

U S T A W A

z dnia 2019 r.

o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2:

a) pkt 47 otrzymuje brzmienie:

„47) 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; określenie to obejmuje również urządzenie transportu osobistego;”;

b) po pkt 47a dodaje się pkt 47b w brzmieniu:

„47b) urządzenie transportu osobistego – urządzenie konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującym się na tym urządzeniu, o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m, długości nieprzekraczającej 1,25 m, masie własnej nieprzekraczającej 20 kg, wyposażone w napęd elektryczny, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h;”;

2) w art. 16 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Kierujący urządzeniem transportu osobistego może, w przypadku braku drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, poruszać się jezdnią drogi, na której prędkość dopuszczalna pojazdów lub zespołów pojazdów jest nie większa niż 30 km/h.”;

3) w art. 33:

a) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730, 752, 870, 1123 i 1180.

„5a. Korzystanie z chodnika lub drogi dla pieszych przez kierującego urządzeniem transportu osobistego jest dozwolone wyjątkowo, gdy szerokość chodnika wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h, wynosi co najmniej 2 m i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów.”,

b) dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Przepisów ust. 2, 3a, 5 pkt 1 i 2 oraz ust. 7 nie stosuje się do ruchu urządzeń transportu osobistego.”;

4) w art. 45 w ust. 1 w pkt 10 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 11–15 w brzmieniu:

„11) pozostawiania na drodze, przystanku lub w innym miejscu przeznaczonym do ruchu roweru, jeżeli utrudnia to ruch lub zagraża bezpieczeństwu tego ruchu;

12) ciągnięcia urządzeniem transportu osobistego innego pojazdu;

13) używania na drodze publicznej urządzenia wyposażonego w napęd elektryczny innego niż urządzenie transportu osobistego;

14) korzystania z chodnika lub drogi dla pieszych przez kierującego rowerem poza przypadkami określonymi w art. 33 ust. 5 ;

15) kierowania urządzeniem transportu osobistego osobie w wieku do lat 10, w tym również pod opieką osoby dorosłej.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 po pkt 12 dodaje się pkt 12a w brzmieniu:

„12a) pojazd elektryczny lekki – pojazd w rozumieniu art. 2 pkt 47, wyposażony w pomocniczy napęd elektryczny, oraz pkt 47b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania;”;

2) po art. 9 dodaje się art. 9a w brzmieniu:

„Art. 9a. Podmiot prowadzący sprzedaż lub świadczący usługi wypożyczenia pojazdów elektrycznych lekkich zapewnia, aby sprzedawane lub wypożyczane pojazdy elektryczne lekkie spełniały wymagania, o których mowa w art. 2 pkt 47 oraz pkt 47b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”;

3) w art. 45:

a) w ust. 1 w pkt 12 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 13 w brzmieniu:

- „13) nie wypełnia obowiązku, o którym mowa w art. 9a.”,
- b) w ust. 2 pkt 9 otrzymuje brzmienie:
„9) pkt 11 i 13 wynosi od 500 zł do 10 000 zł.”;
- 4) w art. 46:
- a) w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:
„5) pkt 10 i 13 - wymierza wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej.”,
- b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. Wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej wymierza karę, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 10 i 13, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.”.

Art. 3. Urządzenia wyposażone w napęd elektryczny niespełniające wymagań określonych w art. 2 pkt 47b ustawy zmienianej w art. 1 przeznaczone do używania na drodze publicznej powinny zostać dostosowane do tych wymagań w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Za zgodność pod względem prawnym,

legislacyjnym i redakcyjnym

Marcin Przychodźki

Dyrektor Departamentu Prawnego

w Ministerstwie Infrastruktury

/-podpisano elektronicznie/

UZASADNIENIE

Projektowane przepisy wprowadzają do *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) rozwiązania mające na celu uporządkowanie ruchu urządzeń transportu osobistego (takich jak np. hulajnoga elektryczna) na drogach publicznych.

Potrzeba wprowadzenia zmian przewidzianych w projekcie ustawy wynika m.in. z oczekiwań społecznych oraz potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Spowodowane jest to faktem, że w ostatnich latach zauważalny jest dynamiczny rozwój technologii w zakresie urządzeń takich jak: hulajnoga elektryczna, deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenia samopoziomujące i inne urządzenia o podobnej konstrukcji wyposażone w napęd elektryczny, przeznaczone do transportu osób (nazwane w projektowanych przepisach urządzeniem transportu osobistego). Rozwój ten powoduje, że wskazane urządzenia stają się coraz bardziej dostępne i popularne, głównie wśród mieszkańców dużych aglomeracji miejskich, w szczególności za pośrednictwem bardzo dynamicznie rozwijających się w ostatnim czasie, w dużych miastach, wypożyczalni tego typu urządzeń (hulajnóg elektrycznych). Korzystanie z tych urządzeń budzi jednak poważne wątpliwości w zakresie zgodności z prawem, a także bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, zwłaszcza pieszych.

Aktualnie obowiązujące przepisy *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) nie przewidują możliwości poruszania się przy użyciu urządzeń transportu osobistego po drogach publicznych (a także po drogach w strefach zamieszkania oraz drogach wewnętrznych położonych w strefach ruchu). Obecny stan prawny nie wskazuje wprost, jaki jest status osoby korzystającej z takiego urządzenia (jakie wiążą się z tym obowiązki i uprawnienia), co powoduje, że użytkownicy (także potencjalni) urządzeń transportu osobistego mają liczne wątpliwości m.in. w zakresie dostępności dla tych urządzeń publicznej infrastruktury drogowej.

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

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

Efektom projektowanych zmian będzie prawne uporządkowanie ruchu urządzeń transportu osobistego (np. hulajnóg elektrycznych), co z kolei – m.in. poprzez znaczne ograniczenie ruchu tych urządzeń na chodnikach i drogach dla pieszych – zapewni wyższy poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (zarówno pieszych, jak i użytkowników wskazanych wyżej urządzeń), a także wpłynie pozytywnie na komfort korzystania przez pieszych z przeznaczonej dla nich przestrzeni.

Projektowane przepisy wprowadzają do *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* (art. 2 pkt 47b) definicję urządzenia transportu osobistego, wskazując że jest to urządzenie konstrukcyjnie przeznaczone do

poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującym się na tym urządzeniu oraz określają dla tego urządzenia maksymalne wymiary (szerokość – nieprzekraczająca w ruchu 0,9 m, długość – nieprzekraczająca 1,25 m), masę własną (nieprzekraczającą 20 kg) oraz maksymalną prędkość jazdy ograniczoną konstrukcyjnie do 25 km/h, jak również źródło napędu (napęd elektryczny). Projektodawca nie przewidział możliwości stosowania innych rodzajów napędu niż elektryczny, z uwagi na potrzebę ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez silniki spalinowe, a także mając na względzie, że obecnie poza silnikami elektrycznymi inne rodzaje napędu dla takich urządzeń nie są powszechnie dostępne.

Zgodnie z projektowaną regulacją, urządzenie transportu osobistego objęte zostało definicją roweru (zmiana w **art. 2 pkt 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym**), dlatego też kierujący tym urządzeniem może korzystać z infrastruktury przeznaczonej dla rowerów (droga dla rowerów i pas ruchu dla rowerów) i jest obowiązany posiadać uprawnienia do kierowania takie same jak w przypadku roweru (m.in. karta rowerowa). Z tego względu, osoby poniżej 10 roku życia (granica wieku dla możliwości uzyskania karty rowerowej) nie mogą korzystać z urządzeń transportu osobistego.

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

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

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

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

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

Projekt ustawy dodaje **ust. 8 w art. 16 ustawy – Prawo o ruchu drogowym**, który umożliwia kierującemu urządzeniem transportu osobistego – w przypadku braku drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów – poruszanie się po jezdni drogi, na której prędkość dopuszczalna pojazdów lub zespołów pojazdów jest nie większa niż 30 km/h. Takie rozwiązanie pozwala na bezpieczne (z uwagi na ograniczoną prędkość pojazdów) poruszanie się przedmiotowym urządzeniem po jezdni (dzięki czemu urządzenia te nie będą poruszały się na chodniku czy drodze dla pieszych).

Możliwość korzystania z chodnika lub drogi dla pieszych przez kierującego urządzeniem transportu osobistego – zgodnie z nowym **art. 33 ust. 5a** – jest dozwolone wyjątkowo, gdy szerokość chodnika wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h, wynosi

co najmniej 2 m i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów. Należy podkreślić, że w takim przypadku ma zastosowanie przepis art. 33 ust. 6 ustawy, który stanowi, że kierujący rowerem (czyli także kierujący urządzeniem transportu osobistego), korzystając z chodnika lub drogi dla pieszych, jest obowiązany jechać powoli, zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym.

Przepis **ust. 8** dodany w **art. 33** ustawy wprowadza wyłączenia stosowania niektórych przepisów (art. 33 ust. 2, 3a, 5 pkt 1 i 2 oraz ust. 7) dotyczących zasad ruchu rowerów w stosunku do urządzeń transportu osobistego, w celu zapewnienia wyższego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Podniesieniu poziomu bezpieczeństwa oraz porządku na drodze służą też zmiany w **art. 45 ust. 1** ustawy, polegające na dodaniu **pkt 11-15**. Dodane przepisy zabraniają pozostawiania urządzeń transportu osobistego w miejscach utrudniających ruch lub zagrażających bezpieczeństwu (pkt 11), ciągnięcia urządzeniem transportu osobistego innego pojazdu (pkt 12), używania na drodze publicznej urządzenia wyposażonego w napęd elektryczny innego niż urządzenie transportu osobistego (pkt 13), kierującemu rowerem korzystania z chodnika lub drogi dla pieszych poza określonymi przypadkami (pkt 14) oraz formułują też wprost zakaz kierowania urządzeniem transportu osobistego osobie w wieku do lat 10, w tym również pod opieką osoby dorosłej (pkt 15).

Ponadto projekt ustawy wprowadza zmiany w *ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) dodając nowy **pkt 12a w art. 2**. Przepis ten wprowadza pojęcie pojazdu elektrycznego lekkiego, zdefiniowanego jako pojazd w rozumieniu art. 2 pkt 47, wyposażony w pomocniczy napęd elektryczny, oraz **pkt 47b ustawy – Prawo o ruchu drogowym**, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania. Dodany **art. 9a ustawy o elektromobilności** nakłada na podmiot prowadzący sprzedaż lub świadczący usługi wypożyczenia pojazdów elektrycznych lekkich obowiązek zapewnienia, aby sprzedawane lub wypożyczane pojazdy elektryczne lekkie (rowery wyposażone w pomocniczy napęd elektryczny oraz urządzenia transportu osobistego) spełniały wymagania o których mowa w art. 2 pkt 47 oraz 47b *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*. Jednocześnie w **art. 45 ust. 1 ustawy o elektromobilności** przewidziane zostały – dla podmiotu, który nie wypełnia obowiązku, o którym mowa w art. 9a wskazanej ustawy – sankcje w postaci kary, którą wymierza (zgodnie ze zmienionym **ust.1 i 3 w art. 46** tej ustawy) wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Wskazanie wojewódzkiego inspektora Inspekcji Handlowej, jako organu właściwego do wymierzenia kary, wynika z zakresu zadań Inspekcji Handlowej, określonego w art. 3 *ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej* (Dz.U. z 2018 r. poz. 1930, z późn. zm.), obejmującego m.in. kontrolę legalności i rzetelności działania przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w rozumieniu przepisów odrębnych w zakresie produkcji, handlu i usług.

Wskazane wyżej rozwiązania mają na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa poprzez wyeliminowanie z ruchu urządzeń nie spełniających wymagań określonych w *ustawie – Prawo o ruchu drogowym* (np. poruszających się z prędkością większą niż wynikająca z definicji urządzenia transportu osobistego).

Projekt ustawy zawiera przepis przejściowy, zgodnie z którym urządzenia wyposażone w napęd elektryczny niespełniające wymagań określonych w art. 2 pkt 47b *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* (tj. długość, szerokość, masa własna, prędkość) przeznaczone do używania na drodze publicznej powinny zostać dostosowane do tych wymagań w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Zgodnie z przepisem końcowym projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

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

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

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletyn Informacji Publicznej.

Mając na uwadze § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Ministerstwo Energii</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber, Sekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Aldona Wieczorek, Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego, tel. 22 630 12 40, e-mail: Aldona.Wieczorek@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 30.07.2019</p> <p>Źródło: Inne</p> <p>Nr w wykazie prac UD564</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba wprowadzenia zmian przewidzianych w projekcie ustawy wynika m.in. z oczekiwań społecznych oraz potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Spowodowane jest to faktem, że w ostatnich latach zauważalny jest dynamiczny rozwój technologii w zakresie urządzeń takich jak: hulajnoga elektryczna, deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenia samopoziomujące i inne urządzenia o podobnej konstrukcji wyposażone w napęd elektryczny, przeznaczone do transportu osób (nazwane w projektowanych przepisach urządzeniem transportu osobistego). Rozwój ten powoduje, że wskazane urządzenia stają się coraz bardziej dostępne i popularne, głównie wśród mieszkańców dużych aglomeracji miejskich, w szczególności za pośrednictwem bardzo dynamicznie rozwijających się w ostatnim czasie, w dużych miastach, wypożyczalni tego typu urządzeń (hulajnóg elektrycznych). Korzystanie z tych urządzeń budzi jednak poważne wątpliwości w zakresie zgodności z prawem, a także bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, zwłaszcza pieszych.

Aktualnie obowiązujące przepisy *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) nie przewidują możliwości poruszania się przy pomocy urządzeń transportu osobistego po drogach publicznych (a także po drogach w strefach zamieszkania oraz drogach wewnętrznych położonych w strefach ruchu). Obecny stan prawny nie wskazuje wprost, jaki jest status osoby korzystającej z takiego urządzenia (jakie wiążą się z tym obowiązki i uprawnienia), co powoduje, że użytkownicy (także potencjalni) urządzeń transportu osobistego mają liczne wątpliwości m.in. w zakresie dostępności dla tych urządzeń publicznej infrastruktury drogowej.

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

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

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

Projektowane przepisy wprowadzają do *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* definicję urządzenia transportu osobistego i określają dla tego urządzenia maksymalne wymiary (szerokość – nieprzekraczająca w ruchu 0,9 m, długość – nieprzekraczająca 1,25 m), masę własną (nieprzekraczającą 20 kg) oraz maksymalną prędkość jazdy ograniczoną konstrukcyjnie do 25 km/h, jak również źródło napędu (napęd elektryczny).

Zgodnie z projektowaną regulacją, urządzenie transportu osobistego objęte zostało definicją roweru, dlatego też kierujący tym urządzeniem może korzystać z infrastruktury przeznaczonej dla rowerów (droga dla rowerów i pas ruchu dla rowerów) oraz posiadać uprawnienia do kierowania pojazdem takie jak w przypadku roweru. Zgodnie z art. 7 *ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami* (Dz. U. z 2019 r. poz. 341, z późn. zm.) dokumentem stwierdzającym posiadanie uprawnień do kierowania rowerem jest karta rowerowa lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T – w przypadku osób, które nie ukończyły 18 lat. Natomiast dla osób, które ukończyły 18 lat taki dokument nie jest wymagany. Jednocześnie

projektowany przepis art. 45 ust. 1 pkt 15 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* formułuje zakaz kierowaniem urządzeniem transportu osobistego osobie w wieku do lat 10, w tym również pod opieką osoby dorosłej. Z tego względu, osoby poniżej 10 roku życia nie mogą korzystać z urządzeń transportu osobistego również w przypadku gdy pozostają pod opieką osoby dorosłej.

Dodatkowo, dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz spełnienia wymagań ustawowych przez urządzenia transportu osobistego, projekt ustawy zabrania używania na drodze publicznej urządzenia wyposażonego w napęd elektryczny innego niż urządzenie transportu osobistego, a także wprowadza kary administracyjne dla podmiotu świadczącego sprzedaż lub usługi wypożyczenia urządzeń transportu osobistego. Projekt ustawy wprowadza zmiany w *ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) dodając nowy pkt 12a w art. 2. Przepis ten wprowadza pojęcie pojazdu elektrycznego lekkiego, zdefiniowanego jako pojazd w rozumieniu art. 2 pkt 47, wyposażony w pomocniczy napęd elektryczny, oraz pkt 47b *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania. Dodany art. 9a *ustawy o elektromobilności* nakłada na podmiot prowadzący sprzedaż lub świadczący usługi wypożyczenia pojazdów elektrycznych lekkich obowiązek zapewnienia, aby sprzedawane lub wypożyczane pojazdy elektryczne lekkie (rowery wyposażone w pomocniczy napęd elektryczny oraz urządzenia transportu osobistego) spełniały wymagania o których mowa w art. 2 pkt 47 oraz 47b *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*. Jednocześnie w art. 45 ust. 1 *ustawy o elektromobilności* przewidziane zostały – dla podmiotu, który nie wypełnia obowiązku, o którym mowa w art. 9a wskazanej ustawy – sankcje w postaci kary, którą wymierza (zgodnie ze zmienionym ust. 1 i 3 w art. 46 tej ustawy) wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Wskazanie wojewódzkiego inspektora Inspekcji Handlowej, jako organu właściwego do wymierzenia kary, wynika z zakresu zadań Inspekcji Handlowej, określonego w art. 3 *ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej* (Dz. U. z 2018 r. poz. 1930, z późn. zm.), obejmującego m.in. kontrolę legalności i rzetelności działania przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w rozumieniu przepisów odrębnych w zakresie produkcji, handlu i usług.

Projekt ustawy zawiera przepis przejściowy, zgodnie z którym urządzenia wyposażone w napęd elektryczny niespełniające wymagań określonych w art. 2 pkt 47b *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* (tj. długość, szerokość, masa własna, prędkość) przeznaczone do używania na drodze publicznej powinny zostać dostosowane do tych wymagań w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Efektom projektowanych zmian będzie prawne uporządkowanie ruchu urządzeń transportu osobistego (np. hulajnóg elektrycznych), co z kolei – m.in. poprzez znaczne ograniczenie ruchu tych urządzeń na chodnikach i drogach dla pieszych – zapewni wyższy poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (zarówno pieszych, jak i użytkowników wskazanych wyżej urządzeń), a także wpłynie pozytywnie na komfort korzystania przez pieszych z przeznaczonej dla nich przestrzeni.

W przedmiotowym zakresie przeprowadzona została analiza skutkująca stwierdzeniem, że osiągnięcie zamierzonego celu jest możliwe jedynie poprzez proces legislacyjny projektowanej ustawy.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Aktualnie nie istnieje wspólna regulacja na poziomie Unii Europejskiej w zakresie ruchu urządzeń transportu osobistego. Przedmiotowa problematyka jest regulowana na poziomie krajowym przez poszczególne państwa członkowskie. Z informacji posiadanych przez resort infrastruktury wynika, że część państw (np. Belgia, Dania, Niemcy) przyjęła już przepisy odnoszące się do ruchu tych urządzeń, natomiast inne państwa prowadzą działania zmierzające do wypracowania odpowiednich regulacji. Należy zwrócić uwagę, że w krajach, które wprowadziły już wskazane wyżej przepisy albo planują ich wprowadzenie, ruch hulajnóg elektrycznych i innych podobnych urządzeń ma odbywać się na zasadach zbliżonych do ruchu rowerów.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Uczestnicy ruchu drogowego	Brak danych		
Organy kontroli ruchu drogowego (Policja, straże	Brak danych		

gminne i miejskie)			
Podmioty prowadzące działalność gospodarczą związaną ze sprzedażą lub wypożyczaniem urządzeń transportu osobistego	Brak danych		
(dodaj/usuń)			
(dodaj/usuń)			

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

W ramach konsultacji publicznych przedmiotowy projekt ustawy zostanie przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Wojewoda Dolnośląski;
- 2) Wojewoda Kujawsko-Pomorski;
- 3) Wojewoda Lubelski;
- 4) Wojewoda Lubuski;
- 5) Wojewoda Łódzki;
- 6) Wojewoda Małopolski;
- 7) Wojewoda Mazowiecki;
- 8) Wojewoda Opolski;
- 9) Wojewoda Podkarpacki;
- 10) Wojewoda Podlaski;
- 11) Wojewoda Pomorski;
- 12) Wojewoda Śląski;
- 13) Wojewoda Świętokrzyski;
- 14) Wojewoda Warmińsko-Mazurski;
- 15) Wojewoda Wielkopolski;
- 16) Wojewoda Zachodniopomorski;
- 17) Związek Województw RP;
- 18) Konwent Marszałków Województw RP;
- 19) Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych;
- 20) Polski Kongres Drogowy;
- 21) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 22) Związek Powiatów Polskich;
- 23) Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym;
- 24) Instytut Transportu Samochodowego;
- 25) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 26) Klub Inżynierii Ruchu „Klir”;
- 27) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 28) Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej;
- 29) Związek Miast Polskich;
- 30) Unia Miasteczek Polskich;
- 31) Unia Metropolii Polskich;
- 32) Stowarzyszenie na Rzecz Popraw Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”;
- 33) Stowarzyszenie Prawo na Drodze;
- 34) Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów;
- 35) Stowarzyszenie Zielone Mazowsze;
- 36) Polski Związek Niewidomych;
- 37) Ogólnopolskie Stowarzyszenie „Kierowca.pl”;
- 38) Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80 ” w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego;
- 39) Polska Grupa Motoryzacyjna.

W ramach konsultacji publicznych przedmiotowy projekt umieszczony zostanie w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Szczegółowe odniesienie się do zgłoszonych uwag zawarte zostanie w Raporcie z konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)

Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania Nie przewiduje się wpływu na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń Nie dotyczy

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych

Skutki

Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe						
	(dodaj/usuń)						
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projektowane rozwiązania, wprowadzają dodatkowy środek transportu stanowiący uzupełnienie dla innych środków transportu indywidualnego i zbiorowego, co wpłynie na poprawę mobilności osób – zwłaszcza w dużych aglomeracjach miejskich, a także na popularyzację ekologicznych środków transportu. Może również poprawić mobilność osób starszych oraz niepełnosprawnych (zależnie od stopnia i rodzaju niepełnosprawności, która nie wyklucza możliwości korzystania z tych urządzeń).					
	(dodaj/usuń)						
Niemierzalne	(dodaj/usuń)						
	(dodaj/usuń)						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń Nie dotyczy

--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

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

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Projektodawca przewiduje pozytywny wpływ na rynek pracy, gdyż przepisy w zakresie przewidzianym w niniejszym projekcie ustawy mogą stanowić zachętę dla podmiotów świadczących usługi wypożyczania lub sprzedaży urządzeń transportu osobistego, zarówno tych obecnie prowadzących taką działalność – dla jej rozszerzenia, jak i nowych podmiotów – dla rozpoczęcia działalności w obszarze takich usług.

10. Wpływ na pozostałe obszary

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

Omówienie wpływu	Projektowane zmiany przepisów wpłyną na popularyzację środków transportu nieemitujących zanieczyszczeń powietrza. Ponadto mogą wpłynąć na ograniczenie korzystania – zwłaszcza w dużych aglomeracjach miejskich – z pojazdów posiadających napęd spalinowy.
------------------	---

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się przeprowadzenia ewaluacji efektów projektu.
--

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak