

Warszawa, 12 marca 2021 r.

E-hulajnogi - regulacje prawne. Czy zmiany w ustawie są wyczerpujące?

Komentarz Macieja Wrońskiego eksperta Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego

do zmian zaproponowanych w ustawie z dnia 25 lutego 2021 r. zmieniającej ustawę Prawo o ruchu drogowym oraz niektóre inne ustawy

25 lutego 2021 r. Sejm przyjął nowelizację Prawa o ruchu drogowym oraz kilku innych ustaw, mającą za zadanie uporządkowanie uczestnictwa w ruchu drogowym elektrycznych hulajnóg i innych podobnych urządzeń. Ta regulacja stanowić ma odpowiedź polskiej administracji rządowej na sygnalizowany od kilku lat w mediach niepokój opinii publicznej związany z problemami, jakie zaczęły się pojawiać w kilku polskich miastach po pojawieniu się na masową skalę elektrycznych hulajnóg, udostępnionych przez operatorów świadczących usługi w tym zakresie.

W projekcie największą uwagę poświęcono zasadom ruchu, które mają obowiązywać osoby używające takich urządzeń na polskich drogach. Aby było to możliwe, w pierwszym rządzie podjęto próbę zdefiniowania tych urządzeń, wprowadzając do ustawy nowe pojęcia takie jak: „urządzenie wspomagające ruch”, „hulajnoga elektryczna”, „urządzenie transportu osobistego”.

„Hulajnogę elektryczną” zdefiniowano jako *pojazd napędzany elektrycznie, dwuosiowy, z kierownicą, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe*. Obawy może budzić fakt, iż definicja nie odnosi się do mocy silnika napędzającego hulajnogę, a także do konstrukcyjnych ograniczeń prędkości. Ponieważ przyjęto, iż hulajnoga elektryczna może być pojazdem wielośladowym, definicji powinna określać maksymalną szerokość tego pojazdu. Niestety takiego zapisu brak, co zważywszy możliwość poruszania się po drogach dla rowerów i chodnikach, budzi to uzasadniony niepokój. I tu niezależnie od potencjalnych zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, można wskazać na niekonsekwencję ustawodawcy, który wprowadził odpowiednie ograniczenia techniczne w definicjach rowerów, motorowerów i innych pojazdów.

Z kolei „urządzenie transportu osobistego” (UTO) zdefiniowano jako *pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe*. Takie bardzo szerokie ujęcie pozwala na dopuszczenie do ruchu po drogach publicznych wszelkich niezdefiniowanych gdzie indziej urządzeń, o ile są napędzane za pomocą energii elektrycznej. To dosyć odważna decyzja i należy jedynie mieć nadzieję, że nie spowoduje ona w przyszłości poważnych problemów, z zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego włącznie. Także w tym przypadku brakuje wskazania podstawowych konstrukcyjnych ograniczeń.

Nawiązując do wskazanych wcześniej dwóch nowych rodzajów pojazdów dziwić może niezaliczenie do nich urządzeń napędzanych siłą mięśni ludzkich i stworzenie dla nich odrębnej kategorii urządzeń zwanych „urządzeniami wspomagającymi ruch”. Zgodnie z projektem mają to być *urządzenia lub sprzęt*

sportowo-rekreacyjny, przeznaczone do poruszania się osoby w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni. Zwróćmy uwagę, że nie zaliczamy tych urządzeń do pojazdów. W przyjętej przez Sejm propozycji nowej definicji pojazdu wskazane jest wprost, że pojazdami nie są urządzenia wspomagające ruch. Takie rozwiązanie może spowodować niezamierzone skutki, które mogą mieć wpływ na obniżenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dla przykładu można wskazać hulajnogę bez silnika. Z punktu widzenia charakterystyki ruchu tego urządzenia (stabilności, zdolności manewrowej etc.) oraz potencjalnych zagrożeń, hulajnoga bez silnika nie różni się zasadniczo od hulajnogi elektrycznej. Osoba o wadze około 80 kg poruszająca się hulajnogą po chodniku lub po drodze dla rowerów i pieszych, uczestnicząc w kolizji z dzieckiem lub osobą starszą może spowodować ciężkie obrażenia ciała u takich pieszych, a w skrajnych przypadkach ich śmierć. Nie ma przy tym znaczenia jaki rodzaj napędu takiej hulajnogi - mechaniczny (za pomocą silnika elektrycznego) czy też nie za pomocą mięśni. Prawa fizyki są w obu przypadkach jednakowe.

I tu rodzi się kolejny poważny problem. Wprawdzie w kolejnych przepisach zdefiniowano zakaz poruszania się przy pomocy urządzenia wspomagającego ruch w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, niemniej sankcje, o których widocznie zapomniano, określone są w Kodeksie wykroczeń i w Kodeksie karnym. A te odnoszą się do wyłącznie do prowadzenia pojazdów. Tym samym w przypadku hulajnogi elektrycznej obowiązywać odpowiednio wysoka kara za złamanie zakazu prowadzenia takiego pojazdu przez osobę w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka. Hulajnoga elektryczna ma być bowiem pojazdem. Zbliżoną odpowiedzialność ponosi także rowerzysta, gdyż rower jest także zaliczany do pojazdów. **Niestety ze względu wyłączenie urządzeń wspomagających ruch z definicji pojazdu, osoba prowadząca hulajnogę napędzaną siłą mięśni ludzkich lub korzystająca z innego podobnego urządzenia nie będzie odpowiadać za wykroczenie na podstawie wspomnianych przepisów.** Czy zważywszy na identyczne konsekwencje ruchu tych podobnych urządzeń prowadzonych przez osoby nietrzeźwe takie różnicowanie jest zasadne? Można mieć w tej sprawie uzasadnione poważne wątpliwości.

Na marginesie kwestii alkoholu i podobnie działających środków zdziwienie budzą przedstawiane publicznie przez Ministerstwo Infrastruktury opinie, że kierowanie hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego w stanie nietrzeźwości będzie jedynie wykroczeniem, a nie przestępstwem. Otóż proponowane wyłączenie tych pojazdów z kategorii pojazdów silnikowych nie oznacza automatycznie, że przestają być one traktowane jako pojazdy mechaniczne, o których mowa w Kodeksie Karnym. Używane na gruncie przepisów karnych pojęcie pojazdu „mechanicznego” nie jest bowiem tożsame z pojęciem pojazdu „silnikowego” zdefiniowanego w przepisach ruchu drogowego, a to oznacza, że kwestie odpowiedzialności ustalać będą sądy powszechne kierując się linią orzecniczą i zdefiniowaną tamże wykładnią pojęcia pojazd mechaniczny, bez uwzględniania opinii i intencji urzędników.

Przy okazji warto zwrócić uwagę na proponowaną w ustawie nową definicję drogi, gdzie wskazano, że **droga jest przeznaczona m.in. dla ruchu osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch.** Skoro tak, to mając na uwadze nowe przeznaczenie drogi, minister właściwy w sprawach transportu powinien uwzględnić konieczność dostosowania dróg odpowiednich kategorii do ruchu wszelkich możliwych konstrukcyjnie urządzeń przeznaczonych do rekreacji (w tym sportu) w wydawanym przez niego na podstawie prawa budowlanego rozporządzeniu określającym warunki techniczne dla dróg publicznych. Będzie to poniekąd obowiązkiem ministra wynikającym z nowego brzmienia przepisów, chyba że na dalszym etapie prac legislacyjnych ustawodawca pójdzie po rozum do głowy i zrezygnuje ze zmiany definicji drogi, uznając, że co do zasady takie urządzenia powinny być używane na drogach okazjonalnie.

W ślad za nowymi rodzajami pojazdów i urządzeń w przyjętych definicjach ustawa określa zasady ruchu, do których stosowania zobowiązani są korzystający z tych pojazdów i urządzeń. Najważniejsze z nowych rozwiązań w tym zakresie pokazuje tabela uwzględniająca także dyspozycje wynikające z dotychczasowych niezmienianych ustawą przepisów ruchu drogowego.

		Hulajnoga elektryczna	Urządzenie transportu osobistego (UTO)	Urządzenie wspomagające ruch (UWR)
Części drogi po których jest dopuszczony ruch	Bezwarunkowo	<ul style="list-style-type: none"> droga dla rowerów, droga dla rowerów i pieszych, pas ruchu dla rowerów. 	<ul style="list-style-type: none"> droga dla rowerów; droga dla rowerów i pieszych. 	<ul style="list-style-type: none"> chodnik, droga dla pieszych, droga dla rowerów, cała droga w strefie zamieszkania.
	Warunkowo	<p>Jezdnia, pod warunkiem, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> ruch na jezdni jest dozwolony z prędkością nie większą niż 30km/h, oraz brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów <p>Chodnik lub droga dla pieszych, pod warunkiem że:</p> <ul style="list-style-type: none"> chodnik jest usytuowany wzdłuż jezdni, po której dozwolony jest ruch pojazdów z prędkością większą niż 30 km/h, oraz na drodze brak wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów. 	<p>Chodnik lub droga dla pieszych, pod warunkiem że:</p> <ul style="list-style-type: none"> brakuje wydzielonej drogi dla rowerów. <p>-----</p> <p>UTO nie ma prawa poruszać się po jezdni lub po pasie ruchu dla rowerów.</p>	
Zasady korzystania z chodnika		<p>Obowiązek:</p> <ul style="list-style-type: none"> zachowania szczególnej ostrożności, ustępowania pierwszeństwa pieszemu, nie utrudniania ruchu pieszym. 		

Zasady ruchu w strefie zamieszkania		<ul style="list-style-type: none"> • ustępowanie pierwszeństwa pieszym i osobom wykorzystującym urządzenia wspomagające ruch 	<i>Brak jednoznacznych przepisów regulujących możliwość i zasady ruchu UTO w strefie zamieszkania</i>	<ul style="list-style-type: none"> • korzystanie z całej szerokości drogi • pierwszeństwo przed pojazdem
Prędkość	na chodniku i na drodze dla pieszych	prędkość zbliżona do prędkości pieszego	prędkość zbliżona do prędkości pieszego	prędkość zbliżona do prędkości pieszego
	w strefie zamieszkania	dopuszczalna do 20 km/h	dopuszczalna do 20 km/h (<i>wątpliwości, czy UTO może poruszać się w strefie</i>)	brak wyrażonych liczbą ograniczeń prędkości
	na pozostałych dostępnych dla ruchu częściach drogi	dopuszczalna do 20 km/h		prędkość zapewniająca bezpieczne panowanie nad tym urządzeniem, z uwzględnieniem warunków ruchu
Przekraczanie jezdni		<p style="text-align: center;">NIE UREGULOWANO!</p> <p><i>Brak rozszerzenia definicji przejazdu dla rowerzystów i definicji przejścia dla pieszych, jako części drogi przeznaczonej także dla kierujących hulajnogą elektryczną lub UTO.</i></p> <p><i>Brak przepisów materialnych określających nakazany sposób zachowania przez kierujących hulajnogą (miejsca, po których osoby kierujące hulajnogą elektryczną i UTO mogą przejeżdżać jezdnię lub torowisko i obowiązku zachowania szczególnej ostrożności).</i></p>		<p>Obowiązek:</p> <ul style="list-style-type: none"> • korzystania z przejścia dla pieszych lub przejazdu dla rowerzystów • zachowania szczególnej ostrożności.
Przekraczanie torowiska		<p><i>Zmiany dotyczące obowiązków kierujących innymi pojazdami względem kierujących hulajnogą elektryczną lub UTO nie są dyspozycją nakazanego zachowania dla tych ostatnich.</i></p>		<p>Obowiązek przekraczania torowiska wyłącznie w miejscu do tego przeznaczonym.</p> <p>Brak obowiązku zachowania szczególnej ostrożności.</p>
Sygnalizowanie zamiaru zmiany kierunku ruchu		Obowiązek sygnalizowania kierunkowskazem lub za pomocą wyciągniętej ręki		Brak obowiązku sygnalizowania
Inne obowiązki		<ul style="list-style-type: none"> • przy wymijaniu zachowanie bezpiecznego odstępu od wymijanego pojazdu lub uczestnika ruchu; • przy omijaniu zachowanie bezpiecznego odstępu od omijanego pojazdu, uczestnika ruchu lub przeszkody; • przed wyprzedzaniem upewnianie się, czy jest dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu; 		

		<ul style="list-style-type: none"> • przy zbliżaniu się do przejścia dla pieszych, zachowanie szczególnej ostrożności i ustępowanie pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu. 		
Możliwość zatrzymania się w służbie rowerowej	TAK	Nie dotyczy	Nie dotyczy	
Zakaz poruszania się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu	TAK			
Inne zakazy	<p>Zakaz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ciągnięcia lub holowania innego pojazdu; • przewożenia a innej osoby, zwierzęcia lub ładunku; • czepiania się pojazdów • ciągnięcia za pojazdem osoby poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, osoby na sankach lub innym podobnym urządzeniu, zwierzęcia lub ładunku • jazdy bez trzymania co najmniej jednej ręki na kierownicy oraz nóg na podnóżkach; • jazdy po jezdni obok innego uczestnika ruchu. 	<p>Zakaz:</p> <p>ciągnięcia lub holowania innego pojazdu;</p> <p>przewożenia innej osoby, zwierzęcia lub ładunku;</p> <p>czepiania się pojazdów, ciągnięcia za pojazdem osoby poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, osoby na sankach lub innym podobnym urządzeniu, zwierzęcia lub ładunku</p>	<p>Zakaz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ciągnięcia pojazdu lub ładunku; • przewożenia innej osoby, zwierzęcia lub ładunku; • czepiania się pojazdów; • poruszania się tyłem. 	
Ruch w zorganizowanej kolumnie	Ograniczenie liczby pojazdów do 15	nie dotyczy	nie dotyczy	
Ruch nieletnich	W strefie zamieszkania	Dopuszcza się ruch dziecka w wieku do 10 lat, o ile pozostaje ono pod opieką osoby dorosłej		Brak regulacji. Należy pamiętać, że z ogólnych przepisów wynika, że dziecko w
	Na pozostałych	Zabrania się ruchu dziecka w wieku do 10 lat		

	częściach drogi	Osoby w wieku od 10 lat do 18 roku życia mogą prowadzić pojazd pod warunkiem posiadania karty rowerowej lub prawa jazdy kat. AM, A1, B1 lub T.		wieku do 7 lat może korzystać z drogi tylko pod opieką osoby, która osiągnęła wiek co najmniej 10 lat.
Postój	W strefie zamieszkania	W miejscach specjalnie do tego wyznaczonych	<i>wątpliwości w związku z jednoznacznych przepisów zezwalających na ruch UTO w strefie</i>	nie dotyczy
	Na chodniku	<ul style="list-style-type: none"> • w miejscach do tego przeznaczonych; • wzdłuż krawędzi chodnika najbardziej oddalonej od jezdni, jeżeli nie wyznaczono specjalnych miejsc. 		

Wśród nowych rozwiązań jest sporo zapisów, które budzą wątpliwości i kontrowersje. Wśród nich na pierwszym miejscu należy wskazać formalne **dopuszczenie ruchu hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego i osób wykorzystujących urządzenia wspomagające ruch po chodnikach i drogach dla pieszych**. Taki ruch stanowić będzie bardzo duże zagrożenie dla zdrowia, a nawet życia pieszych, a w szczególności dzieci, osób starszych i dla osób niewidomych lub słabowidzących. I nie ma przy tym znaczenia zaklinanie (lub zakłamywanie) rzeczywistości poprzez używanie w ustawie dopełnienia, że ruchu ten może odbywać się **wyjątkowo**. Sformułowane w tych samych przepisach przesłanki do poruszania się po chodnikach i drogach dla pieszych hulajnóg elektrycznych i UTO przeczą tej wyjątkowości.

I tak warunkiem korzystania z chodnika lub drogi dla pieszych przez kierujących hulajnogami elektrycznymi są dwie występujące łącznie okoliczności:

- ruch pojazdów z prędkością większą niż 30 km/h na jezdni usytuowanej wzdłuż chodnika, oraz
- brak na drodze wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów.

Drogi spełniające te przesłanki stanowią znaczącą większość rzeczywistej polskiej infrastruktury drogowej, co jest faktem powszechnie znanym i niewymagającym specjalistycznej lub eksperckiej wiedzy. Na marginesie można zauważyć, że przepis zawierający to rozwiązanie jest niepoprawny pod względem legislacyjnym. Zezwala bowiem na ruch po drodze dla pieszych, a w przesłankach dopuszczających jest odniesienie wyłącznie do chodnika, który pomimo tej samej funkcji jest zupełnie inną częścią drogi. Jak w takim razie korzystać z drogi dla pieszych? Nijak. Jazda taką drogą jest w tej sytuacji *contra lege*.

Jeszcze śmieszniej wygląda zapisana w ustawie **wyjątkowość** ruchu po chodniku osób kierujących urządzeniami transportu osobistego. Warunkiem korzystania przez te osoby z chodnika lub drogi dla pieszych jest tylko i wyłącznie brak wydzielonej drogi dla rowerów, gdyż pojazdy te nie mogą poruszać się po jezdni i po pasie dla rowerów. Czy naprawdę nie rozsądniej - ze względu na ochronę pieszych - byłoby co najmniej zezwolenie na korzystanie przez kierujących tymi pojazdami z pasa dla rowerów lub z jezdni, na której obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h? Przecież są to pojazdy napędzane silnikiem elektrycznym, które zapewniają niejednokrotnie znacznie większe bezpieczeństwo dla kierujących tymi pojazdami niż wyjątkowo niebezpieczne ze względu na ich konstrukcję i trakcję hulajnogi elektryczne. I tu rodzi się następne pytanie, po co nam są dwie odrębne kategorie pojazdów elektrycznych, skoro można by przyjąć, że hulajnoga elektryczna jest szczególnym rodzajem UTO (na zasadach podobnych jak definicja przyczepy obejmująca także naczepy)? Byłoby to rozwiązanie logiczniejsze, bardziej eleganckie od strony legislacyjnej i czytelniejsze dla uczestników ruchu używających takie pojazdy. Usunęłyby to cały skomplikowany gąszcz odrębnych przepisów, które zostały przyjęte w omawianej ustawie.

Na marginesie braku możliwości korzystania przez kierujących urządzeniami transportu osobistego z jezdni rodzi się poważna wątpliwość, czy ten rodzaj pojazdu może poruszać się w strefie zamieszkania i na jakich zasadach? Odpowiedź na to pytanie powinna znaleźć się wprost w przepisach ustawy, a nie w późniejszych interpretacjach urzędników Ministerstwa Infrastruktury. Szczególnie, że te ostatnie niekoniecznie będą i muszą być brane pod uwagę przez sądy powszechne orzekające na podstawie opublikowanych przepisów.

Poważne wątpliwości budzić mogą zaproponowane w ustawie dopuszczalne prędkości, z jakimi poruszać się będą kierujący hulajnogami elektrycznymi i urządzeniami transportu osobistego oraz osoby korzystające z urządzeń wspomagających ruch. **W przypadku korzystania przez te osoby z chodnika lub drogi dla pieszych przyjęte przepisy stanowią, że są one zobowiązane do poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego.** Jest to kalka przepisów dotyczących ruchu rowerzystów, które zostały przyjęte na początku XXI wieku, gdy obecność rowerzystów na polskich drogach nie była tak masowa, a wręcz sporadyczna. Ponieważ od tego czasu minęło prawie dwadzieścia lat, dziś wiemy, że takie sformułowanie jest bardzo nieprecyzyjne, budzi praktyczne problemy interpretacyjne i ma wpływ na poziom bezpieczeństwa najmniej chronionych uczestników ruchu drogowego, jakimi są piesi.

Cóż bowiem oznacza ono w praktyce? Czy odnosi się ono do prędkości ruchu średnio wysportowanej osoby, która porusza się pieszo z prędkością 4-5 km/h, czy też do osób pokroju polskiego mistrza olimpijskiego Roberta Korzeniowskiego, który chodzi z prędkością około 11 km/h? A może należy przyjąć wziętą z powietrza prędkość jakimi posługują się biegli sędziowie, określając ją na poziomie około 7 km/h? Tego nie wiemy. A przecież wielkości te różnią się znacząco, co przy uwzględnieniu praw fizyki stanowiących o energii kinetycznej poruszającego się ciała (pojazdu lub osoby korzystającej z urządzenia) proporcjonalnej do kwadratu jego prędkości, stanowi bardzo poważną różnicę z punktu widzenia skutków kolizji z pieszymi. Ponadto co oznacza pojęcia prędkość „zbliżona”? Czy można uznać, że zbliżenie może wynosić +/- 20%? a może +/- 40%? Na marginesie tych wątpliwości, może podnieść kolejną wątpliwość związaną z faktem, że **zaproponowane przepisy nie stanowią o dopuszczalnej prędkości na chodniku lub drodze dla pieszych.** One wprost **nakazują ruch z tą prędkością.** A to oznacza, że z normatywnego punktu widzenia kierujący hulajnogą elektryczną lub UTO nie może jechać wolniej!

Uzupełnieniem zaproponowanych w Prawie o ruchu drogowym regulacji dotyczących prędkości pojazdów poruszających się po chodniku są zmiany w Kodeksie wykroczeń pozwalające na nakładanie odrębnych sankcji za naruszenie tych przepisów. Wprowadzono tam nowe wykroczenie polegające na „nie poruszaniu się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego”, za które grozi sankcja w postaci kary grzywny lub kary nagany. Rozumiejąc dosłownie ten nowy przepis sankcjonowana powinna być zarówno jazda z prędkością większą od zbliżonej do prędkości pieszego, jak i jazda wolniejsza. W praktyce przepis ten będzie prawdopodobnie przepisem martwym, a próby ukarania osób naruszających tę zasadę ruchu drogowego będą skazane w większości przypadków na niepowodzenie.

W inny sposób uregulowana jest prędkość, z jaką mogą poruszać się wspomniane wyżej osoby po innych niż chodnik lub droga dla pieszych częściach drogi. Otóż dla **osób kierujących elektryczną hulajnogą lub urządzeniem transportu osobistego dopuszczalna prędkość ruchu na drodze dla rowerów oraz na drodze dla rowerów i pieszych wynosić ma 20 km/h.** W przypadku hulajnóg elektrycznych ta samo ograniczenie dotyczy także ruchu po jezdni i po pasie dla rowerów. Przyjęta wartość ograniczenia jest w miarę rozsądna. Aczkolwiek ze względu na gorszą trakcję tych urządzeń (stabilność, zdolność do manewrów etc.) w porównaniu z rowerami i związane z tym większe zagrożenie bezpieczeństwa kierujących, lepszym rozwiązaniem byłoby ograniczenie prędkości dla tych pojazdów do 15 km/h.

Dziwić natomiast może fakt, iż w **przypadku urządzeń wspomagających ruch pozostawiono sprawę dopuszczalnej prędkości na drodze dla rowerów i na drodze dla pieszych nie do końca uregulowaną.** Przyjęte przepisy stanowią, że prędkość powinna zapewniać bezpieczne panowanie nad takim urządzeniem, z uwzględnieniem warunków ruchu. A przecież pod względem właściwości jezdnych i potencjalnych zagrożeń urządzenia wspomagające ruch nie różnią się zbyt wiele od hulajnóg elektrycznych lub urządzeń transportu osobistego. Jako przykład można wskazać napędzane siłą mięśni ludzkich

trójkołowe urządzenie przypominające hulajnogę wymyślone przez firmę Trikke. Umożliwiają one ruch z prędkością dochodzącą do 30 km/h. Dlatego też także w tym przypadku brakuje konsekwencji w intencjach ustawodawcy oraz pełnego rozpoznania problemu.

Podobna sytuacja ma miejsce, gdy chcemy na podstawie przyjętych przepisów ustalić, w jaki sposób zdefiniowani w ustawie nowi uczestnicy ruchu mogą przekraczać jezdnię lub wydzielone z jezdni torowisko. Sytuacja jest jasna w przypadku osób poruszających się za pomocą urządzenia wspomagającego ruch. W ustawie mamy wyraźną skierowaną do tych osób dyspozycję, że przy przekraczaniu jezdni mają obowiązek:

- korzystania z przejścia dla pieszych lub przejazdu dla rowerzystów, oraz
- zachowania szczególnej ostrożności.

Z kolei przy przekraczaniu torowiska osoby korzystające z takich urządzeń muszą jedynie korzystać z miejsc przeznaczonych do tego celu. Dziwić może jedynie fakt, że **przekraczając torowisko nie są zobowiązani do zachowania szczególnej ostrożności**. Niekonsekwencja, pomyłka, czy uznanie, iż na torowisku zagrożenie jest mniejsze niż na jezdni?

Poważne problemy budzi jednak fakt, że **w przypadku osób kierujących hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego zapomniano sformułować dyspozycji z jakich części drogi takie osoby powinny korzystać przy przekraczaniu jezdni lub wydzielonego z jezdni torowiska i w jaki sposób powinny się przy tym zachowywać**. Jest to poważna luka w prawie. Aby to ustalić nie pomagają także ustawowe definicje przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla rowerzystów. Zgodnie z nimi z takich części drogi mogą wyłącznie korzystać przechodzący przez jezdnię piesi lub przejeżdżający przez jezdnię rowerzyści. Fakt, że w przepisach skierowanych do kierujących innymi pojazdami nakazano ustępowanie pierwszeństwa znajdującym się na przejściach lub przejazdach osobom kierującym nowymi kategoriami pojazdów, nie jest w tej sytuacji wystarczający, aby wywieźć z niego jakkolwiek nakaz dla tych ostatnich osób. I znów zamiast przyjąć wprost w przepisach ustawy wyraźne dyspozycje w tej sprawie, ustawodawca zapewnił wieloletnią pracę dla sądów powszechnych, biegłych i ekspertów, którzy będą musieli wypracować właściwą wykładnię przepisów. I tak jak w innych przypadkach, mogą oni mieć zupełnie inny pogląd niż interpretujący luki prawne urzędnicy Ministerstwa Infrastruktury.

Największym jednak problemem jest to, że niezależnie od ustalenia przez sądy ostatecznej wykładni po jakich częściach drogi zobowiązani są przekraczać jezdnię lub torowisko **kierujący hulajnogą elektryczną lub UTO, nie będą oni przy tym zobowiązani do zachowania szczególnej ostrożności!** Podobna sytuacja jest w przypadku kierujących rowerem, których wiele lat temu uwzględniono w definicji przejazdu dla rowerzystów, ale zapomniano przy tym, że powinni zachować szczególną ostrożność wjeżdżając na jezdnię.

Przy okazji próby właściwego uregulowania poruszania się po chodniku i po drodze dla pieszych nowych kategorii pojazdów oraz nowych uczestników ruchu, w znaczący sposób **pogorszo sytuację i prawa pieszych**. Dotychczas na chodniku i na drodze dla pieszych rowerzyści byli zobowiązani **ustępować miejsca pieszym**. Zamiast tego wprowadzono zasadę, że rowerzyści, osoby kierujące hulajnogą elektryczną lub kierujące urządzeniem transportu osobistego poruszając się po chodniku lub drodze dla pieszych obowiązani są jedynie do **ustępowania pierwszeństwa pieszym**.

Aby obrazowo wyjaśnić bardzo dużą różnicę między **ustępowaniem pierwszeństwa**, a **ustępowaniem miejsca**, możemy posłużyć się porównaniem do norm wynikających z kultury i dobrego wychowania. Stanowią one o ustępowaniu miejsca w środkach komunikacji publicznej osobom starszym lub niepełnosprawnym. Oznacza to konieczność wstania i udostępnienia zajmowanego dotychczas miejsca takiej właśnie osobie. Gdyby wspomniane normy społeczne mówiły jedynie o ustępowaniu pierwszeństwa, wtedy grzeczne zachowanie polegałoby jedynie na przepuszczeniu staruszki do wolnego i nie zajętego miejsca, ale nie zobowiązywałoby młodej osoby do podniesienia się z miejsca wcześniej zajętego.

Czy **pogorszenie sytuacji pieszego i zmniejszenie jego praw na chodniku lub drodze dla rowerów** jest intencjonalne, czy też wynika z niezrozumienia przez twórców ustawy celowo zastosowanego w obecnych przepisach i zrozumiałego na gruncie wykładni językowej pojęcia „ustępowanie miejsca”? Tego niestety nie wiemy, ale dopóki proces legislacyjny jeszcze nie został zakończony warto pochylić się nad skutkiem zmiany brzmienia dotychczasowych przepisów i odpowiedzieć sobie na pytanie, czy takie zmiany są słuszne?

Ustawa przewiduje też uregulowanie sposobu pozostawiania (postoju) hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego na chodniku. Takie pojazdy mają być pozostawiane w miejscach do tego przeznaczonych lub w razie braku takich miejsc wzdłuż (równoległe do) krawędzi chodnika najbardziej oddalonej od jezdni. **Dlaczego akurat zaproponowano krawędź najbardziej oddaloną od jezdni?** Tego nie wiemy, ale rodzi to obawy, gdyż taki sposób postoju tych pojazdów spycha pieszych na tę część chodnika, która znajduje się najbliżej jezdni, gdzie ich bezpieczeństwo z oczywistych względów jest mniejsze. Ponadto nie uwzględnia to ruchu osób niewidzących lub słabowidzących, które są w tym momencie narażone na kolizję z pozostawionymi pojazdami po obu stronach chodnika (inne pojazdy mogą parkować na chodniku przy krawędzi jezdni). Warto zwrócić uwagę, że **postój hulajnóg elektrycznych i UTO na drodze dla pieszych jest zabroniony**, wobec braku wskazania takiej możliwości w ustawie. Czy to także jest intencją ustawodawcy, czy wynika z pomyłki? Tego też nie wiemy.

Kontrowersyjną częścią nowych przepisów są te, które odnoszą się do **kierowania hulajnogą elektryczną lub UTO przez dzieci do lat 10**. Ustawa zezwala na **kierowanie przez dzieci tymi pojazdami w strefie zamieszkania!** I na dodatek nie wyznacza dolnej granicy wieku, od której prowadzenie takich pojazdów jest dozwolone. Czy małe dziecko jest zdolne do samodzielnego prowadzenia pojazdów napędzanych silnikiem elektrycznym, w których na dodatek moc silnika i konstrukcyjna prędkość nie są w żaden sposób ograniczone? Mam w tej sprawie bardzo duże wątpliwości. Szczególnie że w przepisach wykonawczych dotyczących warunków technicznych określonych dla pojazdów trudno oczekiwać, aby minister właściwy do spraw transportu wyodrębnił wymagania techniczne dla pojazdów (urządzeń) przeznaczonych dla użytku przez dzieci. Tym samym, jeżeli te rozwiązania zostaną utrzymane w toku dalszych prac legislacyjnych, oby nie okazało się, że w najbliższych latach będziemy świadkami doniesień o tragediach z udziałem najmłodszych. Szczególnie, że ustawodawca nie zadbał o próbę zabezpieczenia dzieci przed urazami i **zaniechał wprowadzenia obowiązku używania kasków ochronnych** przynajmniej w odniesieniu do tej najmłodszej grupy uczestników ruchu drogowego. A fakt, iż te najmłodsze dzieci muszą się znajdować pod opieką osoby dorosłej, w niewielkim stopniu niweluje potencjalne zagrożenia.

Swoją drogą kaski (hełmy) ochronne przydałyby się osobom kierującym poza chodnikiem lub drogą dla pieszych elektrycznymi hulajnogami i urządzeniami transportu osobistego. Może warto na dalszym etapie prac legislacyjnych rozważyć przepisów ustawy uzupełnienie o taki właśnie obowiązek.

Kolejną kwestią, o której należałoby wspomnieć, jest z jednej strony zaproponowanie bardziej szczegółowej regulacji sposobu sygnalizowania zamiaru zmiany kierunku ruchu lub zmiany pasa ruchu przez kierujących pojazdami, a z drugiej strony **brak obowiązku sygnalizowania przez osobę wykorzystującą urządzenie wspomagające ruch, która zamierza zmienić kierunek „jazdy”**. Dlaczego różnicuje się wymagane zachowanie osoby kierującej hulajnogą elektryczną (ma obowiązek sygnalizacji) od zachowania osoby kierującej hulajnogą napędzaną siłą mięśni (nie ma obowiązku sygnalizacji)? Dlaczego rowerzysta jest obowiązany sygnalizować zamiar skrętu, a osoba wykorzystująca trikke (pojazd trzykołowy napędzany siłą mięśni przypominający hulajnogę) tego robić nie musi? Niestety tego nie wiemy.

Ustawa wprowadza także obowiązki dla innych uczestników ruchu drogowego w związku z ruchem osób kierujących hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego lub korzystających z urządzenia wspomagającego ruch. I tak piesi korzystający z drogi dla rowerów - w razie braku chodnika lub pobocza albo niemożności korzystania z nich - zobowiązani są *ustąpić miejsca osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, kierującemu rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego*. Zakładając racjonalność administracji rządowej warto zwrócić uwagę, że w tym miejscu nie chciała się ona narażać się lobby rowerowemu i nie zaproponowano zmiany pojęcia

„ustępowanie miejsca” pojęciem „ustępowaniem pierwszeństwa”, tak jak to zrobiono ograniczając prawa pieszych na chodniku, o czym wspomniano wcześniej. O prawach pieszych pomyślano za to w strefach zamieszkania wprowadzając ich pierwszeństwo przed osobami poruszającymi się za pomocą urządzeń wspomagających ruch.

Wszyscy kierujący pojazdami (także samochodowymi) są z kolei zobowiązani:

- w razie wyprzedzania hulajnogi elektrycznej, urządzenia transportu osobistego, osoby poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch - zachować bezpieczny odstęp nie mniejszy niż 1 m;
- zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, skręcając w drogę poprzeczną lub przejeżdżając przez drogę dla rowerów poza jezdnią są obowiązani ustąpić pierwszeństwa nie tylko rowerzystom, ale także kierującym hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego oraz osobom poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch.

Warto zwrócić uwagę, że zapisane w projekcie wyprzedzanie osób kierujących urządzeniami transportu osobistego lub poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch nie dotyczy manewrów wykonywanych na jezdni, gdyż ruch za pomocą takiego urządzenia jest na tej części drogi zakazany. Wobec tego można przyjąć, że celem projektodawcy (Ministerstwa Infrastruktury) było uregulowanie zasad manewru wyprzedzania takich pojazdów lub urządzeń na chodniku lub na ścieżce rowerowej. Czy jednak zachowanie odległości jednego metra na tych częściach drogi (zważywszy, że ścieżka rowerowa może mieć 1,5 metra szerokości) jest w ogóle możliwe? I czy jest racjonalne? Osobiście mam poważne wątpliwości w tym zakresie.

Kierującym pojazdami zakazano także wjeżdżania między jadące w kolumnie hulajnogi elektryczne. To oczywiście jest jak najbardziej zasadne, pod warunkiem, że faktycznie na naszych drogach będzie można spotkać takie kolumny.

Ustawa rozszerza kompetencje organów kontroli ruchu drogowego, stanowiąc, że Policjant otrzyma dodatkowo uprawnienia do:

- wydawania wiążących poleceń co do sposobu używania urządzenia wspomagającego ruch,
- uniemożliwienia poruszania się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch osobie znajdującej się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu.

Nie zapomniano także o straży gminnej (miejskiej) uprawniając strażników do kontroli ruchu hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego oraz osób poruszających się przy użyciu urządzeń wspomagających ruch. Wykonując te zadania strażnicy będą mogli zatrzymywać osoby kierujące takimi pojazdami lub korzystające ze wspomnianego urządzenia. W tym ostatnim przypadku gminny funkcjonariusz otrzyma prawo wydawania wiążących poleceń co do sposobu używania urządzenia wspomagającego ruch. Przepisy kontrolne dopełnia określenie wysokości maksymalnych stawek za usunięcie z drogi i za każdą dobę przechowywania hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego. Będą one wynosić odpowiednio 123 i 23 złote.

W związku z ustawą minister właściwy do spraw transportu określi warunki techniczne dla nowych typów pojazdów uregulowanych w tej ustawie. Będą one dotyczyć hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego wprowadzonych do obrotu po dniu 31 grudnia 2021 r. Czy chodzi w tym przepisie o obrót handlowy czy inny? Tego na podstawie brzmienia samego przepisu nie wiemy. Nie wiemy też, czy mowa jest o wprowadzeniu na polski rynek, czy też na rynek unijny? Pamiętajmy bowiem, że unijny rynek zgodnie z prawem traktatowym jest rynkiem jednolitym, a każdy towar, w tym urządzenie dostępne w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej może być sprowadzone przez zainteresowaną osobę na nasz krajowy rynek bez jakichkolwiek dodatkowych ograniczeń.

Przy okazji regulowania nowych rodzajów pojazdów i urządzeń, dokonano istotnej i mało czytelnej zmiany w zasadach parkowania samochodu osobowego, motocykla, motoroweru lub wózka rowerowego na chodniku. Otóż do tej pory postój takich pojazdów na chodniku był możliwy w miejscach

gdzie jest to dozwolone i pod warunkiem pozostawienia dla pieszych takiej szerokości chodnika, która nie utrudniałaby im ruchu i jednocześnie nie była mniejsza niż 1,5 m.

Należy przy tym pamiętać, że zakaz postoju pojazdów na chodniku może wynikać z ustawy, czyli z przepisów odnoszących się do całej drogi (chodnik jest bowiem integralną jej częścią). Przykładem takiego zakazu może być zakaz postoju na przejściu dla pieszych, na przejeździe dla rowerzystów oraz w odległości mniejszej niż 10 m przed tym przejściem lub przejazdem w związku z przepisem zakazującym zatrzymywania się tych miejscach.

Ustawodawca wyraźnie do tej pory określał, kiedy zakaz zatrzymywania się (i wynikający z tego zakaz postoju) ma dotyczyć jedynie jezdni. Przykładem może tu być zakaz zatrzymywania się na jezdni wzdłuż linii ciągłej oraz w pobliżu jej punktów krańcowych, jeżeli zmusiłoby to innych kierujących pojazdami wielośladowymi do najeżdżania na tę linię.

Zakaz postoju na chodniku może także wynikać z dyspozycji znaków B-35 „zakaz zatrzymywania się” i B-36 „zakaz postoju”. Chyba, że organ zarządzający ruchem celowo dopuścił taki postój poprzez umieszczenia pod znakiem odpowiedniej tabliczki z napisem „nie dotyczy chodnika”.

Przepisy te były do tej pory były jasne, precyzyjne i jednoznaczne. To jednak ulegnie zmianie. W uchwalonej przez Sejm ustawie wprowadzono dodatkowy nowy warunek dla postoju pojazdu na chodniku. Warunkiem tym jest brak zakazu postoju pojazdu na jezdni! Co to oznacza w praktyce? Otóż w przypadku, gdy w danej sytuacji przepis ustawy zakazuje postoju na jezdni, to na podstawie nowej regulacji nie będzie można także parkować samochodów osobowych na chodniku. Wymaga to interpretacji dwóch różnych przepisów za pomocą wykładni prawa. Prościej, poprawniej od strony legislacyjnej i bardziej czytelnie dla kierujących pojazdami byłoby zamienić usunąć wyraz „jezdni” w tych przepisach, które odnoszą się do zakazów zatrzymywania lub postoju wyłącznie na tej części drogi. I wtedy uniknęlibyśmy zastanawiania się co ustawodawca miał na myśli. Oczywiście, jeżeli taka jest intencja ustawodawcy, czego do końca nie wiemy.

Gorzej jednak jest w sytuacji, gdy na drodze umieszczono znak B-35 lub B-36 ze wspomnianą wcześniej tabliczką. Ewidentnie zabraniają one postoju na jezdni, zezwalając jednocześnie zgodnie z zapisem tabliczki na postój pojazdu na chodniku. Jeżeli nałożymy na to nową ustawową dyspozycję zabraniającą postoju na chodniku o ile postój na jezdni jest zabroniony, to otrzymamy prawdziwy galimatias - sprzeczność dwóch dyspozycji. Jeżeli intencją Ministerstwa Infrastruktury było wyłączenie możliwości parkowania pojazdów na chodnikach, czy nie prościej byłoby zmienić przepisy rozporządzeń określających znaczenie znaków drogowych poprzez zakaz stosowania odpowiednich tabliczek znakami B-35 i B-36? Szczególnie, że są to rozporządzenia wydawane przez Ministra kierującego tym właśnie resortem, w którym powstał projekt ustawy.

Niestety tego nie zrobiono, co otwiera długą dyskusję nad zasadnością stosowania w tym przypadku zgodnego z Konwencją wiedeńską z 1968 r. przepisu art. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym, który nakazuje uczestnikowi ruchu stosować się do znaków drogowych, nawet wówczas, gdy z przepisów ustawy wynika inny sposób zachowania niż nakazany przez te znaki drogowe! Przy zastosowaniu tego przepisu zaproponowane w ustawie rozwiązanie w ogóle nie ma sensu! Chyba że chodziło o zapewnienie na wiele lat dodatkowej roboty sądom, biegłym i ekspertom starającym się wypracować wykładnię obowiązującego zachowania w związku z postojem na chodniku!

Jak już wcześniej wspomniano, ustawa zmienia przepisy Kodeksu Wykroczeń, wprowadzając nowe wykroczenie związane z prędkością hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego i urządzeń wspomagających ruch. Szkoda, że zabrakło przy tym refleksji, aby uzupełnić dotychczasowe przepisy określające sankcje za prowadzenie pojazdów w stanie nietrzeźwości, stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka i w sposób bezdyskusyjny objąć nimi także osoby poruszające się za pomocą urządzenia wspomagającego ruch. Niestety tego nie zrobiono i paradoksem będzie sytuacja, w której rowerzysta za jazdę w stanie nietrzeźwym będzie zagrożony karą aresztu lub grzywną w wysokości

do 5000 złotych, a osoba używająca hulajnogę napędzaną siłą mięśni lub używająca urządzenie o nazwie trikke będzie zagrożona jedynie grzywną do 3000 złotych lub naganą.

Wszystkie wspomniane wyżej wątpliwości, kontrowersje lub luki prawne projektu rządowego można było rozstrzygnąć lub naprawić w trakcie rozpatrywania ustawy w Sejmie już na etapie pracy w Komisji Infrastruktury. Niestety w obecnej kadencji, pomimo że Przewodniczącym Komisji Infrastruktury jest przedstawiciel opozycji (z natury rzeczy uważniej patrzącej na rządowe projekty), wszelka dyskusja nad wnoszonymi do rozpatrzenia ustawami jest ograniczana. Odnieść można wręcz wrażenie, że projekty są przepychane w znacznym pośpiechu i z osobistym zaangażowaniem. Unika się przy tym zapraszania zewnętrznych ekspertów, a w stosunku do już zaproszonych odmawia się możliwości zabrania głosu. Takiego sposobu procedowania i zarządzania pracami Komisji nie rozumieją nawet jej członkowie należący do obecnej koalicji rządowej. Nie tak bowiem wyglądała jej praca w poprzednich kadencjach. Niestety tego stanu rzeczy nie jesteśmy w stanie zmienić, a aktywny udział społeczny w procesie legislacyjnym utrudnia na dodatek pandemia.

Trzeba jednak oddać sprawiedliwość, że nawet w przypadku podjęcia głębszej analizy rządowego projektu ustawy przez Komisję Infrastruktury, posłowie nie zdołaliby naprawić największego błędu, jakim było pozostawienie bez ingerencji regulacyjnej wielu innych obszarów związanych z ruchem elektrycznych hulajnóg i innych podobnych urządzeń. Wynika to z zasady zakazującej wprowadzania przez posłów poprawek, które swą treścią wykraczają poza pierwotny zakres wniesionego do Sejmu projektu. Takie poprawki zostałyby później zakwestionowane przez Trybunał Konstytucyjny.

Wśród takich nieuwjętych w ustawie spraw jako przykład można wskazać brak regulacji prowadzonej działalności gospodarczej w zakresie wypożyczania elektrycznych hulajnóg i innych urządzeń transportu osobistego, które zapewniłyby odpowiednie standardy świadczonych usług, a w szczególności zapewniałyby ochronę cywilno-prawną potencjalnych poszkodowanych w związku z ich ruchem (dotyczy to zarówno samych kierujących wypożyczających takie pojazdy, jak i innych uczestników ruchu drogowego).

Aby to zapewnić, udostępnianie elektrycznych hulajnóg wraz z aplikacją umożliwiającą pobieranie za to opłat powinny prowadzić podmioty z siedzibą w państwie, w którym taka działalność jest prowadzona. Ułatwi to dochodzenie roszczeń ze strony konsumentów oraz osób poszkodowanych w wyniku ruchu tych urządzeń, a z drugiej strony pozwoli prowadzić skuteczny nadzór nad taką działalnością gospodarczą. Istotną kwestią są także podatki, które powinny być odprowadzane w kraju, gdzie firma korzysta z publicznej infrastruktury drogowej.

Działalność we wskazanym wyżej zakresie powinna być objęta reglamentacją, a warunkiem uzyskania stosownego zezwolenia (zgody na działanie) powinno być co najmniej:

- zapewnienie spełniania przez wypożyczone urządzenia określonych warunków technicznych;
- posiadanie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej umożliwiającego uzyskanie godziwego odszkodowania dla osób poszkodowanych w związku z ruchem hulajnóg;
- prowadzenie rejestru użytkowników umożliwiającego identyfikację sprawcy wypadku zbiegłego z miejsca zdarzenia;
- uzgodnienie warunków korzystania z infrastruktury publicznej z samorządem terytorialnym;
- zapewnienie recyklingu hulajnóg pod koniec okresu ich eksploatacji (jest to szczególnie ważny obszar, ze względu na bardzo krótki czas eksploatacji takich pojazdów oraz dużą szkodliwość dla środowiska naturalnego używanych w pojeździe akumulatorów).

To tylko jeden z obszarów, które w mojej ocenie powinny zostać uregulowane. Zanim to nie nastąpi, wszelkie koszty działania podmiotów prowadzących biznes w tym obszarze bierze na siebie w całości społeczeństwo. Do tych kosztów należy zaliczyć m.in. konieczność dostosowywania infrastruktury drogowej i miejskiej dla ruchu wypożyczanych urządzeń, finansowanie leczenia osób poszkodowanych w wypadkach z udziałem tych urządzeń, finansowanie wykonywania zadań przez służby kontrolnych w zakresie nadzoru nad ruchem hulajnóg elektrycznych i UTO etc.

Można być pewnym, że odpowiedzialność finansowa spółek prowadzących biznes w tym obszarze miałaby znacznie większy wpływ na poprawę bezpieczeństwa niż próby egzekwowania przyjętych w ustawie zasad ruchu przez Policję i straże gminne (miejskie). Te ostatnie mają bowiem problem z wykonywaniem nadzoru w zakresie dotychczas realizowanych zadań, a na ściganie naruszeń związanych z ruchem hulajnóg i podobnych urządzeń nie starczy naszym służbom sił i środków. Dlatego też bardzo szeroka i drobiazgowa regulacja przyjęta w nowej ustawie pozostanie raczej wyłącznie na papierze i będzie kolejnym kamyczkiem deprecjonującym istniejące polskie przepisy ruchu drogowego. Wątpliwe jest także, czy przeciętny adresat nowych przepisów zdoła je poznać, zrozumieć, zapamiętać i zaakceptować.

Wracając do ustawy, to jej przyjęcie przez Sejm nie oznacza jeszcze końca procesu legislacyjnego. Ustawa została teraz przesłana do Senatu, który może ją przyjąć bez jakichkolwiek poprawek lub zaproponować zmiany. Gdyby Senat wniósł swoje poprawki to zostaną one jeszcze rozpatrzone przez Sejm, a następnie ustawa zostanie skierowana do podpisu przez Prezydenta RP i wejdzie w życie po upływie 30 dni od jej publikacji. Możliwość wprowadzenia poprawek przez Senat jest szansą poprawienia wskazanych wyżej błędów i niekonsekwencji. Pozostaje pytanie, czy senatorowie pochylią się nad ustawą, która niczym błyskawica przeleciała przez Sejm? I czy przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, od których opinii zależy głosowanie posłów koalicji rządowej, odejdą od dotychczasowej praktyki, która nakazywała za wszelką cenę odrzucanie nawet najbardziej zasadnych uwag i zastrzeżeń? Tego niestety nie wiemy.

Podsumowując, ustawa z pewnością realizuje postulaty wyrażane przez środki masowego przekazu, w których od kilku lat domagano się ustanowienia szczegółowych zasad ruchu obowiązujących osoby kierujące elektrycznymi hulajnogami, pozwalające ustalić odpowiedzialność za wypadki z udziałem takich pojazdów. I faktycznie przyjęte przepisy w sposób lepszy lub gorszy pozwolą ustalić winę uczestników kolizji. Być może ze względu na kazuistyczny i instrukcyjny charakter ułatwią pracę policji i organów wymiaru sprawiedliwości. Natomiast w zakresie tego, na czym ze względów społecznych powinno nam najbardziej zależeć (poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, zapobieganie zdarzeniom związanym z ruchem elektrycznych hulajnóg, polepszenie sytuacji osób poszkodowanych przez kierujących hulajnogami, uporządkowanie rynku usług polegających na wynajmie nowych rodzajów pojazdów i urządzeń służących do osobistego transportu miejskiego etc.) osiągniemy za pomocą tej ustawy bardzo niewiele. Na dodatek, na skutek nieprecyzyjnych przepisów, luk w prawie, niekonsekwentnych rozwiązań spowodują brak pewności co do obowiązujących zasad, podważając konstytucyjną zasadę zaufania do państwa i tworzonego przez to państwo prawa. **Niemniej parafrazując słowa poety Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego możemy na koniec powiedzieć: Skumbrie w tomacie - chcieliście regulacji? No to ją macie.**

Kontakt do autora:

Maciej Wroński

Członek Rady Programowej

Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego

tel. 607 380 190

e-mail: maciej.wronski@tlp.org.pl

Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego (Partnerstwo) działa na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych w Polsce. Od momentu powstania w 2000 roku do 2006 roku było afiliowane przy Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Ministerstwie Transportu. W maju 2007 zostało zarejestrowane jako stowarzyszenie i od tej pory jest niezależną instytucją skupiającą przedstawicieli trzech sektorów życia publicznego: biznesu, rządu i organizacji pozarządowych.