

03.01.2012

1/2012

Sz. Pan  
Sławomir Nowak  
Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa

W związku z pismem sygn. TD5a-020-6wt/11 z 22 grudnia 2011 zawierającym projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia wraz z Oceną Skutków Regulacji przedstawiamy stanowisko stowarzyszenia Miasta dla rowerów w zakresie rozwiązań dotyczących rowerów i wózków rowerowych.

**Po pierwsze**, z uznaniem witamy zmiany dostosowujące rozporządzenie do nowelizacji ustawy Prawo o Ruchu Drogowym z 1 kwietnia 2011 roku (Dz. U. z 2011 roku nr 92 poz. 530).

**Po drugie**, z zadowoleniem odnotowujemy, że projekt uwzględnia część uwag zgłoszonych przez środowiska rowerowe związane ze stowarzyszeniem Miasta dla Rowerów (dawniej – projektem Polskiego Klubu Ekologicznego pod tą samą nazwą) i przekazanych panu wiceministrowi Tadeuszowi Jarmuziewiczowi w Sejmie w dniu 3 czerwca 2008 roku na posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu do Spraw Komunikacji i Turystyki Rowerowej.

Zwracamy jednak uwagę, że projekt w przedstawionej do konsultacji formie wielu zgłaszanych przez nas postulatów **nie uwzględnił**. Ponadto proponuje nowe zapisy, które kolidują z wymaganiami Konwencji Wiedeńskiej o Ruchu Drogowym (Dz. U. nr 5 poz. 40 i 44 z 1988 roku), w negatywny sposób ingerują w rynek, ograniczając konkurencję i podnosząc w nieuzasadniony sposób koszty eksploatacji a także mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo rowerzystów. Poniżej przedstawiamy uwagi szczegółowe.

1. Wyrażamy zaniepokojenie dopuszczeniem w par. 8 ust. 2a i 2b zwiasów umieszczonych z tyłu drzwi bocznych samochodów osobowych i ciężarowych. Bez względu na sprecyzowane w rozporządzeniu warunki dotyczące ruchu, drzwi takie mogą naszym zdaniem stanowić zagrożenie dla rowerzystów podczas otwierania ich na postoju przy krawędzi jezdni. W związku z rosnącym ruchem rowerowym w polskich miastach (3,56% udziału ruchu rowerów w podróżach – Wrocław, kompleksowe badania ruchu wykonane na zlecenie Urzędu Miasta Wrocławia w 2010 roku) rosnać będzie groźba kolizji

rowerzystów z otwierającymi się drzwiami pojazdów. Takie zdarzenia są typowe w krajach z dużym ruchem rowerowym. Nieprzewidywalny kierunek otwierania drzwi może naszym zdaniem wpływać na dezorientację użytkowników i wzrost liczby tego typu zdarzeń.

2. Proponowany zapis par. 53 ust. 3 jest sprzeczny z wymaganiami Konwencji Wiedeńskiej o ruchu drogowym (Dz. U. nr 5 poz. 40 i 44 z 1988 r) i będzie skutkował nierównościami podmiotów wobec prawa. Art. 44 ust. 1 Konwencji wymaga, aby rower był wyposażony w „skuteczny hamulec”, co należy rozumieć jako co najmniej jeden hamulec. Polska nie może wymagać, aby rower w ruchu międzynarodowym, należący na przykład do użytkownika z Danii, jadącego z tego kraju przez Polskę do Czech miał – jak się proponuje – co najmniej dwa hamulce, ani nie może go za brak dwóch hamulców karać. W przypadku obywatela polskiego korzystającego z takiego samego roweru kara za korzystanie z roweru poruszającego się w ruchu krajowym powodowałaby nierówność wobec prawa.

Ponadto zapis nakazujący aby dwa hamulce miały rowery „wprowadzane do obrotu od 1 stycznia 2013 roku” będzie skutkował nadmiernym obciążeniem pracą policji i sądów. To policja powinna zebrać dowody, że rower wprowadzono do obrotu po 31.12.2012 r. (np. zwrócić się o informację do producenta lub sprzedawcy) i dopiero w takiej sytuacji skierować do sądu wnioski o ukaranie. Również przed sądem rowerzysta nie musi udowadniać swej niewinności, a nie dające się usunąć wątpliwości co do daty wprowadzenia roweru do obrotu należałoby rozstrzygnąć na jego korzyść.

Co więcej, kierujący rowerem nigdy nie wprowadzonym do obrotu (np. złożonym samodzielnie z dostępnych powszechnie na rynku części) nie będzie mógł być ukarany za brak co najmniej dwóch hamulców. Tu również będzie występować nierówność podmiotów wobec prawa.

Zwracamy uwagę, że w przypadku wielu rodzajów rowerów – np. rowerów torowych, niektórych rowerów dziecięcych czy replik rowerów historycznych, tzw. bicykli, zastosowanie dwóch hamulców może wymagać zmian konstrukcyjnych lub jest technicznie niemożliwe. Oznacza to negatywną ingerencję przepisów w rynek. Jednocześnie nieznane są przypadki, w których to brak dwóch hamulców stanowił przyczynę wypadku.

**Dlatego nalegamy na wycofanie tego przepisu z projektu zmiany rozporządzenia.**

3. Proponowany nowy paragraf 53 ust. 1b **negatywnie ingeruje w rynek i ogranicza konkurencję oraz może mieć w niektórych przypadkach negatywny wpływ na bezpieczeństwo.** Zapisy punktów 2 i 3 eliminują z polskiego rynku szereg rozwiązań uznanych producentów przyczepek rowerowych (m.in. amerykański BOB Trailers, polski Extrawheel, niemiecki Weber i inni) o wieloletniej tradycji i sprawdzonym poziomie bezpieczeństwa a zarazem promują jeden konkretny sposób łączenia roweru z przyczepą. Posiadacze przyczepek niespełniających proponowanych warunków technicznych, którzy nabyli je w dobrej wierze przed dniem wejścia w życie tego przepisu nie będą z nich mogli korzystać i poniosą straty. Naszym zdaniem jest to niedopuszczalne.

Opisany w punkcie 2 sposób łączenia przyczepy i roweru eliminuje wszystkie sprzęgi z dwoma stopniami swobody, stosowane przez producentów przyczep jednokołowych. To oznacza delegalizację tych ostatnich, które muszą pochylać się (i ewentualnie także przewracać) wraz z rowerem. Niemożliwe jest bowiem sprzęgnięcie przyczepy jednokołowej z rowerem w sposób zapewniający wymagane projektem rozporządzenia trzy

stopnie swobody (góra-dół, prawo-lewo, obrót wzdłuż osi zestawu rower – przyczepa) gdyż takie rozwiązanie uniemożliwia utrzymanie przyczepy jednokołowej w pionie.

Opisany w punkcie 3 wymóg zabezpieczenia połączenia roweru z przyczepą eliminuje wszystkie sprzęgi, które albo nie wymagają takiego zabezpieczenia ze względu na sposób połączenia (trwałe oparcie dyszla o oś tylnego koła i unieruchomienie go mocowaniem koła przy pomocy śrub lub szybkozłącza) albo w założeniu mają umożliwić odczepienie przyczepy w razie kolizji, aby nie destabilizowała rowerzysty, co jest istotne w sytuacji zderzeń bocznych i co poprawia jego bezpieczeństwo. Takie rozwiązanie jest spotykane na przykład w przyczepach oferowanych przez firmę Extrawheel.

Na rynku od wielu lat dostępne są przyczepy (albo zestawy do przyczepiania roweru dziecięcego) służące do uczenia dzieci jazdy rowerem lub odbywania dłuższych przejazdów z dziećmi na rowerach dziecięcych. Mają one formę pozbawionego przedniego koła roweru dziecięcego, sprzęganego z rowerem rodzica lub samego elementu sprzęgającego, pozwalającego łączyć dowolny rower dziecięcy z rowerem rodzica. Ze względu na to, że w obu przypadkach taka przyczepa (lub przyczepiony rower dziecięcy) styka się z nawierzchnią tylko jednym kołem, niemożliwe jest uzyskanie wymaganej projektem rozporządzenia charakterystyki w zakresie utrzymania stabilności gdy rower holujący się przewróci.

Żadne przepisy rozporządzenia nie określają dodatkowych warunków technicznych przyczepy ciągniętej przez ciągnik rolniczy ani kolejki turystycznej, w których ustawa dopuszcza przewóz osób. Rozporządzenie nie określa też warunków technicznych fotelików do przewozu dzieci na rowerze ani rowerów wieloosobowych, w których przewóz dzieci jest również możliwy i był dopuszczony przepisami od wielu lat. Próba regulacji rynku akurat przyczep rowerowych nie ma zatem uzasadnienia, a ze względu na wielką różnorodność stosowanych z powodzeniem rozwiązań jest trudna do opisanego przepisami w niedyskryminujący sposób.

**Ze względu na przepisy ogólne, regulujące dopuszczenie do obrotu sprzętu i akcesoriów rowerowych w krajach Unii Europejskiej oraz zaawansowanie rynku, na którym wszystkie oferowane produkty mają atesty i spełniają wszelkie normy bezpieczeństwa, a także wielką różnorodność oferowanych na rynku rozwiązań i wieloletnie pozytywne doświadczenia z ich bezpieczeństwem na całym świecie, proponujemy całkowicie odstąpić od regulacji w tej materii.**

4. Paragraf 53 naszym zdaniem powinien objąć występujące na rynku rowery i wózki rowerowe, których konstrukcja uniemożliwia skuteczne sygnalizowanie zamiaru zmiany kierunku w sposób przewidziany art. 14 ust. 3 Konwencji Wiedeńskiej o Ruchu Drogowym (Dz. U. nr 5 poz. 40 i 44 z 1986 roku) przez wyciągnięcie w bok ręki. Są to między innymi zabudowane owiewką aerodynamiczną rowery poziome oraz niektóre wózki rowerowe. Występujące na rynku wózki rowerowe, których konstrukcja ogranicza widoczność sygnalizacji ręką z tyłu mają kierunkowskazy z tyłu, zatem proponowany przepis nie wpływa na rynek.

**„Par. 53**

***1c) Jeśli konstrukcja roweru lub wózka rowerowego uniemożliwia sygnalizowanie zamiaru skrętu przez wyciągnięcie ręki lub powoduje że sygnał ten będzie niewidoczny dla innych uczestników ruchu, wówczas rower lub wózek rowerowy musi być wyposażony***

***w kierunkowskazy spełniające wymogi określone w par. 53 ust. 3 pkt. 3. Kierunkowskazy mogą być umieszczone tylko z tyłu lub tylko z przodu pojazdu, jeśli z przeciwnej strony pojazdu sygnalizacja zamiaru zmiany kierunku jazdy przez wyciągnięcie ręki jest widoczna dla innych uczestników ruchu”.***

5. Paragraf 56 dotyczący oświetlenia nie uwzględnił zgłaszanego przez nas postulatu dotyczącego zmiany ust. 1 punkt 2. Obecny wymóg umieszczania świateł roweru „nie niżej niż 350 mm i nie wyżej niż 900 mm od poziomu jezdni” rozmija się ze stanem parku maszynowego i rozwoju rynku. Większość stosowanego w Polsce przedniego oświetlenia rowerów jest zasilana z baterii lub akumulatorów i umieszczana na kierownicy, przez co znajduje się na wysokości 1000-1200 mm nad poziomem jezdni. Rowery wyposażone w oświetlenie spełniające obowiązujące przepisy stanowią według naszych szacunków zaledwie kilka procent parku maszynowego wyposażonego w wymagane oświetlenie, a oferta rynkowa w ogromnej większości również uniemożliwia spełnienie tego przepisu.

Należy tu zwrócić uwagę, że przepisy prawa budowlanego, regulujące projektowanie skrzyżowań (w tym skrzyżowań obejmujących drogi dla rowerów) nakazują uwzględnienie tzw. trójkątów widoczności przyjmując ich umiejscowienie 1 m nad niweletą jezdni – zatem wyżej, niż wynosi wymagane przepisami dyskusowanego rozporządzenia położenie światła pozycyjnego roweru (rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku, Dz. U. nr 43 poz. 430, załącznik nr 2, punkt 3.2, 4.2 i 5). W konsekwencji rowerzysta na skrzyżowaniu po zmroku może być całkowicie niewidoczny w sytuacji kiedy ma formalne pierwszeństwo a zarazem ma wymagane przepisami oświetlenie.

Ze względu na to, że przepis dotyczy zarówno rowerów jak i wózków rowerowych, których modele występujące na rynku mają nierzadko wysokość ponad 1,8 m proponujemy zmianę brzmienia par. 56 ust. 1 pkt. 2 na następującą:

***„Par. 56 ust. 1***

***2) powinny być umieszczone nie wyżej niż 2000 mm i nie niżej niż 350 mm od powierzchni jezdni”***

6. Paragraf 56 ust. 2 zgodnie z przedstawionym projektem nie zmienia się. Zatem nie uwzględnia ani naszego postulatu przekazanego 3 czerwca 2008 roku, ani rozwoju rynku i technologii ani formalnoprawnego kontekstu międzynarodowego i może mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo i rynek.

Utrzymanie zapisu o dopuszczeniu w punkcie 1 ustępu 2 świateł odbłaskowych o określonej barwie (żółtej samochodowej) zdaje się eliminować powszechnie dostępne na rynku opony z odbłaskowym paskiem barwy białej. Stanowią one według naszych szacunków ok. kilkunastu procent oferty rynkowej i są najpopularniejszym obecnie sposobem zwiększenia widoczności roweru z boku.

Zmiana Porozumienia Europejskiego do Konwencji Wiedeńskiej z roku 1993 (zaakceptowana przez Polskę ale nieogłoszona w Dzienniku Ustaw, tekst pierwotny Porozumienia jest ogłoszony w Dz. U. nr 5 poz. 40 i 44 z 1988 roku) dopuściła stosowanie na bocznych płaszczyznach kół roweru „odblasków barwy żółtej samochodowej” oraz „odblasków w kształcie koła”, w tym drugim przypadku nie określając ich barwy. Było to skutkiem rozwoju technologii, umożliwiającej masową produkcję opon z bocznym paskiem

odblaskowym barwy białej, obecnie powszechnie spotykanych w większości krajów Europy zachodniej i dostępnych na polskim rynku w jego droższym segmencie. Ponadto rowerzyści często oklejają rowery i przyczepki taśmami odblaskowymi zwiększając ich widoczność z boku. Liczba odblasków w kołach pojazdu nie ma naszym zdaniem wpływu na bezpieczeństwo i stanowi nadmierną regulację. Z kolei szereg dostępnych na rynku elementów ubioru rowerzysty i dodatków takich jak plecaki czy sakwy rowerowe jest wyposażona w białe światła odblaskowe widoczne z wielu stron roweru, w tym z boków. Zatem szczegółowe regulowanie odblasków samego roweru, w sytuacji gdy pojazd ten występuje w nierozłącznym zestawie z kierującym i bagażem, mija się z celem.

W związku z tym proponujemy następujący, uproszczony zapis paragrafu 56 ust. 2 który nie będzie miał wpływu na rynek a może poprawić bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu:

**„Par. 56**

**ust. 2 - Dopuszcza się umieszczanie świateł odblaskowych:**

**1) barwy żółtej samochodowej lub białej – na bocznych płaszczyznach kół i ramy (konstrukcji) roweru, wózka rowerowego i motoroweru oraz przyczepy ciągniętej przez te pojazdy;**

**2) barwy żółtej samochodowej – na pedalach roweru i motoroweru;**

**Światła, o których mowa w pkt 1 i 2, nie muszą spełniać warunków określonych w ust. 1 pkt 2-4.”**

7. W paragrafie 56 ust. 3 proponuje się aby każda przyczepka ciągnięta przez rower lub wózek rowerowy rowerowa musiała być wyposażona w światła pozycyjne przednie i tylne. Wydaje się to nadmierną regulacją, nieuzasadnioną warunkami technicznymi i bezpieczeństwem. W przypadku, kiedy przyczepka nie zasłania tylnego światła pozycyjnego roweru czy wózka rowerowego ze względu na określoną w przepisach ustawy dopuszczalną długość zestawu rower (wózek rowerowy) – przyczepka nie większą niż 4 m wystarczające jest, aby w światło pozycyjne wyposażony był jedynie pojazd ciągnący: rower, wózek rowerowy czy motorower. Również nie wydaje się konieczne, aby przyczepka – bez względu na szerokość – była wyposażona w przednie pozycyjne światło białe. W większości przypadków światło białe umieszczone z przodu przyczepki będzie niewidoczne ze względu na wymiary przyczepki i ciągnącego je pojazdu. Powyższe uwagi nie mają zastosowania do pojazdów zaprzęgowych ze względu na ich większą długość i inne gabaryty. Stąd proponujemy następujący zapis:

**„Par. 56**

**ust. 3) Jeżeli do pojazdu zaprzęgowego, roweru, wózka rowerowego, motoroweru, przyczepiony jest inny pojazd, maszyna lub urządzenie, powinien on być wyposażony co najmniej jedno światło odblaskowe barwy czerwonej widoczne z tyłu, a jeśli zasłania światła pozycyjne pojazdu ciągnącego – także w co najmniej jedno światło pozycyjne barwy czerwonej. Jeśli szerokość pojazdu ciągniętego (maszyny, urządzenia) przekracza szerokość pojazdu ciągnącego, pojazd ciągnięty powinien być wyposażony w co najmniej dwa światła odblaskowe barwy białej widoczne z przodu, a w przypadku pojazdu zaprzęgowego – również co najmniej dwa światła pozycyjne barwy białej widoczne z przodu i dwa światła pozycyjne barwy czerwonej widoczne z tyłu; światła te powinny odpowiadać warunkom określonym w ust. 1 z zastrzeżeniem art. 53 ust. 1a.”**

8. Ocena skutków regulacji w punkcie 4 i 5 różni się ze stanem faktycznym, ponieważ proponowane w rozporządzeniu regulacje negatywnie oddziałują na rynek, eliminując z niego niektórych producentów i faworyzując przez to innych. W szczególności dotyczy to producentów rowerów torowych, niektórych rodzajów przyczepek oraz opon z odblaskowymi paskami bocznymi. Należy zwrócić uwagę, że jeden z dotkniętych regulacją producentów przyczepek jest firmą polską i – choć ogromną większość produkcji lokuje na rynkach zagranicznych – byłoby dziwne, gdyby przepisy ograniczały możliwość jej rozwoju na rynku krajowym.

Marcin Hyła, prezes Zarządu