędkość jazdy ograniczoną konstrukcyjnie do 25 km/h, jak również źródło napędu (napęd elektryczny). Projektodawca nie przewidział możliwości stosowania innych rodzajów napędu 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.

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 projektowanym przepisem prędkość dopuszczalna dla takich urządzeń wynosi:

- na chodniku albo drodze dla pieszych – prędkość pieszego;
- na jezdni, pasie ruchu dla rowerów lub drodze dla rowerów – 25 km/h.

Natomiast zgodnie z obowiązującym brzmieniem ust. 2 w art. 20 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* prędkość dopuszczalna urządzenia transportu osobistego w strefie zamieszkania wynosi 20 km/h.

Mając na uwadze powyższe wskazać należy, że kierującego urządzeniem transportu osobistego będzie obowiązywało zróżnicowanie prędkości ruchu w zależności od infrastruktury drogowej, z której korzysta podczas jazdy tym urządzeniem. Co prawda projektowane przepisy w **art. 1 pkt 1 lit. c** wprowadzają do *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, definicję urządzenia transportu osobistego, wskazując, że jest to pojazd, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, natomiast projektodawca wprowadza zmiany w **art. 20 ust. 6** wymienionej ustawy w celu precyzyjnego wskazania dopuszczalnej prędkości, z jaką może poruszać się kierujący urządzeniem transportu osobistego. Temu celowi służy także jednoznaczne wskazanie w projektowanym **pkt 4 ust. 6 w art. 20** *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, że kierujący urządzeniem transportu osobistego musi poruszać się chodnikiem albo drogą dla pieszych z prędkością pieszego – obowiązek ten wynika również z treści zmienionego przepisu **art. 33 ust. 6**.

Przepisami w **art. 1 pkt 3** projektowanej ustawy zmieniono tytuł oddziału 11 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, poprzez wskazanie, że przepisy oddziału dotyczą także urządzeń transportu osobistego.

Natomiast **art. 1 pkt 4 lit. a** projektu ustawy doprecyzowano przepisy **art. 33 ust. 1** *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* poprzez zmianę treści obowiązku kierującego rowerem (w tym również kierującego urządzeniem transportu osobistego), który korzysta z drogi dla rowerów i pieszych, przez zastąpienie „ustępowania miejsca pieszym” na „ustępowanie miejsca oraz pierwszeństwa pieszym” (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 (w tym również kierującego urządzeniem transportu osobistego) wobec pieszego.

W **art. 1 pkt 4 lit. b** projekt ustawy, dodaje w **art. 33** *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* dodatkowe przepisy **ust. 3b i 3c w**, których celem jest wykluczenie możliwości ciągnięcia urządzeniem transportu osobistego innego pojazdu, w tym również przyczepy. Przepis **ust. 3b** wprost zabrania ciągnięcia rowerem (w tym również urządzeniem transportu osobistego) innego pojazdu dla podniesienia poziomu bezpieczeństwa oraz zapewnienia porządku na drodze. Natomiast projektowany przepis **ust. 3c w art. 33** *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* dopuszcza ciągnięcie rowerem przyczepy, zgodnie ze wskazanymi w art. 62 ust.

4a pkt 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* wymaganiami, zachowując dotychczasowe uprawnienia kierującego rowerem w tym zakresie. Konsekwencją projektowanych regulacji jest także wyłączenie stosowania przepisów art. 62 ust. 4a pkt 2 oraz art. 63 ust. 3 pkt 4 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* do urządzeń transportu osobistego (zgodnie z projektowanym w **art. 1 pkt 5** projektu przepisem art. 33a ust. 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*).

Ponadto projekt ustawy w **art. 1 pkt 4 lit. c** wprowadza zmiany redakcyjne w brzmieniu **art. 33 ust. 5 pkt 2** ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* przez zmianę sformułowania „drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów” na „drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów” z uwagi na fakt, iż obydwa te elementy infrastruktury drogowej łącznie nie będą praktycznie występowały w pasie drogowym drogi.

W **art. 1 pkt 4 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 pieszego” oraz zastąpienie „ustępowania miejsca pieszym” na „ustępowanie miejsca oraz pierwszeństwa pieszym”, która ma bezpośredni związek ze zmianą wprowadzoną w brzmieniu art. 33 ust. 1 wskazaną powyżej. Wskazać należy, że w przypadku poruszania się chodnikiem lub drogą dla pieszych zarówno w stosunku do kierującego rowerem, jaki i również do kierującego urządzeniem transportu osobistego, zastosowanie ma zmieniony przepis **art. 33 ust. 6** ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*.

Projekt ustawy wprowadza zmiany we wskazanym wyżej przepisie – nakładając na kierującego rowerem (również kierującego urządzeniem transportu osobistego) obowiązek jazdy po chodniku albo drodze dla pieszych z prędkością pieszego, zachowania szczególnej ostrożności i ustępowania miejsca oraz pierwszeństwa pieszym – 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 analiza wskazanych danych (*Wyniki badań prędkości ruchu pieszych [m/s]* wg J. Strouhala, K. Kühnela i H. Heina²) 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 i powyżej lat. 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 (pędzenie mężczyzny w wieku 20-35 lat).

Włączenie urządzenia transportu osobistego do definicji roweru pozwala na stosowanie do ruchu tych urządzeń także zasad odnoszących się do roweru, co – mając na uwadze, że prędkość rozwijana przez urządzenia transportu osobistego jest zbliżona prędkości roweru – jest optymalnym rozwiązaniem, niewprowadzającym (poza określonymi w przepisach wyjątkami) dodatkowych, odrębnych regulacji określających zasady ruchu dla urządzeń transportu osobistego.

² 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.

Z tego względu **art. 1 pkt 5** projekt ustawy dodaje w ustawie – *Prawo o ruchu drogowym art. 33a*, w celu jednoznacznego określenia, jakie przepisy stosowane do ruchu roweru mają zastosowanie także do ruchu urządzenia transportu osobistego i kierującego tym urządzeniem. Co więcej projektowany zapis pozwala na wyraźne wskazanie, które przepisy adresowane są do użytkowników urządzeń transportu osobistego.

W **art. 33a ust. 1** ustawy wprowadza się wyłączenia stosowania niektórych przepisów (art. 33 ust. 2, 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) dotyczących zasad ruchu rowerów w stosunku do urządzeń transportu osobistego, w celu zapewnienia wyższego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wskazane wyłączenia dotyczą:

- przewożenia dziecka w wieku do 7 lat na rowerze, pod warunkiem że jest ono umieszczone na dodatkowym siodełku zapewniającym bezpieczną jazdę (art. 33 ust. 2);
- zakazu jazdy bez trzymania co najmniej jednej ręki na kierownicy oraz nóg na pedalach lub podnóżkach (art. 33 ust. 3 pkt 2);
- możliwości ciągnięcia rowerem przyczepy, zgodnie z określonymi warunkami (art. 33 ust. 3c);
- korzystania z chodnika lub drogi dla pieszych, gdy opiekuje się on osobą w wieku do lat 10 kierującą rowerem (art. 33 ust. 5 pkt 1);
- korzystania z chodnika lub drogi dla pieszych wyjątkowo, gdy 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 oraz pasa ruchu dla rowerów (art. 33 ust. 5 pkt 1);
- możliwości jazdy lewą stroną jezdni na zasadach określonych dla ruchu pieszych, wskazanych w ustawie, jeżeli opiekuje się on osobą kierującą rowerem w wieku do lat 10 (art. 33 ust. 7);
- określenia długości zespołu pojazdu złożonego z motocykla i przyczepy, motoroweru i przyczepy, roweru i przyczepy, wózka rowerowego i przyczepy (art. 62 ust. 4a pkt 2);
- możliwości przewożenia dzieci w przyczepie przystosowanej konstrukcyjnie do przewożenia osób, ciągniętej przez rower lub wózek rowerowy (art. 63 ust. 3 pkt 4).

W celu zachowania spójności dodawanych przepisów z obowiązującymi regulacjami, przez dodanie **art. 33a ust. 1** wyłączono także stosowanie przepisów art. 62 ust. 4a pkt 2 oraz art. 63 ust. 3 pkt 4 w stosunku do urządzeń transportu osobistego. Wynika to z dodawanego ust. 3b w art. 33 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, który zabrania ciągnięcia urządzeniem transportu osobistego innego pojazdu.

Natomiast projektowane przepisy **art. 33a ust. 2-6** ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* szczegółowo określają zasady korzystania przez kierującego urządzeniem transportu osobistego z infrastruktury drogowej.

Zgodnie z projektowanym **art. 33a ust. 2** ustawy kierujący urządzeniem transportu osobistego, w obszarze zabudowanym, poruszać się może wyłącznie pasem ruchu dla rowerów lub drogą dla rowerów. Natomiast wyjątkowo, w przypadku braku drogi dla

rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów, dopuszcza się poruszanie jezdnią drogi, zgodnie z warunkami określonymi w **art. 33a ust. 3 pkt 1** oraz chodnikiem lub drogą dla pieszych, zgodnie z warunkami określonymi w **art. 33a ust. 3 pkt 2**.

Projektowany przepis **ust. 3 pkt 1 w art. 33a** ustawy umożliwi kierującemu urządzeniem transportu osobistego – w przypadku braku drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów – poruszanie się po jezdni drogi, na której prędkość dopuszczalna pojazdów lub zespołów pojazdów jest nie większa niż 30 km/h. Takie rozwiązanie pozwala na bezpieczne (z uwagi na ograniczoną prędkość ruchu pojazdów tą drogą) poruszanie się przedmiotowym urządzeniem po jezdni.

Natomiast zgodnie z **ust. 3 pkt 2 w art. 33a** wskazanej ustawy, kierujący urządzeniem transportu osobistego może poruszać się wyjątkowo chodnikiem lub drogą dla pieszych wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h.

Możliwość poruszania się urządzeniem transportu osobistego jezdnią drogi (na której prędkość dopuszczalna pojazdów jest nie większa niż 30 km/h) została, ze względów bezpieczeństwa, ograniczona jedynie do obszaru zabudowanego – zgodnie z projektowanym **art. 33a ust. 4** ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*. Ponadto zgodnie ze wskazanym przepisem kierujący urządzeniem transportu osobistego może poruszać się poza obszarem zabudowanym wyłącznie pasem ruchu dla rowerów lub drogą dla rowerów. W przypadku ich braku wyjątkowo chodnikiem lub drogą dla pieszych.

Należy podkreślić, że w przypadku poruszania się chodnikiem lub drogą dla pieszych (zarówno w obszarze zabudowanym, jak i poza tym obszarem), również do kierującego urządzeniem transportu osobistego, zastosowanie ma zmieniony przepis art. 33 ust. 6 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*.

Dodatkowo podniesieniu poziomu bezpieczeństwa oraz porządku na drodze służy też dodanie nowego **ust. 5 pkt 1 w art. 33a** ustawy, który wprost zabrania przewożenia urządzeniem transportu osobistego innej osoby lub ładunku. W celu zachowania spójności dodawanych przepisów z obowiązującymi regulacjami, przez dodanie wskazanego powyżej **art. 33a ust. 1** wyłączono także stosowanie przepisów art. 62 ust. 4a pkt 2 oraz art. 63 ust. 3 pkt 4 w stosunku do urządzeń transportu osobistego.

Projektowany przepis **ust. 5 pkt 2 w art. 33a** formułuje zakaz dopuszczania osoby w wieku do 10 lat, do używania urządzenia transportu osobistego na drodze. Natomiast wyjątkowo dopuszcza się używanie urządzenia transportu osobistego w strefie zamieszkania przez osoby wieku do 10, gdy znajdują się pod opieką osoby dorosłej – zgodnie z projektowanym **ust. 6 w art. 33a** ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*. Projektodawca wprowadza ten wyjątek ze względu na szczególne zasady ruchu drogowego obowiązujące w strefach zamieszkania, w szczególności mając na uwadze, że w tej strefie pieszy korzysta z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem.

Dodatkowo projektowana ustawa w **art. 1 pkt 6** wprowadza zastrzeżenie w **art. 47 w ust. 2** ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* w związku z dodawanym ust. 3. Przepis ust. 3 w art. 47 dopuszcza postój rowerów (w tym również urządzeń transportu osobistego) w związku z usługą ich wypożyczania 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 (Dz.U. 2018 poz. 2068, z późn. zm.). Projektowana regulacja ma na celu uporządkowanie postępu wypożyczanych rowerów (oraz urządzeń transportu osobistego) w pasie drogowym, w związku z usługą ich wypożyczania. Podkreślić należy, że w stosunku do kierującego dopuszcza się zatrzymanie lub postój roweru (w tym również urządzenia transportu osobistego) na chodniku przy krawędzi jezdni, pod warunkiem że szerokość chodnika pozostawionego dla pieszych jest taka, że nie utrudni im ruchu i jest nie mniejsza niż 1,5 m – zgodnie z obowiązującym art. 47 ust. 2 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*. Projektowany **ust. 3** ustawy wskazuje na konieczność wyrażenia zgody zarządcy drogi (w drodze umowy) na postój rowerów (w tym również urządzenia transportu osobistego) w pasie drogowym w związku z usługą ich wypożyczania. Podkreślenia wymaga, iż kwestia wykorzystania pasa drogowego drogi publicznej na inne cele niż budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona dróg jest już obecnie uregulowana w przepisach *ustawy o drogach publicznych*. Wyrażenie zgody zarządcy drogi na zajęcie pasa drogowego ma na celu przede wszystkim zapewnienie bezpieczeństwa na drodze publicznej wszystkim uczestnikom ruchu drogowego.

Jednocześnie projekt ustawy w **art. 1 pkt 7**, dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz spełnienia wymagań ustawowych przez urządzenia transportu osobistego, wprowadza **art. 71a** do *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, który nakłada, na podmioty wprowadzające do obrotu lub świadczące usługi wypożyczenia rowerów (w tym urządzenia transportu osobistego objęte definicją roweru), obowiązek zapewnienia, aby wprowadzone do obrotu lub wypożyczone rowery oraz urządzenia transportu osobistego spełniały wymagania, o których mowa w art. 2 pkt 47 oraz 47b *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* oraz przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 wskazanej ustawy (tj. *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, z późn. zm.)).

Natomiast w **art. 1 pkt 8** projekt ustawy ustala wysokość kary administracyjnej, od 500 zł do 10 000 zł, nakładanej na podmiot wprowadzający do obrotu lub świadczący usługi wypożyczenia rowerów za niewypełnienie obowiązku określonego w **art. 71a** *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, tj. aby wprowadzone do obrotu lub wypożyczone rowery (oraz urządzenia transportu osobistego) spełniały określone wyżej wymienionymi przepisami wymagania. Ponadto projektodawca znowelizuje wyżej wskazane rozporządzenie, określając niezbędne wymagania techniczne i wyposażenie urządzeń transportu osobistego. Podkreślić należy, że zgodnie z obowiązującym przepisem art. 2 pkt 79 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, wprowadzenie do obrotu jest to odpłatne albo nieodpłatne przekazanie pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej użytkownikowi.

Jednocześnie przepisami **art. 1 pkt 9 lit. a** projektu ustawy dodawany jest w art. 140n w ust. 2 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* przepis **pkt. 3**, ustanawiający organ właściwy do nałożenia kary, tj. właściwy organ Inspekcji Handlowej, na podmiot, który nie wypełnia obowiązku, o którym mowa w wyżej wymienionym dodawanym **art. 71a** *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*.

Wskazanie organu Inspekcji Handlowej, jako organu właściwego do wymierzenia kary, wynika z zakresu zadań Inspekcji Handlowej, określonego w art. 3 *ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1668, z późn. zm.) obejmującego m.in. kontrolę legalności i rzetelności działania przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w rozumieniu przepisów odrębnych w zakresie produkcji, handlu i usług.

W **art. 1 pkt 9 lit. b** projekt ustawy zmienia brzmienie **pkt 1 w ust. 3 art. 140n** *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, ze względu na dodanie pkt 3 w ust. 2 art. 140n tej ustawy, wskazując, iż kary nałożone na podmiot wprowadzający do obrotu lub świadczący usługi wypożyczenia urządzeń transportu osobistego za niewypełnienie obowiązku określonego w art. 71a *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* stanowią dochód budżetu państwa.

Ponadto w **art. 2** projektowana ustawa, mając na względzie konieczność zapewnienia spełniania obowiązków wskazanych w zmienianym ust. 6 w art. 33 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, penalizuje czyn polegający na niezachowaniu szczególnej ostrożności oraz nieustępowaniu pierwszeństwa pieszym na chodniku lub drodze dla pieszych przez kierującego rowerem (w tym także urządzeniem transportu osobistego). W związku z tym projekt ustawy dodaje **art. 96e** w *ustawie z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń* (Dz.U. z 2019 poz. 821, z późn. zm.) .

Jednocześnie w **art. 3** projektu ustawy rozszerza katalog kontrolowanych, przez organy Inspekcji Handlowej, wymagań i obowiązków przez dodanie **pkt 1f w art. 3** *ustawy o Inspekcji Handlowej* w zakresie uprawnień do kontroli przestrzegania przez podmiot wprowadzający do obrotu lub świadczący usługę wypożyczenia rowerów przepisów art. 71a *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*.

Art. 4 projektu ustawy określa termin 3 miesiące od dnia wejścia w życie ustawy na zawarcie umowy pomiędzy podmiotem świadczącym usługę wypożyczania rowerów (również urządzeń transportu osobistego) oraz zarządcą drogi. Zaznaczyć natomiast należy, decyzje podejmowane, w związku ze wskazaną powyżej kwestią, podejmowane są przez zarządcę drogi zgodnie z jego kompetencjami określonymi przez ustawodawcę w *ustawie o drogach publicznych*. Projekt ustawy określa termin na podjęcie działań zmierzających do spełnienia obowiązku wynikającego z przepisu dodanego w **art. 1 pkt 6** projektu ustawy – dopuszczenia postoju rowerów (w tym również urządzeń transportu osobistego) w związku z usługą ich wypożyczania w pasie drogowym jedynie za zgodą zarządcy drogi udzieloną w drodze umowy stosowanie do art. 22 ust. 2 *ustawy o drogach publicznych*.

Dodatkowo w celu umożliwienia korzystania z urządzeń transportu osobistego użytkowanych przed dniem wejścia w życie przepisów projektowanej ustawy, w **art. 5** projekt ustawy określa termin (6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy), w którym do wskazanych urządzeń nie stosuje się konstrukcyjnego ograniczenia prędkości do 25 km/h, który określony został w definicji urządzenia transportu osobistego w projektowanym **pkt 47b w art. 2** *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*.

Natomiast podkreślić należy, że **art. 6** projektu ustawy jednoznacznie wskazuje na obowiązek kierującego urządzeniem transportu osobistego, który jest obowiązany jechać z prędkością dopuszczalną określoną w projektowanym **art. 20 ust. 6 pkt 4** *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*. Oznacza to, że kierujący urządzeniem transportu osobistego

(użytkowanym przed wejściem w życie przepisów ustawy), które nie spełnia wymogu konstrukcyjnego ograniczenia prędkości może poruszać się takim urządzeniem na drogach publicznych w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Natomiast kierujący wskazanym urządzeniem musi stosować się do wszystkich zasad ruchu drogowego określonych w projekcie ustawy, w szczególności w zakresie dopuszczalnej prędkości dla urządzenia transportu osobistego określonego w projektowanym art. 20 ust. 6 pkt 4 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*.

W **art. 7** projektu ustawy określono, iż jej przepisy wejdą w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt nie wpływa na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorców.

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

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu *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.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. *o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa* (Dz.U. z 2017 r. poz. 248) projekt zostanie 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 zamieszczony został 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 12.05.2020</p> <p>Źródło: Inne</p> <p>Nr w wykazie prac 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, przeznaczone do transportu osób (nazwane w projektowanych przepisach urządzeniem transportu osobistego). 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.

Aktualnie 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 przewidują możliwości poruszania się przy pomocy urządzeń 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 takiego urządzenia (jakie wiążą się z tym obowiązki i uprawnienia), co powoduje, że użytkownicy (także potencjalni) urządzeń transportu osobistego mają liczne wątpliwości m.in. w zakresie dostępności dla tych urządzeń publicznej infrastruktury drogowej.

Ponadto, na podstawie obecnych przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym wynika, iż osoba poruszająca się przy pomocy tego typu urządzenia nie może być traktowana jako pieszy, ani też jako kierujący rowerem, co powoduje wątpliwości i brak jednolitego podejścia do osób poruszających się przy pomocy takich urządzeń ze strony organów upoważnionych do kontroli ruchu drogowego.

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

Z uwagi na potrzebę prawnego uregulowania ruchu urządzeń transportu osobistego na drogach publicznych, projektowana regulacja obejmuje m.in. kwestie statusu prawnego urządzenia transportu osobistego (a tym samym jego użytkownika – kierującego tym urządzeniem), określenie części drogi przeznaczonych do ruchu urządzeń transportu osobistego, dopuszczalną prędkość wskazanych urządzeń, uprawnienia oraz minimalny wiek osób poruszających się przy użyciu tych urządzeń.

Projektowane przepisy wprowadzają do ustawy – Prawo o ruchu drogowym definicję urządzenia transportu osobistego i określają dla tego pojazdu maksymalne wymiary (szerokość – nieprzekraczająca w ruchu 0,9 m, długość – nieprzekraczająca 1,25 m) oraz maksymalną prędkość jazdy ograniczoną konstrukcyjnie do 25 km/h, jak również źródło napędu (napęd elektryczny). Określenie wskazanych parametrów technicznych wynika z analizy parametrów aktualnie dostępnych na rynku urządzeń. Przyjęta szerokość jest analogiczna do szerokości roweru ze względu na zajmowaną przestrzeń podczas poruszania się. W stosunku do pierwotnego projektu, z definicji urządzenia transportu osobistego

usunięto ograniczenie maksymalnej dopuszczalnej masy urządzenia transportu osobistego. Bowiem sztywne określenie tego parametru doprowadzić może do zablokowania możliwości wykorzystania różnych urządzeń, które istnieją na rynku (nie tylko hulajnogi elektrycznej).

Zgodnie z projektowaną regulacją, urządzenie transportu osobistego objęte zostało definicją roweru (zmiana w art. 2 pkt 47 ustawy). Projektowana regulacja powoduje, że urządzenie spełniające wymagania zawarte w definicji urządzenia transportu osobistego, zawsze będzie korzystało z definicji roweru, poza wyjątkami wskazanymi wprost w projektowanej ustawie. W konsekwencji kierującego urządzeniem transportu osobistego obowiązują zasady ruchu drogowego takie jak dla kierującego rowerem, dotyczą go także zasady odnoszące się do kierującego pojazdem. W przypadku kolizji kierujący urządzeniem transportu osobistego traktowany będzie jak rowerzysta, nie jak pieszy.

Mając na uwadze powyższe kierujący urządzeniem transportu osobistego może korzystać z infrastruktury przeznaczonej dla rowerów (droga dla rowerów i pas ruchu dla rowerów) oraz 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 2019 r. poz. 341, 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 urządzeniem transportu osobistego jest taka sama jak wyznaczona przepisami, określającymi minimalny wiek do poruszania się rowerem oraz rowerem elektrycznym. Podkreślić należy, że kierujący urządzeniem transportu osobistego musi wykazać się podobnymi umiejętnościami jak kierujący rowerem.

Jednocześnie projektowany przepis art. 33a ust. 5 pkt 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* formułuje zakaz dopuszczania osoby w wieku do 10 lat, do używania urządzenia transportu osobistego na drodze. Z tego względu, osoby poniżej 10 roku życia nie mogą korzystać z urządzeń transportu osobistego na drodze również w przypadku, gdy pozostają pod opieką osoby dorosłej. Wyjątek stanowi używanie urządzenia transportu osobistego w strefie zamieszkania przez osoby wieku do 10, gdy znajdują się pod opieką osoby dorosłej – zgodnie z projektowanym ust. 6 w art. 33a ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*.

Zgodnie z projektowanymi przepisami art. 33a ust. 2-6 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, w obszarze zabudowanym, kierujący urządzeniem transportu osobistego poruszać się może wyłącznie pasem ruchu dla rowerów lub drogą dla rowerów. Wyjątkowo, w przypadku braku drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów, może poruszać się po jezdni drogi, na której prędkość dopuszczalna pojazdów lub zespołów pojazdów jest nie większa niż 30 km/h. Takie rozwiązanie pozwala na bezpieczne (z uwagi na ograniczoną prędkość ruchu pojazdów tą drogą) poruszanie się przedmiotowym urządzeniem po jezdni. Natomiast poruszanie się chodnikiem lub drogą dla pieszych dozwolone jest wyjątkowo wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h.

Możliwość poruszania się urządzeniem transportu osobistego jezdnią drogi (na której prędkość dopuszczalna pojazdów jest nie większa niż 30 km/h) została, ze względów bezpieczeństwa, ograniczona jedynie do obszaru zabudowanego. Poza obszarem zabudowanym kierujący urządzeniem transportu osobistego może poruszać się wyłącznie pasem ruchu dla rowerów lub drogą dla rowerów. W przypadku ich braku wyjątkowo chodnikiem lub drogą dla pieszych.

Projekt ustawy wprowadza zmianę w brzmieniu ust. 1 w art. 33 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* poprzez zmianę treści obowiązku kierującego rowerem (w tym również kierującego urządzeniem transportu osobistego), który korzysta z drogi dla rowerów i pieszych, przez zastąpienie „ustępowania miejsca pieszym” na „ustępowanie miejsca oraz pierwszeństwa pieszym” (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 (w tym również kierującego urządzeniem transportu osobistego) wobec pieszego. Z tego względu doprecyzowano również przepisy ust. 6 w art. 33 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* przez zastąpienie sformułowania „jechać powoli” na wyrażenie „jechać z prędkością pieszego” oraz zastąpienie „ustępowania miejsca pieszym” na „ustępowanie miejsca oraz pierwszeństwa pieszym”. Podkreślić należy, że w przypadku poruszania się chodnikiem lub drogą dla pieszych, wyżej wskazany przepis ma zastosowanie zarówno w stosunku do kierującego rowerem, jaki i również do kierującego urządzeniem transportu osobistego. Projektowane przepisy szczegółowo określają obowiązki kierującego urządzeniem transportu osobistego wobec pieszego poprzez jednoznaczne wskazanie na pierwszeństwo pieszego znajdującego się na chodniku lub drodze dla pieszych, które to części drogi przeznaczone są przede wszystkim dla pieszego.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na fakt, że zarówno pojęcie „szczególna ostrożność” oraz „ustąpienie pierwszeństwa” zostały uprzednio szczegółowo zdefiniowane w art. 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, co pozwala na

jednoznaczne zidentyfikowanie przez kierującego rowerem (w tym również urządzeniem transportu osobistego), jakie zachowania powinien stosować podczas poruszania się chodnikiem lub drogą dla pieszych. Tym samym celem służy doprecyzowanie kwestii prędkości poruszania się poprzez wprowadzenie zapisu „jechać z prędkością pieszego”, co wskazuje kierującemu rowerem 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 przy pomocy urządzeń transportu osobistego ze strony organów uprawnionych do kontroli ruchu drogowego. W przypadku zaistnienia zdarzenia drogowego z udziałem pieszego oraz kierującego rowerem lub urządzeniem transportu osobistego, projektowane przepisy pozwolą organom kontrolnym na rozstrzygnięcie kwestii odpowiedzialności za wskazane zdarzenia. Bowiernie 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).

Dodatkowo wskazać należy, że kierującego urządzeniem transportu osobistego będzie obowiązywało zróżnicowanie prędkości ruchu w zależności od infrastruktury drogowej, z której korzysta podczas jazdy tym urządzeniem. Zgodnie z projektowaną regulacją (pkt 4 w art. 20 ust. 6 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*) dopuszczalna prędkość dla takich urządzeń wynosi: 25 km/h – na jezdni, pasie ruchu dla rowerów lub drodze dla rowerów; prędkość pieszego – na chodniku albo drodze dla pieszych; 20 km/h – w strefie zamieszkania (zgodnie z obowiązującym brzmieniem ust. 2 w art. 20 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*).

Mając na względzie konieczność zapewnienia stosowania się do obowiązków przez kierującego rowerem (w tym również urządzeniem transportu osobistego) wobec pieszych, projektowana ustawa penalizuje czyn polegający na niezachowaniu szczególnej ostrożności oraz nieustępowaniu pierwszeństwa pieszym na chodniku lub drodze dla pieszych przez kierującego rowerem (w tym także urządzeniem transportu osobistego). W związku z tym projekt ustawy dodaje art. 96e w *ustawie z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń* (Dz.U. z 2019 poz. 821, z późn. zm.) .

Dodatkowo projektowana ustawa wprowadza przepis, zgodnie z którym dopuszcza się postój rowerów (w tym również urządzeń transportu osobistego) w związku z usługą ich wypożyczenia w pasie drogowym jedynie za zgodą zarządcy w trybie określonym w ustawie. Natomiast należy zauważyć, iż wyrażenie zgody zarządcy drogi na zajęcie pasa drogowego ma na celu przede wszystkim zapewnienie bezpieczeństwa na drodze publicznej wszystkim uczestnikom ruchu drogowego. Przedmiotowa kwestia wykorzystania pasa drogowego drogi publicznej na inne cele niż budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona dróg jest uregulowana w obowiązujących przepisach *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068, z późn. zm.). W konsekwencji zajęcie pasa drogowego przez podmioty świadczące usługi wypożyczenia urządzeń transportu osobistego musi odbywać na zasadach określonych w przepisach *ustawy o drogach publicznych*. Oznacza to, że lokalizacja w pasie drogowym takich miejsc – jako związanych z obsługą użytkowników ruchu – następowałaby odpłatnie na zasadzie umowy najmu, dzierżawy lub nieodpłatnie na zasadzie umowy użyczenia z zarządcą drogi. Ponadto projekt ustawy w art. 4 określa termin 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy na zawarcie umowy pomiędzy podmiotem świadczącym usługę wypożyczenia rowerów (również urządzeń transportu osobistego) oraz zarządcą drogi.

Dodatkowo podkreślić należy, że w stosunku do kierującego dopuszcza się zatrzymanie lub postój roweru (w tym również urządzenia transportu osobistego) na chodniku przy krawędzi jezdni, pod warunkiem że szerokość chodnika pozostawionego dla pieszych jest taka, że nie utrudni im ruchu i jest nie mniejsza niż 1,5 m – zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Jednocześnie, dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz spełnienia wymagań ustawowych przez urządzenia transportu osobistego, projekt ustawy, wprowadza art. 71a do *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, który nakłada, na podmioty wprowadzające do obrotu lub świadczące usługi wypożyczenia rowerów (w tym urządzenia transportu osobistego objęte definicją roweru), obowiązek zapewnienia, aby wprowadzone do obrotu lub wypożyczone rowery oraz urządzenia transportu osobistego spełniały wymagania, o których mowa w art. 2 pkt 47 oraz 47b *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* oraz przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 wskazanej ustawy (tj. *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, z późn. zm.) . Ponadto projekt ustawy ustala wysokość kary administracyjnej, od 500 zł do 10 000 zł, nakładanej na podmiot wprowadzający do obrotu lub świadczący usługi wypożyczenia rowerów za niewypełnienie obowiązku wskazanego powyżej. Ponadto projektodawca znowelizuje wyżej wskazane

rozporządzenie, określając niezbędne wymagania techniczne i wyposażenie urządzeń transportu osobistego.

Podkreślić należy, że wskazanie w projekcie ustawy organu Inspekcji Handlowej, jako organu właściwego do wymierzenia kary, wynika z zakresu zadań Inspekcji Handlowej, określonego w art. 3 *ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1668, z późn. zm.) obejmującego m.in. kontrolę legalności i rzetelności działania przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w rozumieniu przepisów odrębnych w zakresie produkcji, handlu i usług.

Jednocześnie projekt ustawy rozszerza katalog kontrolowanych przez organy Inspekcji Handlowej wymagań i obowiązków poprzez dodanie pkt 1f w art. 3 *ustawy o Inspekcji Handlowej* w zakresie uprawnień do kontroli przestrzegania przez podmioty przepisów art. 71a *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*.

Natomiast w celu umożliwienia korzystania z urządzeń transportu osobistego użytkowanych przed dniem wejścia w życie przepisów projektowanej ustawy, w art. 5 projekt ustawy określa termin (6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy), w którym do wskazanych urządzeń nie stosuje się konstrukcyjnego ograniczenia prędkości do 25 km/h, który określony został w definicji urządzenia transportu osobistego w projektowanym pkt 47b w art. 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*.

Natomiast podkreślić należy, że art. 6 projektu ustawy jednoznacznie wskazuje na obowiązek kierującego urządzeniem transportu osobistego, który obowiązany jest jechać z prędkością dopuszczalną określoną w projektowanym art. 20 ust. 6 pkt 4 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*. Oznacza to, że kierujący urządzeniem transportu osobistego (użytkowanym przed wejściem w życie przepisów ustawy), które nie spełnia wymogu konstrukcyjnego ograniczenia prędkości, może poruszać się takim urządzeniem na drogach publicznych w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Natomiast kierujący wskazanym urządzeniem musi stosować się do wszystkich zasad ruchu drogowego określonych w projekcie ustawy, w szczególności w zakresie dopuszczalnej prędkości dla urządzenia transportu osobistego określonego w projektowanym art. 20 ust. 6 pkt 4 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*.

Efektom projektowanych zmian będzie prawne uporządkowanie ruchu urządzeń transportu osobistego (np. hulajnóg elektrycznych), co z kolei – m.in. poprzez znaczne ograniczenie ruchu tych urządzeń 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. Ponadto projektowana regulacja pozwoli na jednoznaczne określenie, zasad ruchu drogowego adresowanych do użytkowników urządzeń transportu osobistego.

W przedmiotowym zakresie przeprowadzona została analiza skutkująca stwierdzeniem, że osiągnięcie zamierzonego celu jest możliwe jedynie poprzez 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 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 tych urządzeń, natomiast inne państwa prowadzą działania zmierzające do wypracowania odpowiednich regulacji.

Należy zwrócić uwagę, że we wszystkich państwach, które uregulowały ruch urządzeń takich jak urządzenia transportu osobistego (wyszczególnienie w załączniku – 13 państw) dopuszczalna prędkość takich urządzeń to 20-25 km/h (jedenaście państw przyjęło prędkość dopuszczalną 25 km/h). Ponadto państwa, które pracują nad wdrożeniem regulacji w zakresie ruchu urządzeń transportu osobistego (wyszczególnienie w załączniku – 7 państw) również przewidują dla takich urządzeń maksymalną prędkość 25 km/h.

Dodatkowo wskazać należy, że w krajach, które wprowadziły już wskazane wyżej przepisy albo planują ich wprowadzenie, ruch hulajnóg elektrycznych i innych podobnych urządzeń (określonych w projektowanych przepisach pojęciem urządzenia transportu osobistego) 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	Brak danych		
Organy kontroli ruchu drogowego (Policja, straże gminne i miejskie)	Brak danych		

Inspekcja Handlowa	Brak danych		
Podmioty prowadzące działalność gospodarczą związana ze sprzedażą lub wypożyczaniem urządzeń transportu osobistego	Brak danych		

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 umieszczony 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 zmodyfikowany został zakres projektu ustawy, w związku z tym nadano jej nowy tytuł *ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw*.

W ramach ponownych konsultacji publicznych projekt *ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* zostanie 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.

Ustawy zmieniane w nowym projekcie to: *ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.), *ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń* (Dz. U. z 2019 r. poz. 821, z późn. zm.) oraz *ustawa z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1668, z późn. zm.) .

Po zakończeniu konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych projekt ustawy zostanie skierowany do wyrażenia opinii przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

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							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Projektowane rozwiązania, wprowadzają dodatkowy środek transportu stanowiący 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

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> 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 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

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
---	--	---

Omówienie wpływu	Projektowane zmiany przepisów wpłyną na popularyzację środków transportu nieemitujących zanieczyszczeń powietrza. Ponadto mogą wpłynąć na ograniczenie korzystania – zwłaszcza w dużych aglomeracjach miejskich – z pojazdów posiadających napęd spalinowy.
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?	
Nie przewiduje się przeprowadzenia ewaluacji efektów projektu.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Załącznik nr 1 – Tabela o regulacjach w innych krajach (w tym – 20 krajach członkowskich Unii Europejskiej).	

