



SENAT  
RZECZYPOSPOLITEJ  
POLSKIEJ

X kadencja

# Zapis stenograficzny

z posiedzenia  
Komisji Infrastruktury (33.)

19 marca 2021 r.

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (druk senacki nr 338, druki sejmowe nr 933 i 949).
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (druk senacki nr 336, druki sejmowe nr 908 i 948).
3. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 337, druki sejmowe nr 911, 960 i 960-A).

(Początek posiedzenia o godzinie 13 minut 01)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący  
Jan Hamerski)

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Szanowni Państwo, dzień dobry.

Witam serdecznie panie i panów senatorów na dzisiejszym posiedzeniu komisji.

Witam serdecznie również wszystkich naszych zacnych gości. Są z nami dzisiaj... Witam serdecznie pana ministra Andrzeja Bittela...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Dzień dobry.)

...z osobami towarzyszącymi. Jest m.in. pan Maciej Sofiński. Wybaczone państwu, że nie będę czytał wszystkich funkcji, które państwo sprawujecie, i stanowisk, a wymienię tylko nazwiska. Jest też pan Grzegorz Kuzka oraz pan Tomasz Behrendt. Są również z nami, zdalnie, pan Kamil Wilde oraz pan Marcin Trela z Urzędu Transportu Kolejowego. Jest pani Aleksandra Szymczyk z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Jest pan prezes Jakub Majewski z Fundacji „ProKolej”. Jest pan Izydorek vel Zydorek z Klastra „Luxtorpeda 2.0”. Jest zdalnie również pan Maciej Wroński ze Stowarzyszenia „Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego”. Jest Adam Jędrzejewski i pan Marek Żółtowski ze Stowarzyszenia „Mobilne Miasto”. Są panowie reprezentujący Najwyższą Izbę Kontroli, m.in. pan Mariusz Rzyski. Jest pan Bartłomiej Zydel, również zdalnie, ze Związku Powiatów Polskich. A z nami tradycyjnie są: pan mecenas Maciej Telec i sekretarz, pan Tomala.

Szanowni Państwo, pragnę przypomnieć, że nasze posiedzenie jest transmitowane i w tymże

posiedzeniu, oprócz wszystkich osób, które są fizycznie na tym posiedzeniu, biorą udział również senatorowie pracujący dzisiaj zdalnie – witam serdecznie.

Czy na sali lub zdalnie są przedstawiciele podmiotów prowadzących działalność lobbingsową w rozumieniu ustawy o działalności lobbingsowej? Nie widać, nie słychać zgłoszeń. Nikt się nie zgłasza.

Szanowni Państwo, wszyscy państwo, oczywiście członkowie komisji, otrzymaliście porządek dzisiejszych obrad wraz z niezbędnymi materiałami.

Czy do tego porządku obrad członkowie komisji mają jakieś uwagi? Nie.

Chciałem jeszcze zapytać: czy mamy kworum, Panie Sekretarzu?

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Tak.)

Jest kworum.

W związku z tym przystępujemy do realizacji porządku obrad.

Pragnę przypomnieć, że w punkcie pierwszym mamy: rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.

Zapraszam pana ministra jako przedstawiciela wnioskodawcy i proszę o przedstawienie nam tej zmiany ustawy.

**SEKRETARZ STANU**  
**W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY**  
**ANDRZEJ BITTEL**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Przedmiotem ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym jest pełna implementacja

dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie bezpieczeństwa kolei, czyli wdrożenie czwartego pakietu kolejowego w części technicznej. Po tym, jak udało się zaimplementować czwarty pakiet w ramach filaru rynkowego, jest to ostatni kluczowy element wdrożenia przepisów prawa europejskiego w zakresie branży kolejowej, a tym samym zharmonizujemy nasze prawo z prawem wspólnotowym. Od początku w pracę nad wdrożeniem zaangażowane były podmioty działające na tym rynku. Powołane zostały 4 grupy robocze przygotowujące odpowiednie części projektów, w których uczestniczyli przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Urzędu Transportu Kolejowego, Instytutu Kolejnictwa, przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, a także strony społecznej. Po zakończeniu pracy grup roboczych, na podstawie wyników tych prac, opracowany został projekt ustawy i zainicjowany został formalny proces legislacyjny. Chciałabym na posiedzeniu Wysokiej Komisji powiedzieć, żebyśmy wszyscy tutaj dostrzegli ten wielki wysiłek całej gamy osób, grupy osób i instytucji, które włożyły swój wkład w przygotowanie tych specjalistycznych przepisów. Chciałabym też na tym forum po raz kolejny za to podziękować. Należy podkreślić, że ze względu na konieczność pilnego wdrożenia tych przepisów, które dzisiaj są przedmiotem obrad, projekt zawiera wyłącznie przepisy dyrektywowe, że chodzi o wdrożenie przepisów dyrektywowych. Pomimo bardzo wielu wniosków na etapie konsultacji publicznych dotyczących przepisów krajowych, staraliśmy się – wydaje mi się, że skutecznie – nie wykroczyć poza materię dyrektyw.

Pozwolę sobie krótko przedstawić najważniejsze rozwiązania, które są zawarte w ustawie. Implementowane przepisy spowodują, że zmieni się w naszym kraju procedura homologacji pojazdów kolejowych. Zamiast dotychczasowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego wydawanego przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego zezwolenie na wprowadzanie pojazdu kolejowego do obrotu będzie wydawane przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej. Oprócz agencji zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu będzie mógł wydać również prezes Urzędu Transportu Kolejowego, ale tylko w przypadku, gdy

obszar użytkowania pojazdu będzie ograniczony wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zatem zezwolenie ważne na więcej niż jedno państwo członkowskie Unii Europejskiej będzie mogła wydawać wyłącznie Agencja Kolejowa Unii Europejskiej. Agencja Kolejowa Unii Europejskiej będzie działała w formule *one stop shop*, czyli punktu kompleksowej obsługi. Oznacza to, że uczestnicy rynku kolejowego będą mieli możliwość składania wniosków przez platformę informatyczną, a ich obsługa będzie w pełni zdalna. Dotyczyć będzie to m.in. wprowadzenia pojazdu kolejowego do obrotu czy jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Przekazywanie dokumentów do agencji będzie następowało w formule elektronicznej, co wyeliminuje składanie korespondencji papierowej, sama zaś procedura ma nie zakłócać osiągnięcia celu w postaci wydawania zgód. Z punktu kompleksowej obsługi będą mogli korzystać wnioskodawcy ubiegający się o dokumenty wydawane zarówno przez agencję, jak i przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Liczmy – takie jest nasze oczekiwanie, taka jest nasza ocena – że ten punkt kompleksowej obsługi znacząco usprawni proces przyjmowania wniosków, co niewątpliwie pozytywnie odczują podmioty działające na rynku kolejowym oczekujący na rozstrzygnięcia związane z dopuszczeniem ich podsystemów do funkcjonowania.

(Przewodniczący Jan Hamerski: Dziękuję bardzo, Panie Ministrze...)

Jeszcze, Panie Przewodniczący, proszę dać mi odrobinę czasu...

(Przewodniczący Jan Hamerski: Ależ daję, daję.)

To był taki głęboki oddech, bo chciałem przejść do drugiego ważnego elementu.

Drugim ważnym elementem jest wprowadzenie tzw. preautoryzacji systemu ERTMS jako elementu ważnego dla spójności systemów kolejowych. Ze względu na wielu producentów dostarczających urządzenia ERTMS zdarzały się bowiem przypadki, że urządzenia te pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi, czasami nawet w tym samym państwie instalowane w ramach różnych przetargów i kontraktów, nie wykazywały zakładanej kompatybilności, co rodziło potem problemy w trakcie eksploatacji tych systemów. Problemy te objawiały się: zakłóceniem przejazdu pociągu z terytorium jednego państwa na terytorium drugiego państwa. Sytuacja ta powodowała problemy na poziomie

technicznym, tzn. nie można było mówić o ich pełnej interoperacyjności, a z punktu widzenia pasażera pociąg mógł, jak to mówią kolejarze, doznawać opóźnień.

W ramach procesu preautoryzacji ERTMS wnioskodawca będzie obowiązany wykazać, że kontroluje ponad 170 szczegółowych zagadnień technicznych odnoszących się do części przytorowej podsystemów, które były przyczyną zidentyfikowanych problemów w innych projektach wdrażanych w Unii Europejskiej. Proces ten będzie również wspomagany przez krajową władzę bezpieczeństwa, czyli prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. To rozwiązanie ma na celu podwyższenie jakości funkcjonowania ERTMS na terenie Unii Europejskiej. Takie działanie, czyli takie zaproszenie do składania ofert związanych z urządzeniami przytorowymi ERTMS, Agencja Kolejowa sprawdzi, czy przewidziane rozwiązania techniczne są zgodne z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności.

Jeśli chodzi o dokumenty dotyczące bezpieczeństwa systemu kolei, to w miejsce dotychczasowych certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych w dwóch częściach, A i B, przez krajowe organy do spraw bezpieczeństwa, wprowadzony został jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydawany przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej, w przypadku obszaru działalności przewoźnika w kilku krajach członkowskich lub przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, gdy taką wolę wyrazi wnioskodawca, z tym że dotyczyć to będzie tylko działalności w Polsce.

Zmiany te spowodują, że znacząco zmieni się rola prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, jeśli chodzi o wydawanie zezwoleń technicznych. Prezes UTK będzie odpowiedzialny za dopuszczenie do eksploatacji niektórych urządzeń stałych infrastruktury kolejowej. Ponadto, o czym już wspominałem wcześniej, będzie mógł zamiast agencji, gdy taką wolę wyrazi wnioskodawca, wydać jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, ale tylko w przypadku, gdy odpowiedni obszar działalności przewoźnika lub obszar użytkowania pojazdu jest ograniczony do terytorium Rzeczypospolitej. Rolą prezesa Urzędu Transportu Kolejowego będzie również badanie zgodności z siecią oraz krajowymi przepisami technicznymi w procesie wydawania przez agencję zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu.

Mamy też przepisy, które mówią o tym, że przewoźnicy kolejowi będą mieli obowiązek zapewnienia pomocy rodzinom ofiar śmiertelnych wypadków oraz osobom ciężko rannym i ich rodzinom. Zgodnie z nowymi rozwiązaniami to przewoźnik będzie udzielał poszkodowanym informacji dotyczących procedur dochodzenia roszczeń w ramach przepisów unijnych. Jednocześnie na własny koszt przewoźnik będzie musiał zapewnić wsparcie psychologiczne osobom poszkodowanym. Równocześnie zmienione zostały szczegółowe wymagania dotyczące systemów zarządzania bezpieczeństwem tworzonych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury.

Dyrektywa wymaga pilnego wdrożenia. Jesteśmy odrobinę po terminie, stąd też bardzo proszę o przyjęcie tego projektu na posiedzeniu komisji i dalsze procedowanie na posiedzeniu Senatu. Dziękuję bardzo. Tyle w telegraficznym skrócie.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Pozwolicie państwo... Popeliłem faux pas na samym początku, czytając z listy zaproszonych gości i naszych, że tak powiem, tu współgospodarzy. Wymieniłem pana mecenasa, a tam również jeszcze siedzą panie mecenas: pani Beata Mandylis i pani Aldona Figura. Witam serdecznie. Wybaczcie, Panie... Przepraszam...

*(Rozmowy na sali)*

Dołączył online pan minister Weber. Witamy serdecznie.

**GŁÓWNY LEGISLATOR  
W BIURZE LEGISLACYJNYM  
W KANCELARII SENATU  
MACIEJ TELEC**

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, ja chciałbym zwrócić uwagę na 4 kwestie, które są konsekwencją zmian zaproponowanych w ustawie do ustawy o transporcie kolejowym.

Pierwsza uwaga jest związana ze zmianą w art. 4 w pktach 26 i 29, gdzie proponuje się zmianę definicji używanych w ustawie, a w art. 22f w ust. 14 pozostała terminologia sprzed zmiany. Gdyby komisja zdecydowała się na przyjęcie poprawki w tym zakresie, należałoby zmienić

również art. 22f ust. 15 w ten sposób, aby utrzymać w mocy przepisy wykonawcze wydane na jego podstawie, ponieważ w art. 22f ust. 14 są wytyczne do tego rozporządzenia.

Uwaga druga dotyczy art. 5 ust. 2 noweli. Jest to przepis, w którym jest mowa o obowiązku uzyskania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub zezwolenia dla typu pojazdu, zgodnie z art. 23b ust. 1 ustawy, przy czym o zezwolenie dla tego pojazdu stanowi art. 23d. Proponujemy, żeby ten przepis uzupełnić o odesłanie do tego właśnie przepisu.

Uwaga trzecia dotyczy przepisu o wejściu w życie, tj. art. 15 pkt 1 noweli. W tej jednostce redakcyjnej wyodrębniono grupę przepisów dotyczących europejskiego rejestru pojazdów, które mają wejść w życie z dniem 16 czerwca 2021 r. Tutaj pominięto, moim zdaniem, kilka jednostek redakcyjnych, o które, jak się wydaje, ten przepis powinien być uzupełniony.

Uwaga czwarta dotyczy art. 15 pkt 1 noweli w związku z art. 3 ust. 6 i art. 3 ust. 4. Chodzi o to, że przepisy przejściowe i przepis o wejściu w życie posługują się różnymi datami, co w konsekwencji doprowadziłoby do tego, że przepisy przejściowe miałyby zadziałać z mocą wsteczną, zanim jeszcze weszłyby w życie. Proponujemy, żeby tutaj daty w art. 15 i w art. 3 ujednolicić, żeby nie było żadnych wątpliwości w tym zakresie. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Mecenasiu.

Panie Ministrze, czy zechce się pan odnieść do uwag zgłoszonych przez pana mecenasu?

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
ANDRZEJ BITTEL**

Prosilibyśmy o uwzględnienie uwagi drugiej i czwartej. To są słuszne uwagi...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Prosimy o uwzględnienie w całości uwagi drugiej i czwartej. Panowie poprawiajcie mnie, gdybym coś pomylił.

Jeśli chodzi o uwagę pierwszą, to prosilibyśmy o jej nieuwzględnienie. Chcielibyśmy, żeby treść została taka jak do tej pory. Podobną uwagę

mieli legislatorzy w Sejmie i też zaprezentowaliśmy takie same stanowisko. Chcemy uniknąć konieczności wydawania kolejnego rozporządzenia, mimo tego, że projekt ustawy nie wprowadza zmian merytorycznych. Tak że prosiłbym, żeby to zostawić w takim samym kształcie.

Najbardziej skomplikowane jest odniesienie się do uwagi trzeciej. Zgadza się z uwagą do pktu 36...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Art. 1 pkt 30 lit. a tiret pierwsze...

*(Głos z sali: A potem już nie?)*

A potem już nie... Prosilibyśmy, żeby ta poprawka przyjęła taki kształt.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Panie Mecenasiu, czy zechce się pan odnieść do wypowiedzi pana ministra, czy...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, ja również mam propozycję zmiany. Otóż proponuję, aby w art. 1 pktcie 59... w ust. 1 w pktcie 3 kropkę zastąpić średnikiem i dodać pkt 4 w brzmieniu: „zakres dokumentacji technicznej dołączanej do deklaracji weryfikacji WE podsystemu”. Ponadto proponuję, aby w ust. 2 w pktcie 5 kropkę zastąpić średnikiem i dodać pkt 6 w brzmieniu: „konieczność zapewnienia spójności dokumentacji technicznej dołączanej do deklaracji weryfikacji WE podsystemu”. Zaproponowana zmiana polega przede wszystkim na umożliwieniu wdrożenia w akcie wykonawczym wydanym na podstawie art. 25 ust. 1 załącznika IV dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej, w zakresie pktu 2, który w całości określa zakres dokumentacji technicznej dołączanej do deklaracji weryfikacji podsystemu.

Czy pan mecenas lub pan minister mają w odniesieniu do tej poprawki jakies uwagi?

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
ANDRZEJ BITTEL**

Ja bym prosił o uwzględnienie tej poprawki. Ona zasługuje na uwzględnienie z powodów,

o których mówił pan przewodniczący. W trakcie prac nad rozporządzeniami taka delegacja z całą pewnością będzie też potrzebna. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Czy pan mecenas ma do tego jakąś uwagę?

**GŁÓWNY LEGISLATOR**  
**W BIURZE LEGISLACYJNYM**  
**W KANCELARII SENATU**  
**MACIEJ TELEC**

Nie. Jest to poprawka o charakterze merytorycznym. Ona rozszerza zakres spraw przekazanych do uregulowania w akcie wykonawczym i w ślad za tym również wytyczne.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję serdecznie.

Pan senator Lamczyk chciał zabrać głos.

*(Senator Stanisław Lamczyk: Może później w dyskusji.)*

Halo, czy słyszymy się?

*(Senator Stanisław Lamczyk: Może w dyskusji.)*

W dyskusji, tak?

*(Senator Stanisław Lamczyk: Tak.)*

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, mam propozycję, abyśmy przegłosowali zaproponowane przez Biuro Legislacyjne i zgłoszone przeze mnie poprawki.

*(Głos z sali: Przejmuje je pan, tak?)*

Tak. Ja przejmuję te poprawki, co do których wątpliwości nie ma zarówno ministerstwo, jak i pan mecenas, poprawkę nr 2 i poprawkę nr 4.

*(Głos z sali: Panie Przewodniczący, ja w kwestii formalnej. Może senator jednak zabierze głos w dyskusji przed głosowaniem...)*

Nie. Ja pytałem go, czy chce zabrać głos w tej chwili, i powiedział, że w dyskusji, więc nie wiem...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Chyba, że w dyskusji...

Panie Senatorze Lamczyk, czy pan senator ma jakąś poprawkę do procedowanej ustawy?

**SENATOR**  
**STANISŁAW LAMCZYK**

Nie. Nie mam żadnej uwagi, tak że tutaj...

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Czyli przystępujemy...

*(Senator Jadwiga Rotnicka: Nie ma propozycji zmian?)*

Nie ma.

*(Senator Jadwiga Rotnicka: To głosujemy.)*

W związku z tym głosujemy zaproponowaną przez Biuro Legislacyjne poprawkę nr 1. Myślę, że nie ma sensu już przypominać tej poprawki.

Kto jest za?

*(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 2 głosy na sali.)*

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: To jest ta, którą prosiłem, żeby nie uwzględniać... To znaczy pierwsza, tak?)*

**GŁÓWNY LEGISLATOR**  
**W BIURZE LEGISLACYJNYM**  
**W KANCELARII SENATU**  
**MACIEJ TELEC**

Pan przewodniczący przejął poprawki nr 2 i 4. Mówiąc „poprawka nr 1” miał na myśli poprawkę nr 2. Poprawki nr 1 pan senator nie przejmował. Mówił o poprawkach nr 2 i 4 z opinii.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Głosujemy nad poprawką nr 2.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki?

*(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 3 głosy za na sali.)*

*(Głos z sali: Musimy poczekać.)*

Czekamy, aż zgłoszą się...

*(Senator Artur Dunin: Przepraszam, Panie Przewodniczący, Artur Dunin. Nie dostałem ankiety do drugiego głosowania.)*

*(Głos z sali: Ja też nie.)*

Głosujemy nad poprawką nr 2 zaproponowaną przez Biuro Legislacyjne, przejętą przeze mnie i pozytywnie zaopiniowaną przez pana ministra. I nad tą poprawką żeśmy w tej chwili głosowali...



(Głos z sali: Panie Przewodniczący, ale nie mamy ankiety do głosowania. Nie dostaliśmy ankiety do głosowania.)

Moment, sekunda.

(Rozmowy na sali)

Szanowni Państwo, czy senatorowie pracujący zdalnie są na linii, słyszą nas?

(Głos z sali: Tak.)

Dokonyjemy reasumpcji głosowania. Przypominam, że głosujemy w tej chwili nad poprawką nr 2 zaproponowaną przez Biuro Legislacyjne, pozytywnie zaopiniowaną przez ministerstwo, przejętą przeze mnie. Czy zrozumieliśmy się?

(Senator Jadwiga Rotnicka: Teraz tak.)

Przystępujemy do głosowania.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki?

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 3 głosy na sali za, nikt nie był przeciwny, nikt się nie wstrzymał.)

(Senator Alicja Zajac: Panie Przewodniczący, na ekranie mamy... Okej.)

(Głos z sali: System się...)

Senator Zajac ma problem?

(Głos z sali: Ma problem z siecią. Jest otwarta 1 ankieta i ona nie spłynęła, dlatego czekamy.)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dziękuję bardzo. Zamykamy głosowanie. Proszę uprzejmie przedstawić wyniki głosowania.

(Brak nagrania)

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Czyli poprawka została przyjęta jednogłośnie.

(Senator Jadwiga Rotnicka: Jaki wynik?)

8 głosów za.

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Jednogłośnie.)

Dziękuję bardzo.

Przystępujemy w tej chwili... Może pan mecenas będzie uprzejmy jeszcze przedstawić poprawkę nr 3?

**GŁÓWNY LEGISLATOR**  
**W BIURZE LEGISLACYJNYM**  
**W KANCELARII SENATU**  
**MACIEJ TELEC**

Poprawka nr 3. Ja odczytam, jak ona będzie brzmiała po uwagach pana ministra: w art. 15 w pkt 1 wyrazy „pkt 30 lit. a tiret drugie

i czwarte” zastępuje się wyrazami „pkt 30 lit. a tiret pierwsze, drugie i czwarte.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Tak jest.)

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Jest akceptacja ze strony ministerstwa.

Czy ktoś z państwa przejmuje tę poprawkę?

(Senator Jadwiga Rotnicka: Ja mogę.)

Pani senator przejmie poprawkę. Dobrze.

Przystępujemy do głosowania nad poprawką nr 3 zaproponowaną przez Biuro Legislacyjne, przejętą, przypominam, przez panią senator Rotnicką.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki?

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 3 głosy za na sali, nikt nie był przeciwny i nikt się nie wstrzymał.)

7 głosów za przyjęciem poprawki, nikt się nie wstrzymał, 1 głos przeciwny.

(Brak nagrania)

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

...przyjęciem tej poprawki.

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 3 głosy za na sali, nikt nie był przeciwny, nikt się nie wstrzymał.)

Ogólnie 7 głosów za, nikt nie był przeciwny, 1 senator się wstrzymał.

Poprawka została przyjęta.

Ostatnia poprawka to poprawka nr 5. Jest to poprawka, którą ja pozwoliłem sobie zgłosić, zaopiniowana również pozytywnie przez Biuro Legislacyjne i ministerstwo.

Kto jest za?

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 3 głosy za na sali, nikt nie był przeciwny, nikt się nie wstrzymał.)

Czekamy na...

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 9 głosów za, nikt nie był przeciwny, nikt się nie wstrzymał.)

9 głosów za, nikt nie był przeciwny, nikt się nie wstrzymał.

Poprawka została przyjęta jednogłośnie.

Teraz głosujemy nad ustawą w całości wraz z przyjętymi poprawkami.



Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem tej ustawy?

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 3 głosy za na sali, nikt nie był przeciw, nikt się nie wstrzymał. Czekamy na zdalnych.)

(Rozmowy na sali)

Czekamy na głosowanie pozostałych senatorów.

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 8 głosów za, nikt nie był przeciw, nikt się nie wstrzymał.)

8 głosów za, nikt nie był przeciw, nikt się nie wstrzymał. Jednogłośnie za.

Dziękuję serdecznie.

Przystępujemy do...

(Senator Jadwiga Rotnicka: A sprawozdawca?)

Sprawozdawcą będzie pani senator...

(Senator Jadwiga Rotnicka: Ja nie. Ja proponowałam panią Halinę Biedę.)

Dobrze.

Padła propozycja, Pani Senator Bieda, aby pani była sprawozdawcą komisji na posiedzeniu plenarnym. Czy pani się zgadza?

(Senator Halina Bieda: A czy ja mogę prosić o wymianę? Bo chciałam się zgłosić do transportu drogowego. A tu może pan senator Lamczyk albo pan przewodniczący...)

Dobrze. No to pani senator Rotnicka weźmie tę ustawę, a o ruchu...

(Senator Jadwiga Rotnicka: O transporcie kolejowym to mężczyźni powinni...)

(Senator Halina Bieda: A o transporcie drogowym ja.)

Senator Świlski.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Właśnie mamy demokrację, tak jest. O to cały czas żeśmy...

(Brak nagrania)

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

...Najmocniej przepraszam, ale zaszło tutaj małe niedopatrzenie. Mianowicie przechodzimy w tej chwili jeszcze do wypowiedzi pana Lamczyka, który chciał się odnieść do tej ustawy...

(Senator Jadwiga Rotnicka: No to może...)

...bo nie zgłaszał żadnych poprawek.

Panie Senatorze, Panie Przewodniczący...

**SENATOR  
STANISŁAW LAMCZYK**

Tak. Dziękuję bardzo. Czy jestem dobrze słyszalny?

(Przewodniczący Jan Hamerski: Tak. Tak. Prosimy bardzo.)

Ustawa jest oczekiwana, tylko dla mnie to jest troszkę za późno. Jak były organizowane przetargi na sterowanie ruchem kolejowym w Polsce – mam na myśli tutaj ERTMS na linii E65, E20, E30 – to wtedy te klucze dostępu do interfejsów były bardzo potrzebne. To wszystko całkiem inaczej by funkcjonowało, a w tej chwili borykamy się, Panie Ministrze, z problemami, bo, jak pan mówił tutaj sprytnie, są spóźnienia poszczególnych pociągów... Ale tutaj chodzi nie tylko o spóźnienia. To jest horror, który przeżywają maszyniści – ja mam niektóre raporty – jak widzą jak rogatki są otwarte... To nie funkcjonuje dobrze. Ustawa jest oczekiwana, tylko można było to wszystko inaczej rozegrać. Można było te klucze otrzymać w inny sposób, a w tej chwili borykamy się z tym wszystkim. Ten system nie działa w Polsce, a co dopiero na granicy naszego kraju. Dlatego owszem, ustawa jest oczekiwana, tylko troszkę jest za późno. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Senatorze, za te uwagi. Myślę, że pan senator w tym przypadku będzie chyba właściwym senatorem, aby złożyć sprawozdanie z posiedzenia komisji w tej części na posiedzeniu plenarnym Senatu.

Czy wraza pan zgodę, Panie Przewodniczący? (Senator Stanisław Lamczyk: Wyrażam zgodę. Dziękuję.)

Dziękuję bardzo. Dziękuję serdecznie. Dziękuję w imieniu swoim i w imieniu pani senator Rotnickiej.

(Brak nagrania)

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

...o transporcie drogowym. Dziękuję również, Panie Ministrze.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Dziękujemy bardzo. Do zobaczenia, miejmy nadzieję, w czwartek.)

Tak jest. Do widzenia.

Szanowni Państwo... Witam panią mecenas. Pan minister jest z nami zdalnie, tak?

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Dzień dobry, Panie Przewodniczący. Tak, Szanowni Państwo, jestem zdalnie. Ja bardzo dobrze słyszę...)

Tak, my również słyszymy.

Przystępujemy do prawa o ruchu drogowym oraz zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

(Głos z sali: O transporcie drogowym. Transport drogowy.)

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Panie Przewodniczący, czy teraz będzie ustawa – Prawo o ruchu drogowym, czy ustawa o transporcie drogowym?)

O transporcie drogowym. Przepraszam.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
RAFAŁ WEBER**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Projekt ustawy służy stosowaniu przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej 2017/2205 z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej.

Rozporządzenie to nakłada na państwa członkowskie przeprowadzające drogową kontrolę techniczną obowiązek niezwłocznego powiadomienia o wynikach kontroli punktu kontaktowego państwa członkowskiego kraju rejestracji pojazdu. Powiadomienie to powinno odbyć się przy użyciu systemu wymiany komunikatów – RSI. Ponadto rozporządzenie określa procedury i minimalne wymagania dotyczące treści komunikatów RSI. W związku z tym projektowane przepisy ustawy zakładają, że wymiana komunikatów RSI będzie odbywała się w oparciu o dane zgromadzone w Centralnej Ewidencji Naruszeń. To system teleinformatyczny prowadzony przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Projekt ustawy wprowadza obowiązek: gromadzenia w Centralnej Ewidencji Naruszeń informacji o numerze VIN kontrolowanego pojazdu, a także przekazywania przez Głównego

Inspektora Transportu Drogowego do innych punktów kontaktowych Unii Europejskiej właściwych dla kraju rejestracji pojazdu informacji o wynikach kontroli, podczas której stwierdzono poważne lub niebezpieczne usterki przy użyciu systemu wymiany komunikatorów RSI.

Optymalnym rozwiązaniem dla zapewnienia możliwości przekazywania danych określonych rozporządzeniem nie będzie jednak budowa nowego systemu teleinformatycznego ani rozbudowa już istniejącego, lecz stworzenie usługi teleinformatycznej działającej w powiązaniu z systemem teleinformatycznym prowadzonym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Usługi RSI będą współdziałały z systemem teleinformatycznym Centralnej Ewidencji Naruszeń.

Projekt ustawy przewiduje, że ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia.

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, Sejm tenże projekt ustawy przyjął zdecydowaną większością głosów: w głosowaniu 435 parlamentarzystów opowiedziało się za przyjęciem tego projektu ustawy. Ja również proszę Wysoką Komisję o pozytywną opinię do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.  
Pani Mecenas, czy państwo macie uwagi?

**GŁÓWNY LEGISLATOR  
W BIURZE LEGISLACYJNYM  
W KANCELARII SENATU  
ALDONA FIGURA**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.  
Szanowni Państwo, Biuro Legislacyjne nie zgłasza uwag do ustawy. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Pani Mecenas.  
Skoro Biuro Legislacyjne nie zgłasza uwag, myślę, że mogę złożyć wniosek o przyjęcie tej

ustawy bez poprawek, chyba że państwo senatorowie zgłoszą jakieś uwagi i poprawki do tej ustawy.

Czy są jakieś głosy, jakieś poprawki ze strony państwa senatorów? Nikt się nie zgłasza?

(*Głos z sali: Nie.*)

Nie.

W związku z tym przystępujemy do głosowania.

Jest wniosek o przyjęcie ustawy bez poprawek.

Kto z państwa, pań i panów senatorów jest za przyjęciem tego wniosku, tej ustawy?

(*Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 3 głosy za na sali, nikt nie był przeciw, nikt się nie wstrzymał. Czekamy na głosy zdalne. 8 głosów za, nikt nie był przeciw, nikt się nie wstrzymał. 8 głosów za, jednogłośnie.*)

8 głosów za, nikt z państwa senatorów nie był przeciw, nikt się nie wstrzymał.

Ustawa przeszła jednogłośnie.

Dziękuję państwu bardzo.

Dziękuję, Pani Mecenasa.

(*Brak nagrania*)

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Szanowni Państwo, przystępujemy do realizacji kolejnego punktu: ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw...

(*Senator Halina Bieda: Panie Przewodniczący, ja tylko chciałam zapytać, co z tym sprawozdaniem...*)

Myśmy się widocznie nie dosłyszeli. Tutaj wskazaliśmy panią senator Rotnicką. A w odniesieniu do tej ustawy, którą teraz będziemy procedować, wskażemy panią senator Biedę.

(*Senator Halina Bieda: Nie. To ja tamtej ustawy nie będę chciała sprawozdawać. Dziękuję bardzo.*)

Dobrze. To zobaczymy.

(*Senator Jadwiga Rotnicka: Tak na dobrą sprawę nie wiem, o co chodzi.*)

(*Głos z sali: Halina chciała być sprawozdawcą...*)

Halina chciała tamtą ustawę...

(*Głos z sali: O transporcie drogowym.*)

(*Senator Jadwiga Rotnicka: O transporcie drogowym, którą miał sprawozdawać pan Lamczyk, tak?*)

(*Głos z sali: Nie. Tę, którą omawialiśmy przed chwilą.*)

(*Senator Jadwiga Rotnicka: A to kto przyjmie tę ustawę?*)

Nie wiem.

(*Senator Jadwiga Rotnicka: Ja nie.*)

(*Senator Halina Bieda: Ja zgłaszałam się do transportu drogowego.*)

Myślę, że jeszcze znajdziemy... Damy radę. Dziękuję.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
RAFAŁ WEBER**

Szanowni Państwo, Pani Senator, poszło nam dobrze, jeżeli chodzi o ustawę o pierwszeństwie pieszych, tak że jeżeli zostanie pani zaproponowany obowiązek sprawozdawania z tej ustawy, proszę przyjąć to zadanie. My tutaj z Ministerstwa Infrastruktury pomożemy. Zwracam się tutaj do pani senator Haliny Biedy.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Ja myślę, że pani senator...

(*Senator Halina Bieda: Tak, ale ja chciałam sprawozdawać ustawę o transporcie drogowym.*)

(*Senator Jadwiga Rotnicka: Dobrze. Niech pani będzie...*)

(*Senator Halina Bieda: Mam jakieś zakłócenia...*)

Pani senator Bieda...

(*Senator Jadwiga Rotnicka: Ja dziękuję.*)

Pani senator Rotnicka zrezygnowała. Pani senator będzie sprawozdawcą...

(*Senator Halina Bieda: Nie słyszę pana przewodniczącego.*)

Pani senator Bieda będzie sprawozdawcą tej ustawy, którą sobie życzyła.

(*Senator Jadwiga Rotnicka: Tej, która nie budziła żadnych wątpliwości.*)

Tak jest. Dziękuję bardzo.

(*Senator Halina Bieda: Dziękuję.*)

Dziękuję bardzo pani senator Rotnickiej

Tak jak wspomniałem, przystępujemy do rozpatrywania ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Panie Ministrze, zapraszam. Panie Ministrze, czy się słyszymy?

(*Senator Jadwiga Rotnicka: Nie.*)

SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**RAFAŁ WEBER**

Może teraz?

(Przewodniczący Jan Hamerski: O, tak, teraz słyhać. Prosimy o przedstawienie zmian proponowanych przez ministerstwo.)

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo, ja podtrzymuję propozycję – niezależnie od tego, kto się zdecyduje czy kto zostanie wyznaczony do roli senatora sprawozdawcy tego projektu ustawy – choć wiem, że on dużo trudniejszy i bardziej skomplikowany niż ten wcześniejszy, że Ministerstwo Infrastruktury jest tutaj w stanie pomóc. Jeżeli pan czy pani senator będą mieli wątpliwości, to oczywiście postaramy się je wyjaśnić. Dziękuję za przyjęcie tego punktu związanego z ustawą o transporcie drogowym.

Szanowni Państwo, przechodząc już do meritum, powiem, że projekt ustawy – Prawo o ruchu drogowym zakłada regulację kwestii poruszania się hulajnogami i innymi urządzeniami transportu osobistego napędzanymi elektrycznie, ale również urządzeniami wspomagającymi ruch, czyli tymi, które są napędzane siłą mięśni: rolki, wrotki, tradycyjne deskorolki. Na ulicach dużych miast, szczególnie gdy pogoda dopisuje, mamy do czynienia z dużą liczbą osób, które chętnie korzystają z elektrycznych hulajnóg, w ogóle chętnie korzystają z urządzeń transportu osobistego. Obecnie nie ma zasad, które określałyby to, jak i gdzie można jeździć hulajnogą elektryczną. Taki stan rzeczy powoduje niekontrolowane zachowania użytkowników tych urządzeń, zachowania, które bardzo często są niebezpieczne dla innych użytkowników dróg, szczególnie dla pieszych. Dlatego nadrzędnym celem Ministerstwa Infrastruktury przy pracach nad tą ustawą jest zabezpieczenie pieszych i spowodowanie, aby piesi czuli się na chodnikach bezpiecznie i byli pewni, że mają prawo do swobodnego, nieskrępowanego, nieograniczonego korzystania z chodników. To użytkownik hulajnogi będzie zobowiązany przepisami tej ustawy i będzie musiał się do nich dostosować. To cel pierwszy. Cel drugi to pozwolenie na to, aby użytkownicy tych urządzeń mogli z nich korzystać w miarę swobodnie, ale oczywiście pod pewnymi warunkami. Aby te 2 cele osiągnąć, musimy zakwalifikować hulajnogi i inne urządzenia transportu osobistego, czyli te napędzane w elektryczny sposób, jako pojazdy.

To zasadnicza kwestia, bowiem kierujący pojazdem musi wypełnić ściśle określone obowiązki, a także dotyka go szereg zakazów, np. zakaz jazdy po alkoholu, zakaz czepiania się innych pojazdów, zakaz jazdy we 2 osoby na jednej hulajnodze, zakaz porzucania pojazdu, czy, tak jak w przypadku rowerów, zakaz korzystania przez osoby poniżej dziesiątego roku życia.

Kolejną ważną zmianą jest określenie infrastruktury, po której hulajnogami elektrycznymi można się poruszać. W pierwszej kolejności są to ścieżki rowerowe. Tak że gdy jest ścieżka rowerowa, hulajnogą elektryczną i innym urządzeniem transportu osobistego można po niej jechać. Gdy nie ma ścieżki rowerowej, można poruszać się jezdnią, na której maksymalna prędkość dla pozostałych pojazdów wynosi 30 km/h. W sytuacji, kiedy nie ma ścieżki rowerowej, a prędkość na jezdni jest większa, można poruszać się po chodniku, ale pod warunkiem ustępowania miejsca i pierwszeństwa pieszemu, poruszając się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego i zachowując szczególną ostrożność. To są te warunki, które muszą być łącznie spełnione, aby użytkownik hulajnogi czy urządzenia transportu osobistego mógł poruszać się po chodniku. Zakazujemy tego, aby użytkownik urządzenia transportu osobistego, czyli np. takich urządzeń samopoziomujących się albo elektrycznych deskorolek, mógł poruszać się po jezdni. Czyli dla tych użytkowników przewidziana jest tylko i wyłącznie infrastruktura rowerowa albo chodniki. Ustawa umożliwi korzystanie z e-hulajnóg i urządzeń transportu osobistego osobom pomiędzy dziesiątym a osiemnastym rokiem życia pod warunkiem posiadania karty rowerowej. Ustawa określa także maksymalną prędkość jazdy tymi pojazdami do 20 km/h.

W ocenie Ministerstwa Infrastruktury ten projekt przyczyni się do uporządkowania kwestii poruszania się hulajnogami elektrycznymi. Tak jak powiedziałem na początku, w dużych miastach typu Warszawa, Poznań, Gdańsk w okresie letnim, wtedy kiedy pogoda to umożliwia, mamy do czynienia z tysiącami ludzi, którzy korzystają z tego środka lokomocji i czas to uregulować. Jesteśmy przekonani, że nasze przepisy zabezpieczą wszystkich użytkowników ruchu drogowego, szczególnie pieszych, a także użytkowników tych pojazdów. Ponadto daje też możliwości do w miarę swobodnego korzystania z nich.

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, projekt tej ustawy został przyjęty przez Sejm zdecy-

dowaną większością głosów: 415 parlamentarzystów zagłosowało za przyjęciem tego typu regulacji. Proszę również o ich przyjęcie Wysoką Komisję Infrastruktury w Senacie. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Szanowni Państwo, zwracam się w tej chwili do pani mecenas, aby zechciała pani króciutko przedstawić propozycje poprawek zawarte w materiałach, które Biuro Legislacyjne do tej ustawy wnosi.

**GŁÓWNY LEGISLATOR  
W BIURZE LEGISLACYJNYM  
W KANCELARII SENATU  
BEATA MANDYLIS**

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, Biuro Legislacyjne pozwala sobie przedstawić 2 propozycje zmian do tej ustawy. Są to propozycje zmian o charakterze redakcyjnym, dotyczą sformułowania 2 przepisów ustawy.

Pierwszy to umiejscowiony na stronie 8 ustawy w art. 2 nowy przepis ustawy – Kodeks wykroczeń. Sformułowanie, z jakim tu się spotykamy, dotyczy wykroczenia, nowego czynu zabronionego, który jest przedstawiony w tym przepisie. Przepis stanowi, że: „kto, kierując rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego albo poruszając się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch na chodniku lub drodze dla pieszych, nie porusza się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego”. Właśnie tej części przepisu dotyczy moja uwaga, że ten ktoś „nie porusza się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego”. Można z tego wnioskować, że porusza się z prędkością mniejszą niż prędkość zbliżona do prędkości pieszego...

(*Głos z sali: Albo większą.*)

Albo większą, jak tutaj pani senator podpowiada.

Tymczasem z uzasadnienia wynika – zresztą wydaje się, że z logiki również – że jako wykroczenie karany może być tylko taki czyn, że ktoś będzie poruszał się z prędkością większą niż prędkość zbliżona do prędkości pieszego. W związku z tym, aby wyrazić intencję ustawodawcy, należałoby przereklamować ten przepis w sposób wskazany

w zaproponowanej poprawce, która jest w opinii Biura Legislacyjnego przedstawiona jako poprawka nr 1, jako zmiana pierwsza. Mianowicie należałoby wyrazy „nie porusza się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego” zastąpić wyrazami „porusza się z prędkością większą niż zbliżona do prędkości pieszego”.

Druga uwaga dotyczy przepisu przejściowego, który jest zawarty w art. 4. To jest przepis, który reguluje zasady dotyczące warunków technicznych, jakie mają spełniać hulajnogi elektryczne i urządzenia transportu osobistego. Te warunki techniczne przedstawione są w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy. Ustawa stanowi, że kto wprowadza do obrotu te urządzenia po dniu 31 grudnia 2021 r., to urządzenia te spełniają warunki techniczne. Przepis ten o tyle nie jest sformułowany prawidłowo, że on powinien wyrażać obowiązek, aby te urządzenia spełniały warunki techniczne, że nie można wprowadzać urządzeń, które tych warunków nie spełniają. Natomiast tutaj jest napisane tak, jakby było domniemanie, że każde urządzenie, które się wprowadzi po dniu 31 grudnia, będzie spełniało warunki techniczne. W związku z tym aby ten przepis nie brzmiał tak dwuznacznie, proponuje się zastąpienie słowa „spełniają” słowami „muszą spełniać”. I o tyle jest to, że tak powiem, prawidłowe, że wyrażenie „muszą spełniać warunki techniczne” znajduje się już dwukrotnie w ustawie w innych przepisach, raz w załączniku do ustawy. W związku z tym słowa „muszą spełniać” są, że tak powiem, zgodne z terminologią zmienianej ustawy.

(*Senator Jadwiga Rotnicka: W art. 4, tak?*)

Tak, w art. 4 w ust. 1, że urządzenia te muszą spełniać warunki techniczne określone dla tych pojazdów w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5. Dziękuję bardzo.

(*Przewodniczący Jan Hamerski: Że muszą spełniać.*)

(*Senator Jadwiga Rotnicka: Tak, tak.*)

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Pani Mecenas.

Ponieważ przystąpiliśmy do...

(*Senator Jadwiga Rotnicka: A mogę jeszcze panią mecenas o coś zapytać?*)

Oczywiście. Proszę uprzejmie, Pani Senator.



**SENATOR  
JADWIGA ROTNICKA**

Pojawia się prędkość zbliżona do prędkości pieszego określona na poziomie 6 km/h. Czy to będzie miało związek z tą zaproponowaną poprawką pierwszą dotyczącą art. 2 czy art. 4?

**GŁÓWNY LEGISLATOR  
W BIURZE LEGISLACYJNYM  
W KANCELARII SENATU  
BEATA MANDYLIS**

Szanowni Państwo, wyrażeniem „porusza się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego” ustawodawca posługuje się w 3 nowych przepisach, mianowicie: w art. 15a ust. 3, czyli w odniesieniu do osób, które poruszają się po chodniku lub drodze dla pieszych przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. Czyli to są np. hulajnogi mechaniczne, nie elektryczne...

*(Senator Jadwiga Rotnicka: Tak, tak.)*

...i inne tego typu urządzenia. Osoba korzystająca z chodnika lub z drogi dla pieszych przy użyciu takiego urządzenia jest obowiązana poruszać się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. To się pojawia również w art. 33 ust. 3, tj. na stronie 6... przepraszam, tj. ust. 6... Mianowicie: „Kierujący rowerem, korzystając z chodnika lub drogi dla pieszych, jest obowiązany jechać z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego”. Po raz trzeci pojawia się to na stronie 7, tj. w art. 33c: „Kierujący hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, korzystając z chodnika albo drogi dla pieszych, jest obowiązany jechać z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego”. Ja w swojej opinii napisałam, że jest to ok. 6 km/h. Wyszukałam po prostu w internecie opinie różnych instytucji, które zajmują się zawodowo określaniem takich wartości i tam jest napisane, że jest to średnia prędkość marszu. Oczywiście można iść wolniej, ale człowiek porusza się marszem z prędkością ok. 6 km/h. Są wątpliwości, czy można jechać rowerem z taką prędkością, ale to decyzja państwa senatorów, czy to jest sformułowanie prawidłowe. Były w Sejmie podnoszone argumenty, że jest to sformułowanie nieprecyzyjne, zwłaszcza w przypadku, gdy sformułowanie to znajduje się w przepisie karnym, a jak wiadomo normy karne – a do takich też należą normy dotyczące

wykroczeń – powinny być jak najbardziej precyzyjne. Ja tutaj nie proponowałam nic innego. Dlaczego? Otóż jest to przepis merytoryczny. Ja, wiedząc, że przepis karny powinien być precyzyjny, mogłabym tam napisać „porusza się z prędkością większą niż np. 10 km/h”, ale to nie miałyby odzwierciedlenia w przepisach ustawy, gdzie nie ma takiego przepisu, który mówiłby, że należy się poruszać poniżej 10 km/h.

*(Senator Jadwiga Rotnicka: Jasne.)*

Tak że ta norma karna musi odpowiadać normom merytorycznym zawartym w ustawie. I jeżeli państwo senatorowie zmieniliby ten przepis – a wiem, że jest taka poprawka np. pana senatora Dunina, który proponuje, aby wyrazy „z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego” zastąpić wyrazami „z prędkością dostosowaną do warunków jazdy” – to wtedy trzeba by było też zmienić normę karną albo zmienić w jakiś sposób to wyrażenie „zbliżoną do prędkości pieszego” na np. wyrażenie „z prędkością pieszego”. No, ale to jest to samo. Oczywiście określenie „zbliżona” powoduje, że to wszystko staje się bardziej płynne, elastyczne, bardziej ocenne. Tak że tutaj dla państwa senatorów na pewno jest otwarte okno do dyskusji. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Pani Mecenasa. Dziękuję serdecznie.

Szanowni Państwo, Państwo Senatorowie, ponieważ zostało złożone – o czym pani mecenas tutaj wspomniała – również jeszcze kilka innych poprawek, ja mam taką propozycję, aby pan minister odniósł się w tej chwili do tych poprawek, które zaproponowało Biuro Legislacyjne, i żebyśmy się zastanowili, czy ktoś z państwa senatorów je przejmie, czy nie, a następnie żebyśmy się zastanowili nad kolejnymi poprawkami.

Panie Ministrze, zapraszam.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
RAFAŁ WEBER**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący. Wysoka Komisjo! Pani Mecenaso!

Zacznę od poprawki nr 2, bo ona nie wzbudza naszych wątpliwości. W naszej ocenie jest ona słuszna i jesteśmy w stanie pozytywnie ocenić,



zarekomendować przyjęcie tej poprawki przez Wysoką Komisję.

Jeżeli chodzi o poprawkę nr 1, to jesteśmy sceptyczni. Dlaczego? Otóż wyobrażamy sobie sytuację, w której zbyt wolna jazda osoby na hulajnodze może powodować tarasowanie drogi pieszemu, szczególnie pieszemu, który albo bardzo szybko idzie, albo biegnie. Oczywiście tutaj musiałaby nastąpić jakaś celowa, specjalna złośliwość osoby, która korzysta z hulajnogi czy innego urządzenia transportu osobistego, ale niestety takich sytuacji nie możemy wykluczyć. Dlatego chcemy, aby ten przepis był szerszy i aby określenie, że prędkość zbliżona do prędkości pieszego... Chcemy, żeby prędkość nie była ograniczona ani w jedną stronę, ani w drugą, aby nie była ona mniejsza, aby ta granica była postawiona tam, gdzie jest, czyli na poziomie 20 km/h.

Reasumuję. Jest pozytywne stanowisko rządu co do poprawki nr 2 i negatywne stanowisko rządu co do poprawki nr 1.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Czy ktoś z państwa senatorów przejmuje te poprawki?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Proszę uprzejmie. Oczywiście, Pani Mecenasa.

**GŁÓWNY LEGISLATOR  
W BIURZE LEGISLACYJNYM  
W KANCELARII SENATU  
BEATA MANDYLIS**

Bardzo przepraszam, ale pozwolę sobie tutaj dyskutować z panem ministrem, dlatego że w uzasadnieniu do ustawy, które za podstawę wziął Sejm, uchwalając ustawę, jest wyraźnie wskazane... To jest na stronie trzynastej uzasadnienia. Mając na względzie konieczność zapewnienia spełniania niektórych obowiązków wskazanych w zmienianym art. 33 ust. 6 przez osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch w art. 2 projektowana ustawa penalizuje czyn polegający na poruszaniu się chodnikiem lub drogą dla pieszych z prędkością większą niż prędkość zbliżona do prędkości pieszego. Uzasadnienie ustawy w ogóle nie mówi o karaniu za poruszanie się z prędkością mniejszą niż prędkość pieszego. Sformułowanie, że

należy karać za prędkość mniejszą, jest dla mnie nowością. Ja wcześniej nie słyszałam, że należy karać za prędkość mniejszą. Państwo senatorowie muszą tutaj rozstrzygnąć, czy intencją państwa jako ustawodawcy jest karanie za poruszanie się z prędkością mniejszą niż prędkość pieszego. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Pani Mecenasa.

Pani senator Rotnicka prosiła o głos.

**SENATOR  
JADWIGA ROTNICKA**

Ja tak specjalnie nie prosiłam, tu są zawirowania. Rzecz polega tylko na tym, że chciałabym zapytać, czy określenie wieku, tego najniższego wieku... To jest 10 czy 12 lat?

*(Głos z sali: 10.)*

10 lat. Czy ustawodawca nie obawia się wielkiego bałaganu na ścieżce rowerowej czy nawet na chodniku, gdzie będzie dopuszczona możliwość poruszania się w tak różny sposób? Ja już w tej chwili widzę, że na drogach rowerowych jest bałagan. Jeżeli dodamy do tego jeszcze inne pojazdy jezdne, tak to nazwę, bez względu na to, czy poruszają się siłą mięśni użytkownika, czy są z napędem, to bałagan będzie jeszcze większy. Co o tym mówi ustawodawca? Takie mam pytanie, taką kwestię do wyjaśnienia.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Czy pan minister zechce się odnieść do pytania pani senator?

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
RAFAŁ WEBER**

Tak, oczywiście, że tak, Panie Przewodniczący.

Te urządzenia, czy nam się to podoba, czy nie, już są. W ostatnim czasie mamy do czynienia z boomem, jeżeli chodzi o urządzenia napędzane w sposób elektryczny, szczególnie hulajnogi są bardzo mocno obecne w dużych miastach, hulajnogi, które są wypożyczane przez operatorów.

Uważam, że kwestie z tym związane muszą zostać uregulowane. I o ile podczas pierwszych prac nad tą ustawą naszą intencją nie było dotykane kwestii urządzeń napędzanych siłą mięśni, o tyle po konsultacjach społecznych – często państwo proszą, aby brać pod uwagę propozycje, które w ramach konsultacji społecznych są zgłaszane – postanowiliśmy poszerzyć projekt ustawy o regulacje związane z urządzeniami transportu osobistego. O to prosili szczególnie samorządowcy, o to prosiły szczególnie związki zrzeszające samorządowców. Chodziło o to, aby tę kwestię uporządkować i spróbować ją wsadzić w jakieś ramy prawne. I my to robimy.

Znamy doświadczenia państw Europy Zachodniej, które w 2019 czy w 2020 r. wzięły się za bary z legislacją związaną z urządzeniami transportu osobistego czy też z urządzeniami napędzanymi siłą mięśni. Jeżeli będzie potrzeba zmian, jeżeli faktycznie się okaże, że te przepisy w jakimś miejscu nie działają i wymagają korekty, wymagają naprawy, to oczywiście będziemy w stanie to zrobić. Na tę chwilę oceniamy, że są one takim kompromisem, czyli wskazują infrastrukturę, po której ludzie, tak czy siak korzystający z tych urządzeń, mogą się w miarę bezpiecznie poruszać pod warunkiem spełnienia pewnych przepisów prawa.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Mam tylko pytanie do pani senator. Czy pani senator przejmuje te poprawki?

**SENATOR  
JADWIGA ROTNICKA**

Tak, tak. Przejmuję poprawki Biura Legislacyjnego.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Tak jest. Pani senator Rotnicka przejmuje poprawki Biura Legislacyjnego. Dziękuję serdecznie.

Pan senator Dunin prosił o głos i zgłasza poprawki.

Panie Senatorze, ponieważ my mamy ten materiał, prosiłbym bardzo o krótkie przedstawienie poprawek.

**SENATOR  
ARTUR DUNIN**

Bardzo serdecznie dziękuję.

Witam pana przewodniczącego, witam pana ministra, witam koleżanki i kolegów senatorów.

Panie Ministrze, cieszę się, że to prawo wreszcie ujrzało światło dzienne. Ja pamiętam jeszcze, jak w budynku U – ja jako poseł, pan już jako minister – rozmawialiśmy ze 2 lata temu o waszym projekcie. Faktycznie ta ustawa jest potrzebna, bo i samorządy, i obywatele chcą uregulowania w jakiś sposób kwestii hulajnóg i wszystkich środków transportu osobistego. Boję się tylko, że tą ustawą wylewamy dziecko z kąpielą. Myślę, że ta ustawa, nie wiem, za pół roku, za rok będzie nowelizowana, bo życie przynosi rozwiązania i weryfikuje prawo.

Z uwagi na to, że... Nie chcę wchodzić w sprawy polityczne, bo to nie jest polityczna ustawa. Chciałbym, żebyśmy ją tak traktowali i pracowali z myślą o obywatelach, o pieszych, o bezpieczeństwie, bo to jest w gruncie rzeczy naszym zadaniem. Chciałbym złożyć... To będzie kilka poprawek, one będą jakby w 3 blokach. Będę starał się je krótko omówić i uzasadnić.

Pierwsza. Pani mecenas już wspominała o tej poprawce. Państwo piszecie: z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Po to ludzie przesiadają się na hulajnogi z samochodów, żeby się nimi w miarę szybko poruszać. Moja propozycja jest taka, żeby zamienić słowa „z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego” na wyrazy „z prędkością dostosowaną do warunków jazdy”. Oczywiście myślę tutaj nie o gołoledzi czy padającym deszczu, ale właśnie o innych osobach poruszających się chodnikiem, bo o nich w dużej mierze mówimy, jak również po ścieżkach rowerowych. Ta zmiana spowoduje w jednym punkcie, tak jak pani mecenas słusznie zauważyła... W 3, 4 miejscach muszą być dokonane zmiany związane z tym zapisem. Pani mecenas już o tym mówiła, nie będę tego rozwijał. To jest jedna zmiana całościowa.

Druga. W art. 1 w pkt 4 chciałem bardzo... O tym też rozmawialiśmy w Sejmie, kiedy jeszcze byłem posłem. Chodzi o prędkości. Wtedy pan proponował zupełnie inne prędkości, większe. Mówił pan o tym, że jest pan po rozmowach z różnymi środowiskami i że właśnie one nakierowały pana na rozwiązania zakładające wyższe prędkości. Dzisiaj w ustawie zaproponowanej przez ministerstwo jest zapis o 20 km/h.

Ja również przeprowadziłem różne spotkania i rozmowy, które nakierowały mnie na to, żeby zaproponować zmianę z 20 km/h na 25 km/h. To jest druga zmiana.

I trzecia. Szanowni Państwo, tymi hulajnogami poruszamy się nie tylko w miastach, ale również na obszarach wiejskich. Pomimo tego, że świetny program tzw. schetyńówek rozwinął te obszary wiejskie pod względem infrastruktury pieszej i rowerowej... Jeszcze nie wszędzie się to udało. I ograniczenie w paragrafie... Zaraz to sobie znajdę, ustawę mam przed sobą. Momencik, momencik, jeszcze kawałeczek... Jest. Art. 33a pkt 1: „Kierujący hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością nie większą niż 30 km/h, w przypadku gdy brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów”. Ten zapis końcowy jest zrozumiały i całkowicie się z nim zgadzam. Ust. 2: „Korzystanie z chodnika lub drogi dla pieszych przez kierującego hulajnogą elektryczną jest dozwolone wyjątkowo, gdy chodnik jest usytuowany wzdłuż jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h, i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów”.

Chciałbym zaproponować dodanie w tym artykule ust. 1a, który brzmiałby następująco... Nie chciałbym wykluczyć na obszarach wiejskich, ale zabudowanych – uwaga: zabudowanych – gdzie zgodnie z prawem o ruchu drogowym prędkość maksymalna wynosi 50 km/h... Chciałbym zaproponować taki ust. 1a: „Kierujący hulajnogą elektryczną może wyjątkowo korzystać z jezdni”. Dlaczego może? Ta decyzja będzie należała do osoby, która będzie z tej jezdni korzystała, to nie jest obowiązek. „Z jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością nie większą niż 50 km/h, w przypadku gdy wzdłuż jezdni brakuje chodnika, wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów, pod warunkiem zajmowania miejsca jak najbliżej jej krawędzi”. Czyli zmusilibyśmy taką osobę do tego, żeby... Jeżeli zdecyduje się ona na korzystanie z drogi publicznej, na której jest ograniczenie do 50 km/h, to nie powinna jechać środkiem czy tak, jak będzie chciała, ale jak najbliżej pobocza.

Apelowałbym do wszystkich pań i panów senatorów o przyjęcie poprawek. Wydają się one słuszne, dlatego że ludzie, którzy korzystają z hulajnóg... Chciałbym, żeby korzystali z nich dalej, żeby korzystali z nich bezpiecznie – to

jest warunek nadrzędny: bezpiecznie – żeby nie wracali do samochodów, żeby było jak najmniej spalin, żeby nie zatłaczać centrów miast. Chodzi o to, żeby ludzie mogli racjonalnie korzystać z dobrodziejstw innowacyjności elektrycznej, hulajnóg czy wszystkich innych urządzeń transportu osobistego.

Ode mnie to tyle. Serdecznie proszę o odniesienie się do tego, Panie Ministrze. To jest normalne. Wszystkich panów senatorów proszę o poparcie poprawek, które złożyłem na ręce pana przewodniczącego. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję serdecznie, Panie Senatorze.

Pani Mecenase, gdyby pani zechciała odnieść się w dwóch słowach do tych poprawek... Czy ma pani do nich jakieś uwagi legislacyjne?

**GŁÓWNY LEGISLATOR**  
**W BIURZE LEGISLACYJNYM**  
**W KANCELARII SENATU**  
**BEATA MANDYLIS**

To są poprawki merytoryczne, przy formułowaniu których ja uczestniczyłam...

(Przewodniczący Jan Hamerski: Aha, dobrze. Rozumiem.)

...więc z punktu widzenia redakcyjnego...

(Przewodniczący Jan Hamerski: Tak jest.)

...nie mam żadnych uwag. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję serdecznie.

Panie Ministrze, ponieważ mamy tutaj zgłoszonych gości do zabrania głosu, prosiłbym, by bardzo krótko odniósł się pan do tych poprawek.

**SEKRETARZ STANU**  
**W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY**  
**RAFAŁ WEBER**

Dobrze.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Jeżeli chodzi o poprawkę nr 1... Dlaczego nasza rekomendacja jest negatywna? Ponieważ uważamy, że musimy podkreślać, że odniesienie prędkości na chodniku... Prędkość,

z którą porusza się użytkownik hulajnogi czy urządzenia transportu osobistego, musi być zawsze odniesiona do pieszego. To pieszy jest tym, który powinien mieć pierwszeństwo na chodniku. Tak to zresztą jest w tej ustawie określone. To wokół pieszego wszystko na chodniku powinno się kręcić, mówiąc kolokwialnie, mówiąc bardzo umownie.

Na początku powiedziałem, że celem nr 1 Ministerstwa Infrastruktury jest to, aby zabezpieczyć pieszemu swobodny, nieskrępowany, niczym nieograniczony dostęp do chodnika, swobodne przejście. Niestety w ostatnich 2–3 latach sytuacja, np. w Warszawie, w której często przebywam, wygląda z gołą inaczej, dlatego cały czas chcemy, aby to do prędkości pieszego odnosiła się prędkość tych, którzy korzystają z hulajnóg elektrycznych czy innych urządzeń transportu osobistego. Nie jest to jednak poprawka, którą odrzucamy raz na zawsze. Jeszcze raz powtarzam: jeżeli będzie taka potrzeba, to po ocenie tego projektu, po ocenie tych przepisów, np. po tym sezonie letnim – przepisy wejdą w życie, mam nadzieję, około połowy maja tego roku – będziemy mogli wrócić do dyskusji nad tym, jak określić prędkość poruszających się e-hulajnogami na chodniku.

Jeżeli chodzi o poprawkę nr 2, to podobnie jak pan poseł mam dobrą pamięć i pamiętam nasze dyskusje, nasze rozmowy z sejmowej Komisji Infrastruktury jeszcze poprzedniej kadencji. Potwierdzam, że w pierwotnym projekcie Ministerstwa Infrastruktury maksymalna prędkość wynosiła 25 km/h, ale w ramach konsultacji społecznych zostaliśmy zasypani mnóstwem uwag, bardzo ostro sformułowanych, że użytkownicy tego typu pojazdów powinni mieć na sobie kaski, bo zderzenie z rowerem czy, nie daj Panie Boże, z samochodem, to bardzo duże zagrożenie dla ich życia. W ramach kompromisu uznaliśmy, że nie będziemy wkładać do ustawy obowiązku nakładania kasków, chociaż oczywiście zalecamy to i za każdym razem mówimy o tym, że kask chroni, kask zabezpiecza. Zdecydowaliśmy się na obniżenie maksymalnej prędkości do 20 km/h. Coś za coś – kaski nie będą obligatoryjne, ale decydujemy się na obniżenie prędkości z 25 do 20 km/h. Jeżeli będzie wszystko okej, jeżeli w najbliższym sezonie sytuacja się ustabilizuje, sytuacja się uspokoi, a wszyscy ci, którzy będą korzystali z tych pojazdów, będą wiedzieli, jak to robić i będą się stosowali do przepisów, to

jestem otwarty na to, żeby w przyszłości tę prędkość zwiększyć.

Poprawka nr 3. Radykalnie sprzeciwiamy się jej wprowadzeniu. Uważamy, że to jest ogromnie niebezpieczne, aby nawet w obszarach zabudowanych, na jezdni, na której prędkość maksymalna innych pojazdów – nieważne, czy pojazdów do 3,5 t czy powyżej 3,5 t – wynosi 50 km/h, dopuścić do ruchu użytkowników e-hulajnóg. Szanowni Państwo, to bardzo niebezpieczne, to jest ogromne zagrożenie dla życia tych osób. Doświadczenie pokazuje, że niemalże każde zderzenie z pojazdem silnikowym czy pojazdem mechanicznym, jak zwał, tak zwał, to jest śmierć dla osoby, która kieruje hulajnogą. Takie sytuacje miały miejsce w roku 2020 i w roku 2019. Ministerstwo Infrastruktury radykalnie odrzuca ten pomysł i tę propozycję, aby część infrastruktury w miejscach, gdzie dopuszczalna prędkość maksymalna wynosi 50 km/h, oddać użytkownikom hulajnóg czy innych urządzeń transportu osobistego. Dziękuję bardzo.

#### PRZEWODNICZĄCY JAN HAMERSKI

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Szanowni Państwo, pozwoliłem sobie przygotować i zgłosić taką niewielką poprawkę do ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Mianowicie po art. 2 proponuję dodać art. 2a, którym będzie miał taki zapis: zarządca drogi może ponadto planować i wykonywać oświetlenie przejść dla pieszych lub przejazdów dla rowerzystów na drogach publicznych na terenie zabudowanym.

Szanowni Państwo, oczywiście zarządca drogi finansuje prace, o których mowa, o których poprzednio wspomniałem. Ta poprawka przede wszystkim umożliwi zarządcy drogi wydawanie pieniędzy na doświetlenie, oświetlenie przejść dla pieszych, głównie w terenach zabudowanych, ale ciężar, że tak powiem, finansowania tych inwestycji spadnie przede wszystkim na zarządcę drogi, a nie na samorządy, bo na terenie samorządów gminnych drogi często są w rękach różnych zarządców. Oczywiście po zakończeniu tej inwestycji obowiązek utrzymania tych urządzeń, czyli oświetlenia przejść – mówię już o kosztach utrzymania urządzeń – spadnie na gminy.

Czy pani mecenas ma do tego jakąś uwagę?

GŁÓWNY LEGISLATOR  
W BIURZE LEGISLACYJNYM  
W KANCELARII SENATU  
**BEATA MANDYLIS**

Tak, mam 2 uwagi. Pierwsza jest merytoryczna, druga jest redakcyjna.

Może zacznę od merytorycznej, bo ona jest troszeczkę bardziej nieprzyjemna. Zacznę może od tej strony. Poprawka wydaje się wykraczać poza materię przedłożonej ustawy, gdyż kwestia oświetlenia przejść i przejazdów nie była dyskutowana w Sejmie.

Moja druga uwaga dotyczy kwestii redakcji, a mianowicie tego, że zarządca drogi, który planuje i wykonuje oświetlenie... Czy nie byłoby słuszne dodanie przepisu, np. ust. 1a, mówiącego, że do zarządcy, o którym mowa w ust. 1, należą remonty i utrzymanie wykonanego oświetlenia, przejść i przejazdów, o których mowa w ust. 1? W analogicznych przepisach ustawy o drogach publicznych, gdy jest mowa np. o urządzeniach do pobierania opłat za nadmierną prędkość, jest zapis dotyczący nie tylko tego, że instaluje się, buduje, planuje, ale także tego, że do tego samego podmiotu należą remonty i utrzymanie. I tutaj dobrze by było to doprecyzować, żeby było wiadomo, że jeżeli ktoś już wykona takie oświetlenie, to potem powinien je remontować i utrzymywać w dobrym stanie. Dziękuję.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.

Prosiłbym w tej chwili pana ministra o odniesienie się do proponowanych poprawek i do uwag Biura Legislacyjnego.

SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**RAFAŁ WEBER**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo, to bardzo ważna poprawka, ponieważ jest ona dopełnieniem celu tejże ustawy, a celem ustawy jest, tak jak kilkakrotnie podkreślałem, zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników e-hulajnóg i innych urządzeń

transportu osobistego, także napędzanych nożnie, czyli siłą mięśni. Przejścia dla pieszych są, że tak powiem, bardzo wrażliwym miejscem. Przez przejścia dla pieszych posiadające pasy dla rowerów ci użytkownicy również będą mogli przejeżdżać. Musimy zrobić wszystko, aby te miejsca były bezpieczne, przede wszystkim, aby były w odpowiedni sposób doświetlone.

Ministerstwo Infrastruktury wdraża przyjęty jakiś miesiąc temu przez Radę Ministrów Program Bezpiecznej Infrastruktury, w ramach którego doświetlimy przejścia dla pieszych w ciągach dróg krajowych. Wojewodowie są w tej chwili również w trakcie naboru. Dofinansują w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg doświetlenie przejść dla pieszych na drogach gminnych i powiatowych. Chcemy, aby ten program rządowy dotyczył również obszarów zabudowanych, a zgodnie z obecnymi przepisami prawa na obszarach zabudowanych za oświetlenie każdej kategorii drogi odpowiada gmina. Ta poprawka ma na celu wyłączenie gmin z tego obowiązku, z obowiązku planowania i wykonania inwestycji polegających na doświetleniu drogi także po to, aby m.in. użytkownicy hulajnóg elektrycznych czy innych urządzeń transportu osobistego byli zauważalni i widoczni na przejściach dla pieszych, które są zintegrowane z przejazdem dla rowerów. Jest to bardzo ważna poprawka i proszę Wysoką Komisję o pozytywną rekomendację dla jej przyjęcia.

Pani mecenas w swojej ocenie, w tej pierwszej uwadze powiedziała: wydaje się, że ta poprawka wykracza poza zakres. Słowo klucz to „wydaje się”. Tutaj wyższą koniecznością jest wprowadzenie tego rozwiązania i doświetlenie newralgicznych miejsc – będzie to wysiłek rządu, który przejmie obowiązek samorządu – aniżeli dochowanie staranności legislacyjnej, chociaż ona też jest bardzo istotna.

Odnosząc się do drugiej uwagi pani mecenas, powiem, że chcemy wziąć odpowiedzialność za planowanie i instalowanie lamp oświetleniowych, ale za ich utrzymanie zgodnie z obecnymi przepisami prawa powinien nadal odpowiadać samorząd gminny. Chcemy przejąć na siebie część obowiązków po to, żeby jak najszybciej te newralgiczne miejsca w odpowiedni sposób doświetlić. Później utrzymanie jednej czy dwóch lamp doświetlających przejścia dla pieszych winno być, tak jak do tej pory, w rękach samorządu gminnego. Dziękuję bardzo.



**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Szanowni Państwo, to były wszystkie zgłoszone poprawki...

*(Senator Artur Dunin: Jeżeli mogę jeszcze...)*

Halo?

*(Senator Artur Dunin: Mogę, Panie Przewodniczący?)*

Tak, tak, już, już, Panie Senatorze. Jeżeli pan pozwoli... Pan zapewne chce się odnieść do wypowiedzi pana ministra i do poprawek, ale jeżeli pan by nie miał nic przeciwko temu... Ja oczywiście panu...

*(Senator Artur Dunin: Chcę się odnieść również do pana poprawki.)*

Halo?

*(Senator Artur Dunin: Również do pana poprawki, Panie Przewodniczący.)*

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

*(Senator Artur Dunin: Mogę?)*

Tak, oczywiście.

**SENATOR  
ARTUR DUNIN**

Bardzo serdecznie dziękuję.

Uwaga pani... Jeżeli mogę, to najpierw odniosę się do poprawki pana przewodniczącego. Zgadzam się, że ta poprawka wykracza poza przedłożenie, które trafiło do Senatu, i chociażby z tego powodu nie powinniśmy nad tą poprawką głosować. I ja mam wątpliwości. Przepraszam, Panie Ministrze, to nie jest odniesienie się bezpośrednio do pana. Mam wrażenie, że zapis znowu nie odzwierciedla tego, co będzie w przyszłości. Mówię o poprawce pana przewodniczącego, która, uważam, jest słuszna, bo oczywiście powinno być doświetlenie newralgicznych miejsc w układzie drogowym. Podpisuję się pod tym prawą i lewą ręką. Z tej poprawki... Nie mam jej przed oczami, przepraszam najmocniej. Jestem wzrokowcem, więc na pewno lepiej by mi było ją przeczytać, zobaczyć. Boję się, że to znowu spadnie na samorząd gminny, a nie na... Przepraszam, Panie Ministrze, ja nie chcę tutaj wchodzić... Nie mam jej przed oczami. Lepiej by było, jeżeli mielibyśmy rozpatrywać tę poprawkę, aczkolwiek uważam, że nie powinniśmy... Powinien być jasny zapis, że to jest finansowane z budżetu

państwa. Wtedy nie byłoby wątpliwości, że na każdej drodze takie doświetlenie w newralgicznych punktach drogowych finansuje budżet państwa. Wtedy nie byłoby problemu, nie miałbym wątpliwości.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Tak jest, Panie Senatorze. Dziękuję serdecznie za te uwagi.

*(Senator Artur Dunin: Czy mógłbym się odnieść jeszcze do wypowiedzi pana ministra? Miałbym jeszcze jedną poprawkę. Nie wiem, czy jej nie zgłoszę podczas czytania plenarnego...)*

Panie Senatorze...

*(Senator Artur Dunin: Chciałbym...)*

...proponuję zrobić to w trakcie posiedzenia plenarnego, bo w tej chwili musieliby, nie mając tego materiału... Moja poprawka jest pod materiałami, które pan otrzymał.

*(Senator Artur Dunin: Oj, przepraszam najmocniej, nie zauważyłem.)*

Ponieważ Biuro Legislacyjne i ministerstwo musiałyby się w tej chwili do kolejnej, zgłaszanej przez pana poprawki odnosić, myślę, że dobra jest propozycja, aby pan ją zgłosił na posiedzeniu plenarnym. Wówczas pochylimy się nad tą poprawką.

*(Senator Artur Dunin: Ale może wtedy krótsza byłaby dyskusja na sali plenarnej? Może teraz pan minister rozwieje moje wątpliwości? Bo chciałem jeszcze złożyć poprawkę do art. 47.)*

Panie Senatorze, pozwoli pan, że w tej chwili udzielę głosu pani mecenas.

*(Senator Artur Dunin: Bardzo proszę, pani mecenas zawsze przodem. Bardzo proszę.)*

**GŁÓWNY LEGISLATOR  
W BIURZE LEGISLACYJNYM  
W KANCELARII SENATU  
BEATA MANDYLIS**

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo!

Państwo senatorowie, którzy uczestniczą w posiedzeniu komisji zdalnie, są obowiązani przesłać treść poprawek w sposób określony w instrukcji, w związku z czym wobec tych osób wyłączona jest możliwość zgłaszania poprawek



w sposób ustny. Ja chciałabym to tylko zasygnalizować. Może być rozmowa na dany temat, może być dyskusja, ale poprawka nie można być zgłoszona oficjalnie przez pana senatora, chyba że ktoś z obecnych na sali by ją zgłosił. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dlatego moja propozycja, Panie Senatorze, była taka, aby pan zgłosił poprawkę na posiedzeniu plenarnym normalnie, pisemnie lub z mównicy.

**SENATOR  
ARTUR DUNIN**

Jeszcze raz. Pani mecenas powiedziała, za co bardzo serdecznie dziękuję... pani mecenas zwróciła uwagę na to, że możemy przedyskutować sprawę. Komisja jest chyba najlepszym miejscem do tego, żeby porozmawiać. Ja dlatego powiedziałem, nie chcę jej zgłaszać. Oczywiście pani mecenas ma rację. Tak jak złożyłem tamto zestawienie poprawek...

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Będziemy, Panie Senatorze... Przepraszam, że wchodzę w słowo. Będziemy na ten temat dyskutować na kolejnym posiedzeniu komisji, w trakcie posiedzenia plenarnego Senatu, gdy będzie przerwa...

*(Senator Artur Dunin: Ale ja naprawdę mam...)*

Ja myślę, że dyskutowanie w tej chwili nad czymś, czego nie mamy przed sobą, ani my, ani Biuro Legislacyjne, ani ministerstwo, nie ma najmniejszego sensu. Proszę się nie gniewać...

*(Senator Artur Dunin: Panie Przewodniczący...)*

...ale takie jest moje zdanie.

*(Senator Artur Dunin: Ale, Panie Przewodniczący, dlaczego pan...)*

Ja bym proponował, Panie Senatorze, abyśmy...

*(Senator Artur Dunin: Myślę, że ważne jest, żeby właśnie na posiedzeniu komisji pewne*

*rzeczy wyjaśnić i na sali plenarnej jak najmniej dyskutować. Tu można wyjaśnić, powiedzieć, czego dotyczy sprawa, i wszystko...)*

Panie Senatorze, pan mnie chyba nie zrozumiał. Pan mnie chyba nie zrozumiał.

*(Senator Artur Dunin: Tak...)*

Żeby dyskutować nad... Pan zgłasza poprawkę na posiedzeniu plenarnym...

*(Senator Artur Dunin: Nie, na razie nie zgłaszam.)*

My będziemy mieć posiedzenie komisji, na którym będziemy nad tą poprawką dyskutować. I dopiero po tej dyskusji, po posiedzeniu komisji, ta poprawka będzie przegłosowywana.

*(Senator Artur Dunin: Ale mimo wszystko, Panie Przewodniczący...)*

Dziękuję serdecznie, Panie Senatorze.

*(Senator Artur Dunin: Panie Przewodniczący, bardzo proszę...)*

Ja mam taką propozycję, abyśmy w tej chwili dopuścili do głosu naszych gości. Zgłosili się między innymi...

*(Senator Artur Dunin: Ale, Panie Przewodniczący...)*

Tak?

*(Senator Artur Dunin: Jedno zdanie, naprawdę.)*

Proszę uprzejmie.

**SENATOR  
ARTUR DUNIN**

To będzie jedno zdanie dotyczące art. 47 ust. 3. Gdzie i w jaki sposób można zostawić hulajnogę? Rozmawiałem z wieloma organizacjami pozarządowymi, ale również z samorządami. W dużej mierze chęć zgłoszenia poprawki... Chciałbym z panem ministrem na ten temat porozmawiać. Chodzi o to, czy faktycznie moje rozmowy z podmiotami samorządowymi...

*(Przewodniczący Jan Hamerski: Panie Senatorze, miało być jedno zdanie. Ja swoją opinię jako przewodniczący wyraziłem.)*

Tak, Panie Przewodniczący. Gdyby pan mi nie przeszkadzał, to już bym skończył.

*(Przewodniczący Jan Hamerski: Ale miało być jedno zdanie, Panie Przewodniczący. Do rzeczy.)*

Z osobami niepełnosprawnymi...

*(Przewodniczący Jan Hamerski: Do rzeczy.)*

Odniosę się do parkowania hulajnog wzdłuż zewnętrznej... jak najdalej od jezdni, pod

budynkami. Chodzi o parkowanie w takim miejscu oddalonym. Ja chciałabym powiedzieć, że niestety hulajnogi są przeważnie zostawiane bez ładu i bez składu oraz że utrudniają... Jeżeli będą – tak jest w artykule zaproponowanym przez ministerstwo – stawiane wzdłuż budynków, to osoby niepełnosprawne lub niedowidzące będą miały z tym problemy. Niestety ta poprawka pojawiła się po tym, jak państwo dali ustawę do uzgodnień. Tej poprawki wcześniej nie było. Stąd ja chciałabym zaproponować taki zapis: w sposób ograniczający utrudnienia w ruchu pieszym oraz innych uczestników drogi. Chodzi o pozostawianie tych hulajnóg. Jakby pan minister mógł się do tego odnieść i powiedzieć, jak państwo byście widzieli...

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Przepraszam bardzo, Panie Senatorze, ale mamy przyjęty porządek obrad...

(*Senator Artur Dunin*: Bardzo bym prosił. Dziękuję bardzo.)

Ja uważam, że to, co już padło z ust pani legislator i moich... Jeżeli ma pan jakieś uwagi do ustawy, proszę je zgłosić na posiedzeniu plenarnym. Dziękuję panu serdecznie.

Prosiłbym w tej chwili pana Grzegorza Kubalskiego reprezentującego Związek Powiatów Polskich o krótką wypowiedź w tej materii.

**ZASTĘPCA DYREKTORA**  
**BIURA ZWIĄZKU POWIATÓW POLSKICH**  
**GRZEGORZ KUBALSKI**

Panie Przewodniczący, bardzo dziękuję za udzielenie głosu.

Wysoka Komisjo!

My pozwoliliśmy sobie złożyć na ręce przewodniczącego, a tym samym również wszystkich państwa, naszą opinię do przedmiotowej ustawy.

Generalnie w pełni podzielamy opinię, jeżeli chodzi o kwestię konieczności uporządkowania ruchu hulajnóg na terenie dróg publicznych. Nasz niepokój i nasze wątpliwości budzi jednak kwestia objęcia hulajnóg elektrycznych art. 130a prawa o ruchu drogowym. Art. 130a prawa o ruchu drogowym to przepis, który odnosi się do

usuwania pojazdu z drogi. Generalnie w stosunku do hulajnogi elektrycznej zaproponowano tryb, który jest stosowany w przypadku pojazdów typu samochód. Co to oznacza? Jeżeli hulajnoga elektryczna będzie blokowała gdzieś ruch, to zamiast dokonać najprostszej operacji, czyli przestawienia jej w inne miejsce, policjant będzie musiał wydać dyspozycję jej usunięcia. Ta dyspozycja usunięcia będzie przechodziła do podmiotu wyłonionego przez miasto na prawach powiatu lub powiat. Przedstawiciel tego podmiotu będzie specjalnie przyjeżdżał do tej pojedynczej hulajnogi, a następnie ściągał tę hulajnogę na parking strzeżony, który jest wyznaczony przez miasto na prawach powiatu czy przez powiat. Z uwagi na fakt, że w międzyczasie ta hulajnoga może być zagospodarowana przez innego użytkownika, który ją sobie zarezerwuje w aplikacji, grozi nam sytuacja, w której będziemy mieli do czynienia z marnowaniem publicznych pieniędzy na jeżdżenie holowników po to, ażeby przestawić hulajnogę.

Nasze zdanie, które wskazywaliśmy na etapie prac komisji w Sejmie, a w tej chwili prezentujemy przed państwem w Senacie, jest takie, że tę sprawę należałoby zdecydowanie uprościć, uwzględniając specyfikę pojazdu, o którym mówimy.

Jednocześnie są dwie bardzo istotne kwestie o charakterze praktycznym. Pierwsza sprawa. Największe kłopoty stwarzają tzw. hulajnogi systemowe, hulajnogi, które należą do poszczególnych przedsiębiorców. Te hulajnogi są zabezpieczone przed kradzieżą czy też przed nieuprawnionym używaniem poprzez sygnał alarmowy uruchamiający się w przypadku przestawienia hulajnogi na zbyt dużą odległość bez odpowiedniego uruchomienia aplikacji, która służy do odblokowania hulajnogi. Oznacza to, że holownik, który przyjedzie, będzie miał taki problem, że będzie jechał przez całe miasto z piszczącą hulajnogą, bo nie będzie miał możliwości wyłączenia sygnału alarmowego. Naszym zdaniem odpowiednie organy, typu policja czy straż gminna, powinny mieć zapewniony przez przedsiębiorców prowadzących wynajem hulajnóg elektrycznych dostęp do systemu, umożliwiający wyłączenie tego sygnału, gdyż bez tego odholowanie hulajnogi w takim ujęciu, jak proponuje to ministerstwo, będzie de facto niemożliwe.

Druga kwestia jest kwestią bezpośrednio z tym powiązaną. Jest to sprawa następująca:

vacatio legis dla całej ustawy zostało ostatecznie zaproponowane na poziomie 30 dni. Oznacza to tyle, że w ciągu 30 dni Ministerstwo Finansów powinno uaktualnić odpowiednie obwieszczenie. Jeżeliby nawet przyjąć, że to nie jest potrzebne, to i tak wszystkie rady powiatu i rady miast na prawach powiatu powinny podjąć uchwały, w których dopisano by stawkę za usunięcie hulajnogi do kosztów, które są nakładane na poruszających się danymi pojazdami. Ja zdaję sobie sprawę z tego, że jest przepis przejściowy mówiący o tym, że uchwały do tej pory podjęte są utrzymane w mocy, jest to art. 5. Nie zmienia to jednak postaci rzeczy, nie zmienia to faktu, że do chwili, w której ta uchwała zostanie uchwalona, zostanie opublikowana i wejdzie w życie, usuwanie hulajnóg elektrycznych będzie się odbywało na koszt samorządu powiatowego i samorządu miast na prawach powiatu bez możliwości zrekompensowania tego w jakikolwiek sposób, bo nie będzie to zawarte w odpowiedniej uchwale. Dlatego też my prosiliśmy o to, żeby w tym zakresie było przewidziane dłuższe vacatio legis – chodzi o odholowywanie hulajnóg – gdyż bez tego będziemy de facto mieli do czynienia z narzuceniem określonych kosztów samorządom powiatowym i samorządom miast na prawach powiatu.

Te kwestie zostały podniesione przez nas w piśmie, które zostało skierowane do pana przewodniczącego. Bylibyśmy wdzięczni, jeżeli ktoś z senatorów zdecydowałby się na przejęcie zaproponowanych przez nas poprawek, gdyż w naszej ocenie są one niezbędne do tego, żeby zracjonalizować całą kwestię. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję panu bardzo.

Szanowni Państwo, w tej chwili prosiłbym o zabranie głosu pana Macieja Wrońskiego reprezentującego Stowarzyszenie „Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego”.

**CZŁONEK RADY PROGRAMOWEJ  
STOWARZYSZENIA „PARTNERSTWO  
DLA BEZPIECZEŃSTWA DROGOWEGO”  
MACIEJ WROŃSKI**

Dzień dobry.

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowny Panie Ministrze! Szanowne Panie i Panowie

Senatorowie! Szanowna Pani Mecenas! Szanowni Państwo!

Bardzo dziękuję za możliwość zabrania głosu w tej debacie. Chciałbym po prostu zwrócić państwa uwagę na kilka kwestii, które być może powinny zostać na tym etapie prac legislacyjnych, w Senacie, który jest izbą poprawiającą, stawiającą kropkę nad „i”, ewentualnie korygującą wszelkie uchybienia, podjęte. Może ich rozwiązanie powinno zostać tu w jakiś sposób zaproponowane, aczkolwiek nie obrażę się – nie taka jest rola organizacji społecznej – jeżeli uznacie państwo, że kwestie, o których powiem, są błaha.

Odnosząc się na samym początku tylko i wyłącznie do tych kwestii, które zostały już podniesione, powiem tak: podzielamy jako Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego przedstawiony tutaj pogląd pani mecenas, że przepis zaproponowany w kodeksie wykroczeń nie odpowiada mimo wszystko pewnym standardom, ponieważ prędkość zbliżona do prędkości pieszego, prędkości bliżej nieokreślonej... Rodzi to po prostu problem. Normy prawa karnego czy prawa o wykroczeniach powinny być dosyć ostre, żeby obywatel, podmiot, na który ma być nałożona kara, wiedział, czy narusza prawo, naraża się na penalizację, czy też nie.

Co do zgłoszonej uwagi, dotyczącej tego, że przepis jest skonstruowany... że jadący ma poruszać się z prędkością pieszego, że z inną nie może... No, tutaj bym – przy całej mojej sympatii i szacunku dla pana ministra – polemizował. Jeżeli pan minister twierdzi, że ktoś, kto będzie się wolniej poruszał, będzie utrudniał ruch, to ja rozumiem, że... On będzie się wolniej poruszał do momentu zatrzymania. Konsekwentnie trzeba by w tym momencie penalizować jakiegokolwiek zatrzymanie, bo ono utrudnia ruch pieszych. Patrzmy na to, co sprawia niebezpieczeństwo, co powinno jednak zostać spenalizowane, i prawidłowo uregulujemy tę kwestię, sformułujemy przepis.

Co do kwestii obrotu i ewentualnie jakichś tam wymagań to trudno mi się zgodzić z panią mecenas, że można przyjąć politykę prawa o ruchu drogowym i wymagać od urzędzeń, żeby były do czegoś dostosowane. Norma prawna zawsze ma jakiegoś swojego adresata, jakiś podmiot. Może to być osoba fizyczna, może to być osoba prawna. Nigdy prawo nie jest adresowane do urzędzeń. Ta norma jest akurat dosyć pusta, bo mówi o urządzeniach wprowadzonych do

obrotu. Ja pomijam tutaj kwestię tego, że nie wiemy, o jaki obrót chodzi. Zwracam uwagę na to, że Polska jest państwem członkowskim Unii Europejskiej i że mamy jednolity rynek, w związku z czym takie wprowadzanie nie dotyczy chyba w tym momencie obrotu handlowego na terytorium Polski, obrotu handlowego na terytorium Unii Europejskiej czy obrotu rozumianego jako użytkowanie. Ta kwestia niewątpliwie powinna być dopracowana.

Odnosząc się tutaj bardziej do tego, co chciałem państwu przekazać, powiem tak: zgoda, bardzo fajnie, że ustawa się pokazała, bo to zjawisko rzeczywiście wybuchło. Nie wybuchło ono samoistnie, wybuchło w wyniku działalności biznesowej kilku podmiotów. To nie było tak, że Polacy nagle sami z siebie zakochali się... Po prostu hulajnogi zostały, że tak powiem, wyrzucone. Jest to fakt, który po prostu jest, i tyle. Ten obszar wymaga uregulowania, wymaga wprowadzenia zasad. Czy tylko zasad? Ja mam wątpliwości, bo zostało tutaj wiele nieuregulowanych kwestii, takich jak chociażby obowiązki podmiotów, które robią na tym biznes. Na razie wszelkie koszty, zgodnie z tą ustawą i zgodnie ze stanem faktycznym, bierze na siebie państwo. Państwo będzie przygotowywało infrastrukturę dla tego typu działalności biznesowej, państwo zajmie się nawet utylizacją – jest tutaj nałożony na powiaty obowiązek zbierania tych urządzeń, przechowywania ich. Szanowni Państwo, powiaty będą trzymały te urządzenia i w nieskończoność będą naliczały koszty. Czas użytkowania takiej elektrycznej hulajnogi jest tak naprawdę bardzo krótki, a później jest problem z utylizacją. To także nie zostało uregulowane.

Wróćmy do zasad ruchu drogowego, bo zgodnie z zasadą, że nie można rozszerzać przedłożenia rządowego, wszelkie przedstawiane tutaj uwagi byłyby traktowane jako postulaty de lege ferenda, czyli na przyszłość, a nie na dzisiaj. Tę ustawę mamy tu i teraz i powinniśmy na nią spojrzeć.

Teraz jeszcze jedna uwaga ogólna. Uporządkowanie zasad – tak, aczkolwiek są tutaj wątpliwości, o czym za chwilę powiem. Czy będzie poprawa bezpieczeństwa? Ja osobiście i Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, które reprezentuję na tym posiedzeniu, mamy dosyć spore wątpliwości, szczególnie że pogarsza się tutaj, i to w sposób znaczny, sytuację osób starszych, dzieci, osób słabo widzących – o tym

zaraz powiem – i w żaden sposób nie zabezpiecza się praw ofiar wypadków drogowych. Nie ma żadnego odniesienia się do możliwości dochodzenia odszkodowania, nie ma postulowanego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przez wiele podmiotów, nie ma szeregu innych kwestii.

Odniosę się w tym momencie po kolei do przepisów ustawy. Chciałbym zwrócić państwa uwagę na to, że już na samym wstępie, tam, gdzie mamy definicję – to jest art. 1 pkt 1 lit. e – gdzie określamy urządzenie wspomagające... Już na wstępie wyłączamy, że tak powiem, z grupy pojazdów urządzenie wspomagające ruch. Jakie to ma konsekwencje? Otóż ma to takie konsekwencje, że hulajnoga... Jest np. taka hulajnoga trikke, która porusza się z prędkością 30 km/h i jest napędzana siłą mięśni ludzkich. Jeżeli będzie nią jechała osoba w stanie nietrzeźwym – fajnie, że w projekcie jest zakaz prowadzenia w stanie nietrzeźwym, po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka – to nie będzie ona odpowiadała za wykroczenie tak jak rowerzysta. Ja nie za bardzo rozumiem, dlaczego dla rowerzysty – rower to pojazd – jest w tym momencie zaostrzona odpowiedzialność. Jeżeli ktoś będzie jechał analogicznym urządzeniem, z taką samą prędkością, o takiej samej masie i będzie stwarzał takie samo zagrożenie w ruchu drogowym, bo będzie jechał w stanie nietrzeźwym, to będzie odpowiadał w ramach ogólnej normy kodeksu wykroczeń, gdzie grzywna jest ograniczona do 3 tysięcy zł. Mam tu wątpliwości. Jeżeli państwo od strony merytorycznej uznajecie, że jest to w porządku, to nie ma sprawy. To znaczy sprawa jest, aczkolwiek to już nie jest moja decyzja.

Jeżeli popatrzymy na definicję w lit. f, definicję hulajnogi elektrycznej i urządzenia transportu osobistego... Obawiam się, że... O ile w przypadku rowerów mamy odniesienie do szerokości, w przypadku silników elektrycznych mamy odniesienie do pewnej mocy, w przypadku motorowerów mamy konstrukcyjnie ograniczoną prędkość w definicji, o tyle tutaj nie mamy żadnego odniesienia się ani do szerokości tego urządzenia, ani do mocy silnika, które może napędzać to urządzenie, ani do prędkości konstrukcyjnej, jaką to urządzenie może osiągnąć. Skutek? Jest prosty. Droga normatywna, droga rowerowa ma 1,5 m szerokości. Jeżeli takie urządzenie będzie miało szerokość, nie wiem, 1,30 m czy 1,40 m, to ewidentnie spowoduje ono zagrożenie. Warto by było o tym pomyśleć. To jest

uwaga merytoryczna, kwestia do ewentualnego rozstrzygnięcia, do podniesienia przez państwa bądź też nie.

Kolejną kwestią, na jaką chciałbym tutaj zwrócić uwagę, jest kwestia pktu 4, dodającego art. 15a, gdzie mówi się o osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, o tym, że ma ona korzystać z chodnika, z drogi dla pieszych z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Z jaką prędkością? Co to znaczy „zbliżoną”? Jak zbliżoną? Jest tam wskazane, że ma ustępować pierwszeństwa pieszym. Otóż do tej pory pieszym ustępowało się miejsca. Chodziło o to, że pojazdy, które znajdują się na chodniku, nie tylko w razie kolizji ruchu mają przepuścić pieszego, tak żeby on przeszedł, ale także wtedy, kiedy w jakiś tam sposób utrudniają ruch. Była wyraźna norma: mają ustąpić miejsca, czyli usunąć się. Oczywiście to jest merytoryczne rozstrzygnięcie. Ministerstwo mogło uznać, że zapis o ustąpieniu pierwszeństwa jest lepszy, że w innym przypadku byłoby, że tak powiem, za szeroko, ale ja patrzę na niekonsekwencję. W pkcie 3, gdzie zmieniamy art. 11, nadal mówi się o ustępowaniu miejsca, ale o ustępowaniu miejsca przez pieszych rowerzystom. Czyli pieszy może liczyć tylko na ustąpienie pierwszeństwa na chodniku, a rowerzysta na drodze rowerowej może liczyć aż na ustąpienie miejsca. Jest tu pewna niekonsekwencja. Nie wiem, czy jest ona zamierzona, czy niezamierzona, ale zwracam na nią uwagę. Wolałbym, żeby cały czas była tutaj mowa o ustępowaniu pieszemu miejsca, a nie pierwszeństwa, bo to jest znacznie dalej idące.

Fajnie, że w przypadku urządzeń wspomagających ruch jest uregulowane, w jaki sposób osoby korzystające z nich mają przekraczać jezdnię. Mają korzystać z przejazdu dla rowerzystów, przejścia dla pieszych i zachować szczególną ostrożność. Ale już w pkcie 5 art. 5a, gdzie jest mowa o torowisku, zapomniano o braku szczególnej ostrożności. Przy jezdni mają zachować szczególną ostrożność, a przy torowisku... W pkcie 5 brakuje zapisu o szczególnej ostrożności. Czy uważamy, że przy torowisku jest większe bezpieczeństwo i że nie muszą zachować szczególnej ostrożności, czy też jest to pomyłka, uchybienie? Wypadałoby to uzupełnić. Z pewnością odbiłoby się to pozytywnie na bezpieczeństwie ruchu drogowego.

Kolejna kwestia. Pkt 6 w art. 1 mówi o sygnalizowaniu. Mamy tam zapis, że kierujący

pojazdem jest obowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować kierunkowskazem, ręką itd... Fajnie, że to zostało przez resort doprecyzowane, ale zwracam uwagę na to, że urządzenie wspomagające ruch, czyli hulajnoga mechaniczna, czy jakiegokolwiek inne urządzenia... W tym wypadku nie powinniśmy jednak sygnalizować zamiaru zmiany kierunku ruchu. Jest to kwestia do rozważenia. Nam się wydaje, Szanowni Państwo, że jak najbardziej powinno tak być.

Kolejny punkt, czyli pkt 7 mówi o wyprzedzaniu. Mówi, że w razie wyprzedzania rowerów, wózka rowerowego, motoroweru, motocykla etc. trzeba zachować odstęp i że ten odstęp nie może być mniejszy niż 1 m. Ja zwrócę uwagę na fakt, że do definicji pojazdu dodaliśmy także hulajnogi elektryczne i UTO. Ten przepis dotyczy także ścieżek rowerowych. I teraz jest pytanie: jak państwo sobie wyobrażacie wyprzedzanie jednej hulajnogi przez drugą na ścieżce rowerowej z zachowaniem odległości 1 m, kiedy ścieżka rowerowa normatywnie ma 1,5 m? Raczej jest to niemożliwe. Proponowałbym tutaj doprecyzowanie, że w razie wyprzedzania pojazdem samochodowym rowerem, motorowerem etc. trzeba zachować odstęp 1 m. Wtedy sprawa będzie jasna. Wtedy będzie wiadomo, że dotyczy to co do zasady tylko jezdni, i nie będziemy mieli tego dylematu, że jest norma, która jest nie do wykonania albo ewentualnie nie do wyegzekwowania, bo dotyczy ona także ruchu po ścieżkach rowerowych, po pasach dla rowerów etc., etc.

Kolejna kwestia, na jaką chciałbym zwrócić państwa uwagę, to kwestia tego, że w art. 33 jest bardzo szeroko określone, w jaki sposób kierujący hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów, z chodnika, z drogi dla pieszych. Zapomniano jednak uregulować kwestię tego, w jaki sposób kierujący hulajnogą elektryczną albo UTO ma przekraczać jezdnię albo torowisko. W jaki sposób można to wywieść? Jest definicja przejazdu dla rowerzystów i tam jest napisane, że służy on dla rowerów. Takiej samej normy nie ma, bo nie zmieniono definicji przejazdu dla rowerzystów... Nie ma jakiegokolwiek normy prawa materialnego, która by wyznaczała dyspozycję, jak masz bracie przekraczać jezdnię na tej hulajnodze elektrycznej czy w urządzeniu do transportu osobistego. Nie mówię już o tym, że brakuje normy... Skoro brakuje normy mówiącej o tym, jak przekraczać jezdnię, po jakich częściach dróg jechać, to brakuje także



normy zobowiązującej do zachowania szczególnej ostrożności w przypadku, kiedy osoba jadąca hulajnogą elektryczną będzie chciała przejechać przez przejazd dla rowerów czy też przez przejście dla pieszych. Szanowni Państwo, pieszy ma zachować szczególną ostrożność, jak przechodzi przez przejście dla pieszych. Jeżeli nawet zezwolimy UTO przejeżdżać po przejściu dla pieszych, to kierujący UTO czy kierujący hulajnogą elektryczną nie będzie zobowiązany do zachowania szczególnej ostrożności.

Kolejna kwestia jest związana z proponowanym brzmieniem ust. 6 w art. 33, gdzie znowu jest mowa o ustąpieniu pierwszeństwa pieszemu. Proponowałbym rozważenie powrotu do ustępowania miejsca.

W pktcie 13 mamy art. 33a, gdzie mówi się o tym, w jaki sposób jest możliwe korzystanie z chodnika lub z drogi dla pieszych przez kierującego hulajnogą – ust. 2. Otóż, Szanowni Państwo, korzystanie z drogi dla pieszych jest zezwolone, ale popatrzmy na przesłanki: chodnik usytuowany wzdłuż jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h, i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa w ruchu dla rowerów. Oznacza to, że nie będzie można korzystać z drogi dla pieszych, bo droga dla pieszych tym się różni od chodnika, że jest oddzielona od jezdni. I te przesłanki nie mogą być spełnione. Trzeba by to było doregulować, żeby była spełniona intencja projektodawcy, żeby ten ruch mógł się odbywać po drodze dla pieszych.

Kolejny artykuł zmieniany w pktcie 13 to art. 33b. Tutaj jest ta sama uwaga co do art. 33a ust. 2. Czy nie uważacie państwo, że tutaj jest dokonywana pewna prawna manipulacja? Piszemy, że korzystanie przez kierującego hulajnogą elektryczną jest dozwolone „wyjątkowo”. Później mamy zapis, że korzystanie z chodnika, drogi dla pieszych przez kierującego urządzeniem transportu osobistego jest dozwolone „wyjątkowo” etc., etc. Szanowni Państwo, to jest jakieś magiczne myślenie. Tak naprawdę to nie jest żaden wyjątek, to jest po prostu normalna możliwość korzystania, która w naszych realiach będzie dominowała. Dopóki nie wprowadzimy ograniczenia do 30 km/h w obszarze zabudowanym, to większość jezdni będzie takich, po których ruch pojazdów będzie się odbywał z wyższą prędkością. Na większości jezdni nie ma jak na razie ścieżek rowerowych, dlatego dwie rzeczy poddaję

tutaj pod rozwagę: z jednej strony skreślenie tego „wyjątkowo”, bo to nie jest żadna norma prawna, skoro przesłanki mówią, że jest to jak gdyby stan faktyczny, a z drugiej strony zastanowienie się, czy w ogóle nie wyrzucić tych urządzeń z chodnika. Ja zwracam tu państwa uwagę na dzieci, na osoby niedowidzące i na osoby starsze, dla których kolizja z taką hulajnogą kończy się albo złamaniem stawu biodrowego albo, generalnie rzecz biorąc, po prostu śmiercią.

Art. 33c – znowu podobna uwaga – mówi: jest obowiązany jechać z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Nie z prędkością nie większą niż prędkość zbliżona do prędkości pieszego, tylko z taką właśnie prędkością. A co to jest prędkość pieszego? Co to oznacza „zbliżona”?

Nowy art. 33d mówi, że w strefie zamieszkania dopuszcza się kierowanie hulajnogą elektryczną przez dziecko w wieku do lat 10. Szanowni Państwo, czy hulajnogi elektryczne, dla których będą ustalone warunki techniczne w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu, nadają się do kierowania przez trzylatka, czteroletka albo nawet dziesięcioletka? No, mamy co do tego wątpliwości. Mamy także wątpliwości dotyczące określenia wieku 10 lat do poruszaniu się na hulajnogach na normalnych zasadach. Mimo wszystko wydaje mi się, że dziesięcioletek na dużej hulajnodze, która może mieć dowolną moc silnika, nieokreśloną, nieograniczoną, która może mieć dowolną szerokość... To jest jednak bardzo awangardowe rozwiązanie. Przekazuję tutaj opinię Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i swoją własną.

Zgadzam się z podniesionymi w dyskusji uwagami do art. 47, że propozycja umieszczenia jak najbliżej zewnętrznej krawędzi chodnika...

(Przewodniczący Jan Hamerski: Szanowny Panie, chciałbym pana zdyscyplinować czasowo. Dziękuję.)

Dobrze. Ja już... Panie Przewodniczący, to są uwagi merytoryczne. Staram się takie przedstawiać. Jeżeli wyczerpałem czas, to oczywiście mogę się w tym momencie z pokorą zatrzymać. Już niedługo.

#### PRZEWODNICZĄCY JAN HAMERSKI

Tu nie chodzi o to, żeby pana zatrzymać. Wszyscy senatorowie otrzymali pański obszerny materiał i mieliśmy możliwość się z nim



zapoznać, dlatego prosiłbym o jakąś kwintesencję tego, co jest tam zawarte...

(Członek Rady Programowej Stowarzyszenia „Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego” Maciej Wroński: Dobrze.)

...a nie o nawiązywanie do tego, co już zostało powiedziane. Dziękuję.

**CZŁONEK RADY PROGRAMOWEJ  
STOWARZYSZENIA „PARTNERSTWO  
DLA BEZPIECZEŃSTWA DROGOWEGO”  
MACIEJ WROŃSKI**

Jeżeli można, Panie Przewodniczący, to zwróciłbym uwagę na jedną rzecz o bardzo dużym znaczeniu, która w ogóle umknęła. Chyba nie znalazłem tego w uzasadnieniu, ale może... W art. 47 ust. 2 zmienia się zdanie pierwsze, które powoduje generalnie rewolucję, jeśli chodzi o pozostawienie pojazdów na chodniku. Przy czym, jeżeli taki był cel... Bo dodano tutaj przesłankę, że zakaz ma dotyczyć jezdni. Na razie ustawa – Prawo o ruchu drogowym precyzyjnie mówi, kiedy nie można zatrzymywać pojazdu na drodze czy też dokonywać postoju, i operuje wtedy pojęciem „droga”, które obejmuje zarówno jezdnię, chodnik, jak i inne części drogi, albo precyzyjnie wskazuje, kiedy chodzi tylko i wyłącznie o jezdnię, bo taki był cel ustawodawcy. I jeżeli zakaz dotyczy tylko jezdni, to pod warunkiem, że nie zabiera się miejsca, że nie jest to zabronione znakami drogowymi, można pozostawiać pojazd po prostu na chodniku. Takie, a nie inne określenie będzie rodziło w tym momencie bardzo duże problemy. Jeżeli intencją było wyrzucenie w ogóle, co do zasady, samochodów z chodnika, to ja bym proponował zapisać to zupełnie inaczej. Po prostu tam, gdzie jest mowa o zakazie postoju czy zatrzymywania się na jezdni, należałoby skreślić „jezdni” i wpisać po prostu „droga”. Napisałem w tym materiale, w czym jest problem. Prosiłbym ewentualnie o rozważenie tego.

No i to tyle. Zważywszy na słuszną uwagę pana przewodniczącego, że materiał został już przekazany, tylko tyle chciałbym powiedzieć. Na wypadek, gdyby ktoś z państwa uznał te moje uwagi, uwagi „Partnerstwa dla Bezpieczeństwa” za zasadne, powiem, że przekazałem sekretarzowi komisji mail, telefon kontaktowy do siebie i jestem w stanie sformułować ewentualną propozycję odpowiedniej poprawki. To tyle z mojej

strony. Bardzo dziękuję za możliwość wypowiedzi. Przepraszam, że zabrałem tak dużo czasu. Dziękuję uprzejmie.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Nie ma pan za co przeproszać. Dziękujemy za wypowiedź. No, musiałem pana troszeczkę zdyscyplinować, aby relacje pomiędzy wypowiedziami mówców, których dyscyplinuję, panów senatorów a pańską, nie były zbyt wielkie.

Jest z nami również przedstawiciel Stowarzyszenia „Mobilne Miasto”, pan Andrzejewski. Proszę uprzejmie.

**PREZES ZARZĄDU  
STOWARZYSZENIA „MOBILNE MIASTO”  
ADAM JĘDRZEJEWSKI**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo! Wysoka Komisjo!

Chciałbym się krótko odnieść do kilku istotnych aspektów...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nazywam się Adam Jędrzejewski. Reprezentuję Stowarzyszenie „Mobilne Miasto. Mam przyjemność szefować temu stowarzyszeniu.

Chcemy zwrócić na kilka aspektów, które nie są w żaden sposób rewolucyjne w stosunku do obecnej propozycji. Dużo czasu poświęciliśmy tematowi bezpieczeństwa, i bardzo słusznie. Ja chciałbym podnieść w szczególności kwestię bezpieczeństwa pieszych, co jest związane ze sprawą postoju hulajnóg elektrycznych i nieco niefortunnym sformułowaniem w ustawie, w art. 47 ust. 3, gdzie jest mowa o tym, aby hulajnogi elektryczne – i dotyczy to tylko i wyłącznie sytuacji, w której nie ma miejsca przeznaczonego do postoju – parkować jak najbliżej zewnętrznej krawędzi chodnika, najbardziej oddalonej od jezdni oraz równoległe do tej krawędzi. To jest bardzo precyzyjny zapis. W niektórych wypadkach pewnie taki postój hulajnóg elektrycznych ma sens, ale chciałbym przedstawić kilka argumentów, że nie powinna to być jedyna opcja postoju w przypadku hulajnóg elektrycznych.

Przede wszystkim chodzi o potrzeby pieszych o największych potrzebach, czyli osób z niepełnosprawnościami, a w szczególności

z niepełnosprawnością wzroku. Otóż ta krawędź chodnika położona dalej od jezdni, wzdłuż której równolegle mają parkować hulajnogi elektryczne, to jest dokładnie ta przestrzeń, która jest potrzebna osobom z niepełnosprawnością wzroku, żeby mogły względnie bezpiecznie poruszać się po chodniku. I tutaj dochodzi do zasadniczej kolizji potrzeb osób niedowidzących czy niewidomych z ustaleniami co do postoju hulajnóg elektrycznych. To jest pierwsza kolizja.

Teraz druga. Skoro ustawodawca i projektodawca przepisów określa infrastrukturę, z której mają korzystać użytkownicy hulajnóg elektrycznych, i stwierdza, że w pierwszej kolejności są to ścieżki i pasy rowerowe, najczęściej zlokalizowane jednak w pobliżu jezdni, a w drugiej kolejności – jezdnie z limitem prędkości do 30 km/h, to dlaczego postój hulajnóg elektrycznych mielibyśmy nagle lokalizować z dala od jezdni? Każda taka sytuacja będzie znowuż rodziła konflikt z pieszymi, czyli konieczność przejazdu z zewnętrznej krawędzi chodnika np. do ścieżki rowerowej czy do jezdni, po to, żeby tam dalej kontynuować jazdę. To jest drugi aspekt.

Trzeci natomiast jest taki, że ustawianie hulajnóg elektrycznych przy tej zewnętrznej krawędzi chodnika będzie niejako rodziło – może nie za każdym razem, ale często – konflikt z zarządcą nieruchomości, która jest przy tej zewnętrznej krawędzi chodnika. Pytanie, o jakim chodniku tu mówimy, bo może będziemy ingerowali w przestrzeń prywatną. Weźmy pod uwagę przykład biurowca – czy w myśl obecnych przepisów hulajnogi elektryczne mają być ustawione przy biurowcu? No, będzie tutaj ewidentny konflikt i zarządca tamtej nieruchomości będzie mógł wnieść... No, nie mogą być wprowadzane takie przepisy prawa, które będą nakazywały parkować np. przy witrynie sklepowej, przy wejściu, przy drzwiach itd. W naszej ocenie należałoby dopuścić postój w sposób minimalizujący utrudnienia w ruchu pieszych, ale nie określać, czy to ma być równolegle, prostopadle, przy zewnętrznej czy wewnętrznej krawędzi chodnika, ponieważ sytuacja może każdorazowo wymagać innego ustawienia i ono będzie bezpieczniejsze.

Jest jeszcze jeden aspekt tego postoju, trochę nieszczęśliwy, a związany z usuwaniem tych pojazdów. Proszę sobie wyobrazić sytuację, w której hulajnoga elektryczna do wypożyczenia ustawiona jest zgodnie z przepisami. Ale wystarczy, że zostanie obrócona o 90° przez osobę

postronną i ta hulajnoga automatycznie kwalifikuje się do usunięcia, bo już nie stoi równolegle. No, będzie to rodziło bardzo dziwne sytuacje, w których prawidłowo zaparkowane hulajnogi po prostu przez czyjąś złośliwość będą obracane o 90°, w związku z czym będą kwalifikowały się do usunięcia np. przez służby samorządowe. To była kwestia postoju hulajnóg elektrycznych. Pan senator Dunin zaczął zgłaszać te kwestie. Mam nadzieję, że one dadzą do myślenia państwu senatorom i takie poprawki będą mogły ujrzeć światło dzienne.

Kolejna kwestia, na którą chciałbym zwrócić uwagę, to jest prędkość. W Polsce mamy jedne z wyższych limitów prędkości dla samochodów, np. na autostradach, bo jest to 140 km/h. Z kolei w przypadku takich niewielkich pojazdów typu hulajnoga elektryczna próbujemy uregulować to w sposób niemalże najbardziej rygorystyczny w Europie, bo w myśl dokumentacji przygotowanej przez Ministerstwo Infrastruktury i oceny skutków regulacji tych projektowanych przepisów jedynie 2 kraje w Europie, tj. Niemcy oraz Dania, mają w tej chwili tak rygorystyczne podejście do prędkości. Cieszę się, że obecny tutaj pan minister Weber nie wyklucza w przyszłości nowelizacji tego. Jednak wydaje się, że jest kilka argumentów za tym, żeby już teraz dokonać odpowiedniej zmiany, tym bardziej że... No, nie jest tu jedynym argumentem, że większość krajów Europy reguluje tę prędkość na poziomie 25 km/h. Chodzi też o aspekt bezpieczeństwa. Proszę sobie wyobrazić sytuację, w której w tzw. strefie „Tempo 30”, czyli na jezdni z dopuszczalnym limitem do 30 km/h, porusza się osoba na hulajnodze elektrycznej. Powiedzmy tak... Kolo-kwialnie to sformułuję. Otóż jadąc z prędkością 20 km/h, będziemy taką trochę zawalidrogą i będziemy zmuszali inne pojazdy w tej strefie, pojazdy samochodowe, do manewru wyprzedzania. A jest to prawdopodobnie jedna z najbardziej niebezpiecznych czynności, która doprowadza do sytuacji niebezpiecznych. Podniesienie limitu prędkości do 25 km/h zminimalizuje liczbę przypadków, w których to wyprzedzanie będzie konieczne. To jest jakby jeden aspekt.

I jeszcze chciałbym krótko się odnieść do tego, o czym już była mowa, mianowicie do tego, po jakiego typu chodniku czy drodze dla pieszych będzie można poruszać się hulajnogą elektryczną w sytuacji, gdy nie ma infrastruktury rowerowej lub limit prędkości na jezdni jest wyższy

niż 30 km/h. Bo możemy sobie wyobrazić sytuację, w której osoba na hulajnodze elektrycznej porusza się chodnikiem z prędkością zbliżoną do pieszego, ale ten chodnik nagle zaczyna skręcać, on już nie jest wzdłuż jezdni, i zaczyna być drogą dla pieszych. No i jest pytanie: co użytkownik miałby zrobić w tej sytuacji? Zatrzymać się? Prowadzić? Przepisy dopuszczają poruszanie się tylko i wyłącznie chodnikiem położonym wzdłuż jezdni, a tym samym na całych połaciach dróg dla pieszych eliminują możliwość poruszania się po nich hulajnogami elektrycznymi. To sprawia, że nie będzie można się takim urządzeniem swobodnie przemieszczać, nawet z prędkością pieszego, np. spod drzwi domu czy biura, do miejsca przeznaczenia. To będzie rodziło pewnego rodzaju absurdalne sytuacje, w których musielibyśmy zawracać hulajnogą albo szukać innej drogi, bo chodnik przestanie być już położony wzdłuż jezdni, zgodnie z tym, jak należałoby to „wzdłuż” rozumieć. Gdybyśmy rozszerzyli to rzeczywiście o kategorię dróg dla pieszych, to wtedy sytuacja byłaby jednoznaczna i – wydaje mi się – zgodna z intencjami projektodawcy.

Ostatnia sprawa, którą chciałbym podnieść, dotyczy stawek za usuwanie pojazdów zaparkowanych niezgodnie z przepisami. Pytanie, które zadaje państwu, jest de facto takie: czy hulajnogi elektryczne, które mają inne gabaryty niż rowery, powinny mieć takie same stawki za ich usunięcie i przechowanie? W naszej ocenie nie, powinny być one nieco niższe niż w przypadku rowerów, a to z tego względu, że gabarytowo zajmują zwyczajnie mniej miejsca. A więc nie jest zasadne, żeby w przypadku hulajnog elektrycznych były dokładnie takie same stawki za usuwanie, jak to jest w przypadku rowerów.

Z mojej strony to tyle. To były te kwestie, które chciałem krótko skomentować. W razie pytań jestem do państwa dyspozycji. Bardzo serdecznie dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Ja również dziękuję panu serdecznie.

Szanowni Państwo, to był ostatni głos w dyskusji. W tej chwili oddaję głos państwu senatorom. Jeżeli chcą zabrać głos, to proszę uprzejmie.

Czy ktoś z państwa senatorów życzy sobie zabrać głos?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Przystępujemy do głosowania. Najpierw będziemy głosować nad poprawkami, a później nad całością ustawy.

*(Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Beata Mandylis: Jeśli mogę...)*

Proszę?

*(Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Beata Mandylis: Jeśli mogę...)*

Ależ oczywiście, Pani Mecenas.

**GŁÓWNY LEGISLATOR  
W BIURZE LEGISLACYJNYM  
W KANCELARII SENATU  
BEATA MANDYLIS**

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, jest taka sprawa, że poprawki pana senatora Dunina... tj. poprawka pierwsza wyklucza poprawkę pierwszą sformułowaną przez Biuro Legislacyjne w zakresie terminologii art. 2. Chodzi o to, że jest to poprawka, po pierwsze, dalej idąca, a po drugie, wykluczająca propozycję BL. Dlatego prosiłabym, aby przegłosować ją jako pierwszą, przed propozycją Biura Legislacyjnego. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Pani Mecenas.

Szanowni Państwo, tak jak wspomniałem, przystępujemy do głosowania nad poprawkami. A w kontekście tego, co powiedziała pani mecenas, jako pierwsze przegłosujemy... No, tradycyjnie głosujemy zawsze najpierw nad poprawkami sformułowanymi przez Biuro Legislacyjne, ale w kontekście wypowiedzi pani mecenas zagłosujemy teraz nad pierwszą poprawką zgłoszoną przez pana senatora Dunina. Państwo pamiętacie zarówno opinię Biura Legislacyjnego, jak i ministerstwa w tej materii, więc już nie będę przypominał.

Pierwsza poprawka pana senatora Dunina.  
*(Brak nagrania)*

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

2 głosy za, 2 – przeciw i 2 senatorów wstrzymało się od głosu. Tak?

(*Główny Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Beata Mandylis: Poprawka nie uzyskała...*)

Czyli poprawka nie uzyskała większości.

Szanowni Państwo, w tej chwili, jeśli pozwolicie...

**SENATOR  
ARTUR DUNIN**

Panie Przewodniczący, zgłaszam poprawkę jako wniosek mniejszości. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Tak, tak. Przyjmujemy to jako wniosek mniejszości. 2 osoby głosowały za pańską poprawką. Tak jest.

I pozwólcie państwo, że wrócimy może do propozycji poprawek Biura Legislacyjnego. Były zgłoszone dwie. Ponieważ nie przeszła poprawka pana senatora Dunina, wracamy do propozycji nr 1 Biura Legislacyjnego.

Kto jest za pierwszą...

(*Brak nagrania*)

(*Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: ...Przeciw, nikt się nie wstrzymał.*)

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Poprawka została przyjęta. Dziękuję bardzo.

Przystępujemy do głosowania nad propozycją nr 2 Biura Legislacyjnego.

Kto jest za?

(*Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 2 głosy na sali za.*)

Przeciw?

(*Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Nikt.*)

Kto się wstrzymał?

(*Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Nikt się nie wstrzymał. 7 głosów za, 1 się wstrzymał.*)

Przechodzimy w tej chwili do głosowania nad poprawkami pana senatora Dunina.

Poprawka nr 1 była przegłosowana.

Poprawka nr 2.

Kto jest za?

(*Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Nikt.*)

Kto jest przeciw?

(*Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 1 głos przeciw.*)

Kto się wstrzymał?

(*Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 1 senator na sali wstrzymał się od głosu. Ogółem 2 głosy za, 4 – przeciw, 1 wstrzymujący.*)

Poprawka nr 3 pana senatora Dunina.

Kto jest za?

(*Senator Artur Dunin: Przepraszam, Panie Przewodniczący, ale nie słyszałem wyników poprzedniego głosowania.*)

Proszę powtórzyć, Panie Emilu.

(*Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 2 głosy za, 4 – przeciw...*)

2 – za, 4 – przeciw...

(*Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: ...i 1 senator wstrzymał się od głosu.*)

...i 1 senator się wstrzymał.

**SENATOR  
ARTUR DUNIN**

Jeżeli mogę poprosić, Panie Przewodniczący, to również będzie wnioskiem mniejszości.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Tak jest, Panie Senatorze, będzie wniosek mniejszości.

(*Senator Artur Dunin: Bardzo dziękuję.*)

I ostatnia poprawka pana senatora Dunina, poprawka nr 3.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki?

(*Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Nikt.*)

Kto jest przeciw?

(*Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 1 głos z sali.*)

Kto się wstrzymał?

(*Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 1 senator na sali wstrzymał się od głosu.*)

(*Senator Artur Dunin: Panie Przewodniczący, nie dostałem ankiety. Panie Przewodniczący, nie dostałem ankiety...*)

Tak, tak, już, sekundę.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

(*Głos z sali: ...Żeby wszyscy zagłosowali jeszcze raz...*)

Szanowni Państwo, ze względu na to, że był kłopot, jeśli chodzi o łączność z panem senatorem Duninem, dokonujemy reasumpcji głosowania.

*(Senator Artur Dunin: Głosowałem...)*

Halo?

*(Senator Artur Dunin: Już zagłosowałem. Dziękuję. Dostałem ankietę i zagłosowałem. Chyba że powtarzamy... Nie ma żadnego problemu.)*

*(Głos z sali: Nie, nie, ja już...)*

Doszło?

*(Głos z sali: Tak.)*

Doszło, doszło, Panie Senatorze. Dziękuję serdecznie.

*(Brak nagrania)*

PRZEWODNICZĄCY

**JAN HAMERSKI**

...Ktoś z państwa senatorów jeszcze nie zamknął ankiety, jak tu nam życzliwi podpowiadają.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Ponownie?

*(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Musimy po prostu wymusić zamknięcie, bo jak ktoś...)*

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Ale nie robimy...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

No to nie wiem.

*(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Zamykamy ankietę...)*

No to zamknijcie. No cóż, trudno.

*(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Poczekajmy 20 sekund.)*

Tak, tak. Co jest... Ktoś otworzył i nie głosuje.

*(Głos z sali: Może to kwestia internetu.)*

O, może być.

*(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 3 głosy za, 3 – przeciw, 2 senatorów wstrzymało się od głosu.)*

3 głosy za, 3 – przeciw, 2 wstrzymujące się.

Poprawka nie uzyskała większości.

SENATOR

**ARTUR DUNIN**

Panie Przewodniczący, jeżeli mogę, tak jak poprzednio, zgłosić jako wniosek mniejszości...

PRZEWODNICZĄCY

**JAN HAMERSKI**

Oczywiście, Panie Senatorze. Tak jest.

I ostatnia poprawka...

*(Senator Artur Dunin: Bardzo serdecznie dziękuję.)*

Proszę uprzejmie.

I ostatnia poprawka, zgłoszona przeze mnie.

Kto jest za...

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Panie Przewodniczący, mogę zabrać głos przed głosowaniem? Weber, Ministerstwo Infrastruktury.)*

Tak, tak, tak. Proszę uprzejmie.

SEKRETARZ STANU

W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY

**RAFAŁ WEBER**

Bo padła wątpliwość z ust pana senatora Dunina, czy faktycznie naszą intencją, naszym zamiarem wyrażonym w tej poprawce jest to, aby to zarządca drogi finansował prace inwestycyjne. Tak, oczywiście taki jest nasz zamiar. Jest on wyrażony w ust. 2, w którym zapisano: zarządca drogi finansuje prace, o których mowa w ust. 1. Tak że chcemy wziąć ten obowiązek na siebie. Mówię „na siebie”, czyli na Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, która zarządza drogami krajowymi w obszarach zabudowanych. Chcemy z tego obowiązku zwolnić gminy, bo w tej chwili ten obowiązek spoczywa na gminach. Dlatego prosimy państwa o przyjęcie tej poprawki. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY

**JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Przystępujemy do głosowania nad poprawką.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki?

*(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 1 głos na sali za.)*

Kto jest przeciw?

Kto się wstrzymał?

*(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 1 głos wstrzymujący się. I czekamy na... 4 głosy za, 2 – przeciw, 2 senatorów się wstrzymało od głosu.)*



4 głosy za, 4 – przeciw...

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury

*Emil Tomala*: 2 – przeciw.)

Przepraszam: 2 – przeciw, 2 wstrzymało się od głosu.

Poprawka uzyskała większość.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury *Rafał Weber*: Dziękuję bardzo.)

Dziękuję również.

Szanowni Państwo, przystępujemy w tej chwili do głosowania nad całością ustawy.

Kto jest za przyjęciem?

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury

*Emil Tomala*: 2 głosy za na sali...)

Kto przeciw? Kto się wstrzymał?

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury

*Emil Tomala*: Nikt nie był przeciw, nikt się nie wstrzymał. 7 głosów za. Jednomyślnie za.)

Ustawa została przyjęta jednogłośnie. 7 głosów za.

Szanowni Państwo...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury *Rafał Weber*: Dziękuję bardzo.)

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Szanowni Państwo, pozostało nam wyłonienie sprawozdawcy. I tutaj mam propozycję dla pana senatora Dunina, który będzie wnioskodawcą mniejszości i będzie również zgłaszał kolejną poprawkę, aby przyjął tę funkcję.

Panie Senatorze, czy wyraża pan zgodę?

SENATOR

**ARTUR DUNIN**

Tak, z wielką przyjemnością będę reprezentował Komisję Infrastruktury.

PRZEWODNICZĄCY

**JAN HAMERSKI**

Bardzo panu dziękuję. Serdecznie dziękuję.

Szanowni Państwo, dziękuję. Dziękuję pani mecenas, dziękuję państwu, dziękuję senatorom i dziękuję naszym gościom...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury *Rafał Weber*: Panie Przewodniczący, czy ja jeszcze mogę...)

...którzy potrafili znaleźć czas, przyszli i wypowiedzieli się.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury *Rafał Weber*: Panie Przewodniczący...)

Tak?

SEKRETARZ STANU

W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY

**RAFAŁ WEBER**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Ja też bardzo gorąco dziękuję za dyskusję i państwu senatorom, i przedstawicielom organizacji samorządowych czy organizacji społecznych. Ja, żeby tutaj nie tracić czasu, nie odnosiłem się do wypowiedzi czy to pana mecenas Kubackiego, czy pana prezesa Wrońskiego. Postaram się to zrobić na sali plenarnej Senatu. Tam będzie więcej przestrzeni i więcej czasu, jak myślę, aby szerzej się odnieść do tych zagadnień, które, tak jak panowie mówili, są zagadnieniami... Jest to propozycja de lege ferenda, aby się do nich odnieść. Ja nie wykluczam, że części przyjrzymy się dokładniej, aby je przekuć na konkretne przepisy prawa i – może nie teraz, ale później, jeżeli będzie taka okazja – wprowadzić do polskiego porządku prawnego. Tak że bardzo gorąco dziękuję państwu za dyskusję nad tą ustawą i oczywiście za przyjęcie jej w sposób jednogłośny.

PRZEWODNICZĄCY

**JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Panie Ministrze. Myślę, że... Dziękuję również za pańską obietnicę co do przyglądnięcia się funkcjonowaniu tej ustawy. Nad wszystkimi procedowanymi ustawami Senat i Sejm niejednokrotnie ponownie się pochylają, sugerując senatorom czy posłom różnego rodzaju zmiany.

Jeszcze raz serdecznie wszystkim państwu dziękuję.



**Kancelaria Senatu**

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie:

Centrum Informacyjne Senatu, Dział Wydawniczy