



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

ZDM-DKS.0703.2.2016.MPI (54.MPI)

Warszawa, 12 czerwca 2020 r.

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

Szanowny Panie Ministrze !

W nawiązaniu do pisma DTD-2.0210.1.2020 dotyczącego konsultacji społecznych dotyczących projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw pragniemy wyrazić poparcie dla ogólnego kierunku proponowanych zmian i przedstawić nasze uwagi do przedłożonego projektu.

Obecny projekt proponuje regulacje znacznie lepsze, spójniejsze i skuteczniejsze niż pierwotna wersja, konsultowana w ubiegłym roku. Proponowane przepisy dają samorządom możliwość kontrolowania ekspansji urządzeń transportu osobistego (UTO) i zapobiegania negatywnym zjawiskom z nią związanym. Chodzi przede wszystkim o zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno dla użytkowników, jak i innych uczestników ruchu, w związku z pojawieniem się na ulicach pojazdów do tej pory nie uregulowanych w przepisach. Projekt jednoznacznie definiuje UTO jako pojazd, do którego – z wymienionymi zastrzeżeniami – stosują się przepisy dotyczące ruchu rowerów. Taka konstrukcja przepisów jest klarowna i nie budzi wątpliwości.

Drugim istotnym zagadaniem, którego uporządkowanie będzie możliwe dzięki nowym przepisom, jest problem związany z niekontrolowanym pozostawianiem UTO na chodnikach, drogach rowerowych i jezdniach. Daje to samorządom niezbędną kontrolę nad funkcjonowaniem systemów wypożyczania UTO w przestrzeni miasta.

Jednocześnie, zwracamy uwagę na konieczność doprecyzowania niektórych kwestii, dzięki czemu proponowane regulacje będą skuteczniejsze:

1. Podstawową różnicę pomiędzy rowerem i UTO wprowadza zapis art. 33 ust. 3 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 nadal 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.

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

2. Projektowany przepis art. 47 ust. 3. zobowiązuje firmy świadczące usługi wypożyczania rowerów i UTO do zawarcia z zarządcą drogi umowy (na podstawie art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych) w celu korzystania z gruntów, na których prowadzą działalność. W projekcie ustawy nie przewidziano żadnej sankcji za niedopełnienie tego obowiązku przez takie firmy.

W takiej sytuacji możliwe jest wprowadzenie wymierzenia kary pieniężnej na podstawie art. 40 ust. 12. ustawy o drogach publicznych. Jednak jeżeli miejsce postoju UTO funkcjonuje wyłącznie w formie wirtualnej (w postaci strefy wyznaczonej w aplikacji mobilnej) i nie zawiera żadnych elementów trwale zajmujących pas drogowy, wymierzenie takiej kary może się okazać trudne bądź niemożliwe. UTO zaparkowane w takim miejscu nie naruszają bowiem przepisów i nie ma podstaw do ich usunięcia.

Dlatego proponujemy spenalizować taki czyn jako wykroczenie lub wprowadzić – ustępem czwartym artykułu 140m prawa o ruchu drogowym - administracyjną karę pieniężną za taki czyn, w kształcie: „4. Podmiot wprowadzający do obrotu lub świadczący usługę wypożyczania rowerów, który udostępnia je na chodniku lub poza nim w pasie drogowym bez zawarcia umowy, o której mowa w art. 47 ust. 3, podlega karze pieniężnej w wysokości

od 500 do 1000 zł". Organem odpowiedzialnym za egzekwowanie opłat powinien być starosta, który posiada podobne kompetencje w zakresie usuwania pojazdów na podstawie art. 130 a prawa o ruchu drogowym.

3. Projekt ustawy, w art. 4, zobowiązuje firmy wypożyczające rowery (oraz UTO) do zawarcia umowy z zarządcą drogi. Nie precyzuje jednak, czy dotyczy to również obecnie działających na rynku podmiotów świadczących usługę wypożyczania rowerów, choć sugeruje - nakładając termin zawarcia umowy w przepisach przejściowych – że tak.

Nie jest jasne, czy przepis ten nakłada obowiązek zawarcia stosownej umowy na zarządcę drogi czy na prowadzącego działalność związaną z wypożyczaniem. Należy domniemywać że chodzi o to drugie, lecz przepis nie wskazuje tego wprost.

Do zawarcia umowy cywilnoprawnej konieczne jest osiągnięcie porozumienia obu stron. Zobowiązanie zarządcy drogi do zawarcia takiej umowy w określonym terminie (proponowane 3 miesiące od wejścia w życie ustawy) spowodowałoby w praktyce, że musiałby udzielić zezwolenia każdej firmie na podyktowanych przez nią warunkach.

Proponujemy wykreślenie terminu i sformułowanie przepisu w taki sposób, by **po upływie wskazanego okresu (3 lub 6 miesięcy) prowadzenie działalności było możliwe tylko na podstawie umowy zawartej z zarządcą drogi**. W ten sposób jednoznacznie obowiązek uzyskania zgody na korzystanie z drogi w formie umowy będzie po stronie firmy wypożyczającej rowery lub UTO.

4. Obecnie większość funkcjonujących systemów roweru publicznego działa na podstawie umowy podpisanej z samorządem na podstawie udzielonego zamówienia publicznego, po stawkach wynikających z oferty złożonej w przetargu. Art. 4. nakłada obowiązek podpisania dodatkowej umowy pomiędzy samorządem a operatorem, mającej skutki finansowe. Jako że zasady funkcjonowania takich systemów są ściśle uregulowane przez samorząd, wnioskujemy o **odstąpienie od wymogu zawierania umowy na podstawie art. 22 ust. 2. ustawy o drogach publicznych dla systemów funkcjonujących na podstawie udzielonego zamówienia publicznego**.

5. Systemy wypożyczania rowerów i UTO stanowią potencjalnie istotny element systemu transportowego miasta. Z tego względu istotne jest, aby samorząd miał wpływ na ich funkcjonowanie, nie tylko w zakresie zgody na zajęcie pasa drogowego. Postulujemy zatem, aby **nadać radzie gminy możliwość ustalenia zasad funkcjonowania takich systemów**, w tym w szczególności ograniczenia łącznej liczby pojazdów dostępnych na terenie gminy czy maksymalnych stawek za ich wypożyczenie.

Mamy nadzieję, że projekt ustawy po uwzględnieniu uwag zostanie niezwłocznie skierowany do dalszych prac zmierzających do jego uchwalenia. Liczymy również na określenie przez właściwego ministra stosownych warunków technicznych dla UTO w drodze rozporządzenia. Przy ich przygotowaniu należy mieć na względzie liczne wątpliwości, przekazane przez nas pismem ZDM-DKS.0703.2.2016.MPI (35.MPI) w trakcie ubiegłorocznych konsultacji projektu ustawy.

Z poważaniem

DYREKTOR
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH
Łukasz Puchalski

Do wiadomości:

Sz. P. Marcin Wojdat, Sekretarz m.st. Warszawy, pl. Bankowy 3/5, 00-001 Warszawa
Sz. P. Waldemar Lasek, p.o. Dyrektor Biura Polityki Mobilności i Transportu m.st. Warszawy,
ul. Marszałkowska 77/79, 00-683 Warszawa