



Stowarzyszenie Użytkowników Urządzeń Transportu Osobistego
ul. 3 Maja 1a, 05-827 Grodzisk Mazowiecki, tel. +48 512 929 746,
stowarzyszenie.uuto@gmail.com,
<https://www.facebook.com/StowarzyszenieUUTO>

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

Nawiązując do pisma z dnia 06 sierpnia 2019 r. o znaku sprawy DTD-2.0210.1.2019 dotyczącego konsultacji społecznych odnośnie zmian ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, chcielibyśmy przedstawić nasze uwagi i propozycje zmian do przedłożonego projektu.

Nasze stowarzyszenie zrzesza prywatnych użytkowników urządzeń transportu osobistego, których ilość w Polsce, szacuje się na ponad 5 tysięcy osób. Są wśród nich właściciele elektrycznych hulajnóg, monocykli, deskorolek, onewheel, trikke i innych pojazdów. Głównym założeniem stowarzyszenia, jest działanie na rzecz rozwoju UTO (Urządzeń Transportu Osobistego) i przeciwdziałanie procesom mogącym go spowalniać lub całkowicie zahamować.

Aktualna sytuacja w Polsce wymaga uregulowania kwestii prawnych związanych z elektrycznymi hulajnogami. Jest to fakt niezaprzeczalny, z którym zgodzi się każda z zainteresowanych stron. Jednakże, zaproponowana przez Państwa definicja UTO, obejmuje bardzo dużą grupę pojazdów, które mają całkowicie różne właściwości jezdne i użytkowe. Jest to bardzo dobry zamysł w swojej prostocie, jednakże budzi on wiele zastrzeżeń.

Tymi i innymi zastrzeżeniami, chcielibyśmy się z Państwem podzielić.

1. W jaki sposób nadchodzące zmiany mają zwiększyć bezpieczeństwo?

Aktualnie proponowane przepisy idealnie wpisują się w świat współdzielonej mobilności. W większości przypadków, firmy sharingowe będą musiały ograniczyć prędkość swoich pojazdów tylko o 1-3 km/h. Należy tu jednak zaznaczyć, iż są to pojazdy słabej jakości, z małą baterią, małymi kołami i brakiem amortyzacji (do 20 kg wagi).

Zakładany czas „życia” takiej hulajnogi to tylko 6 miesięcy.

Przy aktualnej propozycji zmian ustawy, firmy sharingowe pozostaną przy słabych konstrukcjach i będą wyrzucać na elektro-złom tysiące, a w niedalekiej przyszłości dziesiątki tysięcy hulajnóg raz na pół roku.

Wspomniane pojazdy, przez słabą jakość są również niebezpieczne.

Co chwila słyszy się o przypadkach, gdzie hulajnoga współdzielonej mobilności łamie się w pół, albo prowadzącemu, w trakcie jazdy, zostaje kierownica w rękach - takich sytuacji było wiele, a same firmy sharingowe za to nie odpowiadają. Zabezpieczają się taką umową z użytkownikiem, że wszystko co się stanie, będzie jego winą.

Zaproponowane przez Państwa przepisy, powinny w jakimś stopniu zwiększyć bezpieczeństwo użytkowników hulajnóg współdzielonych, a tym samym innych użytkowników ruchu.

W tej chwili, pojazdy te, jeżdżą w większości przypadków po ścieżkach rowerowych – istnieje na to nieoficjalne przyzwolenie. Wprowadzenie oficjalnego pozwolenia jazdy po ścieżkach nie zmieni nic w porównaniu do obecnych realiów. Prędkość tych pojazdów będzie ograniczona w nieznaczającym stopniu.

2. Obowiązkowe OC dla kierowców wypożyczanych UTO.

OC automatycznie wykupione w trakcie zakładania konta lub wypożyczenia sprzętu. Człowiek, który pierwszy raz wsiada na dany pojazd stanowi bardzo duże zagrożenie dla siebie i innych. Często, taka osoba, nie ma pojęcia o zasadach i przepisach ruchu drogowego, albo w ogóle jej nie zależy na opinii innych (w końcu jest anonimową osobą na wypożyczonym sprzęcie). Dodatkowo, taka osoba śpieszy się, bo za każdą minutę wypożyczenia płaci. Są to tak zwani „niedzielni kierowcy”, którzy nie znają sprzętu na którym się poruszają i/lub nie umieją się na nim poruszać.

Ci użytkownicy, jako grupa stanowiąca największe zagrożenie, powinni obowiązkowo posiadać OC.

3. Firmy powinny ogólnie odpowiadać za stan sprzętu.

Jeżeli firmy współdzielonej mobilności nie są w stanie zagwarantować użytkownikom bezpieczeństwa, to powinny zmniejszyć ilość swoich hulajnóg i na nich się skupić). Wymówki, że to użytkownicy nie dbają o sprzęt, nie powinny mieć miejsca. To firmy go wypożyczają i to one powinny zadbać o jego sprawność. Hulajnogi są przez nich ściągane i wprowadzane na rynek i to oni odpowiadają za ich jakość (pękające ramy, kierownice). Udostępniając dany model na rynku, firmy powinny uwzględnić realia i dobrą wytrzymałość hulajnóg do dwóch osób, nie jednej.

Ponieważ firmy nie potrafią i nawet nie próbują wyegzekwować od użytkowników jazdy w jedną osobę, powinny ściągnąć sprzęt odporny na większe obciążenie.

Aktualnie sytuacja wygląda tak, iż nieświadoma osoba, wsiadająca na hulajnogę sharingową po paru osobach jadących we dwójkę, może w najlepszym przypadku stracić zęby, a w najgorszym, życie.

4. Zwiększenie wagi maksymalnej UTO.

Nawiązując do wcześniej wspomnianych efektów ubocznych niskiej jakości lekkich sprzętów, niebezpieczeństwa dla użytkowników i gigantycznej produkcji elektro-złomu, wnioskujemy o zwiększenie wagi maksymalnej UTO.

Ograniczenie wagi do 20 kg wyklucza z użytkowania większość prywatnych sprzętów i likwiduje możliwość poruszania się UTO na większe odległości (tak jak to robi się rowerem).

Pojazdy te ewoluują i zmieniają swoje kształty z roku na rok. Jeżeli chcemy stworzyć uniwersalny zapis dla wszystkich UTO, to nie możemy tworzyć ograniczenia do 20 kg.

Warto przy tym zaznaczyć, iż rowery elektryczne, które mają znacznie większe wymiary niż przeciętne UTO, nie posiadają żadnego ograniczenia wagowego i pojazdy te (ze stalowymi ramami) potrafią ważyć ok 40 kg.

Co oznacza większa waga?

- większa bateria – większa żywotność (bateria, która jest rozładowywana tylko częściowo ma kilkukrotnie dłuższy czas życia od całkowicie rozładowywanej)
- większa bateria – większy zasięg (prawdziwa alternatywa dla roweru, a niekiedy nawet i dla samochodu)
- większe koła i amortyzacja - bezpieczeństwo pokonywania nierówności i brak wstrząsów, które również negatywnie wpływają na żywotność sprzętu
- solidniejsza rama wytrzymująca obciążenia jakim poddawane jest UTO.
- większy silnik (w przypadku pojazdów hamujących silnikiem) - krótsza droga hamowania i większa responsywność/manewrowość.

5. Ograniczenia wiekowe.

- **Samodzielna jazda na UTO poniżej 14 roku życia – zabroniona**
- **Od 14 do 18 lat obowiązek posiadania karty motorowerowej, prawa jazdy kat. AM lub A1.**

Zapis o ograniczeniach wiekowych i obowiązku posiadania uprawnień, powinien być sprawdzany przez podmioty wypożyczające sprzęt. To one powinny odpowiadać za udostępnienie pojazdu osobie niespełniającej wyżej określonych wymagań (obowiązkowy skan karty etc).

6. Zakaz jazdy UTO w dwie osoby.

Jak sama nazwa wskazuje UTO – Urządzenie Transportu Osobistego, służy do transportu jednostki, nie kilku osób. Są to lekkie konstrukcje, w których ruch ciała pasażera, może znacznie zmienić tor jazdy urządzenia.

Zakaz ten nie powinien mieć zastosowania przy jeździe z dzieckiem do 14 roku życia
Rodzic powinien mieć możliwość przetransportowania dziecka z zachowaniem należytej ostrożności.

7. Jazda po chodnikach poniżej 2m szerokości – Paradoks UTO.

Zapis który ma być martwym zapisem nie powinien wchodzić w życie. Nie można ograniczać się tylko do wielkich miast. Trzeba spojrzeć na realia wszystkich użytkowników w Polsce. Rozwinięta sieć ścieżek rowerowych powstaje dopiero od paru lat w Warszawie i też nie ma ich wszędzie.

Mało które miasto w Polsce, będzie miało na tyle rozwiniętą infrastrukturę, aby można było się w nim legalnie poruszać na UTO. Mało które miasto ma chodniki powyżej 2 m szerokości. Dodatkowo są ludzie którzy chcą, tak jak rowerzyści, dojeżdżać z jednego miasta do drugiego, jadąc poboczem.

W świetle nadchodzących przepisów występuje paradoks. UTO będzie dozwolone tam, gdzie rozwinięta jest infrastruktura miejska (również komunikacja), a zakazane tam, gdzie komunikacji nie ma lub jest w znacznym stopniu ograniczona (mniejsze miejscowości).

Zapis o obowiązkowej szerokości chodnika wynoszącej 2m powinien zostać skasowany i zastąpiony zapisem, iż **pieszy na chodniku ma zawsze pierwszeństwo**. Jako użytkownicy UTO jesteśmy na chodniku gośćmi i powinniśmy w każdym calu zadbać o bezpieczeństwo innych. My, jako poruszający się z większą prędkością, odpowiadamy za bezpieczeństwo pieszego. Tak samo jak firma sharingowa powinna odpowiadać za bezpieczeństwo

wypożyczającego (pod względem stanu sprzętu).

Dodatkowo, przy braku chodnika, powinno się zezwolić na jazdę UTO po ulicy na takich samych zasadach jak rowerem z tymi samymi wymaganiami co do wyposażenia.

W przypadku braku możliwości skasowania zapisu o minimum 2m szerokości chodnika, powinno się zezwolić Użytkownikom UTO na jazdę po ulicy na tych samych zasadach co rowerzystom.

8. Pojazdy UTO są w stanie bezpiecznie osiągać wyższą prędkość niż 25 km/h.

Większość prywatnych pojazdów rozwija prędkości przekraczające zakładane ograniczenie. Należałoby pozostawić furtkę, na możliwość poruszania się lepszym sprzętem, dla tych, którzy traktują UTO jako prawdziwą alternatywę dla auta. Takie osoby potrafią przejechać w dzień nawet 100 km.

Nasz postulat:

Umożliwienie jazdy lepszym sprzętem, osobom z odpowiednimi kwalifikacjami, czyli prawem jazdy lub certyfikatem o ukończeniu szkolenia na poruszanie się UTO.

Osoba z takimi uprawnieniami mogłaby poruszać się z większą prędkością na ścieżkach rowerowych i po ulicy. Prędkość maksymalna na ścieżkach wynosiłaby 40 km/h, a na drogach publicznych 50 km/h – stosując się przy tym do znaków drogowych.

W przypadku braku możliwości zwiększenia ogólnej maksymalnej wagi UTO (wspomnianej wcześniej w punkcie 4.), Wyższa waga powinna zostać umożliwiona wraz z wyższą prędkością, dla posiadaczy wymaganych kwalifikacji.

Dziękuję za uwagę i mam nadzieję, że uda się Państwu wypracować przepisy, które zadowolą większość środowisk,

Tomasz Kosmalski – założyciel stowarzyszenia