UWAGI W RAMACH UZGODNIEŃ Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Informacja o projekcie:

Tytuł	Projekt nowego przepisu w ramach projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw (UD402)
Autor	Ministerstwo Infrastruktury

Informacje o zgłaszającym uwagi:

Organizacja samorządowa	Związek Powiatów Polskich
Osoba do kontaktu	Mateusz Jabłoński
e-mail	biuro@zpp.pl
tel.	+48 18 477 86 00

Uwagi:

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (np. art., nr str., rozdział)	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko resortu	Odniesienie do stanowiska resortu
1.	Projektowany art. 10a p.r.d.	Postuluje się o wprowadzenie obowiązku oznakowania strefy zakazu ruchu, przy jednoczesnym zastrzeżeniu, iż koszty takiego oznakowania ponosi gmina ustanawiająca zakaz, bez względu na to, kto jest zarządcą dróg objętych strefą. Postuluje się również o wyjaśnienie relacji między uchwałą ustanawiającą zakaz a organizacją ruchu na drogach objętych strefą, w szczególności czy wejście w życie uchwały rodzi obowiązek aktualizacji dokumentacji organizacji ruchu, kto ma jej dokonać i kto ponosi związane z tym koszty. Ponadto proponuje się określenie sankcji za naruszenie zakazu oraz	Kierunkowo w pełni podzielamy wprowadzenie instrumentu umożliwiającego radzie gminy (miasta) ustanawianie, w drodze uchwały stanowiącej akt prawa miejscowego, stref zakazu ruchu hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego i rowerów z napędem, jednakże w przedstawionej konstrukcji przepisu regulującego te kwestie dostrzegamy pewne elementy, które wymagają doprecyzowania. Rozwiązanie to pozostaje jednak w sprzeczności z uzasadnieniem, które wskazuje na potrzebę spójności zakazu z oznakowaniem, a przede wszystkim przerzuca na uczestników ruchu ciężar samodzielnego ustalania, gdzie zakaz obowiązuje. Przykładowo osoba, która chce odbyć kilkusetkilometrową wycieczkę rowerem z napędem elektrycznym przez wiele miejscowości, musiałaby uprzednio zweryfikować uchwały rad wszystkich gmin, przez które będzie przejeżdżać, aby nie narazić		

		stosowne skoordynowanie przepisu z regulacją mikromobilności współdzielonej.	się na naruszenie przepisów. Takie oczekiwanie jest nieracjonalne. Granice stref zakazu ruchu powinny być oznakowane w sposób jednoznaczny i czytelny dla każdego uczestnika ruchu, a nie pozostawać w sferze domysłów. Ponadto, koszty oznakowania strefy objętej zakazem powinna ponosić gmina jako organ ustanawiający zakaz, bez względu na to, kto jest zarządcą dróg objętych strefą. Strefa może bowiem obejmować drogi wszystkich kategorii, w tym drogi powiatowe, a koszty decyzji podjętej przez radę gminy nie powinny obciążać zarządców dróg innych kategorii. Projekt nie rozstrzyga również relacji między uchwałą ustanawiającą zakaz a organizacją ruchu, na podstawie której zgodnie z art. 10 ust. 10b p.r.d. odbywa się ruch na drodze. Nie wiadomo, czy wejście w życie uchwały rodzi obowiązek dostosowania organizacji ruchu i kto ma tego dokonać. W braku odrębnej regulacji koszty zmiany organizacji ruchu i oznakowania obciążałyby zarząd drogi, a więc w przypadku dróg powiatowych powiat, mimo że zakaz ustanawia gmina. Brak takiego dostosowania może z kolei prowadzić do sprzeczności między uchwałą a oznakowaniem, np. gdy w strefie zakazu znajdzie się oznakowana droga dla rowerów, z której korzystają kierujący hulajnogami. Propozycja nie określa także sankcji za naruszenie zakazu. Ich brak zmniejszy szanse na przestrzeganie zakazu przez uczestników ruchu, a w konsekwencji uniemożliwi jego skuteczne egzekwowanie. Regulacja nie rozstrzyga też relacji z projektowanymi przepisami o mikromobilności		

			współdzielonej. Wedle treści procedowanych przepisów zarządca drogi może bowiem dopuścić świadczenie usługi, przeznaczyć miejsca na stanowiska postojowe, ponieść koszty ich utworzenia i zawrzeć umowy z operatorami, po czym rada gminy, może objąć ten sam obszar strefą zakazu ruchu tych pojazdów. Poniesione nakłady zostałyby wówczas zniweczone, a zawarte umowy stałyby się niewykonalne.		