

10.10.2016 r.

**Szanowny Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury i Budownictwa
ul. Chalubińskiego 4/6
00-928 Warszawa**

Znak sprawy: DTD.4.0211.2.2016.MB.1

**Uwagi do projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o Ruchu Drogowym
i niektórych innych ustaw**

W związku z ogłoszonym przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, skierowanym do konsultacji publicznych i dostępnym pod adresem <http://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12290511> projektem nowelizacji ustawy Prawo o Ruchu Drogowym i niektórych innych ustaw, stowarzyszenie Miasta dla Rowerów zgłasza następujące uwagi:

Proponowana zmiana art. 2 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym w postaci nowego punktu 48a) w połączeniu z proponowaną zmianą pkt. 18) i pkt. 31) oraz nowym art. 11 ust. 4b) ze względu na przeoczenia, nieścisłości lub błędy legislacyjne może nie tylko nie przynieść wskazanego w uzasadnieniu do projektu oczekiwanego rezultatu, ale spowodować szereg daleko idących komplikacji a wręcz powodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Może też skutkować powstaniem „dziury prawnej” wykorzystywanej w celu ominięcia niektórych przepisów.

Definicja „urządzenia transportu osobistego” zaproponowana w nowym pkt. 48a) jako „*urządzenie konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się pieszych, napędzane siłą mięśni lub za pomocą silnika elektrycznego, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m.*” jest nieprecyzyjna i może rodzić konsekwencje, które nie zostały opisane w załączonym uzasadnieniu ani Ocenie Skutków Regulacji.

Wbrew intencjom wyrażonym w uzasadnieniu do projektu definicja może wykluczać hulajnogi, wrotki, rolki, deskorolki i podobny sprzęt sportowy. Nie istnieje bowiem dostępny na rynku automatyczny hamulec lub inne urządzenie, które ograniczałoby „konstrukcyjnie” prędkość jazdy tych urządzeń do 25 km/godz. Na gładkiej, asfaltowej nawierzchni o znacznym pochyleniu podłużnym wszystkie te „urządzenia transportu osobistego” mogą bez problemu rozwijać prędkości przekraczające 25 km/godz. Ich konstrukcja tego nie uniemożliwia. Jeśli jednak zapis o „konstrukcyjnym ograniczeniu prędkości” w intencji projektodawcy odnosi się - jak można zrozumieć z uzasadnienia - tylko do urządzeń z napędem elektrycznym, to powinno to zostać w projektowanym art. 2 ust. 48a) zapisane poprawnie (jednoznacznie).

Podobnie niejednoznacznie brzmi przepis o „szerokości w ruchu” nieprzekraczającej 0,9 m: czy w przypadku rolek (wrotek) dotyczy to jednego „urządzenia” czy obu łącznie? I czy przepis należy interpretować jako zakaz kroku łyżwowego na rolkach, czy też jako całkowite wykluczenie tego sprzętu sportowego (i podobnych) z katalogu „urządzeń transportu osobistego”? Ponadto np. osoby o większym wzroście mogą znacznie przekraczać w kroku łyżwowym na rolkach wskazaną szerokość 0,9 m, a osoby niższe – nie. Nie jest jasne co to jest „szerokość w ruchu” ani w jaki sposób może być skutecznie weryfikowana, także w celu egzekwowania przepisów.

W przypadku deskorolek, rolek i wielu innych urządzeń spełniających proponowaną definicję występuje duży problem sposobu, czasu i drogi hamowania. Skuteczne zatrzymanie tych urządzeń wymaga umiejętności i sprawności fizycznej. Wiele takich urządzeń nie posiada w ogóle hamulców.

Należy też zastanowić się nad konsekwencjami braku ograniczeń katalogu takich urządzeń. Chodzi np. o narty, łyżwy, sanki, szcudła czy urządzenia, których polska nazwa nawet nie istnieje (np. „jumping rod” - rodzaj amortyzatora z podnózkami, przeznaczonego do skakania na nim - czy sprężynujące „buty”). Proponowaną definicję mogą w zasadzie spełniać nawet niektóre rodzaje protez kończyn dolnych, w tym używane przez niepełnosprawnych sportowców - biegaczy. Może to rodzić nieprzewidziane skutki prawne.

Ustawowa definicja urządzenia transportu osobistego musi być precyzyjna, nie istnieją bowiem przepisy wykonawcze (rozporządzenia) opisujące warunki techniczne urządzeń dla ruchu pieszego.

Najpoważniejsze problemy wynikające z proponowanej nowelizacji mają charakter systemowy. Proponowane przepisy zacierają różnicę między dwoma podstawowymi kategoriami uczestników ruchu drogowego: pieszymi i kierującymi oraz tworzą nowe pojęcie „urządzenia transportu osobistego”, którego definicja może pokrywać się z ustawowymi definicjami niektórych pojazdów, co rodzi szereg wątpliwości:

Po pierwsze, projekt w ogóle nie ogranicza ani mocy napędu elektrycznego „urządzenia transportu osobistego” ani masy takiego urządzenia. Ograniczona jest jedynie prędkość. W definicji mieszczą się „urządzenia transportu osobistego” z „konstrukcyjnie” (w istocie oprogramowaniem komputera sterującego napędem) ograniczoną do 25 km/godz. prędkością, ale zarazem o mocy 500 kW, masie 500 kg i napięciu 5000V. To błąd, którego konsekwencje mogą być bardzo poważne. Na przykład „urządzeniem transportu osobistego” staje się sportowy motocykl elektryczny ze zmienionym wyłącznie na potrzeby polskiego rynku oprogramowaniem, ograniczającym jego prędkość „konstrukcyjnie” do 25 km/godz. Ten problem dyskutujemy szerzej w dalszej części uwag.

Po drugie, cechą napędu elektrycznego jest stały (maksymalny) moment obrotowy w pełnym zakresie pracy silnika. Konsekwencją jest możliwość uzyskiwania bardzo dużych przyspieszeń ze startu zatrzymanego. Technicznie możliwe jest uzyskiwanie przez spełniające proponowaną definicję urządzenie przyspieszenia od 0 do 25 km/godz. w czasie poniżej jednej sekundy. Stanowi to oczywiste potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa i to szeroko rozumianego, nawet jeśli prędkość 25 km/godz. nie zostanie przekroczona.

Po trzecie, projekt nie nakłada na pieszych korzystających z takiego urządzenia obowiązku sygnalizowania zamiaru skrętu, co może stanowić zagrożenie np. na przecięciach i rozwidleniach dróg dla rowerów a także przy zjeżdżaniu do przeciwnej krawędzi drogi w celu zatrzymania.

Po czwarte, projekt nie nakłada na pieszych korzystających z takiego urządzenia obowiązku stosowania się do znaków i sygnałów drogowych, które obowiązują kierującego rowerem na drodze dla rowerów, dla rowerów i pieszych oraz w strefie zamieszkania. Zgodnie z przepisami § 1 ust. 2 oraz § 21 rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych (D.U.2002.170.1393 z późn. zm.) znaki ustalające pierwszeństwo obowiązują jedynie kierujących pojazdami, a nie pieszych.

Może to mieć konsekwencje na przykład na przejazdach dla rowerzystów, na których pierwszeństwo ustalają znaki drogowe. Podobny problem występuje w przypadku stref zamieszkania (oznaczonymi znakiem drogowym D-40). Zgodnie z art. 11 ust. 5 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym w takiej strefie kierujący pojazdami (rowerami, motorowerami, samochodami itp.) muszą ustępować pierwszeństwa pieszym, zarówno poruszającym się pieszo jak i - po wejściu w życie proponowanej regulacji - na „urządzeniach transportu osobistego”. Tymczasem piesi na takich urządzeniach będą mogli w strefie zamieszkania w dowolny sposób zachowywać się wobec pieszych poruszających się pieszo, w tym - wymuszać na nich pierwszeństwo. Ponadto pieszych na „urządzeniach transportu osobistego” nie będzie obowiązywać ograniczenie prędkości w strefach zamieszkania, określone w art. 20 ust. 2 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym. Dotyczy ono wyłącznie pojazdów i jest niższe (20 km/godz.) niż proponowane konstrukcyjne ograniczenie prędkości „urządzeń transportu osobistego” (25 km/godz.).

Po piąte, projekt nie nakłada na pieszych korzystających z takiego urządzenia obowiązku posiadania i używania oświetlenia pozycyjnego po zmięchchu ani sygnału dźwiękowego, choć prędkość graniczna 25 km/godz. jest wysoka. Na dwukierunkowych drogach dla rowerów sumaryczne prędkości wymijających się pieszych korzystających z takich urządzeń i rowerzystów jadących w przeciwnym kierunku mogą przekraczać 50 km/godz.

Po szóste, pieszego (w tym korzystającego z „urządzenia transportu osobistego”) nie obowiązuje art. 16 ust. 1 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym, czyli ruch prawostronny. Można wręcz wywodzić, że poza obszarem zabudowanym pieszego korzystającego z „urządzenia transportu osobistego” na drodze dla rowerów obowiązuje przepis art. 11 ust. 2 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym, czyli musi on poruszać się (iść?) lewą stroną jezdni. (Droga dla rowerów - co wynika wprost z definicji w art. 2 pkt. 6 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym - ma jezdnię). Podczas poruszania się z dopuszczoną prędkością 25 km/godz. po zmięchchu bez oświetlenia pozycyjnego na drodze dla rowerów (oraz drodze dla rowerów i pieszych, gdzie pieszy - zarówno pieszo jak i na „urządzeniu transportu osobistego” - może poruszać się całą szerokością drogi) grozi to czołowymi zderzeniami z sumaryczną prędkością powyżej 50 km/godz. z prawidłowo jadącymi w przeciwnym kierunku rowerzystami. Podobny problem może występować na drogach dla rowerów o dużym natężeniu ruchu. Istnieją w Polsce drogi dla rowerów o natężeniach ruchu przekraczających znacznie 500 rowerzystów na godzinę w szczycie.

Po siódme, projekt nie nakłada na pieszych korzystających z takiego urządzenia na drodze dla rowerów (czy w strefie zamieszkania) ograniczeń, dotyczących kierujących rowerami. Chodzi o wymóg ukończenia 10 roku życia, posiadania uprawnień w przypadku osób między 10 a 18 rokiem życia oraz zakaz kierowania po spożyciu albo pod wpływem alkoholu lub innego podobnie działającego środka.

W konsekwencji można zastanawiać się nad równością podmiotów wobec prawa, a nawet zaufaniem obywatela do państwa prawa. Skutkiem proponowanej regulacji będzie bowiem, że osoba kierująca rowerem jadąca po drodze dla rowerów z niewielką (15 km/godz.) prędkością po spożyciu alkoholu (0,2-0,5 promila alkoholu we krwi) popełnia czyn zabroniony, a nieoświetlony pieszy poruszający się przy użyciu „urządzenia transportu osobistego” po zmierzchu w stanie pod wpływem alkoholu (powyżej 0,5 promila alkoholu we krwi) z prędkością 25 km/godz. tą samą drogą dla rowerów po jej lewej stronie nie będzie w świetle proponowanych przepisów popełniał żadnego czynu zabronionego przez ustawę Prawo o Ruchu Drogowym, a jedynie będzie stosował się do wymagań tej ustawy: spełni obowiązek poruszania się po drodze dla rowerów.

W związku z proponowanym w art. 11 nowym przepisem ust. 4b) o treści:

„4b). Pieszy poruszający się przy użyciu urządzenia transportu osobistego może poruszać się jedynie po drodze dla rowerów, a w przypadku ruchu z prędkością pieszego także:

- 1) po chodniku lub poboczu, o szerokości co najmniej 2,5 m;*
- 2) po drodze dla pieszych lub drodze dla rowerów i pieszych.”*

podkreślamy, że ogromna większość (naszym zdaniem nawet 90%) infrastruktury oznaczonej jako „drogi dla rowerów” lub „drogi dla rowerów i pieszych” w Polsce praktycznie nie nadaje się do jazdy rowerem a co dopiero na wrotkach (rolkach). Chodzi o nawierzchnie z kostki betonowej, słabo zaklinowanego kruszywa (szutru) a nawet nawierzchnie trawiaste czy ziemne. Stawiają one ogromne opory toczenia i są trudno przejezdne cokolwiek. Wprowadzanie nakazu korzystania z nich pieszych na „urządzeniach transportu osobistego” może być problematyczne.

Niezrozumiały jest też nakaz ruchu pieszych korzystających z „urządzeń transportu osobistego” po drogach dla rowerów przy jednoczesnym zakazie poruszania się ich po chodnikach i poboczach węższych niż 2,5 m. Przypominamy, że obowiązujące przepisy dotyczące warunków technicznych

dla znaków i sygnałów drogowych (D.U.2003.220.2181 z późn. zm.) nie podają obecnie minimalnej szerokości drogi dla rowerów czy dla rowerów i pieszych, którą można oznaczyć znakiem nakazu „droga dla rowerów” lub „droga dla rowerów i pieszych”. Takie przepisy są określone - i to nieprecyzyjnie - w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (D.U.99.43.430 z późn. zm.), które ma jednak zastosowanie wyłącznie przy projektach budowlanych i tylko w pasie drogi publicznej.

Tymczasem zgodnie z obowiązującym w Polsce prawem budowa dróg dla rowerów jest możliwa także poza pasem drogi publicznej. Tam rozporządzenie w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne nie ma zastosowania. Możliwe i często spotykane jest również wyznaczanie dróg dla rowerów lub rowerów i pieszych (także w pasie drogi publicznej) wyłącznie znakami drogowymi, w trybie organizacji ruchu (bez projektu budowlanego). Także w tym przypadku rozporządzenie określające szerokość drogi dla rowerów nie ma zastosowania.

W konsekwencji proponowany przepis może zmuszać pieszych poruszających się na „urządzeniach transportu osobistego” do poruszania się po drogach dla rowerów o szerokości poniżej 1,0 m, choć jednocześnie zabrania tym samym pieszym poruszania się po chodnikach i poboczach o szerokości 2,0 m (zgodnie z proponowanym przepisem chodniki muszą mieć co najmniej 2,5 m szerokości aby dopuszczalny był na nich ruch pieszych poruszających się inaczej, niż pieszo).

Naszym zdaniem należy również zbadać wpływ wprowadzenia w art. 2 ustawy nowej definicji w punkcie 48a) na obecny przepis punktu 46) definiującego motorower jako „*pojazd dwu- lub trójkołowy zaopatrzone w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³ lub w silnik elektryczny o mocy nie większej niż 4 kW, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h;*”.

Naszym zdaniem kolizja proponowanego ust. 48a) z obowiązującym ust. 46) może powodować, że część motorowerów z napędem elektrycznym będzie wprowadzana na rynek z pominięciem homologacji typu i używana bez dopełnienia obowiązku rejestracji, przeglądu technicznego i wymaganych uprawnień właśnie jako „urządzenia transportu osobistego”, przez wprowadzenie „konstrukcyjnego” (w istocie – jedynie oprogramowaniem komputera sterującego napędem) ograniczenia prędkości do 25 km/godz. Ponieważ nie będą podlegały obowiązkowym przeglądom technicznym, niemożliwa będzie w praktyce weryfikacja czy „konstrukcyjne ograniczenie prędkości” nie zostało usunięte lub zmienione.

Wprowadzenie przepisu art. 2 pkt. 48a) w proponowanym brzmieniu budzi też wątpliwości w kontekście obowiązującego przepisu art. 2 pkt. 45) definiującego motocykl jako „*pojazd samochodowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej przekraczającej 50 cm³, dwukołowy lub z bocznym wózkiem – wielośladowy; określenie to obejmuje również pojazd trójkołowy o symetrycznym rozmieszczeniu kół*”. Zgodnie z tą definicją motocykl nie może mieć napędu elektrycznego, jedynie spalinowy. Przy „konstrukcyjnym” ograniczeniu prędkości do 25 km/godz. istnieje ryzyko – jak w przedyskutowanym wyżej przypadku motorowerów - wprowadzania na rynek i używania motocykli z napędem elektrycznym (w tym – ogromnej mocy) z pominięciem homologacji typu, rejestracji, ubezpieczenia i bez spełnienia innych obowiązków, wynikających z obowiązujących przepisów prawa.

Ponadto zwracamy uwagę, że w uzasadnieniu projektu błędnie (nieprecyzyjnie) podano, że „przyjęto analogiczne jak dla roweru ograniczenie prędkości urządzenia transportu osobistego – do 25 km/h.” Otóż ograniczenie prędkości do 25 km/godz. dotyczy wyłącznie wspomagającego napędu elektrycznego, który po jej przekroczeniu musi być odłączony. Mówi o tym art. 2 pkt. 47) o treści: „*rower – pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.*”.

Z wyższą prędkością rowerzysta może się poruszać wyłącznie siłą własnych mięśni - co stanowi naturalne ograniczenie. Dlatego teza o rzekomej „maksymalnej prędkości roweru równej 25 km/godz.” jest fałszywa. Chodzi wyłącznie o warunek techniczny dla wspomagającego napędu elektrycznego roweru (lub wózka rowerowego). Ponadto rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów (tekst jednolity D.U.2015.305) opisuje szczegółowo wymagania techniczne dla roweru i wózka rowerowego – m.in. parametry oświetlenia pozycyjnego czy wymóg posiadania skutecznie działającego hamulca.

Wnosimy - w przypadku kontynuowania prac nad projektem - o:

1. Wprowadzenie jednoznacznych ograniczeń w zakresie masy, napięcia prądu, maksymalnej mocy ciągłej i przyspieszenia „urządzeń transportu osobistego” z napędem elektrycznym.

2. Wprowadzenie obowiązku stosowania przez pieszych korzystających z „urządzeń transportu osobistego” na drodze dla rowerów lub drodze dla rowerów i pieszych po zmierzchu, w tunelach i w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza oświetlenia pozycyjnego (światło czerwone widoczne z tyłu, białe widoczne z przodu) oraz czerwonego światła odblaskowego z tyłu o parametrach równorzędnych do określonych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów (D.U.2015.305) dla roweru i wózka rowerowego oraz posiadania urządzenia nadającego sygnał ostrzegawczy o nieprzeźliwym dźwięku. Widoczność świateł pozycyjnych roweru w przypadku pieszych może być trudna do uzyskania, bo pieszy korzystający np. z deskorolki pochyla się, wygina i kieruje snop światła w różne strony. Zatem warunki techniczne oświetlenia pieszych (do czego nie wystarcza delegacja ustawowa do obecnych przepisów, które dotyczą wyłącznie pojazdów!) muszą uwzględnić widoczność oświetlenia pozycyjnego pod różnym kątem obserwacji, aby zminimalizować skutki zmiany pozycji ciała pieszego dla widoczności źródła światła.
3. Wprowadzenie obowiązku sygnalizowania zamiaru zmiany kierunku ruchu przez pieszego poruszającego się „urządzeniem transportu osobistego”, analogicznie jak kierujący rowerami.
4. Wprowadzenie dla pieszych poruszających się po drogach dla rowerów „urządzeniem transportu osobistego” obowiązku posiadania uprawnień równoważnych do kierowania rowerem lub uchylenia takich wymagań wobec kierujących rowerami i wózkami rowerowymi.
5. Wprowadzenie dla pieszych korzystających z „urządzenia transportu osobistego” (w odróżnieniu od pieszego poruszającego się pieszo) jednoznacznego obowiązku stosowania się do art. 16 ust. 1 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym (ruchu prawostronnego) oraz do znaków i sygnałów drogowych ustalających pierwszeństwo na drodze dla rowerów i w strefie zamieszkania, a także wyjaśnienie statusu pieszych poruszających się inaczej niż pieszo (przy pomocy „urządzeń transportu osobistego”) w strefach zamieszkania (oznaczonych znakiem D-40), w szczególności – czy muszą ustępować miejsca pieszym poruszającym się pieszo.

6. Wprowadzenie obowiązku stosowania się przez pieszych korzystających z "urządzenia transportu osobistego" do przepisów w zakresie stanu po spożyciu lub pod wpływem alkoholu lub podobnie działających środków, analogicznie do kierujących rowerami.

Kluczowe naszym zdaniem jest jednoznaczne rozstrzygnięcie, czy osoby poruszające się „urządzeniem transportu osobistego” mają status pieszego, czy jednak kierującego (lub równoważny).

Uprzejmie prosimy o rozważenie, czy obowiązujący obecnie art. 11 ust. 4 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym nie wyczerpuje zagadnienia, które jest przedmiotem projektu nowelizacji oraz zgłaszanych wyżej uwag. Na drodze dla rowerów pieszy (w tym korzystający ze sprzętu sportowego, np. nart, wrotek itp.) może poruszać się, jeśli obok nie ma chodnika. Musi jednak ustępować pierwszeństwa kierującym rowerami.

Nic nie stoi też na przeszkodzie, aby o dopuszczeniu ruchu np. rolkarzy na drogi dla rowerów o odpowiednich parametrach (przede wszystkim – szerokości i natężeniach ruchu na niej) decydowały tabliczki pod znakami C-13 „droga dla rowerów”, a na chodniki – tabliczki pod znakami C-16 „droga dla pieszych”. Wymaga to jednoznacznego zapisu w rozporządzeniu o znakach i sygnałach drogowych. Decyzja o organizacji ruchu będzie wówczas zależała od zarządcy drogi. Może to rozwiązać systemowo także inne zidentyfikowane problemy. Uwagi w tej sprawie i konkretne propozycje zgłaszaliśmy jako stowarzyszenie do przepisów rozporządzeń ogłoszonych w D.U.2015.1313 i D.U.2015.1314. Analogiczne uwagi zgłaszał Prezydent Miasta Lublina na etapie konsultacji w ramach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Są one dostępne na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

Innym kierunkiem działania powinna być zmiana definicji motoroweru w przytoczonym wyżej art. 2 pkt. 46 ustawy Prawo o Ruchu drogowym i wyłączenie z niej niektórych urządzeń z napędem elektrycznym, o precyzyjnie określonych pod kątem dopuszczalnej masy własnej, maksymalnej mocy ciągłej, maksymalnego napięcia zasilającego, maksymalnego przyśpieszenia, oświetlenia pozycyjnego itp. warunkach technicznych. Niezbędna jest też korekta definicji motocykla przez opisanie go jako pojazd napędzany nie tylko silnikiem spalinowym, ale również elektrycznym o mocy powyżej 4 kW lub słabszym, ale bez ograniczenia prędkości.

Zwracamy uwagę, że takie urządzenia z napędem elektrycznym, o jakich jest mowa w projekcie nowelizacji są przedmiotem skarg ludności tam, gdzie ich wykorzystanie ma miejsce obecnie. Na przykład lokalne media w Krakowie donosiły o skargach na turystów (także nietrzeźwych), poruszających się takimi urządzeniami z nadmierną prędkością po Rynku Głównym (droga wewnętrzna, strefa zamieszkania i droga dla pieszych), Plantach (park miejski) oraz po drogach publicznych w rejonie Starego Miasta w Krakowie¹.

Wbrew przedstawianemu w prasie lokalnej stanowisku policji, w świetle obecnie obowiązujących przepisów takie urządzenia z napędem elektrycznym to są po prostu motorowery, co jasno wynika z definicji zawartej w art. 2 pkt. 46) ustawy Prawo o Ruchu Drogowym („*motorower – pojazd dwu- lub trójkołowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³ lub w silnik elektryczny o mocy nie większej niż 4 kW, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h;*”) obowiązującej od 19. stycznia 2013 roku. Ich użytkowanie bez uprawnień, kasku ochronnego i niedopełnienie obowiązku rejestracji są czynami zabronionymi, a wątpliwość budzi również wprowadzanie na rynek bez uzyskania wymaganej przepisami unijnymi homologacji typu.

Jednocześnie wyrażamy poparcie dla proponowanej zmiany art. 20 ust. 1) i uchylenia ust. 1a) Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym. W obszarze zabudowanym prędkość dopuszczalna powinna całą dobę wynosić nie więcej niż 50 km/godz.

Marcin Hyła

prezes stowarzyszenia Miasta dla Rowerów

¹ np. <http://krakow.wyborcza.pl/krakow/1,44425,18515555,turysci-szaleja-na-ryнку-na-niebezpiecznych-dla-przechodniow.html> (dostęp 10.10.2016)