



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs  
Single Market Enforcement  
Notification of Regulatory Barriers

Numer powiadomienia : 2019/0198/F (France)

## **Dekret w sprawie regulacji dotyczących urządzeń transportu osobistego**

Data otrzymania : 06/05/2019

Koniec zawieszenia : 07/08/2019 (closed)

### **Message**

Wiadomość 002

Informacja od Komisji - TRIS/(2019) 01199

dyrektywa (UE) 2015/1535

Tłumaczenie wiadomości 001

Powiadomienie: 2019/0198/F

No abre el plazo - Nezahajuje odklady - Fristerne indledes ikke - Kein Fristbeginn - Viivituste perioodi ei avata - Καμμία έναρξη προθεσμίας - Does not open the delays - N'ouvre pas de délais - Non fa decorrere la mora - Neietekmē atlikšanu - Atidējimai nepradedami - Nem nyitja meg a késéseket - Ma' jiftaħ il-perijodi ta' dawmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Neotvorí oneskorenia - Ne uvaja zamud - Määräaika ei ala tästä - Inleder ingen frist - He ce предвижда период на прекъсване - Nu deschide perioadele de stagnare - Nu deschide perioadele de stagnare.

(MSG: 201901199.PL)

1. MSG 002 IND 2019 0198 F PL 06-05-2019 F NOTIF

2. F

3A. Direction générale des entreprises - SQUALPI - Bât. Sieyès -Teledoc 151 - 61, Bd Vincent Auriol - 75703 PARIS Cedex 13

d9834.france@finances.gouv.fr

tél : 01 44 97 24 55

3B. Ministère de l'intérieur

Délégation à la sécurité routière (DSR)

Place Beauvau - 75800 PARIS CEDEX 08 - France

Téléphone : 01 49 27 49 27

Mel : bsc-sdpur-dsr@interieur.gouv.fr

4. 2019/0198/F - T40T

5. Dekret w sprawie regulacji dotyczących urządzeń transportu osobistego

6. Silnikowe urządzenia transportu osobistego

7. -

8. Celem dekretu jest zdefiniowanie w kodeksie drogowym silnikowych urządzeń transportu osobistego jako nowej kategorii pojazdu, zdefiniowanie ich charakterystyki technicznej oraz zasad korzystania z nich na drodze publicznej.

Celem wybranych rozwiązań jest uwzględnienie wyzwań w zakresie bezpieczeństwa drogowego stojących przez



## EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs  
Single Market Enforcement  
Notification of Regulatory Barriers

użytkownikami urządzeń transportu osobistego będących użytkownikami wrażliwymi, wyzwań w zakresie bezpieczeństwa dla innych wrażliwych użytkowników (rowerzystów, pieszych, pieszych o ograniczonej możliwości poruszania się) oraz wyzwań związanych ze współistnieniem i współdzieleniem przestrzeni publicznej przez różnych użytkowników.

W art. R.311-1 kodeksu drogowego zmienia się przez dodanie pkt 6.15, w którym zawarta jest definicja silnikowego urządzenia transportu osobistego: pojazd nieposiadający miejsc siedzących, zaprojektowany na potrzeby transportu jednej osoby i pozbawiony specjalnych elementów umożliwiających przewożenie towarów, wyposażony w silnik niespalinowy lub we wspomaganie niespalinowe, którego maksymalna prędkość konstrukcyjna przekracza 6 km/godz. i nie przekracza 25 km/godz. Może jednak posiadać siodełko, jeśli jest wyposażony w system stabilizacji żyroskopowej. Urządzenia przeznaczone wyłącznie dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się wyklucza się z tej kategorii. Ponadto dodaje się art. R 321-4-2 w celu usankcjonowania osób prowadzących silnikowe urządzenia transportu osobistego jeżdżące z prędkością powyżej 25 km/godz.; obowiązuje zakaz poruszania się takich urządzeń po drodze publicznej.

W art. R 313-4, R 313-5, R 313-19, R 313-20, R 313-33 kodeksu drogowego wprowadza się zmiany, aby określić szczegółowo, że urządzenia te, podobnie jak rowery, muszą posiadać przednie światła pozycyjne, tylne światła pozycyjne, boczne pomarańczowe urządzenia odblaskowe, przednie białe urządzenie odblaskowe oraz dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze.

Jeśli chodzi o zasady ruchu, w kodeksie drogowym dodaje się artykuł R. 412-43-1, który określa, co do zasady, obszary ruchu, gdzie osoby prowadzące urządzenia transportu osobistego powinny i mogą poruszać się w granicach miasta i poza nimi. Należy zauważyć, że przeciwnie niż w przypadku rowerów, którym poruszanie się po ścieżkach lub pasach rowerowych może nakazać jedynie organ policyjny (art. R. 431-9), osoby prowadzące silnikowe urządzenia transportu osobistego mają co do zasady obowiązek poruszać się po ścieżkach i pasach rowerowych w granicach miasta, jeśli takie strefy istnieją.

Poza tym w tym artykule określa się ramy możliwości, jakie pozostawia się merom w zakresie odstępstw od tych ram ogólnych. W szczególności mer może zezwolić na poruszanie się po chodniku, z zachowaniem ostrożności, by nie przeszkadzać pieszym.

Ponadto w artykule tym określa się szczegółowo sankcje, jakim podlega osoba prowadząca silnikowe urządzenie transportu osobistego, jeśli nie przestrzega obowiązujących ją zasad ruchu. Analogicznie do rowerzystów osoba taka co do zasady popełnia wykroczenie 2. klasy (C2).

### 9. Kwestie bezpieczeństwa na drodze:

Oczekuje się, że przepis będzie miał korzystny wpływ na kwestie bezpieczeństwa na drodze. De facto dane statystyczne bezpieczeństwa na drodze z 2017 r. wykazują 5 ofiar śmiertelnych i 284 osoby ranne w wyniku korzystania z takich urządzeń. Z uwagi na coraz częstsze z nich korzystanie można spodziewać się znaczącego wzrostu liczby wypadków i ofiar śmiertelnych w związku z korzystaniem z silnikowych urządzeń transportu osobistego.

W sposób bezpośredni dzięki temu dekretni służby porządkowe będą dysponować ramami przepisów umożliwiającymi im scharakteryzowanie wykroczeń i sankcjonowanie nieprzestrzegania zasad bezpieczeństwa drogowego, aby przyczynić się do popularyzacji rozważnych zachowań i odpowiedzialnego korzystania z tych pojazdów.

W sposób pośredni przez szczegółowe określenie charakterystyki urządzeń dopuszczonych do poruszania się po drodze publicznej i wymagań dotyczących bezpieczeństwa (w szczególności w dziedzinie oświetlenia i hamulców) przepisy te przyczynią się do uregulowania wprowadzania do obrotu tych urządzeń i pozwolą na sprzedawanie bezpieczniejszych urządzeń.

Wiele innych europejskich krajów w obliczu podobnych zjawisk przyjęło lub jest w trakcie przyjmowania regulacji mających na celu zdefiniowanie i kontrolowanie zasad korzystania z takich urządzeń.

### 10. Brak tekstu podstawowego

### 11. Nie



12. -

13. Nie

14. Nie

15. -

16. Aspekty TBT

Nie - Projekt nie wpłynie znacząco na handel międzynarodowy.

Aspekty SPS

Nie - Projekt nie jest środkiem sanitarnym ani fitosanitarnym.

\*\*\*\*\*

Komisja Europejska

Punkt kontaktowy Dyrektywa (UE) 2015/1535

faks: +32 229 98043

e-mail: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu