

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

**Analiza przepisów w zakresie transportu i mobilności osób
o szczególnych potrzebach (dotyczących m.in.: szkolenia
na prawo jazdy, doskonalenia techniki jazdy,
egzaminowania, zmian konstrukcyjnych w pojazdach,
badań diagnostycznych pojazdów, certyfikacji urządzeń
adaptacyjnych, kodów ograniczeń) wraz z rekomendacjami
zmian legislacyjnych**

01.10.2021 – 30.09.2023

Opracowanie: dr Beata Stasiak-Cieślak

Warszawa, 2023

Spis treści

1. Wprowadzenie	4
2. Katalog analizowanych przepisów	20
3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.....	21
4. Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.....	29
5. Ustawa z dnia z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	31
6. Ustawa z dnia z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym..	33
7. Ustawa z dnia z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.....	34
8. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe	35
9. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 5 grudnia 2022 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców (Dz.U. 2022 poz. 2503).....	36
10. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 8 lipca 2014 r. w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy (Dz.U. 2014 poz. 937)	46
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 20 maja 2016 r. w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami.....	47
12. Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 30 czerwca 2014 r. w sprawie wzoru oraz trybu wydawania i zwrotu kart parkingowych	48
13. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wew. i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.....	49
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.....	50
15. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	51
16. Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 w zakresie ich budowy ogólnej [2018/237]	

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

Obejmujący wszystkie obowiązujące teksty, w tym: Suplement nr 1 do serii poprawek 07 – data wejścia w życie: 22 czerwca 2017 r.	54
17. Rekomendacje zmian w przepisach	55
18. Podsumowanie.....	74
19. Literatura	76
20. Literatura uzupełniająca	78
21. Odwołania aktów prawnych wchodzących w zakres opracowania (17.09.2023)	85
22. Załącznik – wyciąg z analizowanych przepisów	87

1. Wprowadzenie

W ostatnich latach w Polsce nastąpiły kluczowe przeobrażenia dotyczące osób o szczególnych potrzebach w transporcie zbiorowym i indywidualnym. Odnosiły się one do wielu dziedzin życia i objęły też kandydatów na kierowców, kierowców i pasażerów z różnymi ograniczeniami. Mobilność bowiem jest jedną z podstawowych ludzkich potrzeb, bezpośrednio wpływających na aktywność społeczną i zawodową. Niełatwo jest bez niej zaspokoić podstawowe sfery funkcjonowania człowieka. Analiza stanu wiedzy przygotowana została w oparciu o przepisy prawne (ustawy, rozporządzenia, akty prawne międzynarodowe) oraz publikacje naukowe dotyczące mobilności osób również z niepełnosprawnościami.

Akty prawne Organizacji Narodów Zjednoczonych¹ na rzecz osób z niepełnosprawnościami to pionierskie działania, mające zasięg globalny. Należą do nich:

- Powszechna Deklaracja Praw Człowieka z 10 grudnia 1948 r. Na mocy Deklaracji stwierdzono, że wszyscy ludzie są wolni i równi pod względem godności i praw. Art. 2. stanowił, że „Każdy człowiek posiada wszystkie prawa i wolności zawarte w niniejszej Deklaracji, bez względu na jakiekolwiek różnice rasy, koloru, płci, języka, wyznania, poglądów politycznych i innych, narodowości, pochodzenia społecznego, majątku, urodzenia lub jakiegokolwiek innego stanu (...)”.²
- Deklaracja Praw Osób Niepełnosprawnych (Declaration on the Rights of Disabled Persons) (1975);³
- Rezolucja Zgromadzenia Ogólnego (1976) ustanawiająca rok 1981 Międzynarodowym Rokiem Osób Niepełnosprawnych;
- Zasady Tallińskie (Tallinn Guidelines for Action on Human Resources Development in the Field of Disability (1989) dotyczące edukacji i zatrudniania;
- Standardowe Zasady Wyrównywania Szans Osób Niepełnosprawnych (1993); Zostały przyjęte podczas 48 sesji Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych w dniu 20 grudnia 1993 r. (Rezolucja 48/96). Zasady zostały opracowane na podstawie doświadczeń zdobytych w trakcie Dekady Osób Niepełnosprawnych, zorganizowanej pod egidą Narodów Zjednoczonych (1983-92). Celem Zasad jest zagwarantowanie niepełnosprawnym jako członkom

¹ Deklaracja Praw Osób Niepełnosprawnych Konwencja
https://www.pfon.org/images/dodatki/2017_konwencja_raport/2_raport_synt_rozdz_1.pdf

² Powszechna Deklaracja Praw Człowieka, na:
http://www.unesco.pl/fileadmin/user_upload/pdf/Powszechna_Deklaracja_Praw_Czlowieka.pdf (dostęp 20.09.2023)

³ <https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/declaration-rights-disabled-persons>

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

społeczności, możliwości korzystania z tych samych praw i obowiązków przysługujących pozostałym obywatelom.⁴

- Konwencja Praw Osób Niepełnosprawnych (2006). Konwencja wymienia główne zasady, na których się opiera, ustala istotne definicje oraz przedstawia obszerny katalog praw osób niepełnosprawnych. Konwencja wymienia następujące zasady:
 - „a) poszanowanie przyrodzonej godności, autonomii osoby, w tym swobody dokonywania wyborów, a także poszanowanie niezależności osoby;
 - b) niedyskryminacja;
 - c) pełny i skuteczny udział w społeczeństwie i integracja społeczna;
 - d) poszanowanie odmienności i akceptacja osób niepełnosprawnych, jako mających wkład w różnorodność rodziny ludzkiej i będących częścią ludzkości;
 - e) równość szans;
 - f) dostępność;
 - g) równość mężczyzn i kobiet;
 - h) poszanowanie rozwijających się zdolności niepełnosprawnych dzieci oraz poszanowanie prawa dzieci niepełnosprawnych do zachowania tożsamości”.⁵

Standardowe Zasady Wyrównywania Szans Osób Niepełnosprawnych określiły kierunki rozwiązań dotyczących tej grupy społecznej. Warto także przytoczyć inne akty prawa europejskiego, które wpłynęły na zmiany w prawodawstwie polskim na przestrzeni kilkudziesięciu lat:

- Europejska Karta Społeczna (1961);
- Uchwała Rady (1996) dotycząca równych szans dla osób z niepełnosprawnością;
- Traktat Amsterdamski (1997) mówiący o przeciwdziałaniu dyskryminacji;
- Zalecenie Rady nr 376 (1998) w sprawie Kart Parkingowych dla osób Niepełnosprawnych; W związku z zaleceniem z 4 czerwca 1998r. w sprawie karty parkingowej dla osób niepełnosprawnych, posiadacz takiej karty może korzystać ze specjalnych miejsc parkingowych w każdym kraju Unii Europejskiej.
- Uchwała Rady (1999) w sprawie Równych Szans w Zatrudnianiu dla Osób Niepełnosprawnych (1999/C 186/02);
- Decyzja Rady UE z dnia 27 listopada 2000 r. ustanawiająca Wspólnotowy Program Działania w zakresie Zwalczenia Dyskryminacji 2001–2006 (2000/750/WE);

⁴ Standardowe Zasady Wyrównywania Szans Osób Niepełnosprawnych
https://www.tus.org.pl/uploads/dokumenty/standardowe_zasady_wyrownywania_szans_osob_niepelnosprawnych.pdf

⁵ Konwencja Praw Osób Niepełnosprawnych
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu20120001169>

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

- Decyzja Rady UE z dnia 27 listopada 2000 r. ustanawiająca ogólne zasady równego traktowania (2000/78/WE);
- Rezolucja Komitetu Ministrów Rady Europy ResAP(2001)3 w sprawie dążenia do pełnego obywatelstwa osób niepełnosprawnych poprzez nowe technologie sprzyjające włączeniu społecznemu;
- Rezolucja Komitetu Ministrów Rady Europy ResAP(2001)1 dotycząca wprowadzania zasad uniwersalnego projektowania do programów nauczania wszystkich zawodów związanych z tworzeniem środowiska budowlanego;
- Decyzja Rady UE z dnia 3 grudnia 2001 r. w sprawie Europejskiego Roku Osób Niepełnosprawnych 2003 (2001/903/WE);
- Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 grudnia 2001 r. ustanawiająca program wspierający Państwa Członkowskie w zwalczaniu wyłączenia społecznego (92002/50/WE);
- Zalecenie Zgromadzenia Parlamentarnego Rady Europy nr 1592 z 2003 r. w sprawie włączenia osób niepełnosprawnych do życia społecznego;
- Decyzja Rady UE z dnia 12 lipca 2005 r. w sprawie wytycznych dla polityki zatrudnienia państw członkowskich (2005/600/WE);
- Zalecenie nr Rec(2006)5 Komitetu Ministrów Rady Europy dla państw członkowskich w sprawie podnoszenia, jakości życia osób niepełnosprawnych w społeczeństwie;
- Zalecenie nr Rec(2006)5 Komitetu Ministrów Rady Europy dla państw członkowskich – plan działań Rady Europy w celu promocji praw i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w społeczeństwie: podnoszenie jakości życia osób niepełnosprawnych w Europie 2006–2015;
- Traktat Lizboński (2007) mówiący o przeciwdziałaniu dyskryminacji;
- Rezolucja Rady UE z dnia 17 marca 2008 r. w sprawie sytuacji osób niepełnosprawnych w Unii Europejskiej (2008/C75/01);
- Zalecenie Rady Europy nr Rec(2009)8 Komitetu Ministrów Rady Europy dla Państw Członkowskich o osiągnięciu integracji przy stosowaniu zasad projektowania uniwersalnego;
- Europa 2020: Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju (2010);
- Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności (2010);
- Zalecenie CM/Rec(2013)2 Komitetu Ministrów dla państw członkowskich w sprawie zapewnienia pełnego włączenia niepełnosprawnych dzieci i młodych osób do życia społecznego;
- Rezolucja 2039 (2015) – równość i włączenie społeczne osób niepełnosprawnych (CUPT 2018);
- Zalecenie 2064 (2015) – równość i włączenie społeczne osób niepełnosprawnych,

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

- Zalecenie Rady nr 376 z 1998 r. dotyczące Kart Parkingowych dla Osób Niepełnosprawnych. Nie jest to dokument prawnie wiążący członków Unii, ale w wielu krajach, również w Polsce, został on przyjęty i wdrożony;
- Zalecenie nr 1592 z 2003 r. Zgromadzenia Parlamentarnego Rady Europy „*W kierunku społecznego włączenia osób niepełnosprawnych do życia społecznego*”;
- Zalecenie nr 5 z 2006 r. Komitetu Ministrów dla państw członkowskich. Plan działań Rady Europy w celu promocji praw i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w społeczeństwie: podnoszenie jakości życia osób niepełnosprawnych w Europie 20062015;
- Uchwała Rady i Przedstawicieli Rządów Państw Członkowskich, spotykających się w ramach Rady z 20 grudnia 1996 r. nt. równych szans dla osób z niepełnosprawnością.

Międzynarodowe akty prawne, określające zmiany w podejściu do osób z niepełnosprawnościami są liczne i odgrywają ważną rolę w tworzeniu aktów prawnych państw należących do Unii Europejskiej. To one zobowiązują państwa członkowskie do zmian w przepisach wewnętrznych.⁶

Przy analizie międzynarodowych aktów prawnych należy mieć zawsze na uwadze ich specyficzny charakter. Jedne z nich, jak deklaracje i uchwały, mają charakter kierunkowy: zmierzają do umieszczenia w porządku prawnym pożądaných norm lub skatalogowania norm powszechnie uznanych i respektowanych. Nie stanowią podstawy do roszczenia w przypadku ich naruszenia, wyznaczają natomiast kierunki w polityce. Takie strategiczne dokumenty są często powoływane w innych międzynarodowych aktach prawnych, również tych o wiążącym charakterze.⁷

Podstawą w naszych rozważaniach jest przede wszystkim art. 32 ust. 1 **Konstytucji RP** w którym czytamy, że: „*Wszyscy są wobec prawa równi. Wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne*”, a w ust. 2, że: „*Nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny*”. Stanowi to początek podjęcia działań mających na celu udzielanie wsparcia osobom o szczególnych potrzebach na równi z pozostałym społeczeństwem. Opisuje to art. 68 ust. 3 Konstytucji, który zobowiązuje władzę do zapewnienia szczególnej opieki osobom o szczególnych potrzebach. Kolejne regulacje znajdujemy w art. 69, stanowiącym, że władze publiczne muszą osobom z niepełnosprawnościami

⁶ Stasiak-Cieślak B. (2021). Metoda doboru urządzeń adaptacyjnych w pojeździe na potrzeby osób z niepełnosprawnościami, Politechnika Warszawska.

⁷ Jankowska M. Prawa osób niepełnosprawnych w międzynarodowych aktach prawnych. <https://www.pfron.org.pl/download/5/78/03MariaJankowska.pdf> (dostęp 20.09.2023).

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

udzielać pomocy w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej.

Prawa zagwarantowane w Konstytucji znalazły się także w **Karcie Praw Osób Niepełnosprawnych** przyjętej 1 sierpnia 1997 r. Zawarte w niej zapisy dotyczą szeroko rozumianej dostępności. Zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu osoby ze szczególnymi potrzebami w przestrzeni publicznej, w tym m.in. osoby starsze, są ważną grupą pasażerów, którą należy brać pod uwagę w sposób szczególny i systemowy.

„Sejm Rzeczypospolitej Polskiej uznaje, że osoby niepełnosprawne, czyli osoby, których sprawność fizyczna, psychiczna lub umysłowa trwale lub okresowo utrudnia, ogranicza lub uniemożliwia życie codzienne, naukę, pracę oraz pełnienie ról społecznych, zgodnie z normami prawnymi i zwyczajowymi, mają prawo do niezależnego, samodzielnego i aktywnego życia oraz nie mogą podlegać dyskryminacji. Sejm stwierdza, iż oznacza to w szczególności prawo osób niepełnosprawnych do: ... życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej, ...”⁸

Konwencja Organizacji Narodów Zjednoczonych o Prawach Osób Niepełnosprawnych, przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych w dniu 13 grudnia 2006 r., podpisana przez polski rząd 20 marca 2007 r., a ratyfikowana 6 września 2012 r., w artykule 20 pt. Mobilność mówi o prawach osób niepełnosprawnych mówi, że:

„Państwa Strony podejmą skuteczne środki celem umożliwienia osobom niepełnosprawnym mobilności osobistej i możliwie największej samodzielności w tym zakresie, między innymi poprzez:

(a) ułatwianie mobilności osób niepełnosprawnych, w sposób i w czasie przez nie wybranym i po przystępnej cenie,

(b) ułatwianie osobom niepełnosprawnym dostępu do wysokiej jakości przedmiotów wspierających poruszanie się, urządzeń i technologii wspomagających oraz do pomocy i pośrednictwa ze strony innych osób lub zwierząt, w tym poprzez ich udostępnianie po przystępnej cenie,

⁸ Karta Praw Osób Niepełnosprawnych <https://bip.brpo.gov.pl/pl/karta-praw-osob-z-niepelnosprawnoscia> (dostęp 20.09.2023).

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

(c) zapewnianie osobom niepełnosprawnym i wyspecjalizowanemu personelowi pracującemu z osobami niepełnosprawnymi szkolenia w zakresie umiejętności poruszania się,

(d) zachęcanie jednostek wytwarzających przedmioty wspierające poruszanie się, urządzenia i technologie wspomagające, do uwzględniania wszystkich aspektów mobilności osób niepełnosprawnych. Sejm stwierdza, iż oznacza to w szczególności prawo osób niepełnosprawnych do: ⁹

Rządowy Program Dostępność Plus 2018-2025 natomiast jest dokumentem, którego strategicznym celem jest zapewnienie równych możliwości udziału w życiu publicznym wszystkim członkom społeczeństwa. Do głównych działań, które zainicjowano podczas pierwszego 1,5 roku realizacji Programu zaliczyć można:

- wejście w życie Ustawy z dnia 19 lipca 2019 roku **o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami** (Dz. U. z 2019 r. poz. 1696)¹, która określa obowiązki podmiotów publicznych w zakresie dostępności;
- wejście w życie Ustawy z dnia 4 kwietnia 2019 roku **o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych** (Dz. U. z 2019 r. poz. 848), która zobowiązuje sektor podmiotów publicznych do zwiększenia dostępności stron internetowych i aplikacji mobilnych w oparciu o wspólne wymogi dostępności;
- utworzenie Funduszu Dostępności, którego przeznaczeniem jest udzielanie atrakcyjnych finansowo pożyczek z przeznaczeniem na dostosowanie budynków użyteczności publicznej oraz budynków mieszkalnictwa wielorodzinnego do potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami;
- rozpoczęcie nowelizacji Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 roku **o warunkach technicznych i usytuowaniu budynków** (Dz.U. z 2019 r. poz. 1065)³, której celem jest szersze włączenie warunków dotyczących dostępności do przepisów prawa budowlanego;
- powołanie Rady Dostępności;
- podpisanie Partnerstwa na rzecz Dostępności jako zobowiązania do realizacji celów Programu Dostępność Plus; **Instytut Transportu Samochodowego jest sygnatariuszem Partnerstwa**;
- uruchomienie akcji informacyjnej na temat Programu Dostępność Plus.
- realizacja wielu działań inwestycyjnych w przestrzeni publicznej, uwzględniających kwestie dostępności.¹⁰

⁹ Konwencja <https://bip.brpo.gov.pl/pl/content/konwencja-onz-o-prawach-osob-niepelnosprawnych> (20.09.2023).

¹⁰ Program dostępność Plus <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-europejskie-bez-barier/dostepnosc-plus/o-programie/> (20.09.2023).

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

Poniżej zaprezentowano w postaci infografiki działania podjęte w ramach Programu Dostępność Plus na przykładzie roku 2022.¹¹



¹¹ tamże

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)



Rys. 1. Działania podjęte w ramach Programu Dostępność Plus na przykładzie roku 2022

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

Katalog działań został posegregowany w następujący sposób:

- kontynuacja kluczowych projektów i konkursów - np. Przestrzeń dostępnej szkoły, Uczelnia Dostępna, Dostępność Plus dla zdrowia, Dostępny samorząd – granty, „door-to-door”, OWDA;
- realizacja prac nad projektem ustawy o zapewnianiu spełniania wymogów dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze (UDPU) - (wdrażająca przepisy EAA);
- rozwój działań Funduszu Dostępności;
- kontynuacja prac dwóch głównych forów współpracy na rzecz dostępności - Rady Dostępności i Partnerstwa na rzecz Dostępności;
- kontynuacja działań edukujących na temat dostępności.¹²

Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2019 r. poz. 1696) określa natomiast podstawowe wymagania służące zapewnieniu dostępności. Osoba ze szczególnymi potrzebami pierwszy raz została zdefiniowana jako osoba, która ze względu na pewne cechy albo okoliczności, w jakich się znajduje, musi podjąć działania w celu ograniczenia barier funkcjonalnych, aby uczestniczyć w różnych obszarach życia na zasadach równości z innymi ludźmi. Zostało również określone pojęcie „racjonalnego usprawnienia”, niezbędnego, aby zapewnić jednostce o szczególnych potrzebach dostępność produktów i usług. Minimalne wymagania obejmują zakres dostępności architektonicznej, cyfrowej oraz informacyjno-komunikacyjnej. Dokument ten stworzył ramy prawno-organizacyjne do wprowadzenia idei dostępności w Polsce, nakładając na podmioty publiczne obowiązki dotyczące zapewnienia dostępności. Osoby ze szczególnymi potrzebami, to osoby starsze, osoby z niepełnosprawnością lub inne osoby mające trwale lub czasowo naruszoną sprawność w zakresie przemieszczania się czy percepcji.¹³

W szczególności do osób ze szczególnymi potrzebami można zaliczyć osoby pogrupowane w następujący sposób:

- osoba głucha; niedosłyszająca;
- głuchoniewidoma;
- niewidoma; słabowidząca;
- osoba z niesprawnością narządów ruchu;
- osoba z niepełnosprawnością intelektualną; osoba chorująca psychicznie;
- osoba o ograniczonych możliwościach poznawczych.

¹² tamże

¹³ Stasiak-Cieślak B. (2021). Metoda doboru urządzeń adaptacyjnych w pojeździe na potrzeby osób z niepełnosprawnościami, Politechnika Warszawska.

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

Osoby o szczególnych potrzebach to nie tylko osoby z niepełnosprawnościami. Do tej grupy zalicza się również:

- kobiety w ciąży;
- osoby z dziećmi;
- seniorów;
- osoby poruszające się z większym bagażem.

Celem ustawy jest poprawa funkcjonowania obywateli ze szczególnymi potrzebami, którzy mogą być marginalizowani ze względu na całkowity lub obniżony poziom sprawności z powodu wieku. Choroby oraz różnej możliwości poruszania się.

Od dnia 20 września 2019 r. wszystkie podmioty publiczne muszą bezwzględnie zapewnić:

- wolne od barier poziome i pionowe przestrzenie komunikacyjne budynków,
- dostęp do wszystkich pomieszczeń, z wyłączeniem pomieszczeń technicznych,
- informację na temat rozkładu pomieszczeń w budynku,
- wstęp do budynku osobie z psem asystującym,
- możliwość ewakuacji osobom ze szczególnymi potrzebami lub zapewnienie im innego sposobu ratunku.

Podmioty publiczne są zobowiązane do przestrzegania ustawy z dnia 4 kwietnia 2019 r. o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych. Ustawa dotyczy:

- umieszczenia na stronie danych teleadresowych podmiotu i linku do strony podmiotowej w Biuletynie Informacji Publicznej,
- umieszczenia na stronie narzędzi kontaktowych,
- zapewnienia odpowiedniej nawigacji po stronie,
- umieszczenia na stronie deklaracji dostępności,
- zapewnienia na stronie dostępnych multimediiów,
- umieszczenia na stronie informacji dotyczących sytuacji kryzysowej,
- publikacji dostępnych dokumentów urzędowych oraz wzorów umów lub wzorów innych dokumentów przeznaczonych do zaciągania zobowiązań cywilnoprawnych.

Podmioty publiczne muszą zapewnić:

- obsługę z wykorzystaniem poczty elektronicznej, SMS, MMS, strony internetowej lub przez wykorzystanie zdalnego dostępu online do usługi tłumacza przez strony internetowe i aplikacje,
- urządzenia do obsługi osób słabosłyszących, w szczególności pętli indukcyjnych,
- informacje o zakresie jego działalności na stronie internetowej danego podmiotu ,

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

- na wniosek osoby ze szczególnymi potrzebami, komunikację z podmiotem publicznym w formie określonej w tym wniosku.¹⁴

Strategia na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami 2021 – 2030 opisuje m.in. mobilność (kompleksowe wsparcie mobilności osób z niepełnosprawnościami). Dokument zawiera informacje dotyczące obligatoryjnego przeprowadzenia analizy przepisów prawa oraz aktów wykonawczych pod kątem dokonania zmian w zakresie zapewnienia dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.

W Strategii wymieniono 8 obszarów zainteresowania:

Obszar priorytetowy 1: Niezależne życie

Obszar priorytetowy 2: Dostępność

Obszar priorytetowy 3: Edukacja

Obszar priorytetowy 4: Praca

Obszar priorytetowy 5: Warunki życia i ochrona socjalna

Obszar priorytetowy 6: Zdrowie

Obszar priorytetowy 7: Budowanie świadomości

Obszar priorytetowy 8: Koordynacja

W ramach strategii planowane jest przeprowadzenie analizy potrzeb oraz ustalenia liczby interesariuszy proponowanego wsparcia i utworzenie ośrodka kompleksowego wspomagania osób z różnymi niepełnosprawnościami z oddziałami obsługującymi makroregiony Polski oraz powołanie regionalnych przedstawicieli, którzy będą reprezentować środowisko osób z niepełnosprawnościami. Zadaniem ośrodka będzie wsparcie osób z niepełnosprawnościami w zakresie mobilności indywidualnej w tym: uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami, doskonalenia techniki jazdy, urządzeń adaptacyjnych, adaptacji pojazdu, szkolenia i egzaminowania na prawo jazdy, pozyskania pojazdu, dofinansowania. Ośrodek powoła zespół interdyscyplinarny do opracowania rekomendacji związanych z ograniczeniem barier w indywidualnej mobilności kandydatów na kierowców, kierowców i pasażerów z niepełnosprawnościami. Dodatkowo planowane są szkolenia dla: lekarzy medycyny pracy z uprawnieniami do badania kierowców, egzaminatorów, instruktorów nauki jazdy, diagnostów Stacji Kontroli Pojazdów w zakresie potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Zadaniem ośrodka będzie również inicjowanie i prowadzenie badań naukowych oraz wprowadzanie na rynek nowych usług i produktów w zakresie mobilności indywidualnej osób z niepełnosprawnościami.

¹⁴ Dostępność <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-europejskie-bez-barier/dostepnosc-plus/ustawa-o-dostepnosc/> (22.09.2023)

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

Przepisy są podstawą do zapewnienia bezpieczeństwa osób poruszających się po drogach publicznych. Dotyczą zarówno osób korzystających z pojazdów mechanicznych, jak również pieszych i rowerzystów.

Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. 2011 nr 30 poz. 151 z późn. zm.) określa warunki niezbędne do kierowania pojazdem - wymagany wiek, sprawność pod względem fizycznym i psychicznym oraz spełnienie następujących warunków: osoba posiada umiejętność kierowania pojazdem w sposób niezagrażający bezpieczeństwu, nieutrudniający ruchu drogowego i nienarażający kogokolwiek na szkodę oraz odpowiedni dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdem; odbywa w ramach szkolenia naukę jazdy; zdaje egzamin państwowy. Ustawa wskazuje także, że osoba niepełnosprawna pod względem fizycznym może być kierującym, jeżeli uzyskała orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem. Prawo jazdy, zgodnie z ustawą, może zawierać wymagania lub ograniczenia wynikające ze stanu zdrowia kierowcy i możliwości prowadzenia określonego pojazdu. Mogą one dotyczyć stosowania korekty lub ochrony wzroku, korekty słuchu, protezy lub szyny ortopedycznej. W niektórych przypadkach wymagania mogą dotyczyć również możliwości ograniczonego korzystania z pojazdu bądź konieczności modyfikacji lub dostosowania pojazdu, ponadto ograniczenia uprawnienia do kierowania wskazanymi pojazdami, dodatkowego oznakowania pojazdu, terminu ważności prawa jazdy.¹⁵

Zasady podróżowania osób z niepełnosprawnościami ujęte zostały także w **Ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym** (Dz.U. 2001 nr 125 poz. 1371 z późn. zm.). Precyzuje ona zasady i tryb wyznaczania dworców, w których jest udzielana pomoc niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Ustawa dotyczy obiektów, których właścicielem lub współwłaścicielem jest jednostka samorządu terytorialnego, które zlokalizowane są w mieście powyżej 50 tys. mieszkańców oraz z których rocznie odjeżdża więcej niż 500 tys. pasażerów. Wykaz takich dworców prowadzony jest przez ministra właściwego do spraw transportu i zawarty został w treści opracowania. Normy prawne nie zawsze w pełni są realizowane w praktyce. Raporty wyraźnie mówią o konieczności pełniejszego dostosowania zarówno środków transportu, jak również infrastruktury punktowej oraz liniowej do potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami, tak aby mogły one korzystać z infrastruktury transportowej w sposób bezkolizyjny. Dostosowanie to może polegać na: budowie ciągów komunikacyjnych ułatwiających prze-mieszczanie się osób poruszających się na wózkach oraz niewidomych i słabowidzących; stosowaniu podjazdów w środkach transportu oraz na dostosowaniu komunikatów o rozkładzie jazdy do możliwości percepcyjnych osób z dysfunkcją wzroku lub słuchu.

¹⁵ tamże

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

Zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu osoby z ograniczeniami w funkcjonowaniu w przestrzeni publicznej, w tym m.in. osoby starsze, są ważną grupą pasażerów, którą należy brać pod uwagę w sposób szczególny. Odzwierciedleniem podjęcia działań na tym polu jest między innymi **Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym** (Dz. U. 2011 Nr 5 poz. 13 z późn. zm.) w której zawarte są wytyczne dotyczące potrzeb osób niepełnosprawnych, dostępności świadczonych usług oraz dostosowania i wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych dla tych osób. Osoby niepełnosprawne, będące pełnoprawnymi użytkownikami transportu, tak samo jak osoby sprawne fizycznie, mają do wyboru duży katalog środków transportu publicznego i indywidualnego. Współcześnie nie stanowi bowiem problemu wyprodukowanie pojazdów przystosowanych do indywidualnych potrzeb osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności.

Publiczny transport zbiorowy, to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w ustalonych odstępach czasu i po ustalonej trasie. Do głównych środków transportu zbiorowego zaliczyć należy:

w transporcie lądowym szynowym:

- kolej,
- metro,
- tramwaj,

w transporcie lądowym kołowym:

- autobus,
- trolejbus,

w transporcie na wodach śródlądowych i morskich: statek pasażerski,

w transporcie powietrznym: samolot pasażerski.

Jan Podoski uważa, że aby system transportowy mógł być środkiem transportu zbiorowego, powinien spełniać następujące warunki:

- pojazdy muszą być osiągalne dla każdego,
- pojazdy kursują według sztywnego rozkładu jazdy i rozkład jest określony użytkownikom,
- pojazdy muszą kursować po stałych trasach i zatrzymywać na ustalonych przystankach.

Istnieje szereg środków transportu indywidualnego o cechach publicznych, m.in. taksówki, taksówki zbiorowe, MTON, „door-to-door”.

Usługi związane z transportem, to nic innego jak usługa przewozowa, którą przeprowadza się od punktu wyznaczonego przez klienta bezpośrednio do miejsca docelowego. Usługi indywidualnego transportu „door-to-door” mają na celu ułatwienie

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

integracji społeczno-zawodowej osób w zakresie mobilności poprzez zapewnienie przez jednostki samorządu terytorialnego (JST) usług indywidualnego transportu

Poniżej opisano przykłady zastosowania publicznego transportu zbiorowego w zastosowaniu do osób o szczególnych potrzebach w wybranych miastach.

MTON (Miejski Transport Osób Niepełnosprawnych) – w Warszawie przewozy samochodami specjalistycznymi (dostosowanymi do przewozu osób na wózkach) i osobowymi są realizowane przez jednego przewoźnika. Uprawnioną do korzystania z przejazdów jest dorosła osoba posiadająca orzeczenie o niepełnosprawności w stopniu znacznym lub umiarkowanym bądź równoważne. Usługa skierowana jest wyłącznie do osób, które faktycznie nie są w stanie samodzielnie korzystać z transportu publicznego ze względu na posiadaną niepełnosprawność. W przypadku przewozów pojazdami osobowymi pierwszeństwo ma osoba posiadająca, niepełnosprawność ruchową, intelektualną i wzroku. W przypadku przewozów pojazdami specjalistycznymi – uprawnioną jest wyłącznie osoba, która posiada niepełnosprawność ruchową; pierwszeństwo mają osoby, które poruszają się na wózku .

Kraków – przewozem osób niepełnosprawnych zajmuje się na mocy umowy zawartej z Gminą Miejską Kraków firma Radio Taxi „Partner” Prawo do korzystania z dofinansowanego przez Gminę Miejską Kraków przewozu mają osoby niepełnosprawne zamieszkałe na terenie Gminy Miejskiej Kraków i posiadające ważne orzeczenie o niepełnosprawności.

PKS Sp. z o.o. Gdańsk – zamówienia na jednorazowe przewozy osób z niepełnosprawnością przyjmuje Dystrybutor Obsługi Komunikacyjnej Osób Niepełnosprawnych z wyprzedzeniem.

Peszek-Trans Wrocław – zajmuje się przewozem osób z niepełnosprawnością od 1989 roku. Firma posiada Certyfikat Kompetencji Zawodowych w Transporcie Drogowym oraz Licencję na transport w ruchu krajowym. Od wielu lat współpracuje zarówno z osobami prywatnymi, jak i firmami oraz instytucjami publicznymi. Od wielu lat świadczy usługi przewozu dzieci z niepełnosprawnościami na rzecz wrocławskich szkół.

W ofercie firmy znajduje się usługa transportu na terenie Wrocławia i okolic a także w dowolnym miejscu na terenie Polski i poza jej granicami.

Toruń – osoby z niepełnosprawnościami mogą korzystać z indywidualnych przewozów specjalnie przystosowanymi mikrobusami. Przewozy te są organizowane przez Miasto Toruń i wykonywane na zamówienie przez firmy przewozowe wybrane w przetargu.

Dostępność, to zapewnienie osobom z niepełnosprawnością, na równych zasadach z innymi osobami, m.in. dostępu do środowiska fizycznego, środków transportu, w tym

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

technologii i systemów informacyjnych i komunikacyjnych, a także do innych urządzeń i usług, powszechnie dostępnych lub powszechnie zapewnianych; środki te, obejmujące rozpoznanie i eliminację przeszkód i barier w zakresie dostępności, stosuje się między innymi do budynków, dróg, transportu oraz innych urządzeń wewnętrznych i zewnętrznych. Osoba niepełnosprawna, to każda osoba, której sprawność ruchowa podczas korzystania ze środków transportu jest ograniczona w wyniku jakiegokolwiek niepełnosprawności fizycznej, niepełnosprawności intelektualnej lub jakiegokolwiek innej przyczyny niepełnosprawności bądź z powodu wieku, i której sytuacja wymaga dostosowania usług udostępnianych wszystkim pasażerom do jej szczególnych potrzeb. Pasażer o ograniczonej zdolności poruszania się, to każdy pasażer mający trudności podczas korzystania z publicznych środków transportu, taki jak: osoba niepełnosprawna (w tym osoba z upośledzeniem czuciowym i umysłowym, użytkownik wózka inwalidzkiego, osoba z upośledzeniem narządu ruchu), osoba niskiej postury, osoba z ciężkimi bagażami, osoba w podeszłym wieku, kobieta ciężarna, osoba z wózkami na zakupy oraz osoba z dzieckiem, w tym z dzieckiem siedzącym w wózku spacerowym.

Kwestia dostępności transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami było obiektem **Zalecenia nr Rec(2006)5 Komitetu Ministrów dla państw członkowskich „Plan działań Rady Europy w celu promocji praw i pełnego uczestnictwa osób z niepełnosprawnościami w społeczeństwie: podnoszenie jakości życia osób z niepełnosprawnościami w Europie 2006–2015”**. Zgodnie z tą dyrektywą, rozwój i wprowadzenie dostępnych środków transportu na wszystkich szczeblach powinno znacznie zwiększyć dostępność usług transportu pasażerskiego wszystkim osobom z niepełnosprawnościami. Jest to warunkiem ich niezależności, pełnego uczestnictwa w rynku pracy i aktywnego uczestnictwa w życiu społeczności lokalnej.

Ustawy zasadnicze zawierają też katalog definicji, które wprowadzają czytelnika w zagadnienia danego przepisu. Zakres definicji powinien zostać w następnych latach zweryfikowany i uzupełniony o nowe zapisy zgodnie z Ustawą o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami nawiązuje do następujących zagadnień:

Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) **bariera** – przeszkodę lub ograniczenie architektoniczne, cyfrowe lub informacyjno-komunikacyjne, które uniemożliwia lub utrudnia osobom ze szczególnymi potrzebami udział w różnych sferach życia na zasadzie równości z innymi osobami;*
- 2) **dostępność** – dostępność architektoniczną, cyfrową oraz informacyjno-komunikacyjną, co najmniej w zakresie określonym przez minimalne wymagania, o których mowa w art. 6, będącą wynikiem uwzględnienia uniwersalnego projektowania albo zastosowania racjonalnego usprawnienia;*

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

3) **osoba ze szczególnymi potrzebami** – osobę, która ze względu na swoje cechy zewnętrzne lub wewnętrzne, albo ze względu na okoliczności, w których się znajduje, musi podjąć dodatkowe działania lub zastosować dodatkowe środki w celu przezwyciężenia bariery, aby uczestniczyć w różnych sferach życia na zasadzie równości

z innymi osobami;

4) **uniwersalne projektowanie** – uniwersalne projektowanie, o którym mowa w art. 2 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169 oraz z 2018 r. poz. 1217), zwanej dalej „Konwencją”, uwzględniane w szczególności w celu spełnienia minimalnych wymagań, o których mowa w art. 6, dla zapewnienia dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami;

5) **racjonalne usprawnienie** – racjonalne usprawnienie, o którym mowa w art. 2 Konwencji, stosowane w szczególności w celu spełnienia minimalnych wymagań, o których mowa w art. 6, dla zapewnienia dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami.”¹⁶

¹⁶ Ustawa o zapewnieniu dostępności

<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20190001696/U/D20191696Lj.pdf>

2. Katalog analizowanych przepisów

W ramach niniejszego opracowania przeprowadzono analizę następujących aktów prawnych:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. **Prawo o ruchu drogowym** (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. **o kierujących pojazdami** (Dz. U. 2011 nr 30 poz. 151 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. **o transporcie drogowym** (Dz.U. 2001 nr 125 poz. 1371 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. **o publicznym transporcie zbiorowym** (Dz. U. 2011 Nr 5 poz. 13 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. **o drogach publicznych** (Dz. U. 1985 Nr 14 poz. 60 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. **Prawo przewozowe** (Dz.U. 1984 nr 53 poz. 272 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 5 grudnia 2022 r. **w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców** (Dz.U. 2022 poz. 2503).
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 8 lipca 2014 r. **w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy** (Dz.U. 2014 poz. 937)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 20 maja 2016 r. **w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami** (Dz. U. 2016 poz. 702).
- Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 30 czerwca 2014 r. **w sprawie wzoru oraz trybu wydawania i zwrotu kart parkingowych** (Dz. U. 2014 poz. 870).
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. **w sprawie znaków i sygnałów drogowych** (Dz. U. 2002 nr 171 poz. 1393).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie **w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach** (Dz.U. 2015 poz. 1314).
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. **w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia** (Dz. U. 2003 nr 32 poz. 262).
- Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące **homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 w zakresie ich budowy ogólnej** [2018/237]

Obejmujący wszystkie obowiązujące teksty, w tym: Suplement nr 1 do serii poprawek 07 – data wejścia w życie: 22 czerwca 2017 r.

3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym

„Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:”

We wszystkich aktach prawnych brakuje zapisów określających poszczególne grupy osób o szczególnych potrzebach w przemieszczaniu. Jedynym przypadkiem jest zastosowanie wyjaśnienia dotyczącego wózka inwalidzkiego.

„Wózek inwalidzki – pojazd konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się osoby niepełno-sprawnej, napędzany siłą mięśni lub za pomocą silnika, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do prędkości pieszego;”

Identyfikacja tych grup wydaje się być zasadna dla właściwego modyfikowania przepisów dotyczących chociażby osób z dysfunkcją ruchu, słuchu, itp.

Przepisy nie nadszają za zmianami technicznymi. Obecnie nie trzeba żadnych dokumentów, aby poruszać się np. skuterem inwalidzkim, dostawką elektryczną, blumilem.

„Art. 8., Art. 8b.”

Oba artykuły dotyczą trybu wydawania kart parkingowych dla osób i instytucji.

„Art. 11.”

1. Pieszy jest obowiązany korzystać z chodnika lub drogi dla pieszych, a w razie ich braku – z pobocza. Jeżeli nie ma pobocza lub czasowo nie można z niego korzystać, pieszy może korzystać z jezdni, pod warunkiem zajmowania miejsca jak najbliżej jej krawędzi i ustępowania miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi.

2. Pieszy idący po poboczu lub jezdni jest obowiązany iść lewą stroną drogi.

3. Piesi idący jezdnią są obowiązani iść jeden za drugim. Na drodze o małym ruchu, w warunkach dobrej widoczności, dwóch pieszych może iść obok siebie.

4. Korzystanie przez pieszego z drogi dla rowerów jest dozwolone tylko w razie braku chodnika lub pobocza albo niemożności korzystania z nich. Pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, korzystając z tej drogi, jest obowiązany ustąpić miejsca osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, kierującemu rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego.

Wydaje się zasadne uzupełnienie zapisu artykułu o treść dotyczącą pojazdów wolnobieżnych.

„Art. 26. 7b.”

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

Wydaje się zasadne uzupełnienie zapisu artykułu o treść dotyczącą szczególnej ostrożności w trakcie przechodzenia przez jezdnię. Tego typu zapis obowiązywać powinien zarówno kierowcę, jak i pieszego, a nie tylko kierowcę.

„Art. 32.”

Zapis tego artykułu wymaga doprecyzowania obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa lub innego zabezpieczenia. Tylko w wyjątkowych przypadkach można zwolnić kierującego pojazdem, który przewozi osobę chorą lub z niepełnosprawnością.

„Art. 100f–100m.”

Na podstawie art. 10b ust. 1 ustawy, o której mowa w odnośniku 21, art. 100f–100m w brzmieniu obowiązującym od dnia 4 czerwca 2018 r. nie stosuje się do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających funkcjonowanie centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych. Na podstawie art. 10b ust. 2 ustawy, o której mowa w odnośniku 21, minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza w swoim dzienniku urzędowym komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w zdaniu pierwszym.

„Rozdział 3. Badania techniczne pojazdów”

Pojazdy z adaptacjami dotyczącymi kierowców indywidualnych z niepełnosprawnościami nie podlegają dodatkowym badaniom technicznym po przeprowadzeniu zmian technicznych w pojeździe według stosowanego katalogu dostępnych urządzeń adaptacyjnych.

Rozwój nowych technologii doprowadził do szerokiego otwarcia rynku usług i produktów, uzupełniając tym samym powstałą niszę przeznaczoną dla kierowców i pasażerów z niepełnosprawnościami. Obserwuje się nadal braki w świadomości, wiedzy i możliwości dla tego segmentu klientów, a z roku na rok powiększa się grupa osób korzystających z adaptacji wspomagających lub wręcz zastępujących standardowe wyposażenie pojazdu do bezpiecznego użytkowania. Przyglądając się temu rozwojowi należy podjąć dyskusję i zastanowić się, w jaki sposób wspomóc pracę stacji kontroli pojazdów w obsłudze klienta z dysfunkcjami korzystającego z pojazdu oprzyrządowanego. Przeglądy techniczne w pojazdach powinny być rozszerzone o dokonywane adaptacje.

Obecnie można wykonać diagnostykę dobrowolnie. Jednak z praktyki wynika, że większość kierowców nie przeprowadza przeglądów nawet u adaptatorów. Wiąże się to z kosztem, dostarczeniem pojazdu oraz małą wiedzą posiadaczy adaptacji o konieczności dokonania przeglądu ze względów bezpieczeństwa. Przepisy nie precyzują, w jakim zakresie można dokonywać zmian w układzie kierowniczym i hamulcowym, aby użytkowanie pojazdu w ruchu drogowym było zgodne

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

z wymaganiami technicznymi i warunkami bezpieczeństwa na drodze. Jedynie klasyfikacja kodów ograniczeń określa w sposób uporządkowany różnorodność urządzeń, nie odnosząc się do zakresu technicznego modyfikacji. Badanie techniczne danego mechanizmu lub urządzenia nie jest przeprowadzane, ponieważ brak kryteriów, według których można w sposób rzetelny przeprowadzić takie badanie. Jedyną grupą urządzeń określoną w przepisach, a podlegającą nadzorowi są urządzenia transportu bliskiego (UTO. Urządzenia takie wspomagają funkcjonowanie pasażerów z niepełnosprawnościami. W zakres badań wchodzi wszelkie urządzenia typu windy, podesty, które służą do przemieszczania osoby z niepełnosprawnością. Załącznik nr 1 dział I pkt. 9.11 (Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej) w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach) wskazuje, jakie kryteria należy przyjąć przy ocenie istotnych usterek w urządzeniach zamontowanych w pojazdach służących do przewozu i załadunku osób na wózkach [3]:

9.11. Warunki dotyczące przewozu osób niepełnosprawnych.

9.11.1. Drzwi, rampy i podnośniki - kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.

- a) Nieprawidłowe działanie,
- b) Zły stan techniczny,
- c) Uszkodzenie urządzeń sterujących,
- d) Uszkodzenie urządzeń ostrzegawczych.

9.11.2. Mocowania do wózków inwalidzkich - kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania, w miarę możliwości.

- a) Nieprawidłowe działanie,
- b) Zły stan techniczny,
- c) Uszkodzenie urządzeń sterujących.

9.11.3. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne - kontrola organoleptyczna.

Nieprawidłowe działanie. Określenie w przepisach „kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania, w miarę możliwości” jest ogólnikowe i nieprofesjonalne. Kryteria badania technicznego powinny być bardziej uszczegółowione.

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

Napęd własny lub obcy do 25 km/h		Napęd obcy 25 do 45 km/h	
Masa do 35 kg	Masa 35 do 350 kg	Masa do 35 kg	Masa 35 do 350 kg
Kategoria A	Kategoria B	Kategoria C	Kategoria D

Rys. 2. Przykładowe pojazdy o napędzie własnym lub obcym

Źródło: Safe Micromobility, 2020: 15

Poniżej zaprezentowano dwa przykłady dostawek o napędzie elektrycznym: STREET WARRIOR Q1-10 i WAY [DRVK0M]

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

Wózki elektryczne

MDH

STREET WARRIOR Q1-10 wózek inwalidzki o napędzie elektrycznym

nr katalogowy: Q1-10

CECHY PRODUKTU:

- możliwość montażu do przedniej ramy przy wózku na stałej ramie lub za pomocą specjalnego adaptera do wózka krzyżakowego

Poniższe zdjęcie jest zdjęciem poglądowym.



CE VITEA CARE

Predkość max (km/h)	13,5
Zasięg (km)	30
Średnica koła przedniego	10"
Moc silnika (W)	500
Pojemność akumulatorów	36W/12Ah(12L)
Waga dostawki (kg)	14

Rys.3. STREET WARRIOR Q1-10

Źródło: Przystawka <https://viteacare.com/pl/produkty/dostawki-elektryczne>



Rys. 4. WAY [DRVK0M]

Źródło: Way <https://viteacare.com/pl/produkty/dostawki-elektryczne/item/215-way>

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

Skuter inwalidzki jest połączeniem wózka inwalidzkiego i skutera elektrycznego. Skuter inwalidzki może mieć trzy lub cztery koła, a jego maksymalna prędkość wynosi 15 km/h. Skutery inwalidzkie elektryczne cieszą się coraz większą popularnością wśród osób niepełnosprawnych, jak i również wśród seniorów. Elektryczny skuter dla starszej osoby może okazać się bardzo pomocny podczas poruszania się i załatwiania bieżących spraw. To również świetny wybór dla osób, które są otyłe, które mają problemy z kręgosłupem, kontuzje kończyn czy niedowłady. Skutery, to nowatorskie urządzenia, dlatego ich obecność na drogach nie została jeszcze w pełni uregulowana prawnie. W związku z tym są traktowane podobnie jak elektryczne wózki inwalidzkie, którymi można poruszać się zarówno po chodnikach, jak i po drogach. W tym drugim przypadku skuter elektryczny dla seniora czy osoby niepełnosprawnej powinien być wyposażony w światła i kierunkowskazy. W Kodeksie drogowym występuje pojęcie: pojazd wolnobieżny, czyli – pojazd silnikowy, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, z wyłączeniem ciągnika rolniczego.

Do poruszania się po domu i w jego pobliżu przeznaczone są małe i lekkie skutery. Po mieście użytkownicy wybierają skutery przewidziane pod względem konstrukcyjnym na długie dystanse. Pojemny akumulator umożliwia jazdę na tzw. jednym ładowaniu i pozwala na rozwinięcie większej prędkości. Obecnie stosowane są akumulatory żelowe, niemal bezawaryjne i łatwe w obsłudze. Tego typu skuter nie powinien być zbyt długi, gdyż z trudem będzie się mieścił się w pojazdach komunikacji miejskiej, pociągach i autokarach.

Jeśli mieszka się poza miastem lub lubi wycieczki, można wykorzystać skuter terenowy. Powinien mieć dobry silnik, mocny akumulator, praktyczne na nierównym terenie duże, pneumatyczne koła, wytrzymałe zawieszenie i dobre resory, itp.

Skuterem jeździ się głównie po chodniku. Jeśli jest pusty (nie ma na nim przechodniów), sytuacja jest komfortowa. Ale jadąc nawet pustym chodnikiem, mijamy miejsca kolizyjne, z których nieoczekiwanie może ktoś wyjść lub wyjechać. To kierowca skutera musi szczególnie uważać. Przede wszystkim dlatego, że nikt się go w tym miejscu nie spodziewa. Skutery są rzadkością w ruchu miejskim. Są słabo widoczne, bo znajdują się poniżej linii wzroku pieszego. Należy pamiętać, że skuter jest środkiem lokomocji. Trzeba nim jeździć tak, by nie stanowił zagrożenia dla pieszych. Nie należy jeździć po chodniku zbyt szybko, należy zachować bezpieczną odległość od pieszych. Skuterem należy jeździć prosto, nie zmieniać kierunku jazdy, gdyż na przykład jadący z tyłu rowerzysta nie przewidzi zamiaru kierującego skuterem. Należy unikać wszelkich sytuacji grożących kolizją i stosować zasadę ograniczonego zaufania. Na przejściu dla pieszych także należy trzymać się prawej strony. Trzeba bardzo uważać, bo przechodnie najczęściej nie stosują tej zasady. Mają tendencję do skracania sobie drogi i – przechodząc po pasach na ukos – mogą wpaść wprost pod koła.

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

Obecne regulacje prawne nie zezwalają na korzystanie z dróg dla rowerów innym pojazdom niż rowery. Nie powinno też być na nich pieszych. Chodzi tu przede wszystkim o prędkość. Rowery poruszają się po mieście z prędkością ok. 20–25 km/h. Skutery jeżdżą wolniej. Poza tym prawo dopuszcza do ruchu na drogach dla rowerów tylko pojazdy jednośladowe. Ustawa Prawo o ruchu drogowym mówi, że: *„Korzystanie przez pieszego z drogi dla rowerów jest dozwolone tylko w razie braku chodnika lub pobocza albo niemożności korzystania z nich. Pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, korzystając z tej drogi, jest obowiązany ustąpić miejsca rowerowi”* (art. 4.11 ust. 4).

Blumil, to szybki, stabilny, lekki i wygodny pojazd umożliwiający swobodne poruszanie się osobom o ograniczonej mobilności. Blumil – polskie przedsiębiorstwo zajmujące się produkcją innowacyjnych wózków inwalidzkich napędzanych elektrycznie, opartych na technologii Segway, utrzymujących równowagę na dwóch kołach i zapewniających możliwość poruszania się w stosunkowo trudnym terenie, jak również nazwa produktu tej firmy – polskiego wózka inwalidzkiego bazującego na technologii Segway. Pojazd jest dwukołowy, sterowany wychyleniami ciała interpretowanymi przez komputer i żyroskopy. Zatrzymywanie uruchamia mechanizm kierujący zespołem czterech podpórek. Jedno naładowanie akumulatora litowo-jonowego zapewnia przejechanie około 35 kilometrów z prędkością do 20 km/h. Wózek jest znacznie mniejszy od tradycyjnego, mieści się w bagażniku samochodowym i jest w stanie jeździć po drogach nieutwardzonych, lesie, plaży, czy niektórych, łatwiejszych ścieżkach górskich. Sterowany intuicyjnie dwukołowy pojazd pomaga osobom z ograniczoną mobilnością. Sprawdza się doskonale nie tylko w mieście, gdzie gładko pokonuje nierówności i wzniesienia, ale także w trudniejszym terenie: jeździ po leśnej ściółce, niedużym śniegu, a nawet piasku. Bez ładowania baterii może przejechać do 35 km. Jak na tak zaawansowany sprzęt, będący alternatywą dla elektrycznego wózka inwalidzkiego, pojazd tworzony w Polsce jest nadzwyczaj lekki: waży 62 kg. A także jest wyjątkowo zwinny: siedząc na nim można kręcić się wokół własnej osi.¹⁷

¹⁷ Blumil <https://polityka.zaczyn.org/blumil-polskie-cudo-ktore-przybliza-niemozliwe/> (20.09.2023)

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)



Rys. 5. Blumil

Źródło: Blumil <https://polityka.zaczyn.org/blumil-polskie-cudo-ktore-przybliza-niemozliwe/>



Rys. 6. Blumil

Źródło: Blumil <https://marketingibiznes.pl/biznes/milosz-krawczyk/>

4. Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami

Art. 3. 3. Osoba niepełnosprawna pod względem fizycznym może być kierującym, jeżeli uzyskała orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem.

Tematyka dotycząca badań kandydatów na kierowców i kierowców z niepełnosprawnościami wykonywanych przez lekarzy medycyny pracy z uprawnieniami do badania kierowców, psychologów transportu, lekarzy innych specjalności (neurolog), wydawania praw jazdy z zapisem dotyczącym kodów i subkodów ograniczeń wymaga szerszego wyjaśnienia. Opracowanie niniejsze dotyczące Ustawy o kierujących pojazdami poprzedza analizę i charakterystyki przepisów szczegółowych (Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 17 lipca 2014 r. w sprawie badań lekarskich kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, Dz. U. 2014 poz. 949); Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 20 maja 2016 r. w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami), które zostaną wykonane zgodnie z harmonogramem projektowym.

Zapis w ustawie dopuszcza osobę z niepełnosprawnością do kierowania pojazdami pod warunkiem, że osoba ta uzyskała orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem. Szczegóły zakresu i metod badania wykonywane przez lekarza medycyny pracy z uprawnieniami do badania kierowców określa stosowne rozporządzenie, którego analiza zostanie przeprowadzona na kolejnych etapach projektu.

Art. 24. Nauka jazdy jest prowadzona:

2) pojazdem odpowiednio przystosowanym do rodzaju niepełnosprawności spełniającym warunki, o których mowa w pkt 1 lit. a i b – w przypadku szkolenia osoby niepełnosprawnej.

Określenie powyższe „pojazdem odpowiednio przystosowanym” budzi wiele kontrowersji, przede wszystkim nasuwają się następujące pytania: co oznacza to stwierdzenie „pojazd odpowiednio przystosowany”? kto stwierdza, że pojazd jest „odpowiednio przystosowany”?

Tego typu nieścisłości i luki prawne budzą dużo wątpliwości i w razie kontroli, nie ma kryteriów, które określiłyby, czy zastosowane rozwiązanie techniczne w pojeździe jest prawidłowe i prawidłowo zastosowane. Tematyka urządzeń adaptacyjnych zasługuje również na zwrócenie uwagi, że aktualnie pojazdy osób z niepełnosprawnościami nie podlegają obowiązkowym badaniom technicznym po przeprowadzeniu adaptacji, nie są poddawane także kontroli przez Policję w razie takowej. Niestety Stacje Kontrolo Pojazdów, Policja nie posiada stosownej wiedzy na

temat urządzeń adaptacyjnych, ani nie może zastosować właściwych przepisów aby podległy kontroli, bowiem takich nie ma.

W tym miejscu zwraca się uwagę jedynie na zapis dotyczący nauki jazdy, ale dotyczy on również innych zagadnień, które zostaną wyjaśnione przy analizie przepisów szczegółowych.

Art. 54. Bez komentarza.

Art. 56. Bez komentarza.

Art. 66. 2. 3) konieczność zapewnienia właściwych kwalifikacji członków komisji powoływanej przez dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego gwarantujących obiektywne i pełne sprawdzenie wiedzy i umiejętności osób niepełnosprawnych przystępujących do egzaminu państwowego;

Zapis art. 66. podejmuje bardzo ważne zagadnienie, aczkolwiek warto zwrócić uwagę na zapis „właściwe kwalifikacje”, które nigdzie w przepisach nie są określone. Jaką wiedzę i jakie umiejętności powinien posiadać egzaminator egzaminujący osobę z niepełnosprawnością. Kwalifikacje zawodowe to zestaw wiedzy i umiejętności specjalistycznych potrzebnych do pracy na danym stanowisku. Kwalifikacje zwykle potwierdzają dokumenty — dyplomy, świadectwa i zaświadczenia. Kwalifikacje to zestawy oczekiwanych efektów kształcenia: wiedzy, umiejętności oraz kompetencji personalnych i społecznych, pozwalające na samodzielne wykonywanie zadań. Stały rozwój cywilizacyjny powoduje, że wzrasta popyt na wysoko wykwalifikowaną kadrę. Dlatego kwalifikacje są przedmiotem zainteresowania edukacji i podejmuje się działania na rzecz wdrożenia nowego podejścia do tego zagadnienia. Idea uczenia się przez całe życie opiera się na założeniu, że umiejętności osób mają duże znaczenie dla przyszłości społeczeństw oraz, że nie wystarcza już wykształcenie zdobyte w okresie młodości.

Jeden z bardziej kontrowersyjnych i niewyjaśnionych zapisów, który powoduje, że nie jest stosowany w taki sposób aby zapewnić osobie o szczególnych potrzebach usługi egzaminowania na „właściwym” poziomie kompetencyjnym i merytorycznym. Egzaminatorzy biorący udział w różnych projektach ze współudziałem organizacji pozarządowych mogą uzupełniać wiedzę na wskazany temat, ale nadal nie uzyskują kompletu wiedzy, a jedynie uczą się podstawowych zasad komunikacji interpersonalnej dotyczącej kandydatów na kierowców i kierowców z niepełnosprawnościami. Zjawiskiem niedopuszczalnym jest też niezajomość przez osoby egzaminujące urządzeń adaptacyjnych stosowanych w pojazdach osób z niepełnosprawnościami.

5. Ustawa z dnia z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym

Prawa pasażerów w transporcie drogowym określają przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004. Rozporządzenie reguluje między innymi zagadnienia dotyczące: praw osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, w tym wyznaczenia terminali (dworców autobusowych) do udzielania pomocy tym osobom; zakresu pomocy udzielanej osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w wyznaczonych terminalach oraz na pokładzie pojazdu. Pomoc w wyznaczonych miejscach to rozwiązania niezbędne, aby osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mogły:

- poinformować o swoim przybyciu na dworzec i zwrócić się o pomoc w wyznaczonych punktach,
- przemieścić się z wyznaczonego punktu do stanowiska odprawy, poczekalni oraz miejsca wejścia na pokład pojazdu,
- wejść na pokład pojazdu korzystając z wind, wózków inwalidzkich lub innej potrzebnej pomocy, odpowiednio do sytuacji,
- załadować swój bagaż,
- odebrać swój bagaż,
- opuścić pokład pojazdu,
- przewozić ze sobą w autobusie lub autokarze certyfikowanego psa przewodnika,
- udać się na swoje miejsce siedzące.

W prawie krajowym prawa pasażerów w transporcie drogowym określa ustawa o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw. Ustawa zawiera regulacje dotyczące: wyznaczenia dworców autobusowych i autokarowych, w których będzie udzielana pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w rozporządzeniu; organów, do których pasażer może wnieść skargę w przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia; sankcji za naruszenie przepisów.

Przepisy znowelizowanej ustawy o transporcie drogowym, które weszły w życie 3 kwietnia 2015 r., wprowadziły obowiązkową procedurę wyznaczania i dostosowania dworców do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Dworzec zlokalizowany w miastach powyżej 50 tys. mieszkańców, stanowiących własność lub współwłasność jednostki samorządu terytorialnego, z których rocznie odjeżdża powyżej 500 tys. pasażerów podlega

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

obowiązkowi dostosowania do udzielenia pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Spełnienie tych kryteriów było podstawą do wyznaczenia dworca do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej oraz do wpisania do Wykazu dworców. Ustawa przewiduje dla każdego właściciela dworca, który nie spełnia ustawowych kryteriów, możliwość wystąpienia z wnioskiem do ministra właściwego do spraw transportu o wyznaczenie tego dworca do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, o ile jest on dostosowany do udzielania tej pomocy.

Dostosowanie dworca autobusowego do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej jest zadaniem własnym jednostek samorządu terytorialnego.

Wykaz dworców wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej:

1. Dworzec Autobusowy w Bydgoszczy, ul. Jagiellońska 58, 85-097 Bydgoszcz;
2. Dworzec Autobusowy w Bytomiu, Pl. Wolskiego 1, 41-900 Bytom;
3. Dworzec Autobusowy MDA w Krakowie, ul. Bosacka 18, 31-505 Kraków;
4. Dworzec Autobusowy MDA w Nowym Sączu, Pl. Dąbrowskiego 2, 33-300 Nowy Sącz;
5. Dworzec Autobusowy w Rzeszowie, ul. Jana Kasprowicza 6, 35-010 Rzeszów;
6. Dworzec Autobusowy w Tarnowskich Górach, ul. Pokoju 1, 42-600 Tarnowskie Góry;
7. Dworzec Autobusowy Warszawa Zachodnia, Al. Jerozolimskie 144, 02-305 Warszawa;
8. Dworzec Autobusowy w Zabrzu, ul. Johanna Goethego 1, 41-800 Zabrze.

Do Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. 2001 nr 125 poz. 1371 nie rekomenduje się zmian ze względu na fakt, że ten obszar badań nie wszedł w zakres wniosku projektowego. Przepisy ustawy natomiast wchodzą w zakres dostępności i projektowania uniwersalnego infrastruktury dworców, na co warto zwracać uwagę przy różnego rodzaju analizach.

Autor opracowania zwraca uwagę, że przeprowadzono dwie kontrole związane z dostępnością, w tym dworców, które zostały zacytowane poniżej:

1. Informacja o wynikach kontroli NIK „Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu”, 6/2016/P/15/069/LBY.
2. Informacja o wynikach kontroli NIK „Funkcjonowanie regionalnego pasażerskiego transportu drogowego, KIN.410.007.00.2015, 26/2016/P/15/035/KIN.

6. Ustawa z dnia z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym

W 2021 roku na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury została przygotowana ekspertyza . W ramach ekspertyzy określono cele dotyczące konieczności dla kompleksowej realizacji rządowego programu Dostępność Plus w kontekście transportu publicznego. Wynikiem ekspertyzy było określenie propozycji działań legislacyjnych zmierzających do polepszania dostępności transportu zbiorowego w kontekście ww. Działania 6 rządowego programu.

Badanie zostało zrealizowane w następującym sposób:

1. Identyfikacja obowiązujących regulacji prawnych w zakresie zapewnienia dostępności środków transportu dla osób z ograniczeniami;
2. Analiza rozwiązań legislacyjnych przyjętych w wybranych krajach europejskich;
3. Ocena stanu faktycznego dostosowania polskiego transportu publicznego do potrzeb osób o szczególnych potrzebach;
4. Ocena – metodą case study – aplikacji różnych rozwiązań ułatwiających przemieszczanie osobom z ograniczeniami mobilności w poszczególnych środkach transportu;
5. Rekomendacje w zakresie narzędzi i legislacji mającej doprowadzić do zapewnienia dostępności do transportu publicznego dla wszystkich grup użytkowników podlegających ograniczeniom mobilności.

Rekomendacje modyfikacji legislacyjnych znajdziemy na stronach 75 do 85 Ekspertyzy w odniesieniu do Działania 6. Programu Dostępność Plus – Dostępny transport zbiorowy .

Według twórcy ekspertyzy regulacje powinny znaleźć odbicie w legislacji. Obszerne wymagania w zakresie zapewnienia dostępności transportowej osobom z ograniczeniami motorycznymi w Polsce regulowane są na poziomie samorządów poprzez wpisywanie uzgodnionych wymagań w uwarunkowania przetargów na świadczenie usług. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym powinna być głównym mechanizmem wprowadzenia proponowanych zmian do prawa regulującego funkcjonowanie transportu publicznego.

W celu zachowania spójności z celami programu Dostępność Plus, wskazanym jest wdrożenie odniesień dotyczących dostępności transportowej do Ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz.U. 2019 poz. 1696 z późn. zm.)

7. Ustawa z dnia z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych

Drogi publiczne i ich otoczenie także muszą spełniać warunki techniczne umożliwiające korzystanie z nich przez osoby z niepełnosprawnościami. Dotyczące tego faktu zapisy zawiera Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, począwszy od ogólnego sformułowania w §1, ust. 3.3. Zgodnie z §44, pochylenie podłużne chodnika lub samodzielnego ciągu pieszego nie powinno przekraczać 6%. Urządzenia na chodniku, w szczególności podpory znaków drogowych, słupy oświetleniowe należy tak usytuować, aby nie utrudniały użytkownika chodnika, w tym przez osoby niepełnosprawne. Użytkownika chodników nie może też utrudniać usytuowanie drzew w pasie drogowym (§53, ust.2). W obrębie miejsc obsługi podróżnych przy drogach publicznych, w każdym zespole stanowisk postojowych dla samochodów osobowych powinny być zapewnione nie mniej niż dwa stanowiska postojowe dla samochodów osób niepełnosprawnych, specjalnie oznakowane i usytuowane blisko wejść do budynków użyteczności publicznej (§115, ust.4). Uskok o wysokości od 2 cm do 15 cm między chodnikiem a jezdnią lub innym urządzeniem użytkowanym przez osoby niepełnosprawne powinien być wyposażony w rampę o szerokości co najmniej 0,90 m i pochyleniu nie większym niż 15%. Przy uskokach większych niż 15 cm powinny być stosowane pochylnie (§115, ust.5). Stanowisko postojowe dla samochodu osoby niepełnosprawnej powinno mieć wymiary nie mniejsze niż 4,50 x 3,60 m (§116, ust.4). Rampa łącząca peron przystanku tramwajowego z przejściem dla pieszych w poziomie jezdni powinna mieć szerokość równą peronowi i pochylenie nie większe niż 8%, dla umożliwienia korzystania z peronu przez osoby niepełnosprawne (§120, ust.4). W obszarze przejścia dla pieszych, na styku chodnika z jezdnią, należy wykonać rampę o szerokości nie mniejszej niż 0,9 m i pochyleniu nie większym niż 15%. Dojście do bezkolizyjnego przejścia dla pieszych (tunel lub kładka) powinno być wyposażone w pochylnie, jeżeli przejście dostosowane do osób niepełno-sprawnych jest w odległości większej niż 200 m (§127, ust.11 i 13). Ponadto, na mocy ustawy o drogach publicznych, pojazdy zaopatrzone w kartę parkingową są zwolnione z opłat za przeprawy promowe na drogach publicznych (art. 13, ust. 4, p. 2). Zgodnie z tą ustawą, w strefie płatnego parkowania muszą być wyznaczone miejsca dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową (art. 13b, ust. 6, p.1), zaś zgodnie z art. 12a, wyznaczając na drogach publicznych, w strefach zamieszkania i w strefach ruchu miejsca przeznaczone na postój pojazdów, wyznacza się stanowiska postojowe dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową, przy czym ich liczba nie może być mniejsza niż:

- 1 stanowisko – jeżeli liczba stanowisk wynosi 6–15;
- 2 stanowiska – jeżeli liczba stanowisk wynosi 16–40;
- 3 stanowiska – jeżeli liczba stanowisk wynosi 41–100;

4% ogólnej liczby stanowisk jeżeli ogólna liczba stanowisk wynosi więcej niż 100 .

8. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe

Prawo przewozowe zawiera regulacje odnoszące się do wykonywania transportu osób oraz rzeczy przez przewoźników. Prawo przewozowe opisuje obowiązki oraz odpowiedzialność za naruszenie warunków przewozu. Przewoźnik musi dołożyć wszelkich starań, aby przestrzegać rozkładu jazdy oraz ustalonej trasy. Konieczne jest zapewnienie pasażerom właściwego poziomu bezpieczeństwa.

9. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 5 grudnia 2022 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców (Dz.U. 2022 poz. 2503)

Rozporządzenie określa szczegółowe warunki i tryb przeprowadzania badania lekarskiego prowadzonego w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami. Rozporządzenie określa szczegółowo warunki i przebieg badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców. Załącznik nr 1 do rozporządzenia – oświadczenie dotyczące stanu zdrowia (Tabela 1.) zawiera dane osoby podlegającej badaniu lekarskiemu, instrukcję wypełnienia ankiety, dane dotyczące stanu zdrowia. Dokument wypełnia osoba stosując samoocenę swojego stanu zdrowia. W przypadku pytania niezrozumiałego, lekarz wyjaśnia intencję ustawodawcy. Oświadczenie ma być zgodne ze stanem faktycznym i podlega odpowiedzialności karnej wynikającej z art. 233 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 roku – Kodeks karny (Dz. U. z 2022 poz. 553, z późn. zm.). Oświadczenie składa się uprawnionemu lekarzowi.

Załącznik do rozporządzenia – oświadczenie dotyczące stanu zdrowia zawiera dane osoby podlegającej badaniu lekarskiemu, instrukcję wypełnienia ankiety, dane dotyczące stanu zdrowia. Dokument wypełnia osoba stosując samoocenę swojego stanu zdrowia. W przypadku pytania niezrozumiałego, lekarz wyjaśnia intencję ustawodawcy. Oświadczenie składa się uprawnionemu lekarzowi. Pozycja 12 i 13 wskazuje na zapis dotyczący aktywności zawodowej i posiadania orzeczenia o niepełnosprawności.

Oświadczenie ma być zgodne ze stanem faktycznym i podlega odpowiedzialności karnej wynikającej z art. 233 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 roku – Kodeks karny (Dz. U. z 2022 poz. 553, z późn. zm.).

Poniżej zaprezentowano wzór powyższego oświadczenia zawierający między innymi:

1. Dane osoby podlegające badaniu;
2. Instrukcja wypełnienia ankiety;
3. Dane dotyczące stanu zdrowia;
4. Oświadczenie o ponownym badaniu w przypadku wystąpienia niepokojących objawów np. omdleń.

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

OŚWIADCZENIE DOTYCZĄCE STANU ZDROWIA¹⁾

I. Dane osoby podlegającej badaniu lekarskiemu

Nazwisko:	Imię:
Adres zamieszkania:	
Data urodzenia:	Telefon lub adres e-mail – jeżeli posiada:
Kategoria prawa jazdy:	Numer PESEL, a w przypadku osoby, której nie nadano numeru PESEL – nazwa i numer dokumentu stwierdzającego tożsamość:

II. Instrukcja wypełnienia ankiety

Proszę odpowiedzieć na poniższe pytania przez wstawienie znaku „X” w odpowiednią rubrykę. W przypadku gdy pytanie jest niezrozumiałe, należy poprosić o pomoc lekarza, aby udzielić odpowiedzi.

III. Dane dotyczące stanu zdrowia

Lp.	Pytanie dotyczące stanu zdrowia	Tak	Nie
1	Czy korzysta Pan/Pani z opieki zdrowotnej z powodu jakiegokolwiek choroby, przebytych urazów lub niepełnosprawności?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Czy przyjmuje Pan/Pani leki przepisane na receptę, dostępne bez recepty lub suplementy diety? Jeżeli tak, to jakie?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Czy kiedykolwiek wystąpiły lub stwierdzono u Pana/Pani niżej wymienione choroby,		

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

	dolegliwości, objawy lub został(a) Pan/Pani poinformowany(-na) o nich przez lekarza?		
3.1	wysokie ciśnienie krwi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.2	choroby serca	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.3	ból w klatce piersiowej, choroba wieńcowa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.4	zawał serca	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.5	choroby wymagające operacji serca	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.6	nieregularne bicie serca	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.7	zaburzenia oddychania	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.8	zaburzenia funkcji nerek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.9	cukrzyca	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.10	urazy głowy, urazy kręgosłupa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.11	drgawki, padaczka	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.12	omdlenia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.13	udar mózgu / wylew krwi do mózgu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.14	nudności, zawroty głowy, problemy z utrzymaniem równowagi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.15	utruty pamięci lub trudności z koncentracją	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.16	inne zaburzenia neurologiczne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.17	choroby szyi, pleców lub kończyn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.18	podwójne widzenie, kłopoty ze wzrokiem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.19	zaburzenia rozpoznawania barw (daltonizm)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.20	trudności w widzeniu po zmierzchu i częste uczucie oślepienia przez światła innych pojazdów	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.21	ubytek słuchu, głuchota lub operacja ucha	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.22	choroby psychiczne, depresja lub zaburzenia nerwicowe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Czy kiedykolwiek miał(a) Pan/Pani operację lub wypadek lub był(a) w szpitalu z jakiegokolwiek powodu? Jeżeli tak, to proszę opisać:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Czy używa lub kiedykolwiek używał(a) Pan/Pani aparatu słuchowego?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

	Jeżeli tak, to kiedy?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	Czy kiedykolwiek był(a) Pan/Pani badany(-na) z powodu zaburzeń snu lub lekarz informował, że ma Pan/Pani zaburzenia snu, zespoły bezdechu nocnego lub narkolepsję?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Czy ktokolwiek mówił Panu/Pani o zaobserwowanych u Pana/Pani epizodach zatrzymania oddechu w czasie snu?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	Czy kiedykolwiek potrzebował(a) Pan/Pani pomocy lub wsparcia z powodu nadużycia alkoholu lub środków działających podobnie do alkoholu?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	Czy używa Pan/Pani narkotyków lub innych substancji psychoaktywnych? Jeżeli tak, to jakich?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	Jak często pije Pan/Pani alkohol (piwo, wino, wódkę i inne alkohole)?		
10.1	nigdy albo rzadziej niż raz w miesiącu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.2	raz w miesiącu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.3	dwa do czterech razy w miesiącu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.4	dwa do trzech razy w tygodniu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.5	cztery i więcej razy w tygodniu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	Czy był(a) Pan/Pani sprawcą/uczestnikiem wypadku drogowego od dnia zdania egzaminu na prawo jazdy?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	Czy pobiera Pan/Pani rentę z tytułu niezdolności do pracy? Jeżeli tak, to z jakiego powodu?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	Czy posiada Pan/Pani orzeczenie potwierdzające niepełnosprawność? Jeżeli tak, to jakie i z jakiej przyczyny?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--	-------	--------------------------	--------------------------

IV. Oświadczam, że jestem świadomy(-ma) konieczności zgłoszenia się do ponownej oceny stanu zdrowia w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami w przypadku:

- 1) wystąpienia w porze czuwania epizodu ciężkiej hipoglikemii, także niezwiązanego z kierowaniem pojazdami (dotyczy osób chorych na cukrzycę);
- 2) wystąpienia napadu padaczki lub drgawek.

<div style="border: 1px solid black; height: 25px; width: 100%;"></div> <p>Data</p>	<div style="border: 1px solid black; height: 25px; width: 100%;"></div> <p>Podpis osoby składającej oświadczenie</p>
---	--

Objaśnienie:

¹⁾ Zgodnie z art. 78 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212, z późn. zm.) osoba podlegająca badaniu lekarskiemu, a w przypadku niepełnoletniego kandydata, ucznia i słuchacza, o których mowa w art. 75 ust. 1 pkt 7 i 8 tej ustawy, rodzic w rozumieniu art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2021 r. poz. 1082, z późn. zm.) są obowiązani wypełnić oświadczenie dotyczące stanu zdrowia pod rygorem odpowiedzialności karnej wynikającej z art. 233 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2022 r. poz. 1138, z późn. zm.). Oświadczenie składa się uprawnionemu lekarzowi.

Rys. 7. Oświadczenie dotyczące stanu zdrowia

Rozporządzenie zawiera także:

Załącznik nr 2. Główne warunki badania lekarskiego w zakresie narządu wzroku,

Załącznik nr 3. Szczegółowe warunki badania lekarskiego **w zakresie narządu słuchu,**

Załącznik nr 4. Szczegółowe warunki badania lekarskiego **w zakresie układu ruchu,** układu oddechowego, czynności nerek, stanu psychicznego, objawów wskazujących na uzależnienie od alkoholu lub na jego nadużywanie, objawów wskazujących na uzależnienie od środków działających podobnie do alkoholu lub na ich nadużywanie oraz stosowania produktów leczniczych mogących mieć wpływ na zdolność do kierowania pojazdami,

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

Załącznik nr 5. Szczegółowe warunki badania lekarskiego w zakresie układu sercowo-naczyniowego,

Załącznik nr 6. Szczegółowe warunki badania lekarskiego **w zakresie układu nerwowego**, w tym padaczki,

Załącznik nr 7. Szczegółowe warunki badania lekarskiego w zakresie obturacyjnego bezdechu podczas snu,

Załącznik nr 8. Szczegółowe warunki badania lekarskiego w zakresie cukrzycy,

Załącznik nr 9, 10. Wzory orzeczeń lekarskich,

Załącznik nr 11. Karta badania lekarskiego (badanie podmiotowe i przedmiotowe),

Załącznik nr 12. Wzór pieczętki uprawnionego lekarza,

Załącznik nr 13. Wzór zaświadczenia

Załącznik nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 20 maja 2016 r. w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz. U. 2016 poz. 702) przedstawia zbiór kodów i subkodów, które opisują ograniczenia w korzystaniu z uprawnień do prowadzenia pojazdów. Tabela 2 prezentuje wybrane kody wraz z przykładowymi urządzeniami adaptacyjnymi lub innymi cechami charakterystycznymi dla kierowcy z niepełnosprawnością.

Tabela 2. Wybrane kody i subkody ograniczeń wraz z przykładowymi adaptacjami

Kody ograniczeń	Subkody ograniczeń	Przykładowe adaptacje lub inne cechy charakteryzujące kierowcę z niepełnosprawnością
10 – wymagane modyfikacje w układzie zmiany biegów	10.02 – bez pedału sprzęgła 10.04 – zmodyfikowana dźwignia zmiany biegów	
15 – wymagana modyfikacja sprzęgła	15.01 – zmodyfikowany pedał sprzęgła 15.02 – sprzęgło sterowane ręcznie 15.03 – sprzęgło automatyczne 15.04 – składany lub odkręcany pedał sprzęgła za przegrodą	
20 – wymagane modyfikacje w układzie hamulcowym	20.01 – zmodyfikowany pedał hamulca 20.03 – pedał hamulca dostosowany do obsługi lewą stopą 20.04 – pedał hamulca pod całą stopę 20.05 – wychylny pedał hamulca	drażek pod kierownicą drażek hamulca pod

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

Kody ograniczeń	Subkody ograniczeń	Przykładowe adaptacje lub inne cechy charakteryzujące kierowcę z niepełnosprawnością
	20.06 – ręcznie sterowany hamulec roboczy 20.07 – możliwość efektywnego użycia pedału hamulca z określoną siłą 20.12 – składany lub odkręcany pedał hamulca za przegrodą 20.13 – hamulec obsługiwany kolaniem 20.14 – elektrycznie sterowany hamulec roboczy	kierownicą
25 – wymagane modyfikacje w układzie przyspieszenia	25.01 – zmodyfikowany pedał przyspieszenia 25.03 – wychylny pedał przyspieszenia 25.04 – przyspieszenie sterowane ręcznie 25.05 – przyspieszenie sterowane kolaniem 25.06 – serwo przyspieszacz 25.08 – pedał przyspieszenia po lewej stronie 25.09 – składany lub odkręcany pedał przyspieszenia za przegrodą	obręcz na kierownicy, drążek pod kierownicą, drążek w podłodze przeniesienie pedału przyspieszenia (osoby po udarach)
31 – wymagane modyfikacje pedałów	31.01 – pedały równoległe 31.02 – pedały na tym samym lub prawie na tym samym poziomie 31.03 – składane lub odkręcane pedały hamowania i przyspieszenia 31.04 – wypiętrzona podłoga	osoby niskiego wzrostu
32 – wymagane wspólne modyfikacje układów hamowania i przyspieszenia	32.01 – obsługa układów przyspieszenia i hamowania jedną ręką 32.02 – obsługa układów przyspieszenia i hamowania z użyciem zewnętrznego wspomagania	drążek w podłodze po prawej stronie, drążek pod kierownicą po lewej lub prawej stronie drążek pod kierownicą z manetką przyspieszenia, drążek w podłodze
33 – wymagane wspólne modyfikacje układów hamowania, przyspieszenia i	33.01 – obsługa układów przyspieszenia, hamowania i kierowania z użyciem zewnętrznego wspomagania jedną ręką 33.02 – obsługa układów	joystick

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

Kody ograniczeń	Subkody ograniczeń	Przykładowe adaptacje lub inne cechy charakteryzujące kierowcę z niepełnosprawnością
kierowania	przyspieszenia, hamowania i kierowania z użyciem zewnętrznego wspomaganie dwoma rękami	
35 – wymagane modyfikacje urządzeń sterowania (przełączniki świateł, wycieraczki szyby przedniej, spryskiwacz, sygnał dźwiękowy, kierunkowskazy)	35.02 – urządzenia sterowania obsługiwane bez konieczności puszczenia kierownicy i akcesoriów 35.03 – urządzenia sterowania obsługiwane lewą ręką bez konieczności puszczenia kierownicy i akcesoriów 35.04 – urządzenia sterowania obsługiwane prawą ręką bez konieczności puszczenia kierownicy i akcesoriów 35.05 – urządzenia sterowania obsługiwane bez konieczności puszczenia kierownicy i akcesoriów ze wspólnymi mechanizmami hamowania i przyspieszenia	piloty wielofunkcyjne sterowania przełącznikami
40 – wymagane modyfikacje w układzie kierowniczym	40.01 – zwykły układ kierowniczy ze wspomaganie 40.05 – zmodyfikowana kierownica (grubszy lub cieńszy przekrój koła kierownicy, kierownica o mniejszej średnicy) 40.06 – wychylne koło kierownicy 40.09 – kierowanie nożne 40.11 – gałka na kierownicy 40.14 – alternatywny układ kierowania obsługiwany jedną ręką (ramieniem) 40.15 – alternatywny układ kierowania obsługiwany rękoma (ramionami)	osoby niskiego wzrostu platforma sterowania nogami
42 – wymagane modyfikacje lusterka wstecznego (lusterek) lub urządzeń widzenia wstecznego	42.01 – zmodyfikowane zewnętrzne lusterko prawe lub lewe albo zmodyfikowane urządzenie widzenia wstecznego 42.03 – dodatkowe wewnętrzne lusterko lub inne urządzenie pozwalające na obserwację ruchu 42.05 – lusterko lub inne urządzenie do obserwacji	osoby niskiego wzrostu

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

Kody ograniczeń	Subkody ograniczeń	Przykładowe adaptacje lub inne cechy charakteryzujące kierowcę z niepełnosprawnością
	martwych pól	
43 – wymagane modyfikacje fotela kierowcy	43.01 – fotel kierowcy podwyższony dla dobrej wysokości obserwacyjnej, w normalnej odległości od kierownicy i pedałów 43.02 – fotel kierowcy dostosowany do kształtu ciała 43.03 – fotel kierowcy z oparciem bocznym stabilizującym pozycję 43.04 – fotel kierowcy z podłokietnikami 43.06 – zmodyfikowany pas bezpieczeństwa 43.07 – pas bezpieczeństwa szelkowy	osoby niskiego wzrostu

Kolumna pierwsza prezentuje kody główne, kolumna druga subkody kodu głównego, kolumna trzecia przedstawia przykładowe urządzenia adaptacyjne reprezentujące dane oznaczenie prawne. W ramach jednego kodu mogą być różne urządzenia i różne marki producenta. Poszczególne kategorie są wycinkiem dokumentu uwzględniającego kody ograniczeń dotyczące, np. okularów i soczewek kontaktowych oraz wielu innych, które składają się na spektrum ograniczeń w funkcjonowaniu człowieka.

Obowiązek uszczegółowienia kodów dotyczy zarówno lekarza medycyny pracy z uprawnieniami do badania kierowców, jak i samych użytkowników pojazdów ze względu chociażby na bezpieczeństwo własne i innych osób poruszających się w przestrzeni publicznej. Kody ograniczeń umieszczone są w rubryce nr 12 w prawie jazdy. Pod kategoriami, znajdziemy kod, który informuje o konkretnym zapotrzebowaniu. Na Rysunku 8. zaprezentowano przykładowe kody: 01.06, 10.02, 25.04, 20.06, 15.03.

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

	9.	10.	11.	12.
AM		19.01.13	23.02.25	
A1				
A2				
A				
B1		08.02.05	23.02.25	
B		08.02.05	23.02.25	
C1				
C				
D1				
D				
BE				
C1E				
CE				
D1E				
DE				
T				
12.	01.06, 10.02, 25.04, 20.06, 15.03			

Rys. 8. Prawo jazdy z kodami ograniczeń

Uprawniony lekarz powinien posiadać dodatkowe kwalifikacje, o których mowa w art. 77 ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy o kierujących pojazdami. Minister właściwy do spraw zdrowia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: dodatkowe kwalifikacje, o których mowa w art. 77 ust. 1 pkt 3 lit. b; podmioty uprawnione do przeprowadzania szkoleń lekarzy w zakresie badań kierowców oraz ramowy program ich szkolenia; konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu kwalifikacji uprawnionego lekarza i posiadania przez niego dodatkowej wiedzy.

Za dodatkowe kwalifikacje, o których mowa w art. 77 ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy o kierujących pojazdami, uznaje się posiadanie specjalizacji w dziedzinie medycyny: przemysłowej, kolejowej, lotniczej, morskiej i tropikalnej, sportowej, ogólnej, rodzinnej lub chorób wewnętrznych; ukończenie z wynikiem pozytywnym szkolenia w zakresie badań kierowców. Szkolenie obejmuje zajęcia teoretyczne i praktyczne, w wymiarze łącznym co najmniej 60 godzin, w zakresie: podstaw prawnych orzecznictwa o zdolności do kierowania pojazdami; zasad orzecznictwa lekarskiego o zdolności do kierowania pojazdami; metodyki badań narządu wzroku, narządu słuchu i równowagi oraz układu nerwowego; oceny fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami w zakresie określonym w § 4 ust. 1; problematyki alkoholizmu i oddziaływania środków działających podobnie do alkoholu; wypadkowości drogowej.

*Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. 2011 Nr 30 poz. 151): Lekarzem uprawnionym do przeprowadzania badań lekarskich jest osoba posiadająca specjalizację i dodatkowe szkolenie określone w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 1;

10. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 8 lipca 2014 r. w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy (Dz.U. 2014 poz. 937)

Rozporządzenie nie było przedmiotem analizy, aczkolwiek należy zwrócić uwagę, że klientami pracowni psychologii transportu również są osoby z niepełnosprawnościami. Stanowią tą grupę społeczną, która wchodzi w zakres badań psychologii transportu, jeżeli wykorzystuje swój pojazd lub pojazd pracodawcy do celów służbowych. Metodyka badań nie zaleca stosowania/niestosowania narzędzi przewidzianych w ramach tych badań. Psychologowie w powyższych przypadkach stosują zasadę: jakie narzędzia posiadam, takie wykorzystuję.

11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 20 maja 2016 r. w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami

Ważnym elementem wpływającym na dobór właściwych urządzeń pomagających prowadzić pojazd we właściwy i bezpieczny sposób przez osoby z dysfunkcjami ruchowymi jest kompetentne i rzetelne przeprowadzenie badania lekarskiego przez lekarza medycyny pracy z uprawnieniami do badania kierowców. Szkolenia dla orzeczników w tym zakresie powinny być wykonywane przynajmniej raz w roku ze względu na zmiany w przepisach. Rozwój technologii motoryzacyjnych też przebiega w sposób dynamiczny, co pozwala na co raz większe możliwości dostosowawcze. Współpraca lekarza i instruktora nauki jazdy oraz adaptatora powinna rozpoczynać proces właściwego doboru adaptacji dla danej osoby. Kompleksowość usług motoryzacyjnych w pełni określi potrzeby i możliwości. Zespół doradców powinien mieć odpowiednią wiedzę i doświadczenie w obsłudze klienta z niepełnosprawnością. Lekarz musi uwzględniać wiele zmiennych i przewidzieć te czynniki, które ze względu na zaburzenia danej jednostki mogą ulec zmianie w czasie i wpłynąć w sposób bezpośredni lub pośredni na bezpieczne prowadzenie pojazdu. Zakres badania wydaje się być precyzyjny, ale też nie da się przewidzieć sytuacji wyjątkowych. Jedna osoba dokonuje oceny nie tylko stanu zdrowia, ale na wstępnym etapie określa w sposób pośredni dobór adaptacji poprzez system kodów i subkodów. Zakres badania wkracza w obszary raczej nieznanne lekarzom a mianowicie techniczne i mechaniczne możliwości uzupełniania dysfunkcji różnymi specyficznymi systemami urządzeń.

Obecnie nie ma obowiązku szkoleń lekarzy w tym zakresie. Biorąc pod uwagę rozwój technologii należałoby wziąć pod uwagę przygotowanie programu szkolenia dla tej grupy zawodowej w zakresie dostępności urządzeń dla osób z niepełnosprawnościami uwzględniające dobór odpowiednich kodów wymagań. Wykonując badania lekarskie kierowców należy zwrócić uwagę na wpisane w orzeczenie kody i subkody, wprowadzające ograniczenia w korzystaniu z uprawnień do prowadzenia pojazdu. Kody te są często stosowane w prawach jazdy, ponieważ lekarze wystawiający orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do prowadzenia pojazdów silnikowych idą na tzw. „łatwiznę”, nie znając zakresu urządzeń adaptacyjnych, które można zastosować dla substytuowania jego niepełnosprawności. Należy pamiętać, że kod 107 uprawnia kierowcę z niepełnosprawnością do prowadzenia pojazdu wyłącznie w kraju, w którym zostało wydane prawo jazdy. W praktyce takie prawo jazdy jest ograniczone terytorialnie do obszaru Polski. Znane są przypadki, gdy za granicą podczas kontroli drogowej osoba z niepełnosprawnością była zmuszona odtransportować swoje auto na lawecie do granic Polski.

12. Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 30 czerwca 2014 r. w sprawie wzoru oraz trybu wydawania i zwrotu kart parkingowych

Stan zdrowia nie jest jedynym wyznacznikiem niepełnosprawności. Decydującym jest ocena ograniczeń w możliwości funkcjonowania osoby niepełnosprawnej w życiu społecznym. Można założyć, że osoba ze znacznie ograniczoną możliwością samodzielnego poruszania się, to m.in. osoba, która: nie przemieszcza się, nie zachowuje równowagi przy siedzeniu lub w ogóle się nie przemieszcza lub porusza na odległość do 50 m za pomocą sprzętu wspomagającego lub z pomocą innej osoby, ma trudności lub nie jest w stanie schodzić i wchodzić po schodach lub porusza się z pomocą innej osoby, ma trudności przy poruszaniu się po powierzchniach płaskich na dystansie nie przekraczającym 100 m (co stanowi wartość orientacyjną). Wobec powyższego zespoły orzekające oceniają, czy osoba z niepełnosprawnością posiada znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się. Dzięki posiadaniu karty parkingowej może w sposób łatwy i dostępny dostać się do budynków użyteczności publicznej.

Posiadając ważną kartę parkingową, należy ją umieścić w zauważalnym miejscu auta, które ma być zaparkowane na tzw. niebieskiej kopercie. Ekspozowane powinny być informacje o numerze karty i dacie jej ważności. Dane osobowe właściciela: jego imię, nazwisko, fotografia) znajdują się po drugiej stronie dokumentu. Istotnym jest, że z przywilejów, jakie gwarantuje karta, można korzystać wyłącznie wtedy, gdy zaparkowanie pojazdu „na kopercie” wiąże się z tym, że osoba z niepełnosprawnościami, mająca problem z poruszaniem się, prowadzi, jest podwożona w dane miejsce przez kogoś lub z niego odbierana. Niedopuszczalne są sytuacje, w których z karty parkingowej korzysta osoba nieuprawniona.

13. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych

Zapisy zastosowane w Rozporządzeniu stanowią wystarczający katalog przywilejów zastosowanych w ruchu drogowym dla osób z niepełnosprawnościami.

14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

Zapisy zastosowane w Rozporządzeniu stanowią wystarczający katalog przywilejów zastosowanych w ruchu drogowym dla osób z niepełnosprawnościami.

15. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia

Minister właściwy do spraw transportu określił w drodze rozporządzenia warunki techniczne pojazdów oraz zakres ich koniecznego wyposażenia. Rozporządzenie reguluje warunki techniczne roweru, motoroweru, wózka inwalidzkiego i pojazdu zaprzęgowego (§ 53 i § 54), natomiast nie opisuje systemów urządzeń, które montuje się w pojeździe kierowanym przez osoby z niepełnosprawnością. Przepisy nie precyzują, w jakim zakresie można dokonywać zmian w układzie kierowniczym i hamulcowym, aby użytkowanie pojazdu w ruchu drogowym było zgodne z założeniami technicznymi i warunkami bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W Instytucie Transportu Samochodowego, w Zakładzie Badań Homologacyjnych w 2010 roku opracowano, na podstawie warunków technicznych (WT), następujące kryteria oceny urządzeń pod nazwą WT-ITS 90/10-ZBH:

- montaż urządzenia nie może utrudniać obsługi zespołów fabrycznych; dopuszcza się niespełnienie wymagania w stosunku do urządzeń sterowania, takich jak: pedał hamulca, pedał gazu - przyspieszenia i układ kierowniczy, pod warunkiem zapewnienia rozwiązań alternatywnych;
- urządzenie powinno być tak skonstruowane, aby zminimalizować pomyłki w obsłudze;
- urządzenie powinno być tak przygotowane, aby zminimalizować prawdopodobieństwo nagłego hamowania lub przyspieszenia;
- urządzenie powinno być sprawne w zakresie wszystkich dostępnych funkcji.

Dokument ten zawiera niezbędne kryteria opisujące możliwość montażu urządzeń zgodnie z obowiązującymi procedurami bezpieczeństwa.

Przepisy dotyczące technicznego dodatkowego wyposażenia pojazdów używanych przez kierowców z niepełnosprawnościami (adaptacja dla potrzeb kierowcy) należy utożsamiać z ogólnymi warunkami technicznymi, które reguluje art. 66 ust.1 Ustawy Prawo ruchu drogowym:

„Pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego:

- *nie zagrażało bezpieczeństwu osób w nim jadących lub innych uczestników ruchu, nie naruszało porządku ruchu na drodze i nie narażało kogokolwiek na szkodę,*
- *nie zakłócało porządku publicznego przez powodowanie hałasu przekraczającego poziom określony w przepisach szczegółowych,*
- *nie powodowało wydzielania szkodliwych substancji w stopniu przekraczającym wielkości określone w przepisach szczegółowych,*

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

- *nie powodowało niszczenia drogi,*
- *zapewniało dostateczne pole widzenia kierowcy oraz łatwe, wygodne i pewne posługiwanie się urządzeniami do kierowania, hamowania, sygnalizacji i oświetlenia drogi przy równoczesnym jej obserwowaniu,*
- *nie powodowało zakłóceń radioelektrycznych w stopniu przekraczającym wielkości określone w przepisach szczegółowych”.*

Powyższe zapisy nie określają informacji, która dotyczy katalogu urządzeń adaptacyjnych i informacji o możliwościach technicznych adaptowanego pojazdu kierowcy

z niepełnosprawnością. Brak uregulowań prawnych w omawianym zakresie może doprowadzać do adaptacji pojazdu niezgodnie z wymogami technicznymi. Ekstremalnym przykładem jest pojazd wyposażony w elementy przedstawione na zdjęciu poniżej.



Rys.9. Elementy zastosowane przez klienta (Cebtron)

Jedynym aktem prawnym, który zawiera określenia związane z adaptacją pojazdu to Załącznik nr 1 do Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdem (Dz. U. 2016 poz. 231) określające liczbowe oznaczenia kodów

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

i subkodów umieszczane są w kolumnie 12. Wspomniane rozporządzenie zostało szeroko opisane we wcześniejszym rozdziale.

16. Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 w zakresie ich budowy ogólnej [2018/237] Obejmujący wszystkie obowiązujące teksty, w tym: Suplement nr 1 do serii poprawek 07 – data wejścia w życie: 22 czerwca 2017 r.

Regulamin stanowi jedynie przykład zapisów międzynarodowych i nie stanowi przedmiotu analizy w niniejszym opracowaniu.

17. Rekomendacje zmian w przepisach

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. **Prawo o ruchu drogowym** (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602 z późn. zm.).

Rekomenduje się:

„Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:”

- uzupełnienie katalogu określeń: **skuter inwalidzki**;
- uzupełnienie katalogu określeń o inne urządzenia aktualnie wykorzystywane przez osoby o szczególnych potrzebach np. dostawka elektryczna, inne urządzenia elektryczne uzupełnią katalog dostępnych na rynku urządzeń;
- uzupełnienie katalogu określeń: **osoba z niepełnosprawnością; karta parkingowa**;
- uzupełnienie o: **przedmiot wyposażenia lub część dotyczący osoby z niepełnosprawnością – rozumie się przez to układ, oddzielny zespół techniczny lub część, niepodlegający wymaganiom technicznym dotyczącym badań homologacyjnych, przeznaczony do zastosowania w pojeździe**;

„Art. 8, Art. 8b.”

- rejestrowanie kart parkingowych w systemie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców w celu ich weryfikacji w ramach kontroli;

„Art. 11. 4.”

- uzupełnienie o: **pojazdy wolnobieżne**;

„Art. 26. 7b.”

- uzupełnienie o: **osoba niepełnosprawna jest obowiązana w czasie przechodzenia przez jezdnię zachować szczególną ostrożność**;

„Art. 100f.–100m.”¹⁸

- wnioskuje się o niezwłoczne wpisanie art. 100f.–100m. do przedmiotowej ustawy dotyczącej wprowadzenia rejestracji kart parkingowych.

Ogólne rekomendacje:

- uzupełnienie zapisów dotyczących warunków poruszania się przez osoby pojazdami wolnobieżnymi zarówno po chodniku, jak i po drodze publicznej;
- uzupełnienie zapisów dotyczących warunków poruszania się przez osoby z niepełnosprawnościami np. skuterami inwalidzkimi;

¹⁸ tamże

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o **kierujących pojazdami** (Dz. U. 2011 nr 30 poz. 151 z późn. zm.).

Rekomenduje się: zgodnie z zapisem art. 24. wyjaśnienie określenia „pojazd odpowiednio przystosowany do rodzaju niepełnosprawności”. Przygotowanie stosownych zapisów dotyczących urządzeń adaptacyjnych w pojazdach kandydatów na kierowców i kierowców z niepełnosprawnościami, warunków technicznych, jakie muszą spełniać. Rekomenduje się przygotowanie i przeprowadzanie obowiązkowych szkoleń dla diagnostów SKP, Policji, Straży Miejskiej dotyczących:

- obsługi osób z niepełnosprawnościami w trakcie egzaminu;
- identyfikowania problemów i barier kandydatów na kierowców i kierowców z niepełnosprawnościami w trakcie egzaminowania;
- wiedzy na temat urządzeń adaptacyjnych w pojazdach szkoleniowych, egzaminacyjnych (własnych osoby egzaminowanej);
- wiedzy na temat właściwego komunikowania się z osobą z niepełnosprawnością – egzaminowaną;

Zgodnie z zapisem art. 66. konieczność zapewnienia właściwych kwalifikacji członków ko-misji powoływanej przez dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego gwarantujących obiektywne i pełne sprawdzenie wiedzy i umiejętności osób niepełnosprawnych przystępujących do egzaminu państwowego poprzez uczestnictwo w obowiązkowych szkoleniach dotyczących egzaminowania osób z niepełnosprawnościami dotyczących:

- szkolenia na prawo jazdy osób z niepełnosprawnościami;
- obsługi osób z niepełnosprawnościami w trakcie egzaminu;
- identyfikowania problemów i barier kandydatów na kierowców i kierowców z niepełnosprawnościami w trakcie egzaminowania;
- wiedzy na temat urządzeń adaptacyjnych w pojazdach szkoleniowych, egzaminacyjnych (własnych osoby egzaminowanej);
- wiedzy na temat właściwego komunikowania się z osobą z niepełnosprawnością – egzaminowaną.

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o **transporcie drogowym** (Dz.U. 2001 nr 125 poz. 1371 z późn. zm.).

Do Ustawy **nie rekomenduje się** zmian ze względu na fakt, że ten obszar badań nie wchodzi w zakres niniejszego projektu.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o **publicznym transporcie zbiorowym** (Dz. U. 2011 Nr 5 poz. 13 z późn. zm.).

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

Nie rekomenduje się zmian ze względu na fakt, że ten obszar badań nie wchodzi w zakres niniejszego projektu. Rekomendacje zmian znajdują się natomiast w publikacji: Borkowski P.: Ekspertyza w odniesieniu do Działania 6. Programu Dostępność Plus – Dostępny transport zbiorowy, Eu-Consult, Gdańsk 2021 r. Rekomendacje dla Transportu Zbiorowego

Ekspertyza zawiera najistotniejsze rekomendacje z punktu widzenia osób o ograniczonej mobilności, którymi mogą kierować się jednostki samorządu terytorialnego przy przygotowywaniu przetargów dotyczących organizacji transportu zbiorowego oraz przedsiębiorcy zmierniacy zakupić nowe pojazdy wykorzystywane w tych przewozach. Mając na względzie potrzeby i oczekiwania osób o ograniczonej mobilności uwzględnić następujące przesłanki:

- a. Wymóg obsługi tras przez pojazdy niskopodłogowe;
- b. Wprowadzenie obowiązku instalacji urządzeń pozwalających na przekazywanie wewnętrznych komunikatów głosowych co najmniej o kierunku jazdy, numerze linii w komunikacji miejskiej, aktualnym i następnym pojeździe;
- c. Wymagane sygnały wizualne;
- d. Wewnętrzne sygnały wizualne w pojazdach;
- e. Drzwi otwierające się automatycznie lub przez kierowcę;
- f. Widoczne i umieszczone na odpowiedniej wysokości przyciski umożliwiające sygnalizację zatrzymania pojazdu oraz przyciski umożliwiające otwarcie drzwi przez pasażera, także pasażera na wózku inwalidzkim;
- g. Poręcz przy każdych drzwiach;
- h. Miejsce przystosowane do przejazdu osoby na wózku inwalidzkim;
- i. Miejsca przystosowane do przewozu wózków dziecięcych;
- j. Ustalenie zasad korzystania z przestrzeni współdzielonej;
- k. Minimum 4 miejsca o podwyższonej konstrukcji ułatwiającej wstawanie/siadanie o charakterze priorytetowym dla osób starszych lub z problemami ruchowymi;
- l. Minimum 2 miejsca priorytetowe dla kobiet w ciąży;
- m. Stosowanie symboli oznaczających miejsca w sposób jednoznaczny i czytelny dla podróżującego;
- n. Miejsca przystosowane do przewozu nietypowego bagażu.

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

Jednocześnie należy zaznaczyć, że powyższe rekomendacje należy traktować jako komplementarne w stosunku do istniejących w tym zakresie regulacji prawnych dotyczących pojazdów wykorzystywanych w transporcie zbiorowym.¹⁹

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. **o drogach publicznych** (Dz. U. 1985 Nr 14 poz. 60 z późn. zm.).

Nie rekomenduje się zmian ze względu na fakt, że ten obszar badań nie wchodzi w zakres niniejszego projektu.

Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. **Prawo przewozowe** (Dz.U. 1984 nr 53 poz. 272 z późn. zm.).

Nie rekomenduje się zmian ze względu na fakt, że ten obszar badań nie wchodzi w zakres niniejszego projektu.

Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 5 grudnia 2022 r. **w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców** (Dz.U. 2022 poz. 2503).

Rekomenduje się wprowadzenie do programu szkoleń według przytoczonych przepisów (Dział III) następujących zagadnień:

- zasadność podwyższania kwalifikacji osób z jednostek uprawnionych do przeprowadzania szkoleń dla lekarzy medycyny pracy w zakresie uprawnień do badania kierowców związanych z uprawnieniami osób z niepełnosprawnościami w zakresie prowadzenia pojazdów,
- zasadność podwyższenia kwalifikacji lekarzy medycyny pracy z uprawnieniami do badania kierowców,
- wiedza z zakresu dopuszczenia do prowadzenia pojazdów przez osoby z niepełnosprawnościami w zakresie aparatu ruchu i słuchu, w tym m.in. przez osoby z MPD, SM, po udarach, po wypadkach komunikacyjnych, po przebytych chorobach neurologicznych np. guzy mózgu, rozszczep kręgosłupa itp.,
- wiedza z zakresów kodów i subkodów ograniczeń,
- wiedza z zakresu urządzeń adaptacyjnych, będących odpowiednikami do kodów i subkodów ograniczeń zawartych w Tab. 2. Wybrane kody ograniczeń w korzystaniu z uprawnień do prowadzenia pojazdów,
- obsługa klienta z niepełnosprawnością.

¹⁹Ekspertyza w odniesieniu do działania 6. Programu Dostępność Plus – Dostępny Transport Zbiorowy w zakresie następujących pojazdów: autobusy miejskie z uwzględnieniem trolejbusów, autobusy używane w komunikacji międzymiastowej (wykonujące regularny przewóz osób) oraz tramwaje w zakresie potrzeb osób z ograniczoną mobilnością. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/dostepnosc-plus> (dostęp 20.09.2023).

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 8 lipca 2014 r. w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy (Dz.U. 2014 poz. 937).

Rekomenduje się podjęcie inicjatywy wprowadzenia stosownych zapisów dotyczących badań z zakresu psychologii transportu dla osób z niepełnosprawnościami.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 20 maja 2016 r. w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz. U. 2016 poz. 702).

Rekomenduje się usunięcie/wykluczenie z wykazu kodów ograniczeń kodu 107 (wymagane dostosowanie pojazdu do rodzaju schorzenia). Określenie nie funkcjonuje w nomenklaturze UE. Kod 107 jest kodem „martwym” mającym zastosowanie jedynie na terenie RP. Kierowca w poz. 12 prawa jazdy powinien mieć wpisane aktualnie funkcjonujące kody, które pozwolą na właściwą identyfikację zastosowanych urządzeń adaptacyjnych w pojazdach kierowców z niepełnosprawnościami.

Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 30 czerwca 2014 r. w sprawie wzoru oraz trybu wydawania i zwrotu kart parkingowych (Dz. U. 2014 poz. 870).

Nie rekomenduje się zmian. Zmiany przeprowadzone w 2014 roku spełniają oczekiwania i potrzeby osób z niepełnosprawnościami.

Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2002 nr 171 poz. 1393).

Nie rekomenduje się zmian. Zapisy zastosowane w Rozporządzeniu stanowią wystarczający katalog przywilejów zastosowanych w ruchu drogowym dla osób z niepełnosprawnościami.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2015 poz. 1314).

Nie rekomenduje się zmian. Zapisy zastosowane w Rozporządzeniu stanowią wystarczający katalog przywilejów zastosowanych w ruchu drogowym dla osób z niepełnosprawnościami.

Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. 2003 nr 32 poz. 262).

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

Rekomenduje się wpisanie Rozdziału 14. do Rozporządzenia:

Rozdział 14. Warunki dodatkowe dla pojazdów wyposażonych w urządzenia adaptacyjne dla kierowców z niepełnosprawnościami:

Pojazd przystosowany do prowadzenia przez osobę z niepełnosprawnością ruchu powinien odpowiadać warunkom określonym w załączniku do rozporządzenia.

Tabela 3. Przedstawiająca Załącznik nr 14.

L.p.	Nazwa wyrobu
1	2
	wymagane modyfikacje w układzie zmiany biegów:
1.	ręczna zmiana biegów
2.	bez pedału sprzęgła (albo dźwigni ręcznej dla prawa jazdy kategorii AM, A1, A2 i A)
3.	zmiana biegów sterowana elektronicznie
4.	zmodyfikowana dźwignia zmiany biegów
5.	bez przekładni dodatkowej
	wymagana modyfikacja sprzęgła:
6.	zmodyfikowana dźwignia zmiany biegów
7.	sprzęgło sterowane ręcznie
8.	sprzęgło automatyczne
9.	składany lub odkręcany pedał sprzęgła za przegrodą
	wymagane modyfikacje w układzie hamulcowym:
10.	zmodyfikowany pedał hamulca
11.	powiększony pedał hamulca
12.	pedał hamulca dostosowany do obsługi lewą stopą
13.	pedał hamulca pod całą stopę
14.	wychylony pedał hamulca



CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

15.	ręcznie sterowany hamulec roboczy
16.	maksymalne użycie wzmocnionego hamulca roboczego
17.	maksymalne użycie hamulca awaryjnego zintegrowanego z hamulcem roboczym
18.	zmodyfikowany hamulec postojowy
19.	elektrycznie sterowany hamulec postojowy
20.	nożny hamulec postojowy
21.	składany lub odkręcany pedał hamulca za przegrodą
22.	hamulec obsługiwany kolanem
23.	elektrycznie sterowany hamulec roboczy
	wymagane modyfikacje w układzie przyspieszenia:
24.	zmodyfikowany pedał przyspieszenia
25.	pedał przyspieszenia pod całą stopę
26.	wychylny pedał przyspieszenia
27.	przyspieszenie sterowane ręcznie
28.	przyspieszenie sterowane kolanem
29.	serwoprzyspieszacz (w tym elektroniczny, pneumatyczny)
	wymagane wspólne modyfikacje układów hamowania i przyspieszenia:
30.	pedały równoległe
31.	pedały na tym samym lub prawie na tym samym poziomie
32.	przesuwne pedały hamowania i przyspieszenia
33.	pedały hamowania i przyspieszenia z przesuwem i szyną
34.	składane lub odkręcane pedały hamowania i przyspieszenia
35.	wypiętrzona podłoga

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

36.	przegroda z boku pedału hamulca
37.	przegroda na protezę lub szynę z boku pedału hamulca
38.	przegroda pod pedałami hamowania i przyspieszenia
39.	podparcie pięty lub nogi
40.	elektryczne sterowanie hamowaniem i przyspieszaniem
41.	przegroda z boku pedału hamulca
42.	przegroda na protezę lub szynę z boku pedału hamulca
43.	przegroda na protezę lub szynę z boku pedału hamulca
44.	przegroda pod pedałami hamowania i przyspieszenia
45.	podparcie pięty lub nogi
46.	elektryczne sterowanie hamowaniem i przyspieszaniem
	wymagane modyfikacje urządzeń sterowania (przełączniki świateł, wycieraczki szyby przedniej, spryskiwacz, sygnał dźwiękowy, kierunkowskazy):
47.	urządzenia sterowania obsługiwane bez negatywnego wpływu na kierowanie i obsługę
48.	urządzenia sterowania obsługiwane bez konieczności puszczenia kierownicy i akcesoriów (w tym gałek, dźwigni)
49.	urządzenia sterowania obsługiwane bez konieczności puszczenia kierownicy i akcesoriów lewą ręką
50.	urządzenia sterowania obsługiwane bez konieczności puszczenia kierownicy i akcesoriów prawą ręką
51.	urządzenia sterowania obsługiwane bez konieczności puszczenia kierownicy i akcesoriów ze wspólnymi mechanizmami hamowania i przyspieszenia
	wymagane modyfikacje w układzie kierowniczym:
52.	zwykły układ kierowniczy ze wspomaganiami
53.	układ kierowniczy z aktywnym wspomaganiami



CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

54.	układ kierowniczy z systemem rezerwowym (sprzężeniem zwrotnym)
55.	wydłużona kolumna kierownicy
56.	zmodyfikowana kierownica (grubszy lub cieńszy przekrój koła kierownicy, kierownica o mniejszej średnicy)
57.	wychylne koło kierownicy
58.	pionowe koło kierownicy
59.	poziome koło kierownicy
60.	kierowanie nożne
61.	alternatywny system kierownicy (drażek)
62.	gałka na kierownicy
63.	szyna ortopedyczna ręki na kole kierownicy
64.	ze stawem szynowym
	wymagane modyfikacje lusterka wstecznego (lusterek):
65.	zmodyfikowane zewnętrzne lusterko prawe lub lewe
66.	zewnętrzne lusterko na wysięgniku
67.	dotatkowe zewnętrzne lusterko pozwalające na obserwację ruchu
68.	panoramiczne wewnętrzne lusterko
69.	lusterko do obserwacji martwych pól
70.	elektrycznie sterowane zewnętrzne lusterko (lusterka)
	wymagane modyfikacje fotela kierowcy:
71.	fotel kierowcy na dobrej wysokości obserwacyjnej i w normalnej odległości od kierownicy i pedałów
72.	fotel kierowcy dostosowany do kształtu ciała
73.	fotel kierowcy z oparciem bocznym stabilizującym pozycję
74.	fotel kierowcy z podłokietnikiem

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

75.	wydłużone szyny prowadzące fotela kierowcy
76.	zmodyfikowany pas bezpieczeństwa
77.	pas bezpieczeństwa szelkowy

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 grudnia 2019 roku **zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia** (Dz.U. 2019 poz. 2560) obowiązujące od 15 grudnia 2020 roku. Wśród wielu zmienionych paragrafów pojawiły się zapisy dotyczące zmian konstrukcyjnych polegających na przystosowaniu aut do przewozu osób na wózkach inwalidzkich.

§ 9h. W samochodzie osobowym (kategorii M1) o rodzaju nadwozia AF, AC lub ciężarowym (kategorii N1 i N2), mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na przystosowaniu pojazdu do przewozu osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich, jeżeli pojazd spełnia wymagania, o których mowa w pkt 1–3 dodatku 3 załącznika XI do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa), potwierdzone badaniami wykonanymi przez jednostkę uprawnioną albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego; dodatkowo samochód ciężarowy (kategorii N) powinien spełniać wymagania, o których mowa w pkt 3.5., pkt 3.6. oraz pkt 3.8. części A załącznika II do tej dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady.²⁰

Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów:

Pojazdy przystosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich

Punkt	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M ₁
1	Dopuszczalny poziom hałasu	Dyrektywa 70/157/EWG	G+W ₀
1A	Poziom dźwięku	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	G + W ₉
2	Emisje (Euro 5 i 6) pojazdów lekkich/dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	G+W ₁

²⁰ Rozporządzenie <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20190002560> (dostęp 22.09.2023).

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

3	Zbiorniki paliwa/tylne zabezpieczenia	Dyrektywa 70/221/EWG	X+W ₂
3A	Zabezpieczenia przeciwpożarowe (zbiorniki paliwa ciekłego)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 34	X+W ₂
3B	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 58	X
4	Miejsce na tylną tablicę rejestracyjną	Dyrektywa 70/222/EWG	X
4A	Miejsce do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1003/2010	X
5	Wysiętek związany z kierowaniem	Dyrektywa 70/311/EWG	G
5A	Układy kierownicze	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 79	G
6	Zamki i zawiasy drzwi	Dyrektywa 70/387/EWG	X
6A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012	X
6B	Zamki i części mocowania drzwi	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 11	X
7	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze	Dyrektywa 70/388/EWG	X
7A	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 28	X
8	Urządzenia widzenia pośredniego	Dyrektywa 2003/97/WE	X
8A	Urządzenia widzenia pośredniego i ich instalacja	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 46	X
9	Układy hamulcowe	Dyrektywa 71/320/EWG	G
9B	Hamowanie w samochodach osobowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 13-H	G+A ₁
10	Zakłócenia radioelektryczne (kompatybilność elektromagnetyczna)	Dyrektywa 72/245/EWG	X
10A	Kompatybilność elektromagnetyczna	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 10	X
12	Wyposażenie wnętrza	Dyrektywa 74/60/EWG	G+C



CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

12A	Wyposażenie wnętrza	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 21	G+C
13	Zabezpieczenie przed kradzieżą i immobilizer	Dyrektywa 74/61/EWG	X
13B	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed ich nieuprawnionym użyciem	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 116	X
14	Bezpieczne układy kierownicze	Dyrektywa 74/297/EWG	G
14A	Ochrona kierowcy przed układem kierowniczym w przypadku uderzenia	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 12	G
15	Wytrzymałość siedzeń	Dyrektywa 74/408/EWG	G+W ₃
15A	Siedzenia, ich mocowania i zagłówki	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 17	G+W ₃
16	Wystające elementy zewnętrzne	Dyrektywa 74/483/EWG	G+W ₄
16A	Wystające elementy zewnętrzne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 26	G+W ₄
17	Prędkościomierz i bieg wsteczny	Dyrektywa 75/443/EWG	X
17A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012	X
17B	Zespół prędkościomierza oraz jego montaż	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 39	X
18	Tabliczki znamionowe	Dyrektywa 76/114/EWG	X
18A	Tabliczka znamionowa producenta oraz numer identyfikacyjny pojazdu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 19/2011	X
19	Punkty mocowania pasów bezpieczeństwa	Dyrektywa 76/115/EWG	X+W ₅
19A	Punkty mocowania pasów bezpieczeństwa, systemy mocowania ISOFIX i mocowania górnego paska mocującego ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 14	X+W ₅
20	Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej	Dyrektywa 76/756/EWG	X
20A	Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 48	X
21	Światła odblaskowe	Dyrektywa 76/757/EWG	X
21A	Urządzenia odblaskowe pojazdów napędzanych mechanicznie i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 3	X

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

22	Światła obrysowe górne, przednie światła pozycyjne (boczne), tylne światła pozycyjne (boczne), światła stopu, światła obrysowe boczne, światła dzienne	Dyrektywa 76/758/EWG	X
22A	Przednie i tylne światła pozycyjne, światła stopu oraz światła obrysowe górne pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 7	X
22B	Światła jazdy dziennej przeznaczone dla pojazdów napędzanych mechanicznie	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 87	X
22C	Światła obrysowe boczne przeznaczone do pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 91	X
23	Kierunkowskazy	Dyrektywa 76/759/EWG	X
23A	Kierunkowskazy pojazdów napędzanych mechanicznie i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 6	X
24	Oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej	Dyrektywa 76/760/EWG	X
24A	Urządzenia do oświetlenia tylnych tablic rejestracyjnych pojazdów napędzanych mechanicznie i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 4	X
25	Reflektory (w tym żarówki)	Dyrektywa 76/761/EWG	X
25A	Przeznaczone do pojazdów napędzanych mechanicznie halogenowe reflektory typu "sealed beam" z europejskimi asymetrycznymi światłami mijania lub światłami drogowymi lub z obydwoma tymi światłami	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 31	X
25B	Żarówki stosowane w homologowanych reflektorach pojazdów napędzanych mechanicznie i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 37	X
25C	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w gazowo-wyładowcze źródła światła	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 98	X
25D	Gazowo-wyładowcze źródła światła używane w homologowanych gazowo-wyładowczych reflektorach pojazdów napędzanych mechanicznie	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 99	X
25E	Światła główne pojazdów silnikowych wyposażone w żarówki lub moduły LED i emitujące asymetryczne światło mijania lub światło drogowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 112	X
25F	Systemy adaptacyjne oświetlenia głównego (AFS) w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 123	X



CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

26	Przednie reflektory przeciwmgielne	Dyrektywa 76/762/EWG	X
26A	Przednie światła przeciwmgielne pojazdów napędzanych mechanicznie	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 19	X
27	Haki holownicze	Dyrektywa 77/389/EWG	E
27A	Urządzenie holownicze	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1005/2010	E
28	Tylne światła przeciwmgielne	Dyrektywa 77/538/EWG	X
28A	Tylne światła przeciwmgielne pojazdów napędzanych mechanicznie i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 38	X
29	Światła cofania	Dyrektywa 77/539/EWG	X
29A	Światła cofania pojazdów napędzanych mechanicznie i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 23	X
30	Światła postojowe	Dyrektywa 77/540/EWG	X
30A	Światła postojowe pojazdów napędzanych mechanicznie	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 77	X
31	Pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące	Dyrektywa 77/541/EWG	X+W ₆
31A	Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące, urządzenia przytrzymujące dla dzieci oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 16	X+W ₆
32	Pole widzenia z przodu	Dyrektywa 77/649/EWG	G
32A	Pole widoczności kierowcy w przód	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 125	G
33	Oznaczanie urządzeń do sterowania i kontroli, urządzeń ostrzegawczych oraz wskaźników	Dyrektywa 78/316/EWG	X
33A	Rozmieszczenie i oznaczenie ręcznych urządzeń sterujących, kontrolki i wskaźników	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 121	X
34	Odszranianie/odmgławianie	Dyrektywa 78/317/EWG	G ⁽⁵⁾
34A	Odszraniające i odmgławiające instalacje szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 672/2010	G ⁽⁵⁾
35	Spryskiwacze/wycieraczki	Dyrektywa 78/318/EWG	G ⁽⁶⁾
35A	Instalacje wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	G ⁽⁶⁾

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

		Rozporządzenie (UE) nr 1008/2010	
36	Systemy grzewcze	Dyrektywa 2001/56/WE	X
36A	Systemy grzewcze	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 122	X
37	Ośłony kół	Dyrektywa 78/549/EWG	G
37A	Ośłony kół	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1009/2010	G
38	Zagłówki	Dyrektywa 78/932/EWG	X
38A	Zagłówki wbudowane lub niewbudowane w siedzenia pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 25	X
41	Emisje (Euro IV i V) pojazdów ciężkich	Dyrektywa 2005/55/WE	X+W ₁ ⁽⁸⁾
41A	Emisje (Euro VI) pojazdów ciężkich/dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X+W ₁ ⁽⁹⁾
44	Masy i wymiary (samochody)	Dyrektywa 92/21/EWG	X+W ₈
44A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012	X+W ₈
45	Szyby bezpieczne	Dyrektywa 92/22/EWG	G
45A	Materiały oszkleńczenia bezpiecznego i ich montaż w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 43	G
46	(skreślony)		
46A	Montowanie opon	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 458/2011	X
46B	Opony pneumatyczne do pojazdów silnikowych i ich przyczep (klasa C1)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 30	X
46D	Emisja hałasu toczenia opon, przyczepność opon na mokrych nawierzchniach oraz opór toczenia opon (klasy C1, C2 i C3)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 117	X
46E	Zespoły zapasowe do użytku tymczasowego, opony/system typu "run flat" oraz system monitorowania ciśnienia w oponach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 64	G ^(9A)
50	Urządzenia sprzęgające	Dyrektywa 94/20/WE	X ⁽¹⁰⁾
50A	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 55	X ⁽¹⁰⁾

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

53	Zderzenie czołowe	Dyrektywa 96/79/WE	Nie dotyczy
53A	Ochrona osób przebywających w pojeździe w przypadku zderzenia czołowego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 94	Nie dotyczy
54	Zderzenie boczne	Dyrektywa 96/27/WE	Nie dotyczy
54A	Ochrona użytkowników pojazdów w przypadku zderzenia bocznego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 95	Nie dotyczy
58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009	G
59	Zdatność do recyklingu	Dyrektywa 2005/64/WE	Nie dotyczy
61	Systemy klimatyzacji	Dyrektywa 2006/40/WE	G
62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (WE) nr 79/2009	X
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	X ⁽¹⁵⁾
64	Sygnalizatory zmiany biegów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 65/2012	G
67	Określone części układów wykorzystujących skroplony gaz ropopochodny (LPG) oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 67	X
68	Systemy alarmowe pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 97	X
69	Bezpieczeństwo elektryczne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 100	X
70	Określone części wykorzystujące sprężony gaz ziemny oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 110	X
72.	System eCall	Rozporządzenie (UE) 2015/758	G

Dodatkowe wymagania dotyczące testowania systemu mocowania wózka inwalidzkiego i urządzeń przytrzymujących osobę na wózku

0. Definicje

0.1. Zastępczy wózek inwalidzki (ang. surrogate wheelchair, SWC) oznacza testowy wózek inwalidzki wielokrotnego użytku z ramą sztywną, określony w sekcji 3 normy ISO 10542-1:2012.

0.2. Punkt P oznacza pozycję biodra osoby siedzącej w zastępczym wózku inwalidzkim, określoną w sekcji 3 normy ISO 10542-1:2012.

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

1. Wymagania ogólne

1.1. Każde miejsce w pojeździe przeznaczone dla wózka inwalidzkiego wyposaża się w punkty mocowania, do których przytwierdza się system mocowania wózka oraz urządzeń przytrzymujących osobę na wózku (ang. wheelchair tie-down and occupant restraint system, WTORS).

1.2. Dolne punkty mocowania pasów przytrzymujących osobę na wózku są rozmieszczone zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 14-07 pkt 5.4.2.2, w odniesieniu do punktu P wózka zastępczego znajdującego się w położeniu podróznym ustalonym przez producenta. Skuteczne mocowanie górne umieszcza się co najmniej 100 mm powyżej płaszczyzny poziomej przechodzącej przez punkty styku tylnych opon wózka zastępczego i podłogi pojazdu. Powyższy warunek musi pozostać spełniony również po przeprowadzeniu badania opisanego w pkt 2.

1.3. Przeprowadza się ocenę pasa przytrzymującego osobę zajmującą wózek w celu zapewnienia zgodności z przepisami regulaminu EKG ONZ nr 16-06 pkt 8.2.2 do 8.2.2.4 i 8.3.1 do 8.3.4.

1.4. Podanie minimalnej liczby punktów mocowania ISOFIX siedzeń dla dzieci nie jest konieczne. W przypadku wielostopniowej homologacji typu, jeżeli przystosowanie pojazdu miało wpływ na system mocowania ISOFIX, system ten poddaje się ponownemu badaniu lub uniemożliwia jego użycie. W tym ostatnim przypadku usuwa się etykiety ISOFIX, a nabywcy pojazdu podaje się odpowiednie informacje.

2. Badanie statyczne w pojeździe

2.1. Punkty mocowania urządzeń przytrzymujących osobę na wózku inwalidzkim

2.1.1. Mocowania urządzeń przytrzymujących osobę na wózku inwalidzkim muszą wytrzymać napór sił statycznych przewidzianych w odniesieniu do takich mocowań w regulaminie EKG ONZ 14-07 jednocześnie z naporem sił statycznych przyłożonych do mocowań mechanizmu mocowania wózka inwalidzkiego, określonych w pkt 2.2 poniżej.

2.2. Punkty mocowania mechanizmu mocowania wózka inwalidzkiego

Mocowania mechanizmu mocowania wózka inwalidzkiego muszą przez co najmniej 0,2 sekundy wytrzymać napór następujących sił, przykładanych za pomocą SWC (lub odpowiedniego wózka zastępczego o rozstawie osi, wysokości siedzenia i punktach przyczepu mechanizmu mocowania spełniających wymagania dotyczące SWC) na wysokości 300 ± 100 mm od płaszczyzny, na której stoi SWC:

2.2.1. W przypadku gdy wózek inwalidzki zwrócony jest w kierunku przodu pojazdu, siły 24,5 kN, przyłożonej jednocześnie z siłą przyłożoną do punktów mocowania urządzeń przytrzymujących osobę na wózku oraz

2.2.2. drugiego badania pod naporem siły statycznej 8,2 kN przyłożonej w kierunku tyłu pojazdu.

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

2.2.3. W przypadku gdy wózek inwalidzki zwrócony jest w kierunku tyłu pojazdu, siły 8,2 kN, przyłożonej jednocześnie z siłą przyłożoną do punktów mocowania urządzeń przytrzymujących osobę na wózku oraz

2.2.4. drugiego badania pod naporem siły statycznej 24,5 kN przyłożonej w kierunku przodu pojazdu. 2.3. Części WTORS

2.3.1. Wszystkie części WTORS muszą spełniać odpowiednie wymagania normy ISO 10542-1:2012. Jednakże badanie dynamiczne określone w normie ISO 10542-1:2012 pkt 5.2.2 i 5.2.3 oraz załącznik A przeprowadza się jednocześnie na wszystkich częściach WTORS przy użyciu geometrii punktów mocowania w pojeździe zamiast geometrii badania wyszczególnionej w załączniku A do normy ISO 10542-1:2012. Badanie dynamiczne można przeprowadzać wewnątrz konstrukcji pojazdu lub przy pomocy konstrukcji zastępczej odwzorowującej geometrię punktów mocowania WTORS pojazdu. Lokalizacja każdego punktu mocowania musi mieścić się w zakresie ustalonym w regulaminie EKG ONZ nr 16-06 pkt 7.7.1.

2.3.2. W przypadku gdy urządzenia przytrzymujące osobę na wózku uzyskały homologację zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 16-06, poddaje się je badaniu dynamicznemu w ramach badania całego WTORS, o którym mowa w pkt 2.3.1, lecz wymagania określone w normie ISO 10542-1:2012 pkt 5.1, 5.3 i 5.4 uznaje się za spełnione.

3. Badanie dynamiczne w pojeździe

3.1. Cały WTORS poddaje się badaniu dynamicznemu w pojeździe zgodnie z normą ISO 10542-1:2012 pkt 5.2.2 i 5.2.3 oraz załącznik A, przy czym bada się wszystkie części/punkty mocowania jednocześnie przy użyciu nieosłoniętego nadwozia pojazdu lub odpowiadającej mu konstrukcji.

3.2. Części składowe WTORS muszą spełniać stosowne wymagania normy ISO 10542-1:2012 pkt 5.1, 5.3 i 5.4. Wymagania te uznaje się za spełnione w przypadku urządzeń przytrzymujących osobę na wózku, jeśli uzyskały one homologację zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 16-06.²¹

Mając na celu uproszczenie i przyspieszenie procedury, środki wdrażające oddzielne dyrektywy lub rozporządzenia, jak również środki dostosowujące załączniki do niniejszej dyrektywy i oddzielnych dyrektyw lub rozporządzeń, w szczególności dostosowujące do rozwoju wiedzy naukowej i technicznej, powinny być przyjmowane zgodnie

z decyzją 1999/468/WE. Ponieważ środki te mają zakres ogólny, a ich celem jest zmiana innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, oddzielnych dyrektyw lub rozporządzeń lub dodanie do nich nowych, innych niż istotne elementów, powinny one być przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną

²¹ Homologacja <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-UE/dyrektywa-2007-46-we-ustanawiajaca-ramy-dla-homologacji-pojazdow-silnikowych-67714248> (dostęp 22.09.2023).

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

w art. 5a tej decyzji. Procedura ta powinna mieć też zastosowanie w przypadku dostosowań koniecznych do homologacji typu pojazdów przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych.

18. Podsumowanie

Analiza aktów prawnych przedstawiła konieczność zweryfikowania i przeprowadzenia zmian w zakresie transportu indywidualnego osób o szczególnych potrzebach w tym osób z niepełnosprawnościami. Zakres zmian powinien zawierać:

W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. **Prawo o ruchu drogowym** (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602 z późn. zm.) **rekomenduje się**:

- uzupełnienie katalogu określeń: **skuter inwalidzki**;
- uzupełnienie katalogu określeń o inne urządzenia aktualnie wykorzystywane przez osoby o szczególnych potrzebach np. dostawka elektryczna, inne urządzenia elektryczne uzupełnią katalog dostępnych na rynku urządzeń;
- uzupełnienie katalogu określeń: **osoba z niepełnosprawnością; karta parkingowa**;
- uzupełnienie o: **przedmiot wyposażenia lub część dotyczący osoby z niepełnosprawnością – rozumie się przez to układ, oddzielny zespół techniczny lub część, niepodlegający wymaganiom technicznym dotyczącym badań homologacyjnych, przeznaczony do zastosowania w pojeździe**;
- rejestrowanie kart parkingowych w systemie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców w celu ich weryfikacji w ramach kontroli;
- uzupełnienie o: **pojazdy wolnobieżne**;
- uzupełnienie o: **osoba niepełnosprawna jest obowiązana w czasie przechodzenia przez jezdnię zachować szczególną ostrożność**;
- wnioskuje się o niezwłoczne wpisanie art. 100f.–100m. do przedmiotowej ustawy dotyczącej wprowadzenia rejestracji kart parkingowych.
- uzupełnienie zapisów dotyczących warunków poruszania się przez osoby pojazdami wolnobieżnymi zarówno po chodniku, jak i po drodze publicznej;
- uzupełnienie zapisów dotyczących warunków poruszania się przez osoby z niepełnosprawnościami np. skuterami inwalidzkimi.

W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. **o kierujących pojazdami** (Dz. U. 2011 nr 30 poz. 151 z późn. zm.) rekomenduje się: zgodnie z zapisem art. 24. wyjaśnienie określenia „pojazd odpowiednio przystosowany do rodzaju niepełnosprawności”. Przygotowanie stosownych zapisów dotyczących urządzeń adaptacyjnych w pojazdach kandydatów na kierowców i kierowców z niepełnosprawnościami, warunków technicznych, jakie muszą spełniać. Rekomenduje się przygotowanie i przeprowadzanie obowiązkowych szkoleń dla diagnostów SKP, Policji, Straży Miejskiej. Wymagana jest konieczność zapewnienia właściwych kwalifikacji członków komisji powoływanej przez dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego dotyczących egzaminowania osób z niepełnosprawnościami wiedzy na temat właściwego komunikowania się z osobą z niepełnosprawnością – egzaminowaną.

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

W rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 5 grudnia 2022 r. **w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców** (Dz.U. 2022 poz. 2503) **rekomenduje się** wprowadzenie do programu szkoleń następujących zagadnień:

- zasadność podwyższania kwalifikacji osób z jednostek uprawnionych do przeprowadzania szkoleń dla lekarzy medycyny pracy w zakresie uprawnień do badania kierowców związanych z uprawnieniami osób z niepełnosprawnościami w zakresie prowadzenia pojazdów,
- zasadność podwyższenia kwalifikacji lekarzy medycyny pracy z uprawnieniami do badania kierowców,

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 20 maja 2016 r. **w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami** (Dz. U. 2016 poz. 702) **rekomenduje się bezwzględne usunięcie/wykluczenie z wykazu kodów ograniczeń kodu 107** (wymagane dostosowanie pojazdu do rodzaju schorzenia). Określenie nie funkcjonuje w nomenklaturze UE. Kod 107 jest kodem „martwym” mającym zastosowanie jedynie na terenie RP. Kierowca w poz. 12 prawa jazdy powinien mieć wpisane aktualnie funkcjonujące kody, które pozwolą na właściwą identyfikację zastosowanych urządzeń adaptacyjnych w pojazdach kierowców z niepełnosprawnościami w UE. Niestosowanie się do wpisanych w prawie jazdy kodów może mieć dla kierowcy przykre konsekwencje. Każda niezgodność prawa jazdy z osobą lub pojazdem jest traktowana, jakby kierujący prowadził bez odpowiednich uprawnień.

W rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. **w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia** (Dz. U. 2003 nr 32 poz. 262) **rekomenduje się** wpisanie Rozdziału 14. Warunki dodatkowe dla pojazdów wyposażonych w urządzenia adaptacyjne dla kierowców z niepełnosprawnościami: pojazd przystosowany do prowadzenia przez osobę z niepełnosprawnością ruchu powinien odpowiadać warunkom określonym w załączniku do rozporządzenia.

W ramach opracowania przygotowano także wykaz dostępnych publikacji z zakresu mobilności indywidualnej osób z niepełnosprawnościami. Literatura uzupełniająca pozwoli na dostęp do badań bez zbędnego analizowania baz danych.

Należy również podkreślić, że prócz dedykowanych przepisów o dostępności w żadnych aktach prawnych dotyczących transportu nie zastosowano hasła „uniwersalne projektowanie”, tam gdzie byłoby to zasadne. Warto zatem przeprowadzić kompleksową analizę we współpracy stosownych resorów w celu uzupełnienia przepisów, które w sposób zasadniczy dopełniłyby podstawowe zapisy o rekomendowane w niniejszym opracowaniu.

19. Literatura

- [1] Blumil <https://marketingbiznes.pl/biznes/milosz-krawczyk/> (dostęp 20.09.2023).
- [2] Blumil <https://polityka.zaczyn.org/blumil-polskie-cudo-ktore-przyblizaniemozliwe/> (20.09.2023).
- [3] Deklaracja Praw Osób Niepełnosprawnych Konwencja https://www.pfon.org/images/dodatki/2017_konwencja_raport/2_raport_synt_rozdz_1.pdf (dostęp 20.09.2023).
- [4] Dostępność <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-europejskie-bez-barier/dostepnosc-plus/ustawa-o-dostepnosci/> (22.09.2023).
- [5] Ekspertyza w odniesieniu do działania 6. Programu Dostępność Plus – Dostępny Transport Zbiorowy w zakresie następujących pojazdów: autobusy miejskie z uwzględnieniem trolejbusów, autobusy używane w komunikacji międzymiastowej (wykonujące regularny przewóz osób) oraz tramwaje w zakresie potrzeb osób z ograniczoną mobilnością. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/dostepnosc-plus> (dostęp 20.09.2023).
- [6] Homologacja <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-UE/dyrektywa-2007-46-we-ustanawiajaca-ramy-dla-homologacji-pojazdow-silnikowych-67714248> (dostęp 22.09.2023).
- [7] Jankowska M.: Prawa osób niepełnosprawnych w międzynarodowych aktach prawnych. <https://www.pfron.org.pl/download/5/78/03MariaJankowska.pdf> (20.09.2023).
- [8] Karta Praw Osób Niepełnosprawnych <https://bip.brpo.gov.pl/pl/karta-praw-osob-z-niepelnosprawnoscia> (dostęp 20.09.2023).
- [9] Konwencja Praw Osób Niepełnosprawnych <https://bip.brpo.gov.pl/pl/content/konwencja-onz-o-prawach-osob-niepelnosprawnych> (dostęp 20.09.2023).
- [10] Konwencja Praw Osób Niepełnosprawnych https://www.pfon.org/images/dodatki/2017_konwencja_raport/2_raport_synt_rozdz_1.pdf (dostęp 20.09.2023).
- [11] Konwencja Praw Osób Niepełnosprawnych <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu20120001169> (dostęp 20.09.2023).
- [12] Rozporządzenie <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20190002560> (dostęp 22.09.2023).

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

- [13] Program dostępność Plus <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-europejskie-bez-barrier/dostepnosc-plus/o-programie/> (dostęp 20.09.2023).
- [14] Przystawka <https://viteacare.com/pl/produkty/dostawki-elektryczne> (dostęp 20.09.2023).
- [15] Standardowe Zasady Wyrównywania Szans Osób Niepełnosprawnych https://www.tus.org.pl/uploads/dokumenty/standardowe_zasady_wyrownywania_szans_osob_niepelnosprawnych.pdf (dostęp 20.09.2023).
- [16] Stasiak-Cieślak B. (2021). Metoda doboru urządzeń adaptacyjnych w pojeździe na potrzeby osób z niepełno-sprawnościami, Politechnika Warszawska.
- [17] Powszechna Deklaracja Praw Człowieka, na: http://www.unesco.pl/fileadmin/user_upload/pdf/Powszechna_Deklaracja_Praw_Czlowieka.pdf (dostęp: 20.09.2023)].
- [18] Ustawa o zapewnieniu dostępności <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20190001696/U/D20191696Lj.pdf> (dostęp 22.09.2023).
- [19] Way <https://viteacare.com/pl/produkty/dostawki-elektryczne/item/215-way> (dostęp 20.09.2023)

20. Literatura uzupełniająca

- [1] Ambrożuk D. (2017). Problematyka prawna przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej. *Problemy Transportu i Logistyki*.
- [2] Analiza Informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu” przeprowadzonej w roku 2015 (LBY.430.001.00.2015 Nr ewid. 6/2016/P/15/069/LBY) <https://www.nik.gov.pl/kontrole/P/15/069/> (dostęp 02.11.2021).
- [3] Analiza Informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Dostępność przestrzeni publicznej dla osób starszych i niepełnosprawnych” <http://niezaleznezycie.pl/wp-content/uploads/NIK-P-17-094-dostepnosc-przestrzeni-publicznej.pdf> (dostęp 02.11.2021).
- [4] Annefleur P., Marieke G. J. Versteegen, Frits van Osch, Heinrich M. J. Janzing & Dennis G. Barten (2022) Mechanism and severity of mobility scooter-related injuries, *Traffic Injury Prevention*, 23:2, 112-117, DOI: 10.1080/15389588.2021.1998469
- [5] Barwicki M. (2012). Transport osób niepełnosprawnych – Badania dynamiki ruchu elektrycznego wózka inwalidzkiego w systemie CAD/MBS (Zakład Teorii Konstrukcji i Urządzeń Transportowych).
- [6] Bitkowska A., Łabędzki K. (2020). Uwarunkowania dostosowania usług transportu publicznego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. *Turystyka i Rozwój Regionalny*, 13, s. 29-41.
- [7] Björn P. (2001). Driving performance and workload assessment of drivers with tetraplegia: An adaptation evaluation framework, *Journal of Rehabilitation Research and Development* Vol. 38 No. 2, p. 215–224.
- [8] Buchalski Z. (2013). Eksperckie inteligentne środowisko wspomaganie procesu doradczo-decyzyjnego, materiały po Konferencji IZIP, Polskie Towarzystwo Zarządzania Produkcją, Zakopane.
- [9] Dols J., Ferrandis X., Zafra J. (1999). Development of an experimental tool for improving the selection process for car control adaptations for the disabled, *International Congress & Exposition, SAE Technical Paper*, Walencja.
- [10] Engkasan J.P., Ehsan F.M., Chung T.Y. (2012). Ability return to driving after major lower limb amputation, *Journal Rehabilitation Medicine*, 44, Uppsala, p. 19–23.
- [11] Freitas R. C., Alves R., da Silva Filho A. G., de Souza R. E., Bezerra B. L. .D., dos Santos W. P. (2019). Electromyography-controlled car: A proof of concept

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

- based on surface electromyography, Extreme Learning Machines and low-cost open hardware, Computers and Electrical Engineering 73, s. 167–179.
- [12] Gabryelski J., Zabłocki M., Sydor M. (2008). Biomechaniczne aspekty użytkowania samochodu przez osobę z dysfunkcją motoryczną, Mechanika w Medycynie nr 9 pod red. Korzyńskiego M. i Cwanka J., Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej. Rzeszów, s. 49–54.
- [13] Grabarek I. (2009). Ergonomia środków transportu – rzemiosło, nauka, sztuka, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport, Warszawa, s. 57–73.
- [14] Grabarek I., Choromański W. (2014). Wybrane zagadnienia projektowania innowacyjnych środków transportu dostosowanych do osób o ograniczonej sprawności ruchowej, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej z. 83, Katowice, s. 99–108.
- [15] Heikkilä V. M., Kallanranta T. (2005). Evaluation of the driving ability in disabled persons: A practitioners' view, Disability and Rehabilitation, 27:17, p. 1029–1036.
- [16] Henriksson P., Peters B. (2004). Safety and mobility of people with disabilities driving adapted cars, Scandinavian Journal of Occupational Therapy, 11(2), p. 54–61.
- [17] Janczewska, D. Klasyfikowanie mikromobilności. dr hab. prof. AHE Zenon Ślusarczyk. Zarządzenia innowacyjne w w gospodarce i biznesie, nr 2 (31), 2020, s. 159-173.
- [18] Karwas W. (1996). Samochody dla inwalidów, Katalog Samochody Świata 1997, PS PREGO, Warszawa, s. 404–407.
- [19] Kocyła M. (2014). Transport osób niepełnosprawnych - Badania dynamiki ruchu wózka w systemie MBS (Zakład Teorii Konstrukcji i Urządzeń Transportowych).
- [20] Koppa R. J., McDermott M. Jr., Leavitt L. A., Zuniga E. N. (1978). Handicapped driver controls operability: a device for clinical evaluation of patients, Archives of Physical Medicine of Rehabilitation, 59 (5), p. 227–300.
- [21] Koppa, R. J. (1990). Najnowocześniejszy sprzęt adaptacyjny do samochodów. Human Factors , 32 (4), s. 439–455.
- [22] Koźma M., Skitek P., Sydor M. (2016). Ergonomiczne kryteria doboru dostosowań pojazdów osobowych dla osób z dysfunkcjami narządów ruchu. Część 1: Diagnoza potrzeb. Transport Samochodowy 13, Wydawnictwo ITS, Warszawa, s. 107–116.
- [23] Koźma M., Skitek P., Sydor M. (2016). Ergonomiczne kryteria doboru dostosowań pojazdów osobowych dla osób z dysfunkcjami narządów ruchu.

Część 2: Propozycja algorytmu adaptacji, Transport Samochodowy 13/2016, Wydawnictwo ITS, Warszawa, s. 117–126.

- [24] Kwiecińska K. (2018). BLUMIL – polskie cudo, które przybliży niemożliwe, w: Polityka Senioralna, nr 1(4)/2018, s. 82.
- [25] Liščák S. (2008). Zagadnienia techniczne związane z transportem osób niepełnosprawnych. Eksploatacja i Niezawodność, s. 16-18.
- [26] Malawko P., Szczepański T., Stasiak-Cieślak B. (2018). Wielofunkcyjność pojazdów przystosowanych dla osób z niepełnosprawnością. AUTOBUSY – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe 12, Radom, s. 39–142.
- [27] Malawko P., Szczepański T., Świdorski A. (2018). Wpływ parametrów urządzeń adaptacji na prowadzenie pojazdu. Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport, s. 233–243.
- [28] May, E., Garrett, R., & Ballantyne, A. (2010). Being mobile: Electric mobility-scooters and their use by older people. Ageing and Society, 30(7), 1219-1237. doi:10.1017/S0144686X1000033
- [29] Mikołajewska D. Mikołajewski D. (2011). Exoskeletons in neurological diseases – current and potential future applications, Advances in Clinical and Experimental Medicine 2011, Nr 2, s. 227–233.
- [30] Mikołajewska E., Mikołajewski D. (2010). Wheelchairs development from the perspective of physical therapists and biomedical engineers, Advances in Clinical and Experimental Medicine, nr 6, s. 771–776.
- [31] Mikołajewska E., Mikołajewski D. (2011). E-learning in the education of people with disabilities, Advances in Clinical and Experimental Medicine, Nr 1, s. 103–109.
- [32] Mikołajewska E., Mikołajewski D. (2012). Neuroprostheses for increasing disabled patients' mobility and control, Advances in Clinical and Experimental Medicine, Nr 2, s. 263–272.
- [33] Mikołajewska E., Mikołajewski D. (2012). Nowoczesne rozwiązania techniczne w usprawnianiu funkcji kończyn górnych, Annales Academiae Medicae Silesiensis, Nr 66 (4).
- [34] Mikołajewska E., Mikołajewski D. (2013). Możliwości automatyzacji i robotyzacji otoczenia osoby z niepełnosprawnością, Niepełnosprawność – zagadnienia, problemy, rozwiązania nr II/2013(7), PFRON Warszawa, s. 21–44.
- [35] Odpowiedź sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej - z upoważnienia ministra - na interpelację nr 3080, w sprawie jednoznacznej interpretacji przepisów prawnych i wymogów w zakresie

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

- dowożenia uczniów niepełnosprawnych pojazdami innymi niż autobusy. <https://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=4BC15163> (dostęp 01.11.2021).
- [36] Prasad R. S., Hunter J., Hanley J. (2006). Driving experiences of disabled drivers, *Clinical Rehabilitation*, 20 (5), s. 445–500.
- [37] Różowicz J., Jakowlewa I. (2011). Analiza parametrów oceny bezpieczeństwa osób o ograniczonej możliwości poruszania się podróżujących środkami komunikacji publicznej. *Logistyka*, (6).
- [38] Rzymkowski C. (2008). Analiza zagrożenia obrażeniami niepełnosprawnych pasażerów samochodu w czasie wypadku drogowego. *Zeszyty Naukowe Instytutu Pojazdów Politechnika Warszawska*: 71, s. 23–34.
- [39] Serafin R. (2006). Przystosowanie pojazdów samochodowych do prowadzenia przez osoby niepełnosprawne, *Praca i rehabilitacja niepełnosprawnych*, 4/96, s. 32–33.
- [40] Serafin R. (2006). Przystosowanie pojazdów samochodowych do prowadzenia przez osoby niepełnosprawne, *Praca i rehabilitacja niepełnosprawnych*, 4/96, s. 32–33.
- [41] Serafin R. (2007). Przystosowanie samochodów dla osób niepełnosprawnych (cz. 2), 6/110, s. 33–35.
- [42] Serafin R., Jakubowski S., Szczepankowski B. (1994). Pomoce techniczne dla osób niepełnosprawnych. Centrum Naukowo-Badawcze Spółdzielczości Inwalidów.
- [43] Skarbek-Żabkin A., Szczepański T., Stasiak-Cieślak B., Malawko P., Dziedziak P., Sowiński A. (2018). Ocena możliwości wykorzystania pojazdów autonomicznych do rozwoju mobilności osób niepełnosprawnych. *Transport Samochodowy*.
- [44] Skibiński F. (2007). Techniczne aspekty dostosowywania pojazdów dla potrzeb niepełnosprawnych kierowców i pasażerów. Seminarium „Niepełnosprawny kierowca i pasażer w Polsce”, Centrum Szkolenia Policji, Legionowo.
- [45] Sowiński A., Zysińska M., Dziedziak P. (2015). Badanie techniczne pojazdów po zmianach konstrukcyjnych, dostosowanych do korzystania przez osoby niepełnosprawne. *Logistyka* 3/2015. Warszawa.
- [46] Stasiak-Cieślak B. (2015). Prawa, obowiązki i przywileje kierowców z niepełnosprawnościami, w: Ucińska M. (red). *Niepełnosprawny kandydat na kierowcę kategorii B. Materiały dydaktyczne wspomagające szkolenie*. ITS Warszawa.

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

- [47] Stasiak-Cieślak B. (2018). Procedura doboru urządzeń adaptacyjnych wspomagających prowadzenie samochodu przez kierowcę z niepełnosprawnością, Zeszyty Naukowe Politechniki Warszawskiej nr 121, Warszawa, s. 363–372.
- [48] Stasiak-Cieślak B. (2018). Procedura doboru urządzeń adaptacyjnych wspomagających prowadzenie samochodu przez kierowcę z niepełnosprawnością. Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, Transport.
- [49] Stasiak-Cieślak B. (2019). Stanowisko diagnostyczno-funkcjonalne dla kierowców z niepełnosprawnościami oraz badania urządzeń adaptacyjnych w oparciu o flotę pojazdów Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych ITS. Sprawozdanie z pracy statutowej, Warszawa.
- [50] Stasiak-Cieślak B., Dziedziak P., Sowiński A., Jarosiński W. (2016). Kontrola techniczna pojazdów z adaptacjami przeznaczonymi dla osób z niepełnosprawnościami. Pilotażowe badanie ankietowe wśród diagnostów stacji kontroli pojazdów, „Transport Samochodowy”, Warszawa: s. 86–106.
- [51] Stasiak-Cieślak B., Grabarek I. (2019). System ekspercki wspomagający dobór urządzeń adaptacyjnych dla kierowców z niepełnosprawnościami, Zeszyty Naukowe Politechniki Warszawskiej, Warszawa, s. 161–170.
- [52] Stasiak-Cieślak B., Malawko P., Kuropatwińska S. (2020). Analiza kodów i subkodów ograniczeń w świetle przepisów prawa oraz stosowania ich w praktyce. Kwartalnik BRD 1-2, ITS.
- [53] Stasiak-Cieślak B., Malawko P., Szczepański T., Kosmowski P. (2021). Driver re-education after stroke - case study. Motor Transport 64 (2).
- [54] Stasiak-Cieślak B., Sowiński A., Dziedziak P. (2018). System wsparcia mobilności osób niepełnosprawnych. Konferencja: „Niepełnosprawność w socjologii – socjologia niepełnosprawności. Stan obecny i perspektywy rozwoju”. Wydawnictwo Naukowe Wydziału Nauk Społecznych Wydawnictwo UAM Poznań.
- [55] Stasiak-Cieślak B., Sowiński A., Dziedziak P., Jarosiński W. (2016). Kontrola techniczna pojazdów z adaptacjami przeznaczonymi dla osób z niepełnosprawnościami. Pilotażowe badanie ankietowe wśród diagnostów stacji kontroli pojazdów. Transport Samochodowy 3 (3-2016), 89-106, ITS Warszawa.
- [56] Stasiak-Cieślak B., Szczepański T., Ślęzak M., Skarbek-Żabkin A., Malawko P. (2018). Pojazdy autonomiczne, jako ułatwienie mobilności kierowców z niepełnosprawnościami, Niepełnosprawność – zagadnienia, problemy, rozwiązania (27), PFRON, Warszawa, s. 7–15.

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

- [57] Steć R. (2014). Polska w miniaturze: Gacek, Classic Auto. Magazyn prawdziwych samochodów nr 96, s. 50–55.
- [58] Sydor M. (2006). Analiza funkcjonalna urządzeń adaptujących samochód osobowy do potrzeb niepełnosprawnego kierowcy. XII Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna: Ergonomia Niepełnosprawnym w wieku nanotechnologii „MKEN 2006”, Łódź.
- [59] Szafrąńska A., Sybilski K., Małachowski J. (2015). Koncepcja uchwytu na kierownicę dla osób niepełnosprawnych. Logistyka, 4, 5905-5913.
- [60] Tachikira S. S. (1981). Needs of the Disabled. Driving for the disabled. British Medical Journal vol. 283, London, p. 589–591.
- [61] Thoreau R., The impact of mobility scooters on their users. Does their usage help or hinder?: A state of the art review. Journal of Transport & Health, Volume 2, Issue 2, June 2015, Pages 269-275. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2015.03.005>.
- [62] Ucińska M. (2014). Ograniczenia sprawności a bezpieczne kierowanie pojazdem. Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego. Teoria i praktyka, edukacja, ITS Warszawa.
- [63] Ucińska M., Dobrzyńska M., Odachowska E. (2013). Kierowanie pojazdem przez osoby niepełnosprawne ruchowo - możliwości i ocena sprawności, Technika Transportu Szynowego 10, Warszawa.
- [64] Ucińska M., Odachowska E., Klamra M., Ścigała D.K. (2015). Kierowcy z niepełnosprawnością ruchową, w: Ucińska M. (red.) Metodyka przeprowadzania badań psychologicznych w zakresie psychologii transportu. ITS Warszawa.
- [65] Ucińska M., Odachowska E., Klamra M., Ścigała D.K. (2015). Stopień niepełnosprawności a percepcja ruchu drogowego. Logistyka 4, Warszawa
- [66] Ucińska M., Stasiak-Cieślak B. (2015). Wstępna analiza sytuacji kierowców z niepełnosprawnością w Polsce w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego. Transport Samochodowy 3 (3-2015), 5-29. ITS Warszawa.
- [67] Ucińska M., Stasiak-Cieślak B. (2016). Niepełnosprawność związana ze schorzeniami układu nerwowego a kierowanie pojazdem. Transport Samochodowy 3 (3-2016), 71-89.
- [68] Ucińska M., Stasiak-Cieślak B. (2016). Niepełnosprawny kierowca w ruchu drogowym – kompleksowe wspieranie mobilności. AUTOBUSY – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe 12 (2016). (8)
- [69] Ucińska M., Stasiak-Cieślak B. (2017). „Testy funkcjonalne”, jako element określenia możliwości kierowania pojazdem przez osoby z niepełnosprawnościami. AUTOBUSY – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe 12, s. 463–468.

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

- [70] Ucińska M., Zysińska M. (2015). Niepełnosprawny kandydat na kierowcę kat. B - Analiza systemu szkolenia w świetle uwarunkowań prawnych oraz doświadczeń ośrodków szkolenia kierowców w Polsce. Logistyka 3, Warszawa.
- [71] Wojas J. (1998). Wybrane urządzenia specjalne do samochodów dla osób niepełnosprawnych. Czasopismo Techniczne. Mechanika, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej im. Tadeusza Kościuszki, Kraków, 95 (6-M), s. 209–220.
- [72] Wolak S. (2000). Badania subiektywne samochodów wyposażonych w urządzenia specjalne dla osób z dysfunkcją kończyn dolnych. Zeszyty Naukowe Politechniki Świętokrzyskiej. Mechanika nr 71, Kielce, s. 247–256.
- [73] Wpływ projektów transportowych zrealizowanych z PO liŚ 2007-2013 na mobilność osób z niepełnosprawnościami oraz osób z ograniczoną możliwością poruszania się.
www.cupt.gov.pl/images/publikacje/Dostepno%C5%9B%C4%87_jest_na_plus.pdf (dostęp 01.11.2021).
- [74] Wysocka A., Kłos-Adamkiewicz Z. (2013). Aspekty bezpieczeństwa, mobilności osób niepełnosprawnych oraz prawa użytkowników transportu. Zeszyty Naukowe. Problemy Transportu i Logistyki, Uniwersytet Szczeciński.
- [75] Zabłocki M., Torzyński D. (2016). Analiza procesu decyzyjnego wyboru, adaptacji i zakupu samochodu osobowego przez osoby z niepełnosprawnościami motorycznymi, Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej nr 70, Poznań 2016, s. 227–241.
- [76] Zysińska M., Przybylski W. (2014). Pojazdy dla osób niepełnosprawnych ruchowo w świetle przepisów homologacyjnych. Logistyka, (4).
- [77] Zysińska M., Przybylski W. (2015). Pojazdy dla osób niepełnosprawnych ruchowo w świetle przepisów homologacyjnych. Logistyka 4/2014. Warszawa.



21. Odwołania aktów prawnych wchodzących w zakres opracowania (17.09.2023)

- [1] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. **Prawo o ruchu drogowym** (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602 z późn. zm.).
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu19970980602>
- [2] Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. **o kierujących pojazdami** (Dz. U. 2011 nr 30 poz. 151 z późn. zm.).
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu20110300151>
- [3] Ustawa z dnia 6 września 2001 r. **o transporcie drogowym** (Dz.U. 2001 nr 125 poz. 1371 z późn. zm.).
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu20011251371>
- [4] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. **o publicznym transporcie zbiorowym** (Dz. U. 2011 Nr 5 poz. 13 z późn. zm.).
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu20110050013>
- [5] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. **o drogach publicznych** (Dz. U. 1985 Nr 14 poz. 60 z późn. zm.).
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu19850140060>
- [6] Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. **Prawo przewozowe** (Dz.U. 1984 nr 53 poz. 272 z późn. zm.).
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19840530272>
- [7] Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 5 grudnia 2022 r. **w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców** (Dz.U. 2022 poz. 2503).
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20220002503>
- [8] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 20 maja 2016 r. **w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami** (Dz. U. 2016 poz. 702).
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20160000702>
- [9] Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 30 czerwca 2014 r. **w sprawie wzoru oraz trybu wydawania i zwrotu kart parkingowych** (Dz. U. 2014 poz. 870).
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20140000870>
- [10] Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. **w sprawie znaków i sygnałów**



drogowych (Dz. U. 2002 nr 171 poz. 1393).

<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu20021701393>

- [11] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie **w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach** (Dz.U. 2015 poz. 1314).
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu20150001314>
- [12] Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. **w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia** (Dz. U. 2003 nr 32 poz. 262).
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu20030320262>
- [13] Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy **dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 w zakresie ich budo-wy ogólnej** [2018/237] Obejmujący wszystkie obowiązujące teksty, w tym: Suplement nr 1 do serii poprawek 07 – data wejścia w życie: 22 czerwca 2017 r.

22. Załącznik – wyciąg z analizowanych przepisów

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602 z późn. zm.)

Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

18) *pieszy* – osobę znajdującą się poza pojazdem na drodze i niewykonującą na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami; za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, hulajnogę elektryczną, urządzenie transportu osobistego, urządzenie wspomagające ruch, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, **osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim**, a także dziecko w wieku do 10 lat kierujące rowerem pod opieką osoby dorosłej;

34) *pojazd wolnobieżny* – pojazd silnikowy, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, z wyłączeniem ciągnika rolniczego;

47c) *urządzenie transportu osobistego* – pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującą się na tym pojeździe;

48) **wózek inwalidzki** – pojazd konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się osoby niepełnosprawnej, napędzany siłą mięśni lub za pomocą silnika, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do prędkości pieszego;

70) *przedmiot wyposażenia lub część* – rozumie się przez to układ, oddzielny zespół techniczny lub część, podlegające wymaganiom technicznym określonym w dziale III, rozdziale 1a i 1b, przepisach Unii Europejskiej dotyczących badań homologacyjnych lub regulaminach EKG ONZ, przeznaczone do zastosowania w pojeździe;

Art. 7. 1. Znaki i sygnały drogowe wyrażają ostrzeżenia, zakazy, nakazy lub informacje.

2. Minister właściwy do spraw transportu i minister właściwy do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, uwzględniając w szczególności konieczność dostosowania sygnałów drogowych do postanowień umów międzynarodowych, określi, w drodze rozporządzenia, znaki i sygnały obowiązujące w ruchu drogowym, ich znaczenie i zakres obowiązywania.

Art. 8. 1. **Osoba niepełnosprawna legitymująca się kartą parkingową kierująca pojazdem samochodowym oznaczonym tą kartą, może nie stosować się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju, w zakresie określonym przepisami o których mowa w art. 7 ust. 2.**

2. Przepis ust. 1 stosuje się również do:

1) kierującego pojazdem, który przewozi osobę niepełnosprawną legitymującą się kartą parkingową;

2) kierującego pojazdem należącym do placówki, o której mowa w ust. 3a pkt 3, przewożącego osobę mającą znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się, pozostającą pod opieką takiej placówki.

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

3. Kartę parkingową umieszcza się za przednią szybą pojazdu samochodowego, a jeśli pojazd nie posiada przedniej szyby – w widocznym miejscu w przedniej części pojazdu, w sposób eksponujący widoczne zabezpieczenia karty oraz umożliwiające odczytanie jej numeru i daty ważności.

3a. Kartę parkingową wydaje się:

- 1) osobie niepełnosprawnej zaliczonej do znacznego albo umiarkowanego stopnia niepełnosprawności mającej znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się;
- 2) osobie niepełnosprawnej, która nie ukończyła 16 roku życia mającej znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się;
- 3) placówce zajmującej się opieką, rehabilitacją lub edukacją osób niepełnosprawnych mających znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się.

4. Kartę parkingową osobie, o której mowa w ust. 3a pkt 1 i 2, wydaje, za opłatą i po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej, przewodniczący powiatowego zespołu do spraw orzekania o niepełnosprawności, o którym mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 426, 568 i 875 oraz z 2021 r. poz. 159), na podstawie wydanego przez zespół do spraw orzekania o niepełnosprawności:

- 1) orzeczenia o niepełnosprawności,
- 2) orzeczenia o stopniu niepełnosprawności,
- 3) orzeczenia o wskazaniach do ulg i uprawnień

– wraz ze wskazaniem, o którym mowa w art. 6b ust. 3 pkt 9 ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych.

5. Kartę parkingową placówce, o której mowa w ust. 3a pkt 3, wydaje za opłatą i po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej, przewodniczący powiatowego zespołu do spraw orzekania o niepełnosprawności, na podstawie dokumentów przedstawionych przez wnioskodawcę, przy czym na jeden pojazd wykorzystywany do przewozu osób niepełnosprawnych wydaje się jedną kartę.

5c. Kartę parkingową wydaje się osobie, o której mowa w ust. 3a pkt 1 i 2, na okres ważności orzeczenia, o którym mowa w ust. 4, jednakże nie dłużej niż na okres 5 lat, a placówce, o której mowa w ust. 3a pkt 3 na okres 3 lat.

5d. W przypadku zaprzestania wykorzystywania pojazdu do przewozu osób niepełnosprawnych, mających znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się, podmiot zarządzający placówką, o której mowa w art. 8 ust. 3a pkt 3 jest zobowiązany do niezwłocznego zwrotu karty parkingowej organowi, który ją wydał.

5e. Karta parkingowa traci ważność:

- 1) po upływie terminu ważności karty;
- 2) w przypadku zgłoszenia utraty karty przez osobę lub placówkę, której wydano kartę;

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

3) w przypadku zwrotu karty organowi, który ją wydał;

4) w razie likwidacji placówki, której wydano kartę;

5) w razie śmierci osoby, której wydano kartę.

5f. Minister właściwy do spraw zabezpieczenia społecznego dokonuje, z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. poz. 2019 oraz z 2020 r. poz. 288, 1492, 1517, 2275 i 2320), wyboru producenta blankietów kart parkingowych.

6. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio w stosunku do kierujących pojazdami zaopatrzonymi w kartę parkingową wydaną za granicą.

6a. Opłata za wydanie karty parkingowej nie może przekroczyć 1% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w poprzednim roku, ogłaszanego do celów emerytalnych w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

6b. Opłata za wydanie karty parkingowej stanowi dochód budżetu państwa.

7. Minister właściwy do spraw zabezpieczenia społecznego, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) wzór oraz tryb wydawania kart parkingowych osobom, o których mowa w ust. 3a pkt 1 i 2 oraz placówkom, o których mowa w ust. 3a pkt 3, uwzględniając w szczególności zapewnienie jednolitej procedury wydawania kart parkingowych oraz konieczność technicznego zabezpieczenia karty w sposób gwarantujący jej autentyczność oraz ujednoczenia wzoru karty parkingowej z rozwiązaniami przyjętymi w krajach europejskich, w celu umożliwienia korzystania osobom niepełnosprawnym z ulg i przywilejów w ruchu drogowym, określonych w przepisach prawa krajowego;

2) zasady nadawania numerów wydawanym kartom parkingowym, uwzględniając w szczególności konieczność stworzenia sprawnego systemu wydawania, ewidencjonowania i kontroli prawidłowości wykorzystywania kart oraz fakt, że w przypadku kart, o których mowa w ust. 3a pkt 3 częścią składową numeru karty jest numer rejestracyjny pojazdu;

3) tryb postępowania w sprawie zwrotu karty parkingowej, mając na względzie zapewnienie jednolitej procedury zwrotu kart parkingowych;

4) wzór wniosku o wydanie karty parkingowej, mając na uwadze zapewnienie jednolitej formy składanych wniosków.

8. Minister właściwy do spraw zabezpieczenia społecznego, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu i ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia, rodzaj placówek zajmujących się opieką, rehabilitacją lub edukacją osób niepełnosprawnych mających znacznie ograniczone możliwości poruszania się, uprawnionych do uzyskania karty parkingowej, mając na względzie zapewnienie wydawania karty właściwym placówkom.

9. Minister właściwy do spraw zabezpieczenia społecznego określi, w drodze rozporządzenia:

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

1) wysokość opłaty za wydanie karty parkingowej, uwzględniając koszty związane z jej produkcją i dystrybucją;

2) warunki dystrybucji blankietów kart parkingowych, mając na uwadze zapewnienie sprawności i bezpieczeństwa procesu przekazywania tych kart do powiatowych zespołów do spraw orzekania o niepełnosprawności.

Art. 8b. 1. Członek Korpusu Weteranów Walk o Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej legitymujący się kartą kombatanta kierujący pojazdem samochodowym oznaczonym tą kartą może nie stosować się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju, na zasadach określonych dla osoby niepełnosprawnej legitymującej się kartą parkingową kierującej pojazdem samochodowym oznaczonym kartą, o której mowa w art. 8 ust. 1.

2. Przepis ust. 1 stosuje się również do kierującego pojazdem, który przewozi członka Korpusu Weteranów Walk o Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej legitymującego się kartą kombatanta.

Art. 11. 4. Korzystanie przez pieszego z drogi dla rowerów jest dozwolone tylko w razie braku chodnika lub pobocza albo niemożności korzystania z nich. Pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, korzystając z tej drogi, jest obowiązany ustąpić miejsca osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, kierującemu rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego.

Art. 26. 7. W razie przechodzenia przez jezdnię osoby niepełnosprawnej, używającej specjalnego znaku, lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej, kierujący jest obowiązany zatrzymać pojazd w celu umożliwienia jej przejścia.

Art. 39. 1. Kierujący pojazdem samochodowym oraz osoba przewożona takim pojazdem wyposażonym w pasy bezpieczeństwa są obowiązani korzystać z tych pasów podczas jazdy, z zastrzeżeniem ust. 3, 3b i 3c.

2. Obowiązek korzystania z pasów bezpieczeństwa nie dotyczy:

1) osoby mającej zaświadczenie lekarskie o przeciwwskazaniu do używania pasów bezpieczeństwa;

9) osoby chorej lub niepełnosprawnej przewożonej na noszach lub w wózku inwalidzkim;

Art. 58. 1. Pojazd przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu osób niepełnosprawnych oznacza się z przodu i z tyłu tablicami barwy niebieskiej z międzynarodowym symbolem wózka inwalidzkiego barwy białej. Tablice te powinny być wykonane z materiału odblaskowego. Kierujący tym pojazdem jest obowiązany włączyć światła awaryjne podczas wsiadania lub wysiadania osoby niepełnosprawnej.

2. Kierujący pojazdem, omijając pojazd, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany w czasie wsiadania lub wysiadania osoby niepełnosprawnej zachować szczególną ostrożność i w razie potrzeby zatrzymać się.

Art. 66. 1. Pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego:

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

1) nie zagrażało bezpieczeństwu osób nim jadących lub innych uczestników ruchu, nie naruszało porządku ruchu na drodze i nie narażało kogokolwiek na szkodę;

Art. 70e. Obowiązek uzyskania świadectwa homologacji typu nie dotyczy pojazdu:

2) kategorii L:

a) przystosowanego do używania przez osoby niepełnosprawne(...).

Art. 100g.²² 1. W ewidencji gromadzi się następujące dane:

- 1) numer karty;
- 2) datę wydania karty;
- 3) datę ważności karty;
- 4) oznaczenie zespołu, którego przewodniczący wydał kartę;
- 5) imię i nazwisko, numer PESEL osoby niepełnosprawnej, której wydano kartę, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument;
- 6) datę zgonu;
- 7) nazwę i adres oraz numer identyfikacyjny REGON placówki, której wydano kartę, markę, model oraz numer rejestracyjny pojazdu, którego kierujący jest uprawniony do posługiwania się kartą – w przypadku kart wydanych placówce, o której mowa w art. 8 ust. 3a pkt 3;
- 8) datę i przyczynę utraty ważności karty;
- 9) status karty;
- 10) identyfikator osoby lub podmiotu dokonującej w ewidencji zamieszczenia lub zmiany danych.

2. Dane, o których mowa w ust. 1 pkt 1–5, 7 i 8, oraz informację o zaistnieniu okoliczności, o których mowa w art. 8 ust. 5e pkt 2 i 3, przekazuje do ewidencji powiatowy zespół do spraw orzekania o niepełnosprawności, którego przewodniczący wydał kartę.

3. Dane, o których mowa w ust. 1 pkt 9 i 10, są uzupełniane w sposób automatyczny przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję.

4. Powiatowy zespół do spraw orzekania o niepełnosprawności wprowadza dane do ewidencji w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania danych do ewidencji za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego zadania realizowane przez ten podmiot.

²² Na podstawie art. 10b ust. 1 ustawy, o której mowa w odnośniku 21, art. 100f–100m w brzmieniu obowiązującym od dnia 4 czerwca 2018 r. nie stosuje się do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających funkcjonowanie centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych. Na podstawie art. 10b ust. 2 ustawy, o której mowa w odnośniku 21, minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza w swoim dzienniku urzędowym komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w zdaniu pierwszym.

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

5. Dane gromadzone w ewidencji są do niej przekazywane z rejestrów PESEL, REGON, TERYT, centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców, o ile są w tych rejestrach gromadzone.

6. Minister właściwy do spraw informatyzacji może określić, w drodze rozporządzenia, tryb i terminy przekazywania danych pomiędzy ewidencją a rejestrami PESEL, REGON i TERYT, centralną ewidencją pojazdów i centralną ewidencją kierowców, uwzględniając potrzebę zapewnienia płynności przepływu danych pomiędzy ewidencją a innymi rejestrami i ewidencjami, poprawności i aktualności gromadzonych danych oraz konieczność zapewnienia ochrony danych osobowych.

8. Dane, o których mowa w ust. 1, usuwa się z ewidencji po upływie 3 lat od dnia utraty ważności karty.

Art. 100h.²³ 1. W celu wprowadzenia danych do ewidencji, powiatowym zespołom do spraw orzekania o niepełnosprawności zapewnia się dostęp do danych zgromadzonych w ewidencji.

2. Wprowadzenie danych do ewidencji następuje przez pobranie danych zgromadzonych w ewidencji, ich weryfikację, w szczególności w oparciu o posiadane dokumenty lub dane, oraz wpisanie do ewidencji nowych danych. W przypadku rozbieżności między danymi a danymi zawartymi w rejestrze PESEL lub REGON, rozstrzygające są dane zgromadzone w tych rejestrach.

4. Minister właściwy do spraw informatyzacji określi, w drodze rozporządzenia:

1) zakres danych, do których zapewnia się dostęp powiatowym zespołom do spraw orzekania o niepełnosprawności, mając na względzie prawidłowość wykonywania przez nie zadań wynikających z niniejszej ustawy;

2) wymagania techniczne i jakościowe w zakresie danych wprowadzanych do ewidencji oraz sposób ich wprowadzania, mając na względzie zapewnienie wysokiej jakości przekazywanych danych do ewidencji i jej referencyjny charakter.

Art. 100k.²⁴ 1. Dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się, o ile jest to niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań, następującym podmiotom:

- 1) Policji;
- 2) Inspekcji Transportu Drogowego;
- 3) Żandarmerii Wojskowej;
- 4) Straży Granicznej;
- 5) starostom;
- 6) strażom gminnym (miejskim);

²³ tamże

²⁴ tamże

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

7) powiatowym zespołom do spraw orzekania o niepełnosprawności.

2. Dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się na umotywowany wniosek zainteresowanego podmiotu, złożony w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej, uwierzytelniony przy użyciu mechanizmów określonych w art. 20a ust. 1 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne.

3. Minister właściwy do spraw informatyzacji może wyrazić zgodę, w drodze decyzji, na udostępnienie danych zgromadzonych w ewidencji podmiotom, o których mowa w ust. 1, albo ich jednostkom organizacyjnym, za pomocą urządzeń teletransmisji danych, bez konieczności składania pisemnego wniosku, jeżeli spełniają łącznie następujące warunki:

- 1) posiadają urządzenia umożliwiające odnotowanie w systemie, kto, kiedy, w jakim celu oraz jakie dane uzyskał;
- 2) posiadają zabezpieczenia techniczne i organizacyjne uniemożliwiające wykorzystanie danych niezgodnie z celem ich uzyskania;
- 3) jest to uzasadnione specyfiką lub zakresem wykonywanych zadań albo prowadzonej działalności.

Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. 2011 nr 30 poz. 151 z późn. zm.)

Art. 3. 1. Kierującym pojazdem może być osoba, która osiągnęła wymagany wiek i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym oraz spełnia jeden z następujących warunków:

1) posiada umiejętność kierowania pojazdem w sposób niezagrażający bezpieczeństwu, nieutrudniający ruchu drogowego i nienarażający kogokolwiek na szkodę oraz odpowiedni dokument stwierdzający posiadanie uprawnień do kierowania pojazdem; posiada umiejętność kierowania pojazdem w sposób niezagrażający bezpieczeństwu, nieutrudniający ruchu drogowego i nienarażający kogokolwiek na szkodę oraz odpowiedni dokument stwierdzający posiadanie uprawnień do kierowania pojazdem;

2) odbywa w ramach szkolenia naukę jazdy;

3) odbywa w ramach szkolenia naukę jazdy; zdaje egzamin państwowy.

2. Kierującym pojazdem może być również osoba, która odbyła szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej lub kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej, o których mowa w przepisach rozdziału 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919), i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym.

3. Osoba niepełnosprawna pod względem fizycznym może być kierującym, jeżeli uzyskała orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem.

Art. 24. Nauka jazdy jest prowadzona:

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

- 1) a) odpowiadającym wymaganiom określonym dla danej kategorii prawa jazdy lub dla pozwolenia na kierowanie tramwajem,
- b) oznakowanym kwadratową tablicą barwy niebieskiej z białą literą „L”,
- c) przystosowanym do nauki jazdy, zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,

d) posiadającym adnotację w dokumencie stwierdzającym dopuszczenie do ruchu o spełnieniu wymagań, o których mowa w lit. a–c, dokonywaną przez odpowiedni organ, na podstawie pozytywnego wyniku badania technicznego przeprowadzonego przez stację kontroli pojazdów, o której mowa w art. 83 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – nie dotyczy tramwaju;

2) pojazdem odpowiednio przystosowanym do rodzaju niepełnosprawności spełniającym warunki, o których mowa w pkt 1 lit. a i b – w przypadku szkolenia osoby niepełnosprawnej.

Art. 54. 1. Przebieg praktycznej części egzaminu państwowego w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii B jest rejestrowany za pomocą urządzenia technicznego służącego do zapisu obrazu i dźwięku.

2. Zapis z praktycznej części egzaminu przechowuje się przez okres 21 dni od dnia przeprowadzenia egzaminu.

3. Dopuszcza się rejestrowanie przebiegu praktycznej części egzaminu państwowego w zakresie innych uprawnień prawa jazdy niż kategorii B przy zastosowaniu urządzenia, o którym mowa w ust. 1.

4. W przypadku gdy osoba składająca egzamin złożyła skargę na jego przebieg lub warunki, w jakich był przeprowadzany, zapis jest przechowywany do czasu zakończenia postępowania wyjaśniającego.

5. Przepisów ust. 1–3 nie stosuje się jeżeli egzamin jest przeprowadzany pojazdem:

1) osoby niepełnosprawnej wymagającej przystosowania pojazdu do rodzaju schorzenia; 2) bez pedału sprzęgła, jeżeli nie jest to pojazd będący w dyspozycji wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.

6. Na pisemny wniosek osoby, o której mowa w ust. 5 pkt 1, w egzaminie uczestniczy dodatkowo egzaminator, który nadzoruje ten egzamin, wyznaczony przez dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.

Art. 56. 1. Egzamin państwowy jest organizowany przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego.

4. Z opłaty za część praktyczną egzaminu państwowego przeprowadzanego w stosunku do osób niepełnosprawnych posiadających orzeczenie lekarskie z adnotacją, że mogą prowadzić pojazd silnikowy po przystosowaniu go do rodzaju schorzenia, zwalnia się osoby niepełnosprawne, w przypadku gdy jazda egzaminacyjna odbywa się pojazdem, o którym mowa w art. 54 ust. 5 pkt 1.

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

Art. 66. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania w stosunku do jednostek przeprowadzających egzaminy państwowe dotyczące wyposażenia, warunków lokalowych oraz placu manewrowego z uwzględnieniem odpowiednio wymagań określonych w art. 28 ust. 2 pkt 1;
2. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się odpowiednio:
- 3) konieczność zapewnienia właściwych kwalifikacji członków komisji powoływanej przez dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego gwarantujących obiektywne i pełne sprawdzenie wiedzy i umiejętności osób niepełnosprawnych przystępujących do egzaminu państwowego;

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. 2001 nr 125 poz. 1371)

Art. 1. 1. Ustawa określa zasady podejmowania i wykonywania:

- 1) krajowego transportu drogowego;
- 2) międzynarodowego transportu drogowego;
- 3) niezarobkowego krajowego przewozu drogowego;
- 4) niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego.

2. Ustawa określa również:

- 3) zasady i tryb wyznaczania dworców, w których jest udzielana pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej;

Art. 4. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

23) osoba niepełnosprawna i osoba o ograniczonej sprawności ruchowej – osobę niepełnosprawną i osobę o ograniczonej sprawności ruchowej w rozumieniu art. 3 lit. J rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1);

Rozdział 8a Wyznaczanie dworców, w których jest udzielana pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.

Art. 47b. 1. Dworzec:

- 1) którego właścicielem lub współwłaścicielem w części większej niż połowa udziałów we współwłasności jest jednostka samorządu terytorialnego oraz
- 2) który jest zlokalizowany w mieście powyżej 50 000 mieszkańców, oraz z którego rocznie odjeżdża powyżej 500 000 pasażerów

– podlega obowiązkowi dostosowania do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r.

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 181/2011”.

3. Jednostka, o której mowa w ust. 1 pkt 1, w terminie roku następującym po roku, w którym dworzec, którego jest właścicielem lub współwłaścicielem w części większej niż połowa udziałów we współwłasności, spełnił kryteria określone w ust. 1 pkt 2, jest obowiązana dostosować dworzec do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie 2022-07-29 ©Kancelaria Sejmu s. 107/200 określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011, zwaną dalej „udzielaniem pomocy”.

Art. 47g. Minister właściwy do spraw transportu prowadzi i aktualizuje „Wykaz wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej”.

Art. 47h. 1. Minister właściwy do spraw transportu po otrzymaniu wniosku, o którym mowa w art. 47b ust. 4 albo art. 47c ust. 1:

1) wyznacza dworzec do udzielania pomocy poprzez jego zamieszczenie w „Wykazie dworców wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej”.

3. Minister właściwy do spraw transportu zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej i na bieżąco aktualizuje „Wykaz dworców wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej”.

4. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej zgodnie z art. 12 rozporządzenia nr 181/2011 „Wykaz dworców wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej” i jego aktualizacje.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 Nr 5 poz. 13 z późn. zm.)

Art. 4. 1. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

28) zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu;

Art. 12. 1. Plan transportowy określa w szczególności:

2. Przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić w szczególności:

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

4) potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych;

Art. 15. 1. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na:

1) badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

Art. 16. 1. W transporcie drogowym za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych lub dworców mogą być pobierane opłaty.

4. Za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych lub dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, mogą być pobierane opłaty. Stawka opłaty jest ustalana w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad.

5. Stawka opłaty, o której mowa w ust. 4, nie może być wyższa niż:

1) 0,05 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku komunikacyjnym;

2) 1 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu;

3) 2 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu wyznaczonym zgodnie z art. 47h ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004.

Art. 21. 1. Przy udzielaniu zamówienia publicznego na wykonywanie publiczne o transportu zbiorowego, w dokumentach zamówienia można uwzględnić w szczególności normy jakości i powszechną dostępność świadczonych usług, w tym:

1) liczbę i rodzaj środków transportu, niezbędnych do realizacji usług wraz z odpowiednim personelem oraz zapleczem technicznym, zabezpieczającym ich obsługę, które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w których posiadaniu będzie najpóźniej w chwili rozpoczęcia świadczenia usług;

2) rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska oraz dogodnej obsługi pasażerów;

3) standard wyposażenia środków transportu.

1a. Przy udzielaniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w specyfikacji istotnych warunków zamówienia uwzględnia się konieczność zapewnienia w środkach transportu rozwiązań technicznych służących zapewnieniu ich dostępności dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Art. 25. 1. Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w dokumentach zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

3. W umowie, o której mowa w ust. 1, określa się w szczególności:

- 1) opis usług wynikających z zamówienia;
- 2) linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa;
- 3) czas trwania umowy;
- 4) warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 5) wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 1985 Nr 14 poz. 60 z późn. zm.)

Art. 4. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

38) szczególnie zagrożeni uczestnicy ruchu drogowego – niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych i kierujących rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego lub urządzeniem wspomagającym ruch, a także kierujących motocyklem, **osoby niepełnosprawne lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej;**

Art. 24j. 1. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadza się:

3. Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, uwzględnia się w szczególności:

6) sposób dostosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego do potrzeb uczestników ruchu drogowego, w tym potrzeb szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego.

Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz.U. 1984 nr 53 poz. 272 z późn.zm.)

Art. 14. 1. Przewoźnik jest obowiązany do zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi.

2. Przewoźnik powinien podejmować działania ułatwiające podróżnym, w szczególności osobom o ograniczonej zdolności ruchowej oraz osobom niepełnosprawnym, korzystanie ze środków transportowych.

Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 5 grudnia 2022 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców (Dz.U. 2022 poz. 2503)

§ 1. Rozporządzenie określa:

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

1) szczegółowe warunki i tryb przeprowadzania badania lekarskiego prowadzonego w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami, zwanego dalej „badaniem lekarskim”;

2) zakres:

a) badań lekarskich,

b) konsultacji u lekarzy specjalistów,

c) pomocniczych badań diagnostycznych; (...)

5) dodatkowe kwalifikacje, o których mowa w art. 77 ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy;

6) podmioty uprawnione do przeprowadzania szkoleń lekarzy w zakresie badań kierowców oraz ramowy program ich szkolenia;

§ 3. 1. Badanie lekarskie jest poprzedzone złożeniem oświadczenia dotyczącego stanu zdrowia, o którym mowa w art. 78 ustawy.

§ 4. 1. W ramach badania lekarskiego uprawniony lekarz dokonuje oceny stanu zdrowia osoby badanej w celu stwierdzenia

istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami w zakresie:

1) narządu wzroku;

2) narządu słuchu;

3) układu ruchu;

4) układu sercowo-naczyniowego i układu oddechowego;

5) układu nerwowego, w tym padaczki;

6) obturacyjnego bezdechu podczas snu;

7) czynności nerek;

8) cukrzycy, przy uwzględnieniu wyników badania poziomu glikemii;

9) stanu psychicznego;

10) objawów wskazujących na uzależnienie od alkoholu lub na jego nadużywanie;

11) objawów wskazujących na uzależnienie od środków działających podobnie do alkoholu lub na ich nadużywanie;

12) stosowania produktów leczniczych mogących mieć wpływ na zdolność do kierowania pojazdami;

13) innych poważnych zaburzeń stanu zdrowia, które mogą stanowić zagrożenie podczas kierowania pojazdami.

2. W ramach badania lekarskiego uprawniony lekarz określa u osoby badanej obecność i rodzaj schorzenia, stopień zaawansowania objawów chorobowych i ich dynamikę, z uwzględnieniem możliwości zarówno rozwoju choroby, jak i cofania się jej objawów, oraz

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

rozważa zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, jakie mogą wystąpić podczas kierowania pojazdem przez tę osobę.

§ 6. 1. *Uprawniony lekarz może skierować osobę badaną na konsultację do lekarza posiadającego specjalizację w określonej dziedzinie medycyny lub do psychologa albo zlecić przeprowadzenie pomocniczych badań diagnostycznych w zakresie, o którym mowa w § 4 ust. 1, w celu oceny schorzenia lub stopnia zaawansowania objawów chorobowych.*

§ 12. 1. *Za dodatkowe kwalifikacje, o których mowa w art. 77 ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy, uznaje się:*

1) posiadanie specjalizacji w dziedzinie medycyny: przemysłowej, kolejowej, lotniczej, morskiej i tropikalnej, sportowej, ogólnej, rodzinnej lub chorób wewnętrznych;

2) ukończenie z wynikiem pozytywnym szkolenia w zakresie badań kierowców.

2. Szkolenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, obejmuje zajęcia teoretyczne i praktyczne, w wymiarze łącznym co najmniej 60 godzin, w zakresie:

1) podstaw prawnych orzecznictwa o zdolności do kierowania pojazdami;

2) zasad orzecznictwa lekarskiego o zdolności do kierowania pojazdami;

3) metodyki badań narządu wzroku, narządu słuchu i równowagi oraz układu nerwowego;

4) oceny fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami w zakresie określonym w § 4 ust. 1;

5) problematyki alkoholizmu i oddziaływania środków działających podobnie do alkoholu;

6) wypadkowości drogowej.

3. Podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania szkoleń lekarzy w zakresie badań kierowców są jednostki, o których mowa w § 11 pkt 2.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 20 maja 2016 r. w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz. U. 2016 poz. 702)

W polach kolumny oznaczonej liczbą 12 umieszcza się liczbowe oznaczenia kodów i subkodów, które określają następujące ograniczenia w korzystaniu z uprawnień lub informacje dodatkowe:

1) 01 – wymagana korekta lub ochrona wzroku:

01.01 – okulary,

01.02 – soczewka(i) kontaktowa(e),

01.05 – przepaska na oko,

01.06 – okulary lub soczewki kontaktowe,

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

- 01.07 – indywidualna korekta lub ochrona wzroku;
- 2) 02 – wymagana korekta słuchu lub wspomaganie komunikacji;
- 3) 03 – wymagane protezy lub szyny ortopedyczne kończyn:
- 03.01 – proteza lub szyna ortopedyczna kończyny górnej,
- 03.02 – proteza lub szyna ortopedyczna kończyny dolnej;
- 4) 10 – **wymagane modyfikacje w układzie zmiany biegów:**
- 10.02 – bez pedału sprzęgła (albo dźwigni ręcznej dla prawa jazdy kategorii AM, A1, A2 i A),
- 10.04 – zmodyfikowana dźwignia zmiany biegów;
- 5) 15 – **wymagana modyfikacja sprzęgła:**
- 15.01 – zmodyfikowany pedał sprzęgła,
- 15.02 – sprzęgło sterowane ręcznie,
- 15.03 – sprzęgło automatyczne,
- 15.04 – składany lub odkręcany pedał sprzęgła za przegrodą;
- 6) 20 – **wymagane modyfikacje w układzie hamulcowym:**
- 20.01 – zmodyfikowany pedał hamulca,
- 20.03 – pedał hamulca dostosowany do obsługi lewą stopą,
- 20.04 – pedał hamulca pod całą stopę,
- 20.05 – wychylny pedał hamulca,
- 20.06 – ręcznie sterowany hamulec roboczy,
- 20.07 – możliwość efektywnego użycia pedału hamulca z określoną siłą ... N (np. 20.07 (300N)),
- 20.09 – zmodyfikowany hamulec postojowy,
- 20.12 – składany lub odkręcany pedał hamulca za przegrodą,
- 20.13 – hamulec obsługiwany kolanem,
- 20.14 – elektrycznie sterowany hamulec roboczy;
- 7) 25 – **wymagane modyfikacje w układzie przyspieszenia:**
- 25.01 – zmodyfikowany pedał przyspieszenia,
- 25.03 – wychylny pedał przyspieszenia,
- 25.04 – przyspieszenie sterowane ręcznie,
- 25.05 – przyspieszenie sterowane kolanem,
- 25.06 – serwo przyspieszacz (w tym elektroniczny, pneumatyczny),

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

25.08 – pedał przyspieszenia po lewej stronie,

25.09 – składany lub odkręcany pedał przyspieszenia za przegradą;

8) 31 – **wymagane modyfikacje pedałów:**

31.01 – pedały równoległe,

31.02 – pedały na tym samym lub prawie na tym samym poziomie,

31.03 – składane lub odkręcane pedały hamowania i przyspieszenia,

31.04 – wypiętrzona podłoga;

9) 32 – **wymagane wspólne modyfikacje układów hamowania i przyspieszenia:**

32.01 – obsługa układów przyspieszenia i hamowania jedną ręką,

32.02 – obsługa układów przyspieszenia i hamowania z użyciem zewnętrznego wspomaganie;

10) 33 – **wymagane wspólne modyfikacje układów hamowania, przyspieszenia i kierowania:**

33.01 – obsługa układów przyspieszenia, hamowania i kierowania z użyciem zewnętrznego wspomaganie jedną ręką,

33.02 – obsługa układów przyspieszenia, hamowania i kierowania z użyciem zewnętrznego wspomaganie dwoma rękami;

11) 35 – **wymagane modyfikacje urządzeń sterowania (przełączniki świateł, wycieraczki szyby przedniej, spryskiwacz, sygnał dźwiękowy, kierunkowskazy):**

35.02 – urządzenia sterowania obsługiwane bez konieczności puszczenia kierownicy i akcesoriów

(w tym gałek, dźwigni),

35.03 – urządzenia sterowania obsługiwane lewą ręką bez konieczności puszczenia kierownicy i akcesoriów,

35.04 – urządzenia sterowania obsługiwane prawą ręką bez konieczności puszczenia kierownicy i akcesoriów,

35.05 – urządzenia sterowania obsługiwane bez konieczności puszczenia kierownicy i akcesoriów ze

wspólnymi mechanizmami hamowania i przyspieszenia;

12) 40 – **wymagane modyfikacje w układzie kierowniczym:**

40.01 – zwykły układ kierowniczy ze wspomaganie,

40.05 – zmodyfikowana kierownica (grubszy lub cieńszy przekrój koła kierownicy, kierownica o mniejszej średnicy),

40.06 – wychylne koło kierownicy,

40.09 – kierowanie nożne,

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

40.11 – gałka na kierownicy,

40.14 – alternatywny układ kierowania obsługiwany jedną ręką (ramieniem),

40.15 – alternatywny układ kierowania obsługiwany rękoma (ramionami);

13) 42 – **wymagane modyfikacje lusterka wstecznego (lusterek) lub urządzeń widzenia wstecznego:**

42.01 – zmodyfikowane zewnętrzne lusterko prawe lub lewe albo zmodyfikowane urządzenie widzenia

wstecznego,

42.03 – dodatkowe wewnętrzne lusterko lub inne urządzenie, pozwalające na obserwację ruchu,

42.05 – lusterko lub inne urządzenie do obserwacji martwych pól;

14) 43 – **wymagane modyfikacje fotela kierowcy:**

43.01 – fotel kierowcy podwyższony dla dobrej wysokości obserwacyjnej, w normalnej odległości od

kierownicy i pedałów,

43.02 – fotel kierowcy dostosowany do kształtu ciała,

43.03 – fotel kierowcy z oparciem bocznym stabilizującym pozycję,

43.04 – fotel kierowcy z podłokietnikiem,

43.06 – zmodyfikowany pas bezpieczeństwa,

43.07 – pas bezpieczeństwa szelkowy;

15) 44 – **wymagane modyfikacje motocykli i motorowerów (obowiązkowe stosowanie subkodów):**

44.01 – hamulec z pojedynczym sterowaniem,

44.02 – zmodyfikowany hamulec ręczny,

44.03 – zmodyfikowany hamulec nożny,

44.04 – zmodyfikowana rączka przyspieszenia,

44.08 – wysokość siedzenia pozwalająca kierowcy na oparcie dwóch stóp na ziemi jednocześnie w pozycji siedzącej i zachowanie równowagi motocykla podczas zatrzymania i postoju,

44.09 – maksymalna siła pozwalająca na uruchomienie hamulca ręcznego N (np. 44.09 (140N)),

44.10 – maksymalna siła pozwalająca na uruchomienie hamulca nożnego N (np. 44.10 (240N)),

44.11 – zmodyfikowany podnózek,

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

- 44.12 – zmodyfikowany uchwyt kierownicy;
- 16) 45 – wyłącznie motocykle z wózkiem bocznym;
- 17) 46 – wyłącznie pojazdy trójkołowe;
- 18) 47 – ograniczenie do pojazdów mających więcej niż dwa koła, które nie wymagają utrzymywania równowagi przez kierowcę w czasie uruchamiania, zatrzymywania i postoju;
- 19) 50 – dla określonego pojazdu lub nadwozia (numer identyfikacyjny pojazdu, VIN);
- 20) 61 – jazda w godzinach dziennych (od świtu do zmierzchu);
- 21) 62 – jazda tylko w promieniu ... km od miejsca zamieszkania posiadacza prawa jazdy albo w obrębie miasta/regionu (np. 62.nazwa miasta/regionu albo 62. km);
- 22) 63 – jazda bez pasażerów;
- 23) 64 – jazda z prędkością nie większą niż km/h;
- 24) 65 – jazda tylko w towarzystwie osoby posiadającej prawo jazdy co najmniej tej samej kategorii;
- 25) 66 – bez prawa ciągnięcia przyczepy;
- 26) 67 – bez prawa jazdy po autostradach;
- 27) 68 – zakaz spożywania alkoholu;
- 28) 69 – jazda tylko pojazdem wyposażonym w blokadę alkoholową zgodnie z normą przenoszącą normę EN 50436;
- 29) 70 – wymiana prawa jazdy numer ... wydanego przez ... (wyróżnik UE/ONZ w przypadku państwa trzeciego, np. 70.0123456789.NL);
- 30) 71 – wtórnik prawa jazdy numer ... wydanego przez ... (wyróżnik UE/ONZ w przypadku państwa trzeciego, np. 71.987654321.HR);
- 31) 73 – wyłącznie dla pojazdów kategorii B z silnikiem, typów czterokołowych (B1);
- 32) 78 – wyłącznie pojazdy bez pedału sprzęgła (albo dźwigni ręcznej dla kategorii AM, A1, A2 i A);
- 33) 79 (...) – ograniczenie do pojazdów, które spełniają wymogi specyfikacji wskazanej w nawiasach – kod stosuje się wyłącznie w przypadku przeniesienia ograniczeń z wymienianego prawa jazdy wydanego za granicą:
- 79.01 – wyłącznie dla pojazdów dwukołowych z wózkiem bocznym lub bez,
- 79.02 – wyłącznie dla pojazdów trójkołowych lub czterokołowych kategorii AM,
- 79.03 – wyłącznie dla pojazdów trójkołowych,
- 79.04 – wyłącznie dla pojazdów trójkołowych z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 750 kg,
- 79.05 – motocykl kategorii A1 o stosunku mocy do masy przekraczającym 0,1 kW/kg,

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

79.06 – pojazd kategorii B+E, przy czym dopuszczalna masa całkowita przyczepy przekracza 3500 kg;

34) 80 – wyłącznie dla posiadaczy prawa jazdy upoważniającego do prowadzenia pojazdów kategorii A typu trójkołowego, w wieku poniżej 24 lat;

35) 81 – wyłącznie dla posiadaczy prawa jazdy upoważniającego do prowadzenia pojazdów kategorii A, typu motocykl dwukołowy, w wieku poniżej 21 lat;

36) 95 – potwierdzenie posiadania świadectwa kwalifikacji zawodowej;

37) 96 – pojazdy kategorii B łączone z przyczepą, której dopuszczalna masa całkowita przekracza 750 kg, przy czym dopuszczalna masa całkowita takiego zestawu pojazdów przekracza 3500 kg, ale nie przekracza 4250 kg;

38) 97 – nie posiada uprawnień do prowadzenia pojazdów kategorii C1 objętych zakresem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1);

39) 101 – wymagane dodatkowe oznakowanie pojazdu;

40) 102 – wymiana uzyskanego przed dniem 1 lipca 1999 r. prawa jazdy kategorii C bez posiadania kategorii B prawa jazdy;

41) 103 – wymiana uzyskanego przed dniem 1 lipca 1999 r. prawa jazdy kategorii D bez posiadania kategorii B prawa jazdy;

42) 104 – wymiana prawa jazdy kategorii M z ograniczeniem do kierowania tylko pojazdami wolnobieżnymi;

43) 105 – wymiana prawa jazdy kategorii trolejbusowej z ograniczeniem do kierowania tylko trolejbusami;

44) 106 – zakaz w zakresie kategorii B prawa jazdy przy posiadaniu kategorii C1, C, D1 lub D prawa jazdy;

45) 107 – **wymagane dostosowanie pojazdu do rodzaju schorzenia;**

46) 110 – posiada orzeczenie lekarskie stwierdzające przeciwwskazania do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii A1, A2 i A.

W przypadku gdy ograniczenie w korzystaniu z uprawnień do kierowania pojazdami lub informacja dodatkowa dotyczą wszystkich posiadanych przez osobę kategorii prawa jazdy, odpowiedni kod lub subkod umieszcza się wyłącznie w ostatnim wierszu tabeli.

Litery wykorzystywane razem z kodami od 01 do 44:

a – lewo,

b – prawo,

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

- c – ręka,
 - d – stopa,
 - e – środek,
 - f – ramię,
 - g – kciuk.
-

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 20 maja 2016 r. w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz. U. 2016 poz. 702)

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzór oraz tryb wydawania kart parkingowych dla osób, o których mowa w art. 8 ust. 3a pkt 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanych dalej „osobami niepełnosprawnymi”;**
- 2) wzór oraz tryb wydawania kart parkingowych dla placówek, o których mowa w art. 8 ust. 3a pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanych dalej „placówkami”;**
- 3) zasady nadawania numerów wydawanym kartom parkingowym;**
- 4) tryb postępowania w sprawie zwrotu karty parkingowej;
- 5) wzór wniosku o wydanie karty parkingowej, zwany dalej „wnioskiem”.

§ 2. 1. Kartę parkingową wydaje się na wniosek osoby niepełnosprawnej lub placówki.

2. Wniosek składa się do przewodniczącego powiatowego zespołu do spraw orzekania o niepełnosprawności, zwanego dalej „przewodniczącym zespołu”, właściwego ze względu na miejsce stałego pobytu osoby niepełnosprawnej w rozumieniu przepisów o ewidencji ludności i dowodach osobistych lub siedzibę placówki.

3. Osoba niepełnosprawna składa wniosek osobiście, z wyjątkiem:

- 1) osoby, która nie ukończyła 18. roku życia, za którą wniosek składają rodzice lub ustanowieni przez sąd opiekunowie albo jeden z rodziców lub ustanowionych przez sąd opiekunów;
- 2) osoby ubezwłasnowolnionej całkowicie pozostającej pod władzą rodzicielską, za którą wniosek składa jeden z rodziców;
- 3) osoby ubezwłasnowolnionej całkowicie niepozostającej pod władzą rodzicielską lub osoby ubezwłasnowolnionej częściowo, za którą wniosek składa odpowiednio opiekun lub kurator ustanowiony przez sąd.

4. Wniosek placówki składa osoba upoważniona do jej reprezentowania.

1) Minister Pracy i Polityki Społecznej kieruje działem administracji rządowej – zabezpieczenie społeczne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Pracy i Polityki Społecznej (Dz. U. Nr 248, poz. 1485).

2) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611 oraz z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768 i 822.

§ 3. 1. Wniosek jest podpisywany przez wnioskodawcę.

2. W przypadku złożenia wniosku przez osoby określone w § 2 ust. 3 pkt 1–3, podpis składa odpowiednio jeden z rodziców, opiekun lub kurator.

3. W przypadku braku możliwości złożenia podpisu przewodniczący zespołu zamieszcza we wniosku adnotację o braku możliwości złożenia podpisu przez wnioskodawcę.

§ 4. 1. We wniosku, w miejscu oznaczonym jako „wzór podpisu”, osoba niepełnosprawna składa wzór podpisu, z wyjątkiem:

- 1) osoby, która nie ukończyła 18. roku życia;
- 2) osoby ubezwłasnowolnionej całkowicie lub częściowo;
- 3) osoby, która nie ma możliwości złożenia podpisu.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1–3 oraz w § 2 ust. 4, miejsce oznaczone we wniosku jako „wzór podpisu” pozostawia się niewypełnione.

3. Wzór wniosku określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 5. 1. Do wniosku osoby niepełnosprawnej dołącza się:

- 1) jedną fotografię o wymiarach 35 mm x 45 mm, odzwierciedlającą aktualny wizerunek osoby, której wniosek dotyczy, przedstawiającą tę osobę bez nakrycia głowy i okularów z ciemnymi szklami;
- 2) dowód uiszczenia opłaty za wydanie karty parkingowej;
- 3) dowód uiszczenia opłaty ewidencyjnej.

2. W przypadku złożenia wniosku przez osoby określone w § 2 ust. 3 pkt 1–3, składa się oświadczenie o posiadaniu prawa do sprawowania odpowiednio władzy rodzicielskiej, opieki lub kurateli.

3. Osoba z wrodzonymi lub nabytymi wadami narządu wzroku może dołączyć do wniosku fotografię przedstawiającą ją w okularach z ciemnymi szklami, a osoba nosząca nakrycie głowy zgodnie z zasadami swojego wyznania – fotografię przedstawiającą osobę z nakryciem głowy, pod warunkiem że fotografia taka jest zamieszczona w dokumencie potwierdzającym tożsamość tej osoby.

4. Składając wniosek, przedstawia się do wglądu oryginał prawomocnego orzeczenia o niepełnosprawności, o stopniu niepełnosprawności lub o wskazaniach do ulg i uprawnień wraz ze wskazaniem, o którym mowa w art. 6b ust. 3 pkt 9 ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 127, poz. 721, z późn. zm.3)).

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

§ 6. 1. Do wniosku placówki dołącza się:

- 1) dowód uiszczenia opłaty za wydanie karty parkingowej;
- 2) dowód uiszczenia opłaty ewidencyjnej.

2. Składając wniosek, wnioskodawca oświadcza o:

- 1) posiadaniu upoważnienia do reprezentowania placówki;
- 2) prowadzeniu przez placówkę działalności w zakresie opieki, rehabilitacji lub edukacji osób niepełnosprawnych mających znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się i uprawnieniu do uzyskania karty parkingowej.

3. Składając wniosek, przedstawia się do wglądu dowód rejestracyjny pojazdu placówki.

§ 7. 1. Przewodniczący zespołu dokonuje weryfikacji danych zawartych we wniosku z danymi dostępnymi w Elektronicznym Krajowym Systemie Monitoringu Orzekania o Niepełnosprawności, o którym mowa w art. 6d ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej

i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych, zwanym dalej „systemem”(...)

2. W przypadku braku możliwości potwierdzenia danych zawartych we wniosku z danymi dostępnymi w systemie, przewodniczący zespołu występuje o przekazanie informacji w tym zakresie do powiatowego albo wojewódzkiego zespołu do spraw orzekania o niepełnosprawności, który wydał orzeczenie o niepełnosprawności, o stopniu niepełnosprawności lub o wskazaniach do ulg i uprawnień.

3. W razie stwierdzenia braków formalnych wniosku przewodniczący zespołu wzywa osobę niepełnosprawną lub placówkę, za zwrotnym potwierdzeniem odbioru, do uzupełnienia wniosku w terminie 7 dni od dnia doręczenia wezwania.

4. Po bezskutecznym upływie terminu, o którym mowa w ust. 3, wniosek pozostawia się bez rozpoznania.

§ 8. 1. W przypadku niespełnienia warunków do otrzymania karty parkingowej przewodniczący zespołu, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku spełniającego wymogi formalne, informuje w formie pisemnej osobę niepełnosprawną lub placówkę o odmowie przyznania karty wraz z uzasadnieniem.

2. W przypadku spełnienia warunków do otrzymania karty parkingowej przewodniczący zespołu w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku spełniającego wymogi formalne informuje osobę niepełnosprawną lub placówkę o terminie i miejscu odbioru karty.

§ 9. Przewodniczący zespołu po uzupełnieniu blankietu karty parkingowej o informacje dotyczące osoby niepełnosprawnej lub placówki, daty ważności karty parkingowej, jej numeru oraz nazwy organu wydającego tę kartę dokonuje zabezpieczenia tej karty poprzez naniesienie hologramu i laminowanie.

§ 10. 1. Osoba niepełnosprawna odbiera kartę parkingową osobiście, po okazaniu dokumentu potwierdzającego tożsamość albo przez ustanowionego pełnomocnika po okazaniu przez

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

niego dokumentu potwierdzającego jego tożsamość oraz pisemnego pełnomocnictwa do odbioru karty.

2. Kartę parkingową wydaną:

1) osobie, która nie ukończyła 18. roku życia, odbiera jeden z rodziców lub ustanowionych przez sąd opiekunów,

2) osobie ubezwłasnowolnionej całkowicie pozostającej pod władzą rodzicielską odbiera jeden z rodziców,

3) osobie ubezwłasnowolnionej całkowicie niepozostającej pod władzą rodzicielską lub osobie ubezwłasnowolnionej częściowo odbiera odpowiednio opiekun lub kurator ustanowiony przez sąd – po okazaniu dokumentu potwierdzającego tożsamość i oświadczeniu o prawie do sprawowania odpowiednio władzy rodzicielskiej, opieki lub kurateli.

3. Osoba odbierająca kartę parkingową potwierdza jej odbiór. Przepis § 3 ust. 3 stosuje się odpowiednio.

§ 11. 1. Osoba upoważniona do reprezentowania placówki odbiera kartę parkingową osobiście po okazaniu dokumentu potwierdzającego tożsamość i oświadczeniu o posiadaniu upoważnienia do reprezentowania placówki.

2. Osoba, o której mowa w ust. 1, potwierdza odbiór karty parkingowej. Przepis § 3 ust. 3 stosuje się odpowiednio.

§ 12. Informacje dotyczące:

1) daty otrzymania wniosku przez przewodniczącego zespołu,

2) pozostawienia wniosku bez rozpoznania,

3) niespełnienia warunków do otrzymania karty parkingowej,

4) daty wydania karty parkingowej

– przewodniczący zespołu wprowadza niezwłocznie do systemu.

§ 13. Wzór karty parkingowej dla osób niepełnosprawnych określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 14. Wzór karty parkingowej dla placówek określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 15. 1. Kartom parkingowym dla osób niepełnosprawnych nadawane są w systemie kolejno następujące po sobie numery.

2. Numer karty parkingowej wydanej osobie niepełnosprawnej składa się z dziewięciocyfrowego indywidualnego numeru nadanego kolejnej karcie parkingowej, oddzielonego ukośnikiem prawym od czterocyfrowego numeru, oznaczającego kod powiatowego zespołu do spraw orzekania o niepełnosprawności, którego przewodniczący wydał kartę parkingową.

§ 16. 1. Kartom parkingowym dla placówek nadawane są w systemie numery.

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

2. Numer karty parkingowej wydanej placówce składa się maksymalnie z czternastu znaków, w tym z jednej cyfry w przedziale od 0 do 9 oraz z następującego po niej maksymalnie ośmioznakowego numeru rejestracyjnego pojazdu placówki, oddzielonego ukośnikiem prawym od czterocyfrowego numeru, oznaczającego kod powiatowego zespołu do spraw orzekania o niepełnosprawności, którego przewodniczący wydał kartę parkingową.

§ 17. Przewodniczący zespołu, któremu dokonano zwrotu karty parkingowej, wprowadza niezwłocznie do systemu informacje dotyczące numeru karty oraz daty jej otrzymania.

§ 18. 1. Przewodniczący zespołu dokonuje zniszczenia zwróconej karty parkingowej, w sposób uniemożliwiający odczytanie informacji o jej posiadaczu.

2. Informacje o numerze karty parkingowej oraz o dacie jej zniszczenia przewodniczący zespołu wprowadza niezwłocznie do systemu.

§ 19. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2014 r., z wyjątkiem § 5 ust. 1 pkt 3 oraz § 6 ust. 1 pkt 2, które wchodzi w życie z dniem 4 stycznia 2016 r.4).

Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2002 nr 170 poz. 1393 z późn. zm.)

§ 33. 2. Uprawniona osoba niepełnosprawna o obniżonej sprawności ruchowej, kierująca pojazdem samochodowym, oraz kierujący pojazdem przewożącym taką osobę mogą, pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności, nie stosować się do zakazów wyrażonych znakami: B-1, B-3, B-3a, B-4, B-10, B-35, B-37, B-38 i B-39.

§ 52. 6. Umieszczona pod znakiem D-18 lub D-18b tabliczka T-29 informuje o miejscu przeznaczonym dla pojazdu samochodowego uprawnionej osoby niepełnosprawnej o obniżonej sprawności ruchowej oraz dla kierującego pojazdem przywożącemu taką osobę.

§ 92. Znak P-24 „miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej” oznacza, że stanowisko postojowe, na którym znak umieszczono, jest przeznaczone dla pojazdu samochodowego uprawnionej osoby niepełnosprawnej o obniżonej sprawności ruchowej oraz dla kierującego pojazdem przywożącemu taką osobę.

Załącznik do rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. (poz. 1393)

SPIS WZORÓW ZNAKÓW I SYGNAŁÓW DROGOWYCH.

45) T-29 tabliczka informująca o miejscu przeznaczonym dla pojazdu samochodowego uprawnionej osoby niepełnosprawnej o obniżonej sprawności ruchowej.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2015 poz. 1314)

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

W części 3 „Znaki zakazu” w pkt 3.1.2 „Zakres obowiązywania i sposób umieszczania znaków” akapit trzynasty otrzymuje brzmienie:

„Właściwy organ zarządzający ruchem na drogach umieszcza pod znakami: B-1, B-3, B-3a, B-4, B-10, B-35, B-37, B-38 i B-39 tabliczkę z napisem „Dotyczy także” i symbolem osoby niepełnosprawnej, określonym na tabliczce T-29 w przypadku stwierdzenia występowania zagrożenia bezpieczeństwa osób, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, lub innych uczestników ruchu drogowego. W przypadku umieszczenia pod znakami: B-1, B-3, B-3a, B-4, B-10, B-35, B-37, B-38 i B-39 tabliczki z napisem „Dotyczy także” i symbolem osoby niepełnosprawnej, szerokość tabliczki powinna być równa szerokości znaku.”

W części 5 „Znaki uzupełniające”: pkt 5.1 „Zasady ogólne” otrzymuje brzmienie:

„5.1. Zasady ogólne... w pkt 5.2.4 „Linie wyznaczające stanowiska postojowe” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Znak P-18 „stanowisko postojowe” (rys. 5.2.4.1) stosuje się w celu wyznaczenia miejsc postoju na części jezdni i chodnika oraz na wydzielonych parkingach bez ustalonych konstrukcyjnie stanowisk. Na obszarach, gdzie wyznacza się miejsca postojowe, należy przewidzieć stanowiska przeznaczone dla pojazdów osób niepełnosprawnych. Stanowiska postojowe dla pojazdów osób niepełnosprawnych powinny mieć nawierzchnię barwy niebieskiej.”

w pkt 5.2.9.2 „Symbol osoby niepełnosprawnej” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Znak P-24 „miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej” (rys. 5.2.9.2) stosuje się do oznakowania stanowiska postojowego przeznaczonego dla osób, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Znak P-24 umieszcza się na nawierzchni barwy niebieskiej.”

Pkt 3.3.5.2 „Sygnalizatory akustyczne dla pieszych” otrzymuje brzmienie:

„3.3.5.2. Sygnalizatory akustyczne dla pieszych... Zaleca się, aby ostrzegać niepełnosprawnych pieszych o awarii sygnalizacji w postaci stosownego słownego komunikatu: np. „sygnalizacja wyłączona, „sygnalizacja uszkodzona”, „awaria sygnalizacji”...

Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. 2003 nr 32 poz. 262)

§ 14. 1. Pojazd samochodowy, z wyjątkiem motocykla i trzykołowego pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 1 t, wyposaża się w następujące rodzaje układów hamulcowych, zwanych dalej „hamulcami”:

1) hamulec roboczy działający na wszystkie koła - przeznaczony do zmniejszania prędkości pojazdu i zatrzymywania go w sposób niezawodny, szybki i skuteczny, niezależnie od jego prędkości i obciążenia oraz od kąta wzniesienia lub spadku jezdni, z możliwością:

a) regulowania intensywności hamowania,

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

b) dokonywania hamowania z miejsca kierowcy bez użycia rąk; w odniesieniu do pojazdu inwalidzkiego dopuszcza się użycie jednej ręki;

§ 18. 1. Autobus powinien być wyposażony w:

oznakowaną przestrzeń przeznaczoną dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim, która:

a) umożliwia przewóz co najmniej jednej osoby na wózku inwalidzkim przodem lub tyłem do kierunku jazdy,

b) jest wyposażona w pas bezpieczeństwa ze zwijaczem i blokadą, umożliwiającą zapięcie pasażera wraz z wózkiem, a dostęp do niej jest zapewniony przez urządzenie do załadunku i wyładunku będące na wyposażeniu autobusu - w przestrzeni tej mogą być umieszczone siedzenia składane, o ile zachowane będą powyższe warunki, gdy siedzenia są złożone; dotyczy autobusu miejskiego rejestrowanego po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 2017 r.

§ 22. 1. Autobus szkolny powinien być tak zbudowany, aby:

6) istniała oznakowana przestrzeń przeznaczona dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim, taka, która:

a) umożliwia przewóz co najmniej jednej osoby na wózku inwalidzkim przodem lub tyłem do kierunku jazdy,

b) jest wyposażona w pas bezpieczeństwa ze zwijaczem i blokadą, umożliwiającą zapięcie pasażera wraz z wózkiem, a dostęp do niej jest zapewniony przez urządzenie do załadunku i wyładunku będące na wyposażeniu autobusu; w przestrzeni tej mogą być umieszczone siedzenia składane, o ile zachowane będą powyższe warunki, gdy siedzenia są złożone;

§ 43. 1. Pojazd silnikowy przeznaczony do nauki jazdy i egzaminowania, z zastrzeżeniem ust. 2, powinien być wyposażony w:

1) przyrząd kontrolny - tachograf samochodowy; przepis stosuje się do pojazdów wymienionych w ust. 4 pkt 5-8 i 11;

2) układ hamulcowy posiadający urządzenia przeciwblokujące koła jezdne; przepis stosuje się do pojazdów wymienionych w ust. 4 pkt 5-8 i 11;

3) dodatkowy pedał hamulca roboczego, który umożliwia przejęcie sterowania układem hamulcowym;

4) dodatkowe lusterka zewnętrzne: prawe i lewe;

5) dodatkowe lusterko wewnętrzne, o ile lusterko wewnętrzne jest wymagane w pojeździe zgodnie z załącznikiem nr 12 do rozporządzenia;

6) ogrzewaną tylną szybę; przepis stosuje się do samochodu osobowego;

7) apteczkę doraźnej pomocy;

8) ogumione koło zapasowe.

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

2. Przepisów ust. 1 nie stosuje się do:

1) do pojazdów, o których mowa w ust. 4 pkt 1-4;

2) pojazdu osoby niepełnosprawnej posiadającej orzeczenie lekarskie z adnotacją, że może prowadzić pojazd silnikowy po przystosowaniu go do określonego rodzaju schorzenia(....)

5. Przepisów ust. 4 pkt 4b lit. b i c nie stosuje się do samochodu osobowego osoby niepełnosprawnej posiadającej orzeczenie lekarskie z adnotacją, że może prowadzić ten pojazd po przystosowaniu go do określonego rodzaju schorzenia.

§ 53. 1. Rower oraz wózek rowerowy powinny być wyposażone:

1) z przodu - co najmniej w jedno światło pozycyjne barwy białej lub żółtej selektywnej;

§ 54. 1. Wózek inwalidzki bez silnika pomocniczego powinien odpowiadać przepisom § 53 ust. 1.

2. Dopuszczalne jest uczestniczenie w ruchu wózka inwalidzkiego napędzanego silnikiem pomocniczym pod warunkiem:

1) nieprzekroczenia 50 cm³ pojemności skokowej w przypadku silnika spalinowego;

2) spełnienia wymagań określonych w § 53 ust. 2-5.

3. Szerokość wózka inwalidzkiego nie może przekraczać 1,5 m.

Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 w zakresie ich budowy ogólnej [2018/237] Obejmujący wszystkie obowiązujące teksty, w tym: Suplement nr 1 do serii poprawek 07 – data wejścia w życie: 22 czerwca 2017 r.

DEFINICJE

Do celów regulaminu:

2.21. „**pasażer o ograniczonej możliwości poruszania się**” oznacza każdego pasażera mającego trudności podczas korzystania z publicznych środków transportu, takiego jak osoba niepełnosprawna (w tym osoby z obniżoną sprawnością sensoryczną i intelektualną, użytkownicy wózków inwalidzkich, osoby z upośledzeniem narządu ruchu, osoby niskiej postury, osoby z ciężkimi bagażami, osoby w podeszłym wieku, kobiety ciężarne, osoby z wózkami na zakupy oraz osoby z dziećmi, w tym z dziećmi siedzącymi w wózkach spacerowych);

2.22. „**użytkownik wózka inwalidzkiego**” oznacza osobę, która z powodu osłabienia lub niepełnosprawności wykorzystuje wózek inwalidzki do przemieszczania się;

2.33. „**pochylnia**” oznacza urządzenie stanowiące pomost ponad przerwę między podłogą przedziału pasażerskiego a podłożem lub krawężnikiem. Gdy pochylnia jest ustawiona w sposób umożliwiający korzystanie z niej, obejmuje ona każdą powierzchnię, która może

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

poruszać się w czasie rozkładania pochylni lub z której korzystanie możliwe jest wyłącznie, gdy pochylnia jest w pozycji rozłożonej, i po której ma się poruszać wózek inwalidzki;

3.6. Przepisy dotyczące umieszczania wózków inwalidzkich

3.6.1. Dla każdego użytkownika wózka inwalidzkiego przewidzianego w przedziale pasażerskim zapewniona jest specjalna powierzchnia co najmniej o szerokości 750 mm i długości 1 300 mm. Wzdłużna płaszczyzna powierzchni specjalnej jest równoległa do wzdłużnej płaszczyzny pojazdu, a powierzchnia podłogi w tej przestrzeni specjalnej wyłożona jest materiałem przeciwpoślizgowym, natomiast maksymalne nachylenie w dowolnym kierunku nie może przekraczać 5 %. W przypadku wózków inwalidzkich zwróconych w kierunku tyłu pojazdu, które spełniają wymogi określone w pkt 3.8.4 niniejszego załącznika, nachylenie wzdłużne nie może przekraczać 8 %, pod warunkiem że płaszczyzna podłogi nachyla się ku górze w kierunku tylnej części specjalnej powierzchni. W przypadku przestrzeni dla wózków inwalidzkich przystosowanej dla wózków ustawionych przodem w kierunku jazdy górna część poprzedzających oparcie siedzeń może naruszać przestrzeń przeznaczoną dla wózków inwalidzkich, jeśli zapewniona jest wolna przestrzeń pokazana na rys. 22 w załączniku 4.

3.6.2. Pojazd posiada co najmniej jeden otwór drzwiowy, przez który mogą się przemieszczać użytkownicy wózków inwalidzkich. W przypadku pojazdów klasy I co najmniej jedne drzwi zapewniające dostęp dla wózków inwalidzkich stanowią drzwi główne. Drzwi zapewniające dostęp dla wózków inwalidzkich posiadają urządzenie załadownicze odpowiadające przepisom pkt 3.11.3 (podnośnik) lub 3.11.4 (pochylnia) niniejszego załącznika.

3.6.3. Drzwi zapewniające dostęp dla wózków inwalidzkich niebędące drzwiami głównymi mają wysokość minimalną wynoszącą 1 400 mm. Minimalna szerokość wszystkich drzwi zapewniających dostęp wózków inwalidzkich do pojazdu wynosi 900 mm i można ją zmniejszyć o 100 mm, gdy pomiar jest wykonywany na poziomie uchwytów.

3.6.4. Możliwe musi być łatwe i swobodne przemieszczenie się użytkownika wózka inwalidzkiego z zewnątrz pojazdu przez co najmniej jedno z drzwi zapewniających dostęp dla wózków inwalidzkich do przestrzeni specjalnej na wzorcowym wózku inwalidzkim o wymiarach podanych w załączniku 4 rys. 21.

3.6.4.1. Określenie „łatwo i swobodnie” oznacza, że: a) użytkownik wózka inwalidzkiego musi dysponować wystarczającą przestrzenią, by manewrować nim bez pomocy innej osoby; b) w drzwiach tych nie ma stopni, przerw ani słupków, które mogłyby stanowić przeszkodę dla swobodnego poruszania się użytkownika wózka inwalidzkiego.

3.6.4.2. W celu zastosowania powyższych przepisów należy wykonać badanie; w przypadku pojazdów klas I i A wyposażonych w więcej niż jedną przestrzeń dla wózków inwalidzkich, podczas badania każdej przestrzeni dla wózków inwalidzkich pozostałe przestrzenie muszą być zajęte przez wzorcowy wózek inwalidzki.

3.6.5. W pojazdach klas I i A wyposażonych w pochylnię umożliwiającą wjazd wózków inwalidzkich musi istnieć możliwość wjechania i wyjechania z pojazdu wzorcowego wózka inwalidzkiego o wymiarach określonych na rys. 21 w załączniku 4, poruszającego się do przodu.

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

3.6.6. Pojazdy posiadające przestrzeń dla wózków inwalidzkich muszą mieć oznakowanie w postaci symboli graficznych zgodnie z załącznikiem 4 rys. 23A, widoczne z zewnątrz, zarówno z przodu po prawej/lewej stronie pojazdu, jak i w pobliżu odnośnych drzwi głównych. Jeden z tych symboli graficznych musi być umieszczony wewnątrz bezpośrednio obok każdej przestrzeni dla wózków inwalidzkich, wskazując, czy wózek inwalidzki ma być zwrócony przodem czy tyłem do kierunku jazdy.

3.7. Siedzenia i pasażerowie stojący w przestrzeni dla wózków inwalidzkich

3.7.1. W przestrzeni dla wózków inwalidzkich można montować siedzenia składane. Jednakże takie siedzenia złożone i nieużywane nie mogą naruszać przestrzeni dla wózków inwalidzkich.

3.7.2. Pojazd można wyposażyć w siedzenia wyjmowane, montowane w przestrzeni dla wózków inwalidzkich, pod warunkiem że kierowca lub członek załogi może łatwo usunąć takie siedzenia.

3.7.3. W pojazdach klas I, II i A, jeżeli miejsce na stopy przy dowolnym siedzeniu lub część siedzenia składanego, gdy jest ono użytkowane, narusza przestrzeń dla wózków inwalidzkich, takie siedzenia muszą posiadać oznakowanie umocowane na nich lub znajdujące się w ich bezpośrednim sąsiedztwie, w formie napisu w poniższym brzmieniu, równoważnego napisu lub symbolu graficznego: „Proszę ustąpić miejsca użytkownikowi wózka inwalidzkiego”. Przepisy pkt 7.6.11.8 załącznika 3 stosuje się do wszystkich oznaczeń tekstowych.

3.7.4. W pojazdach, w których przestrzeń dla wózków inwalidzkich przeznaczona jest wyłącznie dla użytkowników takich wózków, zgodnie z pkt 7.2.2.2.10 załącznika 3, przestrzeń taka musi być wyraźnie oznaczona napisem w poniższym brzmieniu, równoważnym napisem lub symbolem graficznym: „Obszar przeznaczony wyłącznie dla użytkowników wózków inwalidzkich”. Przepisy pkt 7.6.11.8 załącznika 3 stosuje się do wszystkich oznaczeń tekstowych.

3.8. Stateczność wózka inwalidzkiego

3.8.1. W pojazdach, w przypadku których wymaga się montowania urządzeń przytrzymujących dla użytkownika, przestrzeń dla wózków inwalidzkich musi być zaprojektowana tak, aby użytkownik wózka inwalidzkiego podróżował na wózku zwróconym w kierunku jazdy, i musi być wyposażona w urządzenia przytrzymujące dla pasażerów zgodne z wymogami określonymi w pkt 3.8.2 lub w pkt 3.8.3 poniżej. W pojazdach, w przypadku których nie wymaga się montowania urządzeń przytrzymujących dla użytkownika, przestrzeń dla wózków inwalidzkich musi być wyposażona w urządzenia przytrzymujące zgodne z wymogami określonymi w pkt 3.8.2 lub w pkt 3.8.3, bądź musi być zgodna z wymogami określonymi w pkt 3.8.4 poniżej.

3.8.2. Wózek inwalidzki zwrócony w kierunku przodu pojazdu – wymogi w zakresie badania statycznego

3.8.2.1. Każda przestrzeń dla wózka inwalidzkiego musi być wyposażona w urządzenie przytrzymujące zdolne do przytrzymania wózka inwalidzkiego i jego użytkownika.

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

3.8.2.2. Takie urządzenie przytrzymujące i jego punkt mocowania przystosowane są do wytrzymywania sił równoważnych siłom wymaganych dla siedzeń dla pasażerów i urządzeń przytrzymujących dla osób je zajmujących.

3.8.2.3. Przeprowadza się badanie statyczne zgodnie z następującymi wymogami: 3.8.2.3.1. określone tu siły przykłada się oddzielnie w kierunku do przodu i do tyłu, osobno oraz do samego urządzenia przytrzymującego;

3.8.2.3.2. czas przyłożenia siły wynosi nie mniej niż 0,2 sekundy;

3.8.2.3.3. urządzenie przytrzymujące musi być w stanie wytrzymać badanie. Trwałe odkształcenie, łącznie z częściowym pęknięciem lub innym uszkodzeniem urządzenia przytrzymującego, nie stanowi o niepowodzeniu badania, jeżeli wymagana siła zostaje utrzymana przez określony czas. W odpowiednich przypadkach urządzenie blokujące umożliwiające wózkowi inwalidzkiemu opuszczenie pojazdu jest sterowane ręcznie po odjęciu siły ciągnięcia.

3.8.2.4. W kierunku do przodu w przypadku oddzielnych urządzeń przytrzymujących dla wózka inwalidzkiego i użytkownika wózka inwalidzkiego:

3.8.2.4.1. w przypadku kategorii M2:

3.8.2.4.1.1. $1\ 110\ daN \pm 20\ daN$ w przypadku biodrowego pasa bezpieczeństwa. Przykłada się siłę do urządzenia przytrzymującego dla użytkownika wózka inwalidzkiego, w płaszczyźnie poziomej pojazdu i w kierunku przodu pojazdu, jeżeli urządzenie przytrzymujące nie jest przymocowane do podłogi pojazdu. Jeżeli urządzenie przytrzymujące jest przymocowane do podłogi, przykłada się siłę pod kątem $45^\circ \pm 10^\circ$ do płaszczyzny poziomej pojazdu i w kierunku przodu pojazdu;

3.8.2.4.1.2. $675\ daN \pm 20\ daN$ w płaszczyźnie poziomej pojazdu i w kierunku przodu pojazdu, na część biodrową pasa bezpieczeństwa oraz $675\ daN \pm 20\ daN$ w płaszczyźnie poziomej pojazdu i w kierunku przodu pojazdu, do części pasa bezpieczeństwa przylegającej do tułowia, w przypadku pasa 3-punktowego;

3.8.2.4.1.3. $1\ 715\ daN \pm 20\ daN$ pod kątem $45^\circ \pm 10^\circ$ do płaszczyzny poziomej pojazdu i w kierunku przodu pojazdu, do urządzenia przytrzymującego wózek inwalidzki;

3.8.2.4.1.4. wspomniane siły przykłada się równocześnie;

3.8.2.4.2. w przypadku kategorii M3:

3.8.2.4.2.1. $740\ daN \pm 20\ daN$ w przypadku biodrowego pasa bezpieczeństwa. Przykłada się siłę do urządzenia przytrzymującego dla użytkownika wózka inwalidzkiego, w płaszczyźnie poziomej pojazdu i w kierunku przodu pojazdu, jeżeli urządzenie przytrzymujące nie jest przymocowane do podłogi pojazdu. Jeżeli urządzenie przytrzymujące jest przymocowane do podłogi, przykłada się siłę pod kątem $45^\circ \pm 10^\circ$ do płaszczyzny poziomej pojazdu i w kierunku przodu pojazdu;

3.8.2.4.2.2. $450\ daN \pm 20\ daN$ w płaszczyźnie poziomej pojazdu i w kierunku przodu pojazdu, na część biodrową pasa bezpieczeństwa oraz $450\ daN \pm 20\ daN$ w płaszczyźnie poziomej

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

pojazdu i w kierunku przodu pojazdu, do części pasa bezpieczeństwa przylegającej do tułowia, w przypadku pasa 3-punktowego;

3.8.2.4.2.3. 1 130 daN \pm 20 daN pod kątem $45^\circ \pm 10^\circ$ do płaszczyzny poziomej pojazdu i w kierunku przodu pojazdu, do urządzenia przytrzymującego wózek inwalidzki;

3.8.2.4.2.4. wspomniane siły przykłada się równocześnie.

3.8.2.5. W kierunku do przodu, w przypadku łączonego urządzenia przytrzymującego dla wózka inwalidzkiego i dla użytkownika wózka inwalidzkiego:

3.8.2.5.1. w przypadku kategorii M2:

3.8.2.5.1.1. 1 110 daN \pm 20 daN pod kątem $45^\circ \pm 10^\circ$ do płaszczyzny poziomej pojazdu i w kierunku przodu pojazdu, do urządzenia przytrzymującego dla użytkownika wózka inwalidzkiego, w przypadku biodrowego pasa bezpieczeństwa; 23.2.2018 L 52/99 Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej PL

3.8.2.5.1.2. 675 daN \pm 20 daN pod kątem $45^\circ \pm 10^\circ$ do płaszczyzny poziomej pojazdu i w kierunku przodu pojazdu, na część biodrową pasa bezpieczeństwa oraz 675 daN \pm 20 daN w płaszczyźnie poziomej pojazdu i w kierunku przodu pojazdu, do części pasa bezpieczeństwa przylegającej do tułowia, w przypadku pasa 3-punktowego;

3.8.2.5.1.3. 1 715 daN \pm 20 daN pod kątem $45^\circ \pm 10^\circ$ do płaszczyzny poziomej pojazdu i w kierunku przodu pojazdu, do urządzenia przytrzymującego wózek inwalidzki;

3.8.2.5.1.4. wspomniane siły przykłada się równocześnie;

3.8.2.5.2. w przypadku kategorii M3:

3.8.2.5.2.1. 740 daN \pm 20 daN pod kątem $45^\circ \pm 10^\circ$ do płaszczyzny poziomej pojazdu i w kierunku przodu pojazdu, do urządzenia przytrzymującego dla użytkownika wózka inwalidzkiego, w przypadku biodrowego pasa bezpieczeństwa;

3.8.2.5.2.2. 450 daN \pm 20 daN pod kątem $45^\circ \pm 10^\circ$ do płaszczyzny poziomej pojazdu i w kierunku przodu pojazdu, na część biodrową pasa bezpieczeństwa oraz 450 daN \pm 20 daN w płaszczyźnie poziomej pojazdu i w kierunku przodu pojazdu, do części pasa bezpieczeństwa przylegającej do tułowia, w przypadku pasa 3-punktowego;

3.8.2.5.2.3. 1 130 daN \pm 20 daN pod kątem $45^\circ \pm 10^\circ$ do płaszczyzny poziomej pojazdu i w kierunku przodu pojazdu, do urządzenia przytrzymującego wózek inwalidzki;

3.8.2.5.2.4. wspomniane siły przykłada się równocześnie.

3.8.2.6. W kierunku do tyłu:

3.8.2.6.1. 810 daN \pm 20 daN pod kątem $45^\circ \pm 10^\circ$ do płaszczyzny poziomej pojazdu i w kierunku tyłu pojazdu, do urządzenia przytrzymującego wózek inwalidzki.

3.8.2.7. W każdym przypadku siły należy przykładać do urządzenia przytrzymującego dla użytkowników wózków inwalidzkich przy pomocy urządzenia do ciągnięcia odpowiedniego dla typu pasa określonego w regulaminie nr 14.

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

3.8.3. Wózek inwalidzki zwrócony w kierunku przodu pojazdu – wymogi w zakresie badania hybrydowego

3.8.3.1. Przestrzeń dla wózków inwalidzkich wyposażona jest w urządzenie przytrzymujące dla wózków inwalidzkich nadające się do ogólnego stosowania dla wózków inwalidzkich i pozwala na przewóz wózka inwalidzkiego i użytkownika wózka inwalidzkiego zwróconego w kierunku przodu pojazdu.

3.8.3.2. Przestrzeń dla wózków inwalidzkich wyposażona jest w urządzenie przytrzymujące dla użytkowników wózków inwalidzkich, które obejmuje co najmniej dwa punkty mocowania oraz zabezpieczenie miednicy (biodrowy pas bezpieczeństwa) i które jest zaprojektowane i skonstruowane z elementów przystosowanych do działania w sposób podobny do pracy pasów bezpieczeństwa zgodnych z regulaminem nr 16.

3.8.3.3. Każde urządzenie przytrzymujące stanowiące wyposażenie przestrzeni dla wózków inwalidzkich można łatwo zwolnić w sytuacji awaryjnej.

3.8.3.4. Każde urządzenie przytrzymujące dla wózków inwalidzkich:

3.8.3.4.1. spełnia wymogi badań dynamicznych opisane w pkt 3.8.3.8 i jest bezpiecznie przymocowane do punktów mocowania pojazdu spełniających wymogi badań statycznych wymienione w pkt 3.8.3.6 poniżej; lub

3.8.3.4.2. jest bezpiecznie przymocowane do punktów mocowania pojazdu w taki sposób, że kombinacja zabezpieczeń i punktów mocowania spełnia wymogi pkt. 3.8.3.8. 3.8.3.5. Każde urządzenie przytrzymujące dla użytkownika wózka inwalidzkiego: 3.8.3.5.1. spełnia wymogi badań dynamicznych opisane w pkt 3.8.3.9 i jest bezpiecznie przymocowane do punktów mocowania pojazdu spełniających wymogi badań statycznych wymienione w pkt 3.8.3.6 poniżej; lub 3.8.3.5.2. jest bezpiecznie przymocowane do punktów mocowania pojazdu w taki sposób, że kombinacja zabezpieczeń i punktów mocowania spełnia wymogi badań dynamicznych opisane w pkt 3.8.3.9, przy zamocowaniu do punktów mocowania ustawionych zgodnie z opisem w pkt 3.8.3.6.7. 23.2.2018 L 52/100 Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej PL

3.8.3.6. Przeprowadza się badanie statyczne na punktach mocowania zarówno urządzenia przytrzymującego dla wózków inwalidzkich, jak i urządzenia przytrzymującego dla użytkowników wózków inwalidzkich zgodnie z następującymi wymogami:

3.8.3.6.1. siły określone w pkt 3.8.3.7 poniżej przykłada się przy pomocy urządzenia odtwarzającego geometrię urządzenia przytrzymującego dla wózków inwalidzkich;

3.8.3.6.2. siły określone w pkt 3.8.3.7.3 poniżej przykłada się przy pomocy urządzenia odtwarzającego geometrię urządzenia przytrzymującego dla użytkowników wózków inwalidzkich oraz przy pomocy urządzenia do ciągnięcia określonego w regulaminie nr 14;

3.8.3.6.3. siły określone w pkt 3.8.3.6.1 i 3.8.3.6.2 powyżej przykłada się równocześnie w kierunku do przodu i pod kątem $10^{\circ} \pm 5^{\circ}$ ponad płaszczyznę poziomą;

3.8.3.6.4. siły określone w pkt 3.8.3.6.1 powyżej przykłada się w kierunku do tyłu i pod kątem $10^{\circ} \pm 5^{\circ}$ ponad płaszczyznę poziomą;

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

3.8.3.6.5. siły przykłada się możliwie najszybciej, przez środkową oś pionową przestrzeni dla wózka inwalidzkiego; oraz 3.8.3.6.6. czas przyłożenia siły wynosi nie mniej niż 0,2 sekundy; 3.8.3.6.7. badanie przeprowadza się na reprezentatywnym segmencie konstrukcji pojazdu łącznie z wszelkim wyposażeniem znajdującym się w pojeździe, które prawdopodobnie podnosi wytrzymałość lub sztywność konstrukcji.

3.8.3.7. Siły określone w pkt 3.8.3.6 powyżej są następujące:

3.8.3.7.1. w przypadku punktów mocowania przewidzianych dla urządzenia przytrzymującego dla wózków inwalidzkich, stanowiących wyposażenie pojazdów kategorii M2: 3.8.3.7.1.1. 110 daN \pm 20 daN przyłożona do wzdłużnej płaszczyzny pojazdu i w kierunku przodu pojazdu, na wysokości nie mniejszej niż 200 mm i nie większej niż 300 mm, mierzonej pionowo od podłogi w przestrzeni dla wózków inwalidzkich; oraz 3.8.3.7.1.2. 550 daN \pm 20 daN przyłożona do wzdłużnej płaszczyzny pojazdu i w kierunku tyłu pojazdu, na wysokości nie mniejszej niż 200 mm i nie większej niż 300 mm, mierzonej pionowo od podłogi w przestrzeni dla wózków inwalidzkich;

3.8.3.7.2. w przypadku punktów mocowania przewidzianych dla urządzenia przytrzymującego dla wózków inwalidzkich, stanowiących wyposażenie pojazdów kategorii M3: 3.8.3.7.2.1. 740 daN \pm 20 daN przyłożona do wzdłużnej płaszczyzny pojazdu i w kierunku przodu pojazdu, na wysokości nie mniejszej niż 200 mm i nie większej niż 300 mm, mierzonej pionowo od podłogi w przestrzeni dla wózków inwalidzkich; oraz 3.8.3.7.2.2. 370 daN \pm 20 daN przyłożona do wzdłużnej płaszczyzny pojazdu i w kierunku tyłu pojazdu, na wysokości nie mniejszej niż 200 mm i nie większej niż 300 mm, mierzonej pionowo od podłogi w przestrzeni dla wózków inwalidzkich;

3.8.3.7.3. w przypadkach punktów mocowania przewidzianych dla urządzenia przytrzymującego dla użytkowników wózków inwalidzkich, siły są zgodne z wymogami określonymi w regulaminie nr 14. Siły należy przykładać przy pomocy urządzenia do ciągnięcia odpowiedniego dla typu pasa określonego w regulaminie nr 14.

3.8.3.8. Urządzenie przytrzymujące dla wózków inwalidzkich poddawane jest badaniu dynamicznemu przeprowadzanemu zgodnie z następującymi wymogami:

3.8.3.8.1. wózek badawczy o masie 85 kg odpowiadający wózkowi inwalidzkiemu, z prędkości między 48 km/h a 50 km/h do zatrzymania, poddany jest czasowemu impulsowi spowalniającemu:

3.8.3.8.1.1. przekraczającemu 20 g w kierunku do przodu w łącznym czasie wynoszącym co najmniej 0,015 sekundy;

3.8.3.8.1.2. przekraczającemu 15 g w kierunku do przodu w łącznym czasie wynoszącym co najmniej 0,04 sekundy;

3.8.3.8.1.3. przekraczającemu czas wynoszący 0,075 sekundy;

3.8.3.8.1.4. nieprzekraczającemu 28 g i nie dłużej niż przez 0,08 sekundy;

3.8.3.8.1.5. nieprzekraczającemu czasu wynoszącego 0,12 sekundy; oraz

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

3.8.3.8.2. wózek badawczy o masie 85 kg odpowiadający wózkowi inwalidzkemu, z prędkości między 48 km/h a 50 km/h do zatrzymania, poddany jest czasowemu impulsowi spowalniającemu:

3.8.3.8.2.1. przekraczającemu 5 g w kierunku do tyłu w łącznym czasie wynoszącym co najmniej 0,015 sekundy;

3.8.3.8.2.2. nieprzekraczającemu 8 g w kierunku do tyłu i nie dłużej niż 0,02 sekundy; 3.8.3.8.3. badanie określone w pkt 3.8.3.8.2 powyżej nie ma zastosowania, jeżeli te same urządzenia przytrzymujące wykorzystuje się dla kierunku do przodu i do tyłu lub jeżeli zostało przeprowadzone badanie równorzędne;

3.8.3.8.4. do celów powyższego badania urządzenie przytrzymujące dla wózka inwalidzkiego jest przymocowane:

3.8.3.8.4.1. do punktów mocowania zamocowanych na urządzeniu do badań i reprezentujących geometrię punktów mocowania występujących w pojeździe, dla którego przeznaczone jest urządzenie przytrzymujące; albo

3.8.3.8.4.2. do punktów mocowania tworzących część reprezentatywnego segmentu pojazdu, dla którego przeznaczone jest urządzenie przytrzymujące, ustawionych zgodnie z opisem w pkt 3.8.3.6.7 powyżej.

3.8.3.9. Urządzenie przytrzymujące dla użytkownika wózka inwalidzkiego odpowiada wymogom badań określonym w regulaminie nr 16 lub badaniu równorzędnemu z czasowym impulsem opóźniającym określonym w pkt 3.8.3.8.1 powyżej. Wymóg ten uznaje się za spełniony w przypadku pasa bezpieczeństwa homologowanego zgodnie z regulaminem nr 16 i tak oznakowanego.

3.8.3.10. Badanie określone w pkt 3.8.3.6, 3.8.3.8 lub 3.8.3.9 powyżej uważa się za zakończone niepowodzeniem, o ile nie zostaną spełnione następujące wymogi: 3.8.3.10.1. w czasie badania żadna część urządzenia nie zawiodła, ani nie oddzieliła się od swojego punktu mocowania lub od pojazdu;

3.8.3.10.2. mechanizmy uwalniające wózek inwalidzki i jego użytkownika działają po zakończeniu badania;

3.8.3.10.3. w czasie badania określonego w pkt 3.8.3.8 powyżej, przesunięcie wózka inwalidzkiego w płaszczyźnie wzdłużnej nie może wynieść więcej niż 200 mm;

3.8.3.10.4. po zakończeniu badania żadna część urządzenia nie jest odkształcona w takim stopniu, aby z uwagi na ostre krawędzie lub inne wystające części mogła spowodować uraz.

3.8.3.11. Dotycząca go instrukcja użytkownika jest w sposób jasny przedstawiona w jego bezpośrednim sąsiedztwie.

3.8.4. Wózek inwalidzki zwrócony w kierunku tyłu pojazdu – wymogi w zakresie badania statycznego

3.8.4.1. W pojazdach, w przypadku których nie wymaga się montowania urządzeń przytrzymujących dla użytkownika, alternatywnie w stosunku do przepisów pkt 3.8.2 lub 3.8.3 powyżej, przestrzeń dla wózków inwalidzkich może być projektowana tak, aby użytkownik

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

wózka inwalidzkiego mógł podróżować bez korzystania z urządzenia przytrzymującego, na wózku zwróconym w kierunku tyłu pojazdu, opartym o podporę lub oparcie, zgodnie z następującymi wymogami:

3.8.4.1.1. jeden ze wzdłużnych boków przestrzeni dla wózka inwalidzkiego przylega do boku lub ściany pojazdu lub przegrody;

3.8.4.1.2. w przedniej części przestrzeni dla wózka inwalidzkiego znajduje się podpora lub oparcie prostopadłe do wzdłużnej osi pojazdu;

3.8.4.1.3. w celu uniknięcia wywrócenia się wózka inwalidzkiego, podpora lub oparcie zaprojektowane są w taki sposób, aby koła lub tył wózka inwalidzkiego opierały się o tę podporę lub o to oparcie; podpora i oparcie muszą spełniać wymogi pkt 3.8.5 poniżej;

3.8.4.1.4. poręcz lub uchwyt są zamontowane na boku lub ścianie pojazdu lub na przegrodzie w taki sposób, aby pozwalały użytkownikowi wózka inwalidzkiego łatwo się ich uchwycić. Poręcz ta nie może wystawać ponad pionowy rzut przestrzeni dla wózka inwalidzkiego, z wyjątkiem sytuacji, gdy wystaje na nie więcej niż 90 mm i tylko na wysokości nie mniejszej niż 850 mm ponad podłogą przestrzeni dla wózka inwalidzkiego;

3.8.4.1.5. wysuwana poręcz lub inne równorzędne sztywne urządzenie zamontowane jest po przeciwległej stronie przestrzeni dla wózka inwalidzkiego w celu ograniczenia jakiegokolwiek poprzecznego przesunięcia się wózka inwalidzkiego oraz w celu umożliwienia użytkownikowi wózka inwalidzkiego łatwego jej uchwycenia;

3.8.4.1.6. w sąsiedztwie powierzchni dla wózków inwalidzkich znajduje się znak z tekstem w brzmieniu: „Miejsce przeznaczone dla wózka inwalidzkiego. Wózek inwalidzki umieszcza się przodem w kierunku tyłu pojazdu, opierając go o podporę lub oparcie i z zablokowanymi hamulcami.”.

Przepisy pkt 7.6.11.8 załącznika 3 stosuje się do wszystkich oznaczeń tekstowych.

3.8.5. Wymogi w zakresie oparc i podpór

3.8.5.1. Oparcie montowane w przestrzeni dla wózków inwalidzkich zgodnie z pkt 3.8.4 musi być zamontowane prostopadłe do osi wzdłużnej pojazdu i musi być w stanie znieść obciążenie 250 ± 20 daN przykładane do środka wyścielanej powierzchni oparcia, na wysokości nie mniejszej niż 600 mm i nie większej niż 800 mm mierzony pionowo od podłogi przestrzeni dla wózków inwalidzkich, co najmniej przez 1,5 sekundy, za pomocą bloku o wymiarach 200 mm × 200 mm w płaszczyźnie poziomej pojazdu w kierunku przodu pojazdu. W oparciu nie może pojawić się zagłębienie większe niż na 100 mm; oparcie nie może również zostać w sposób nieodwracalny odkształcone lub uszkodzone.

3.8.5.2. Podpora montowana w przestrzeni dla wózków inwalidzkich zgodnie z pkt 3.8.4 musi być zamontowana prostopadłe do osi wzdłużnej pojazdu i musi być w stanie wytrzymać obciążenie $250 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ przykładane do środka podpory co najmniej przez 1,5 sekundy w płaszczyźnie poziomej pojazdu w kierunku przodu pojazdu. W podporze nie może pojawić się zagłębienie większe niż na 100 mm; podpora nie może również zostać w sposób nieodwracalny odkształcona lub uszkodzona.

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

3.8.6. Przykład oparcia spełniającego wymogi pkt 3.8.4.1.3 powyżej (zob. załącznik 4 rys. 29).

3.8.6.1. Dolna krawędź oparcia musi znajdować się na wysokości nie mniejszej niż 350 mm i nie większej niż 480 mm, mierzonej pionowo od podłogi w przestrzeni dla wózków inwalidzkich.

3.8.6.2. Górna krawędź oparcia musi znajdować się na wysokości nie mniejszej niż 1 300 mm mierzonej pionowo od podłogi w przestrzeni dla wózków inwalidzkich.

3.8.6.3. Oparcie musi posiadać szerokość: 3.8.6.3.1. nie mniejszą niż 270 mm i nie większą niż 420 mm do wysokości 830 mm, mierzonej pionowo od podłogi w przestrzeni dla wózków inwalidzkich; oraz 3.8.6.3.2. nie mniejszą niż 270 mm i nie większą niż 300 mm na wysokości przekraczającej 830 mm, mierzonej pionowo od podłogi w przestrzeni dla wózków inwalidzkich.

3.8.6.4. Oparcie należy montować pod kątem nie mniejszym niż 4° i nie większym niż 8° od pionu, przy czym dolna krawędź oparcia musi znajdować się bliżej końca pojazdu niż krawędź górna.

3.8.6.5. Wyścielana powierzchnia oparcia musi stanowić jednolitą i ciągłą płaszczyznę.

3.8.6.6. Wyścielana powierzchnia oparcia musi przechodzić przez punkt na umownej płaszczyźnie pionowej znajdującej się z tyłu przedniej części przestrzeni dla wózków inwalidzkich

i w odległości nie mniej niż 100 mm oraz nie więcej niż 120 mm od przedniej części przestrzeni dla wózków inwalidzkich, mierzonej poziomo, oraz na wysokości nie mniej niż 830 mm i nie więcej niż 870 mm od podłogi powierzchni dla wózków inwalidzkich, mierzonej pionowo.

5.2. Pojazdy klasy I muszą umożliwiać dostęp osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym co najmniej jednemu użytkownikowi wózka inwalidzkiego, oraz jednemu rozłożonemu wózkowi dziecięcemu lub wózkowi spacerowemu zgodnie z przepisami technicznymi ustanowionymi w załączniku 8.

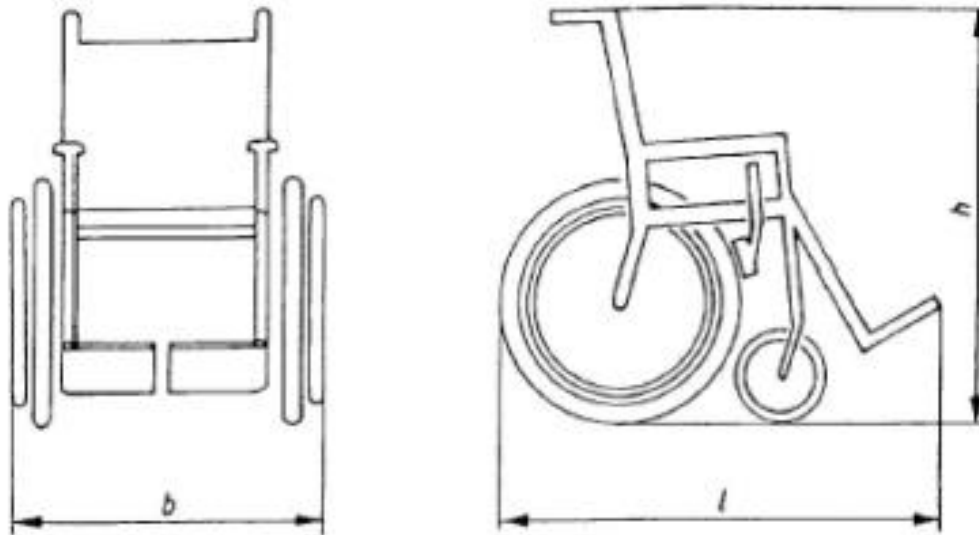
W pojazdach sztywnych klasy I miejsce dla wózka inwalidzkiego może być połączone z miejscem na rozłożony wózek spacerowy lub dziecięcy. W takim przypadku takie miejsce musi posiadać oznakowanie umocowane w takim miejscu lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie

w formie napisu w poniższym brzmieniu, równoważnego napisu lub symbolu graficznego: „Proszę ustąpić miejsca użytkownikowi wózka inwalidzkiego”.

7.2.2.2.9. powierzchni miejsca (miejsc) na wózek inwalidzki, uważanych za zajęte przez użytkownika wózka inwalidzkiego, zob. pkt 7.2.2.4 powyżej;

7.2.2.2.10. powierzchni miejsca (miejsc) na wózek inwalidzki przeznaczonych wyłącznie dla użytkownika wózka inwalidzkiego.

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)



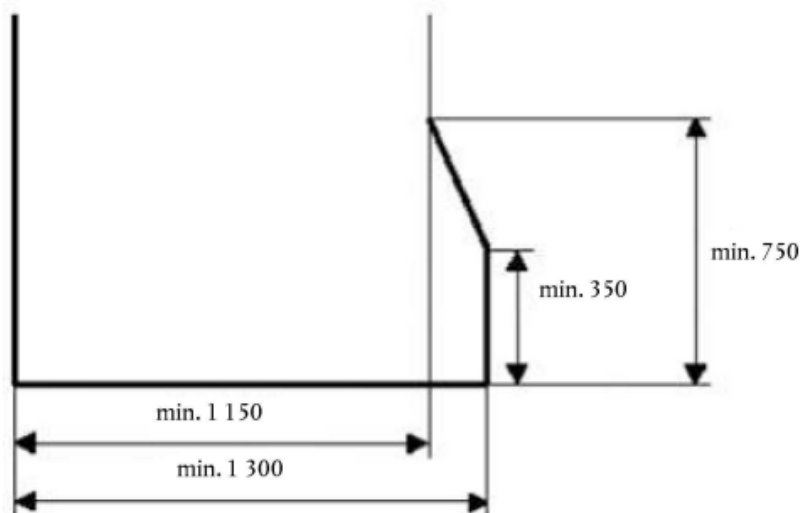
Rysunek 21 Wzorcowy wózek inwalidzki (zob. załącznik 8 pkt 3.6.4)

Długość całkowita l : 1 200 mm

Szerokość całkowita b : 700 mm

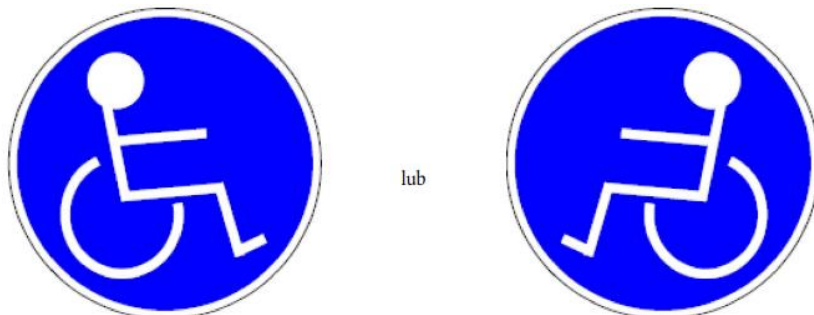
Wysokość całkowita h : 1 090 mm

Uwaga: Użytkownik wózka inwalidzkiego siedzący na wózku inwalidzkim powoduje zwiększenie długości całkowitej tego wózka o 50 mm, a wysokości od podłoża o 1 350 mm.



Rysunek 22 Minimalna wolna przestrzeń dla użytkownika wózka inwalidzkiego w przestrzeni dla wózka inwalidzkiego (wymiary w mm) (zob. załącznik 8 pkt 3.6.1)

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)



Rysunek 23A Symbol graficzny dla użytkowników wózków inwalidzkich

Barwa: biały symbol na niebieskim tle

Rozmiar: średnica co najmniej 130 mm

Dokument dotyczący zasad projektowania znaków bezpieczeństwa: ISO 3864–1:2002



Rysunek 23B Symbol graficzny dla pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, innych niż użytkownicy wózków inwalidzkich

Barwa: biały symbol na niebieskim tle

Rozmiar: średnica co najmniej 130 mm

Dokument dotyczący zasad projektowania znaków bezpieczeństwa: ISO 3864–1:2002



Rysunek 23C Symbol graficzny dla miejsca na wózek dziecięcy i wózek spacerowy

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

Barwa: biały symbol na niebieskim tle

Rozmiar: średnica co najmniej 130 mm

Dokument dotyczący zasad projektowania znaków bezpieczeństwa: ISO 3864–1:2011

3.11.4. Pochylnia

3.11.4.1. Przepisy ogólne

3.11.4.1.1. Pochylnia działa jedynie w przypadku, gdy pojazd jest nieruchomy.

3.11.4.1.2. Krawędzie na zewnątrz muszą być zaokrąglone promieniem nie mniejszym niż 2,5 mm. Naroża na zewnątrz zaokrąglone są promieniem nie mniejszym 5 mm.

3.11.4.1.3. Użytkowa powierzchnia pochylni musi mieć szerokość co najmniej 800 mm. Nachylenie pochylni wysuniętej lub rozłożonej na krawężniku o wysokości 150 mm nie przekracza 12 %. Nachylenie pochylni wysuniętej lub rozłożonej na ziemi nie przekracza 36 %. Do zaliczenia tego badania można wykorzystać układ przyklęku.

3.11.4.1.4. Pochylnia, której długość w stanie gotowości do użytku przekracza 1 200 mm, wyposażona jest w urządzenie zapobiegające zjechaniu wózka inwalidzkiego na boki.

3.11.4.1.5. Pochylnia działa w sposób bezpieczny z obciążeniem równym 300 kg.

3.11.4.1.6. Zewnętrzna krawędź powierzchni pochylni dostępna dla wózków inwalidzkich musi być wyraźnie oznaczona kolorową taśmą o szerokości 45 mm do 55 mm, kontrastującą z pozostałą powierzchnią pochylni. Kolorowa taśma musi rozciągać się wzdłuż najbardziej wysuniętej na zewnątrz krawędzi i wzdłuż obu krawędzi równoległych do kierunku jazdy wózka inwalidzkiego. Dopuszcza się oznakowanie miejsca, gdzie istnieje niebezpieczeństwo przewrócenia i miejsc, gdzie część powierzchni pochylni tworzy stopień.

3.11.4.1.7. Przenośna pochylnia musi być zabezpieczona, gdy znajduje się w pozycji gotowej do użytku. Należy wyznaczyć właściwe miejsce, w którym przenośna pochylnia może być chowana i w którym będzie przygotowana do użycia.