Hulajnogowy bałagan i remedium, które go nie uleczy

Kategoria: Felietony
Opublikowano: sobota, 26, wrzesień 2026 12:47
Mateusz Jabłoński
Odsłony: 714

Ministerstwo Infrastruktury przygotowało projekt nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw, który w wykazie prac legislacyjnych otrzymał nr UD402. W ramach projektu jego autorzy proponują m.in. modyfikacje w zakresie przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy poprzez likwidację placu manewrowego dla kategorii B i B1 na rzecz oceny manewrów w rzeczywistym ruchu, wprowadzenia dwudziestoczteromiesięcznego terminu ważności wyników z egzaminu teoretycznego, ograniczenie liczby możliwych podejść do egzaminu tego samego dnia, czy też wprowadzenie Cyfrowej Karty Kursanta.

Projektodawcy pokusili się również o prawne uregulowanie piekłącego oraz coraz bardziej zauważalnego i dotkliwszego problemu, w szczególności dla mieszkańców większych miast, czyli kwestii nieprawidłowego parkowania hulajnóg elektrycznych wypożyczanych od czterech dominujących na polskim rynku operatorów.

Pierwsza myśl jaka w tej sytuacji nasuwa się osobom, które znają skalę tego zjawiska, powinna brzmieć: „Nareszcie będzie z tym porządek!”. Wprowadzenie stosownych regulacji prawnych oraz mechanizmów technicznych doprowadziłoby przecież do sytuacji, w której nie musielibyśmy już oglądać hulajnóg elektrycznych porozrzucanych, czy to na środku chodnika, czy to na środku ścieżki rowerowej, czy bezpardonowo wetkniętych do kosza na śmieci, czy też wyrzuconych do stawu, jeziora, rzeki, tudzież innych zbiorników wodnych. Po dokonaniu bowiem głębszej analizy rozwiązań proponowanych w tym zakresie przez resort, huraoptymizm od razu ustąpi.

Tak jak wspomniałem, problem związany z hulajnogami udostępnianymi odpłatnie użytkownikom aplikacji mobilnych przez komercyjnych operatorów towarzyszy nam już od kilku lat, a z każdym rokiem jest coraz bardziej zauważalny. Tym samym, interwencja legislacyjna w tej kwestii jest jak najbardziej potrzebna. Nie oznacza to jednak, że jakiekolwiek rozwiązanie ten problem rozwiąże. Potrzebna jest wnikliwa analiza, której przedmiotem będzie identyfikacja problemu w praktyce, poszukiwanie narzędzi faktycznych oraz technicznych do jego zażegnania, a finalnie dokonanie pomiędzy tymi elementami swego rodzaju subsumcji, której wynikiem byłoby sformułowanie nowych regulacji oraz relatywne dostosowanie tych już obecnie istniejących i w efekcie kompleksowe rozwiązanie problemu nieprawidłowo parkowanych urządzeń mikromobilności dzielonej, jak proponuje nazywać je projektodawca, wliczając w to rowery elektryczne oraz inne urządzenia transportu osobistego.

Po zapoznaniu się z proponowanym przez resort *remedium* na bolączki miast związane z e-hulajnogowym bałaganem, z przykrością muszę stwierdzić, iż w tym przypadku takiej właśnie analizy prawdopodobnie zabrakło. A z pewnością odpowiednich wniosków z niej płynących.

Nowelizacja co prawda wprowadza definicję mikromobilności dzielonej oraz sprzężony z nią obowiązek pozostawiania takich urządzeń po zakończeniu najmu wyłącznie w miejscach do tego przeznaczonych, z kolei do których wyznaczania zamierza się zobowiązać zarządców dróg poprzez rozbudowę ich ustawowego katalogu zadań, jednakże w aktualnym brzmieniu projektu nie są to regulacje, które sprawią że problem wraz z wejściem w życie przepisów natychmiastowo zniknie, jak za dotknięciem magicznej różdżki. *Nota bene*, sankcją i zarazem podstawowym narzędziem egzekucyjnym w tym zakresie ma być objęcie urządzeń pozostawionych poza wyznaczonym miejscem reżimem art. 130a Prawa o ruchu drogowym, czyli usuwaniem ich na koszt właściciela, którym jest operator udostępniający dany pojazd, przy jednoczesnym ustaleniu maksymalnej stawki opłaty za usunięcie i przechowywanie (za dobę), w kwotach odpowiednio 200 i 50 złotych.

Phoca PDF

Główną bolączką proponowanych rozwiązań jest fakt, iż zakazują one określonego zachowania, ale nie nakładają wprost na operatora ani obowiązku technicznego uniemożliwienia naruszenia w postaci tzw. *geofencingu*, ani obowiązku udostępnienia danych użytkownika odpowiednim służbom. Dla przystępnego zrozumienia dalszej części wywodu, w tym miejscu należy wyjaśnić, iż *geofencing* to technologia, zgodnie z którą w tym przypadku użytkownicy korzystający z e-hulajnóg stanowiących własność mobilnych operatorów mogliby poruszać się nimi jak dotychczas na terenie miasta, ale w przypadku chęci zakończenia przejazdu, byliby zobowiązani dokonać tego tylko i wyłącznie w miejscach wyznaczonych w ramach wirtualnych map przez wynajmujących, dla których lokalizacje byłyby wskazywane przez właściwego zarządcę drogi. W efekcie niemożliwym byłoby zwrócenie urządzenia poza określonym terenem przy jednoczesnym zaprzestaniu naliczania dalszych opłat za korzystanie z niego.

Autorom projektu pojęcie to, jak wynika z treści uzasadnienia oraz Oceny Skutków Regulacji, jest bardzo dobrze znane. Co więcej, w OSR czytamy, że skuteczność egzekucji obowiązku użytkownika do pozostawienia urządzenia mikromobilności dzielonej wyłącznie w miejscu wyznaczonym zależy - cytuję - „*nie tyle od samej normy zakazowej, ile od technicznego sprzężenia obowiązku prawnego z warunkami umowy o świadczenie usługi, w postaci geofencingu uniemożliwiającego zakończenie najmu poza zatoką wyznaczoną*”, i że jest to najskuteczniejszy instrument w systemie paryskim i sztokholmskim. Projektodawca zna zatem rozwiązanie, opisuje je jako najskuteczniejsze i nie wprowadza go do ustawy - zostawia jako coś, co rzekomo operatorzy zrobią sami przy okazji okresu przejściowego. Mówiąc wprost, nie wdraża prawnego mechanizmu *geofencingu* jako warunku wykonania umowy najmu/usługi, a ogranicza się jedynie do wprowadzenia samych zakazów administracyjnych. W efekcie w treści ustawy operator nie ma ani jednego obowiązku, a jedynym realnym instrumentem egzekucyjnym staje się usunięcie urządzenia przez zarządcę drogi.

Do tego dochodzi brak podstawy prawnej zobowiązującej operatora do udostępniania danych najemcy właściwym służbom, przez co ustalenie tożsamości sprawcy jest w praktyce niewykonalne - tym bardziej że użytkownicy aplikacji nie zawsze podają prawdziwe dane.

Tymczasem resort w odpowiedzi na podnoszone w tym zakresie zastrzeżenia wskazuje, że projekt nie ingeruje w umowy ani zobowiązania umowne stron, za które uznaje relację pomiędzy zarządcą drogi a operatorem mikromobilności dzielonej. Twierdzi przy tym, iż wspomniane mechanizmy są jak najbardziej słuszne, ale kwestię ich wdrożenia pozostawia stosownemu sformułowaniu postanowień umownych łączących te podmioty. Innymi słowy, to zarządca drogi ma wynegocjować z operatorem zobowiązanie do uruchomienia *geofencingu* w aplikacji, a operator ma następnie to zobowiązanie wykonać już we własnej relacji z użytkownikiem.

Nasuwa się jednak pytanie: czy pozostawienie uregulowania tych kwestii w umowach będzie wystarczające?

Odpowiedź brzmi: Nie.

Jak wiadomo, takie postanowienia w porozumieniach zawieranych pomiędzy podmiotami istnieją już od dobrych kilku lat, a mimo to problem wciąż istnieje i z roku na rok coraz bardziej przybiera na skali. Najlepszym przykładem jest przypadek Warszawy. Hulajnogi elektryczne udostępniane przez komercyjnych operatorów już od dawna wkradły się w codzienny krajobraz miasta, a mimo to przez lata nie potrafiono zrobić z tym porządku, pomimo że rzekomo ustalenia kontraktowe dawały taką

Phoca PDF

możliwość. Pierwszy raz skorzystania z tych kompetencji przypadł na 15 września 2026 r., a pokłosiem całej akcji było odholowanie na parkingi strzeżone zawrotnej liczby 140 nieprawidłowo zaparkowanych hulajnóg elektrycznych. Przypomnę tylko, że pierwsze ogólnodostępne hulajnogi elektryczne pojawiły się na ulicach Warszawy pod koniec października 2018 roku. 8 lat. 140 odholowanych hulajnóg. Wprost powalający bilans.

Zaznaczenia przy tym wymaga, że przy odpowiednim sformułowaniu przepisów, nawet takie, choć kierunkowo jak najbardziej słuszne akcje, nie musiałyby mieć miejsca. Nie trzeba by dodatkowo - a na pewno nie w takiej skali - obciążać zarządców dróg, policji, czy straży miejskich, gdyby tylko zdecydowano się wprowadzić mechanizm *geofencingu* oraz obowiązku przekazywania danych najemcy odpowiednim służbom w przypadku zidentyfikowania naruszenia przepisów. Użytkownicy z pewnością nie byliby skorzy do bezmyślnego rozporządzania cudzym mieniem, w sposób jednocześnie utrudniający życie innym mieszkańcom, a przede wszystkim osobom z niepełnosprawnościami, gdyby mieli z tyłu głowy, że porzucenie hulajnogi elektrycznej na środku chodnika będzie się dla nich wiązało z nieuniknionym i dotkliwym ubytkiem w portfelu.

Tak niewiele, a tak wiele.

Phoca PDF