

Warszawa, 21 maja 2008 r.

BAS-WAEM-906/08

**Pan**

**Poseł Łukasz GIBAŁA**

Klub Parlamentarny

Platforma Obywatelska

Poniżej zaznaczono kolorem nieścistości i **sprzeczności** ze stanem faktycznym, jakie udało się ustalić do 29.05.2008.

## **INFORMACJA**

**na temat przepisów ruchu drogowego dot. rowerzystów  
i danych statystycznych o wypadkach drogowych z udziałem  
rowerzystów w wybranych krajach Unii Europejskiej**

### **WSTĘP**

W państwach Unii Europejskiej przepisy i zasady ruchu drogowego obowiązujące rowerzystów jako uczestników ruchu drogowego określone są - podobnie jak w Polsce - jednoznacznie ustawami i rozporządzeniami ministrów Spraw Wewnętrznych, Infrastruktury i Transportu.

Przy opracowaniu odpowiedzi na szczegółowe pytania związane z udziałem rowerzystów w ruchu drogowym wykorzystano informacje uzyskane z Instytutu Transportu Samochodowego, Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz bezpośrednio ze stron internetowych instytucji zajmujących się problematyką ruchu drogowego.

Przedmiotem niniejszej informacji jest porównawcze przedstawienie szczegółowych zagadnień dotyczących uczestnictwa rowerzystów w ruchu drogowym w wybranych państwach Unii Europejskiej: Belgia, Czechy, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Hiszpania, Luksemburg, Łotwa, Niemcy, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Węgry, Wielka Brytania.

Wykaz zagadnień poddanych analizie:

### 1. Jazda na rowerze w kasku:

Jazda na rowerze w kasku nie jest obowiązkowa z wyjątkiem Czech (kask obowiązkowy poniżej 18 roku życia), Estonii (kask obowiązkowy poniżej 16 roku życia), Hiszpania (kask obowiązkowy w mieście dla wszystkich rowerzystów) **Nieprawda!** Zgodnie z art. 118 ust. 1 *Reglamento General de Circulation* z 21 listopada 2003, zm. 01.09.2006, kask jest obowiązkowy dla rowerzystów **nie w mieście**, ale na drogach łączących miasta i to z wyjątkami (!), takimi jak długie podjazdy, silne upały oraz zwolnienie lekarskie (na piśmie), Łotwy (kask obowiązkowy poniżej 7 roku życia),

### 2. Jazda po jezdni dwóch rowerzystów obok siebie:

Jazda dwóch rowerzystów obok siebie jest zabroniona w Czechach, Estonii, Finlandii, Francji **Nieprawda!** Jazdę parami we Francji dopuszcza art. R431-6 *Code de la Route*, przy czym dotyczy to wyłącznie rowerzystów poruszających się na rowerach jednośladowych i nie ciągnących przyczep. Po zmroku oraz w sytuacji która tego wymaga rowerzyści muszą wrócić do jednego rzędu, Luksemburgu, Łotwie, Niemczech **Nieprawda!** W Niemczech jazdę rowerzystów obok siebie dopuszcza art. 2 ust. 4 *StVO*, przy czym oficjalna *interpretacja* stwierdza, że chodzi o nie więcej niż dwóch (*StVO* nie określa ich liczby), rowerzyści muszą wrócić do jednego rzędu jeśli jazda obok siebie utrudniałaby ruch innych pojazdów; Portugalii, Rumunii, Słowacji i na Węgrzech.

Jazda dwóch rowerzystów obok siebie jest dozwolona w Belgii, Danii, Hiszpanii i Wielkiej Brytanii.

### 3. Kierowanie rowerem pod wpływem alkoholu:

Kierowanie rowerem pod wpływem alkoholu jest prawnie zabronione w państwach UE z wyjątkiem Finlandii i Węgier

### 4. Ubezpieczenie obowiązkowe OC dla rowerów:

Rowery nie podlegają obowiązkowemu ubezpieczeniu OC z wyjątkiem Luksemburga i Niemiec gdzie takie ubezpieczenie jest obowiązkowe. **Nieprawda!** W Niemczech taki obowiązek nie istnieje.

### 5. Odrębne przepisy dotyczące rowerów napędzanych silnikiem elektrycznym:

Brak jest odrębnych przepisów przeznaczonych dla rowerów napędzanych silnikiem elektrycznym w Belgii, Czechach, Estonii, Francji, Łotwie, Niemczech, Słowacji i Rumunii.

Odrębne przepisy w tej sprawie posiadają Dania (dozwolony tylko 1 silnik), Finlandia (max moc silnika 250W, max prędkość 25 km/h), Hiszpania, Luksemburg, Portugalia (**Dokładnie: maksymalna ciągła moc znamionowa 250W, zmniejszająca się ciągle w miarę wzrostu prędkości i odłączana po przekroczeniu 25 km/godz lub wcześniej, kiedy rowerzysta przestaje pedałowac, art. 112 *Codigo de Estrada 2005***), Węgry (max moc silnika 300W), Wielka Brytania.

## 6. Elementy obowiązkowego wyposażenia roweru:

### Belgia

- Białe lub żółte odblaskowe światło przednie i czerwone odblaskowe światło tylne na rowerze lub rowerzyście umożliwiające widoczność z 200 m.
- Reflektor przedni ze światłem białym i tylny ze światłem czerwonym.
- Żółte lub pomarańczowe światła odblaskowe na pedałach i kołach między szprychami.
- Dwa sprawne hamulce
- Dzwonek

### Czechy

- Białe lub żółte odblaskowe światło przednie i czerwone odblaskowe światło tylne.
- Reflektor przedni ze światłem białym i tylny ze światłem czerwonym.
- Żółte lub bursztynowe światła odblaskowe na pedałach i kołach między szprychami
- Dwa niezależne hamulce

### Dania

- Białe odblaskowe światło przednie i czerwone odblaskowe światło tylne.
- Żółte światła odblaskowe na pedałach i kołach między szprychami.

- Dwa niezależne hamulce, każdy na oddzielnym kole.
- Dzwonek umieszczony na kierownicy.

### **Estonia**

- Przedni reflektor ze światłem białym, a z tyłu reflektor lub światło odblaskowe czerwone.
- Żółte światła odblaskowe na kołach między szprychami.
- Sprawny hamulec.
- Dzwonek.

### **Finlandia**

- Światła odblaskowe przednie i tylne oraz na pedałach.
- Przedni reflektor gdy rower używa się w nocy lub w warunkach słabej widoczności.
- Dwa niezależne hamulce.
- Dzwonek.

### **Francja**

- Kamizelka odblaskowa (w czasie jazdy nocą) – obowiązek wchodzi w życie od dnia 1.09.2008 r.

**Jest to informacja nieścisła.** Obowiązek ten, (wprowadzony decyzją *Le Comité interministériel de la sécurité routière, CISR* 13 lutego 2008) dotyczy wyłącznie rowerzystów poruszających się po zmierzchu na drogach **zamiejskich**.

### **Hiszpania**

- Światła przednie i tylne umożliwiające bycie widocznym w nocy.
- Dwa niezależne hamulce po jednym na każde koło.
- Dzwonek.

## Luksemburg

- Przednia lampa ze światłem białym lub żółtym i tylna lampa ze światłem czerwonym.
- Czerwone tylne światło odblaskowe.
- Światła odblaskowe na kołach i pedałach.
- Dwa niezależne hamulce.
- Dzwonek.

## Łotwa

- Białe przednie światło odblaskowe, czerwone tylne światło odblaskowe, bursztynowe światła odblaskowe na pedałach.
- Hamulce.
- Dzwonek.

## Niemcy

- Przednia lampa ze światłem białym i tylna lampa ze światłem czerwonym.
- Dynamo.
- Czerwone tylne światło odblaskowe.
- Żółte światła odblaskowe na kołach.
- Dwa niezależne hamulce po jednym na każde koło.
- Skuteczny dzwonek.

**Nie jest to precyzyjne.** Kwestie wyposażenia roweru w Niemczech reguluje art. 67 StVZO:

1. Rower musi być wyposażony w prądnicę obsługującą lampę przednią i tylną, której moc znamionowa wynosi minimum 3W a napięcie znamionowe nie mniej niż 6V. Przednia i tylna lampa może również być napędzana baterią o minimalnym napięciu znamionowym 6V (stałe oświetlenie zasilane baterią). Wyżej wymienione dwie metody napędzania przedniej i tylnej lampy nie mogą

- na siebie wzajemnie oddziaływać.
2. Na rowerach mogą być mocowane tylko zalecane i określone jako dopuszczalne instalacje świetlne. Te instalacje świetlne muszą być umieszczone trwale i zgodnie z przepisami i być gotowe do użytkowania. Instalacje świetlne nie mogą być zakryte.
  3. Rowery muszą być wyposażone w lampę świecącą do przodu białym światłem. Snop światła musi być tak pochylony by, w odległości 5 metrów od jego źródła, jego środek był w połowie wysokości, na której zamontowana jest lampka. Lampa musi być tak przymocowana, aby niemożliwe było jej nieumyślne przestawienie. Rowery muszą być wyposażone w minimum jeden element odblaskowy świecący do przodu.
  4. Z tyłu rowery muszą być wyposażone w:
    - lampę z czerwonym światłem, której najniższy punkt świecącej powierzchni znajduje się nie niżej niż 250 mm nad jezdnią.
    - przynajmniej jeden czerwony element odblaskowy, którego najwyższy punkt świecącej powierzchni nie znajduje się wyżej niż 600 mm nad jezdnią
    - jeden element odblaskowy o dużej powierzchni, oznakowany literą "Z".
 Lampa tylna i element odblaskowy mogą być wbudowane w rower. Przyczepy muszą być wyposażone w element odblaskowy zgodnie z opisem w punkcie 2.
  5. Rowery mogą być wyposażone z tyłu w dodatkową lampkę z czerwonym światłem, działającą również podczas postoju. Ta lampka musi mieć możliwość włączania niezależnie od pozostałych instalacji świetlnych.
  6. Pedaly muszą być wyposażone w żółte elementy odblaskowe widoczne z przodu i tyłu; żółte elementy odblaskowe przy pedałach świecące na boki są również dozwolone.
  7. Wzdłuż roweru, po obu stronach, muszą być:
    - mocowane na szprychach przedniego i tylnego koła minimum dwa żółte elementy odblaskowe oddalone od siebie o 180° lub
    - białe paski odblaskowe na oponach.
    - Dodatkowo, do podstawowego wyposażenia z jednej z wyżej wymienionych metod zabezpieczenia mogą być dołączone elementy z drugiej. Jeżeli na kole będzie zamocowanych więcej niż dwa elementy odblaskowe, to muszą one być rozmieszczone równomiernie na kole.
  8. Dodatkowe boczne, żółte elementy odblaskowe są dozwolone.
  9. Lampa przednia i tylna opisana w punkcie 4 mogą być włączane tylko razem. Dozwolony jest obwód, który przy niskiej prędkości samodzielnie przełącza się z zasilania prądnicą na zasilanie baterią (oświetlenie postojowe); w takim przypadku, tylna lampa może świecić samodzielnie.
  10. W lampach przedniej i tylnej mogą być używane tylko żarówki przewidziane w ich konstrukcji.
  11. Dla rowerów wyścigowych, których masa nie przekracza więcej niż 11kg, obowiązują w odstępstwie następujące przepisy
 

Do obsługi lampy przedniej i tylnej zamiast prądnicy mogą być używane baterie - wg. punktu 1 i 2.

    - lampa przednia i tylna nie musi być przymocowana do roweru na stałe
    - lampa przednia tylna muszą być jednak wożone oraz mocowane i używane w warunkach opisanych w paragrafie 17 ustęp 1 StVO
    - lampa przednia i tylna nie muszą być włączane razem

- zamiast lampy przedniej opisanej w ustępie 1 może być wożona lampa z niższym niż 6V napięciem znamionowym, a zamiast lampy tylnej opisanej w ustępie 4 punkt 1 może być też wożona lampa opisana w ustępie 5.
12. rowery wyścigowe nie podlegają przepisom opisanym w ustępach 1-11 na czas trwania wyścigów.

### **Portugalia**

- Białe odblaskowe światło przednie i czerwone odblaskowe światło tylne.
- Białe światło przednie i czerwone światło tylne.
- Światła odblaskowe na kołach.

### **Rumunia**

- Białe lub żółte odblaskowe światło przednie i czerwone odblaskowe światło tylne.
- Białe światło przednie i czerwone światło tylne.
- Pomarańczowe światła na szprychach kół.
- Sprawny hamulec.
- Dzwonek.

### **Słowacja**

- Światła odblaskowe zwiększające widzenie roweru przez innych użytkowników drogi.

### **Węgry**

- Przednia lampa ze światłem białym i tylna lampa ze światłem czerwonym.
- Czerwone tylne światło odblaskowe.
- Żółte światła odblaskowe na kołach.
- Dwa niezależne hamulce po jednym na każde koło.

- Dzwonek.

## **Wielka Brytania**

- Przednia lampa ze światłem białym i tylna lampa ze światłem czerwonym.
- Czerwone tylne światło odblaskowe.
- Bursztynowe światła odblaskowe na pedałach.
- Dzwonek.

**Precyzując:** dopuszcza się (*Statutory Instrument SI 2005 No. 2559* z 23 października 2005) migające oświetlenie przednie i tylne, przy czym częstotliwość migania musi być stała i wynosić 60-240 razy na minutę (1-4 razy na sekundę) a świetlistość źródła światła wynosić co najmniej 4 kandełe. Dopuszcza się także inne oświetlenie, pod warunkiem, że z przodu jest białe a z tyłu czerwone.

**Uwaga: naniesione komentarze nie muszą wyczerpywać wszystkich nieścisłości i błędów faktograficznych, które znalazły się w tekście oraz w tabelce poniżej. Autorem komentarza jest Marcin Hyla,**  
**[WWW.ROWERY.ORG.PL](http://WWW.ROWERY.ORG.PL) e-mail:[CINEK@ROWERY.ORG.PL](mailto:CINEK@ROWERY.ORG.PL)**

## **STATYSTYKA WYPADKÓW**

Porównawcza statystyka wypadków z udziałem rowerzystów w wybranych państwach Unii Europejskiej i Polsce została przedstawiona w umieszczonej poniżej tabeli.



## Rowerzyści zabici i ranni w wypadkach drogowych w wybranych krajach w latach 2003-2006

### Zabici rowerzyści

	2003			2004			2005			2006		
	Ogółem	rower	% ogółu	ogółem	rower	% ogółu	ogółem	rower	% ogółu	ogółem	rower	%
Austria	931	56	6%	878	58	7%	768	47	6%	730	48	7%
Dania	432	47	11%	369	53	14%	331	41	12%	306	31	10%
Francja	6058	201	3%	5530	177	3%	5318	18	3%	4709	181	4%
Holandia	1028	188	3% 18%	804	149	19%	750	151	20%	730	179	25%
Irlandia	337	10	3%									
Niemcy	6613	616	9%	5842	475	8%	5361	575	11%	5091	486	10%
Wlk.	3508	114	3%	3221	134	4%	3201	148	5%	3172	146	5%
Litwa	~											
Węgry	1326	178	13%	1296	183	14%	1278	152			153	12%
Czechy	1447	159	11%	1382	131	9%	1286	115	9%	1063	110	10%
Polska	5640	647	11%	5712	691	12%	5444	603	11%	5243	509	10%

### Ranni rowerzyści

	2003			2004			2005			2006		
	Ogółem	rower	% ogółu	ogółem	rower	% ogółu	ogółem	rower	% ogółu	ogółem	rower	% ogółu
Austria	5688	5804	10%	55857	5422	10%	53234	5412	10%	51930	5335	10%
Dania	8412	1456	17%	7546	1376	18%	6586	12	20%	6515	1132	17%
Francja	115929	4851	4%	1082	4427	4%	108076	4587	4%	102125	4515	4%
Holandia	37976	8800	23%	32326			31828	795	25%	28559	7545	26%
Irlandia		193			158			145			171	
Niemcy	462170	75659	16%	4401	73162	17%	433443	77859	18%	422337	76568	18%
Wlk.Brytani	287099	16919	6%	277619	16514	6%	267816	16413	6%	255232	16050	6%
Litwa												
Węgry	26627	2745	10%				27505			27977		
Czechy	35438	4126	12%	34254	3835	11%	3211	3725	12%	28114	3349	12%
Polska	63900	6581	10%	64661	6107	9%	61191	5566	9%	59121	5349	9%

Zamieszczone dane dotyczą liczby ofiar zabitych i rannych wśród rowerzystów. Dla lepszego zilustrowania problemu dane uzupełniono o ogólną liczbę zabitych i rannych w wypadkach drogowych w poszczególnych krajach oraz o procent jaki stanowią ofiary wśród rowerzystów. Dane zostały opracowane na podstawie międzynarodowych baz danych o wypadkach drogowych IRTAD i CARE.

Wykaz materiałów wykorzystanych w opracowaniu:

1. Strona internetowa międzynarodowej bazy danych o ruchu drogowym i wypadkach International Road Traffic and Accident Database (IRTAD): <http://www.irtad.net>
2. Strona internetowej europejskiej bazy danych o wypadkach drogowych CARE – European Road Accident Database  
[http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road\\_safety\\_observatory/care\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road_safety_observatory/care_en.htm)
3. Strona internetowa Instytutu Transportu Samochodowego: [www.its.home.pl](http://www.its.home.pl)
4. Strona internetowa Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury: [www.krbrd.gov.pl](http://www.krbrd.gov.pl)
5. Strona internetowa Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego: [www.cbr.home.pl](http://www.cbr.home.pl)

Weryfikacja tekstu:

Dobromir Dziewulak

*Sporządził: Dobromir Dziewulak – specjalista ds. międzynarodowych*

*Akceptował: Wicedyrektor Biura Analiz Sejmowych*

*Jakub Borawski*

Deskryptory bazy REX: Ruch drogowy, Unia Europejska, Belgia, Czechy, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Hiszpania, Luksemburg, Łotwa, Niemcy, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Węgry, Wielka Brytania.