



XI.815.34.2018.MW

**Pan  
Paweł WDÓWIK  
Pełnomocnik Rządu  
do Spraw Osób  
Niepełnosprawnych  
Sekretarz Stanu  
Ministerstwo Rodziny  
i Polityki Społecznej**

ePUAP

Szanowny Panie Ministrze!

Do Biura Rzecznika Praw Obywatelskich wpływają skargi dotyczące trudności, a nawet braku możliwości korzystania przez osoby poruszające się na wózkach ze środków transportu zbiorowego. Wnioskodawcy zwracają uwagę na nieprawidłowości związane z oznaczeniem pojazdów dostosowanych do potrzeb osób poruszających się na wózkach, niesprawne rampy, jak i liczne odmowy kierowców komunikacji miejskiej wjazdu do pojazdów wózkami elektrycznymi. Jak wskazują skarżący, opisane trudności dotyczą komunikacji publicznej, jak i przewoźników prywatnych<sup>1</sup>.

Z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. U. UE. L. z 2011 r. Nr 55) wynika, iż w świetle art. 9 Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych oraz w celu zapewnienia możliwości podróżowania autobusem lub autokarem każdemu, na porównywalnych zasadach, **należy ustalić zasady niedyskryminacji i pomocy podczas podróży. Każdy powinien mieć zatem dostęp do przewozu, a niepełnosprawność nie może stanowić przyczyny odmowy wykonania usługi transportu.**

---

<sup>1</sup> Podobne trudności były podnoszone w mediach, np. <https://opole.wyborcza.pl/opole/7,35086,24324498,elektryczne-wozki-pozza-przepisami-zakaz-przejazdu-autobusami.html>

Zasady zawarte w rozporządzeniu nie objęły jednak zgłaszanych Rzecznikowi problemów związanych z przewozem elektrycznych wózków dla osób z niepełnosprawnością ruchową bądź wózków o większych wymiarach. Kwestia przewozu wózków o napędzie elektrycznym, stanowiących autonomiczne, samodzielnie poruszające się pojazdy, nie jest uregulowana precyzyjnie w przepisach przewozowych. Z uwagi na brak odpowiednich regulacji na poziomie krajowym, w wielu znanych Rzecznikowi przypadkach **rady gminy podejmowały uchwały**, na podstawie art. 15 ust. 5 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8; dalej jako: prawo przewozowe), **w których określano parametry wózków i innych urządzeń ułatwiających samodzielne poruszanie się**. Podejmowane uchwały doprowadziły do istotnych różnic zasad obowiązujących na terenie kraju, co znacznie utrudnia swobodne poruszanie się osobom z niepełnosprawnością ruchową. W konsekwencji, w każdym przypadku osoba poruszająca się na wózku jest zmuszona przeanalizować możliwość dojazdu do wybranego miejsca oraz wykazać się znajomością poszczególnych regulacji.

Wybór odpowiedniego sprzętu umożliwiającego poruszanie się jest uzależniony od potrzeb osoby z niepełnosprawnością. **Uniemożliwienie korzystania z wózków o napędzie elektrycznym bądź nieznacznie przekraczających wymiary przyjęte w uchwałach rady gminy, w sytuacji, w której stopień niepełnosprawności uzasadnia wybór takiego właśnie urządzenia, prowadzi do wykluczenia transportowego i może stanowić niedozwoloną konstytucyjnie dyskryminację ze względu na niepełnosprawność**. Argumentacja, jakoby osoby poruszające się przy pomocy wózków elektrycznych bądź wózków o innych niż określone w uchwale gminnej parametry, miałyby stwarzać zagrożenie w transporcie nie zasługuje na aprobatę.

Wszelkie regulacje dotyczące dostępności środków transportu zbiorowego powinny być interpretowane z odniesieniem do odpowiednich postanowień Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169 z późn. zm.; dalej jako Konwencja). Zgodnie z art. 9 Konwencji, obowiązkiem państwa-strony jest **podjęcie wszelkich odpowiednich środków w celu zapewnienia osobom z niepełnosprawnościami dostępu do środków transportu powszechnie dostępnych lub powszechnie zapewnianych**, zarówno na obszarach miejskich, jak i wiejskich. Jednocześnie państwa-strony mają obowiązek zapewnić, że instytucje prywatne, które oferują urządzenia i usługi ogólnie dostępne lub powszechnie zapewniane, będą brały pod uwagę wszystkie aspekty ich dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.

Biorąc pod uwagę interpretację zgodną z zasadami wyrażonymi w Konwencji, argument bezpieczeństwa pasażerów nie powinien być wykorzystywany instrumentalnie do pozbawiania osób poruszających się na wózkach prawa korzystania z transportu wyłącznie z tego powodu, że rodzaj niepełnosprawności wymusza korzystanie ze sprzętu

odbiegającego od wymiarów wzorcowych zgodnie z regulaminem nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ)<sup>2</sup>. W przypadkach, w których tabor nie pozwala na dopuszczenie takiego sprzętu, obowiązkiem władz lokalnych / przewoźnika powinno być nie ograniczanie dostępu do środków komunikacji osobom z niepełnosprawnościami, ale dostosowanie taboru do ich potrzeb i jednocześnie wymogów związanych z bezpieczeństwem wszystkich pasażerów. W tym miejscu należy zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 15 ust. pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1944, t.j.), organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami i osób z trudnościami w swobodnym poruszaniu się.

Warto ponadto zauważyć, że obecnie brakuje precyzyjnych regulacji, jak należy rozumieć pojęcie wózka osoby z niepełnosprawnością narządu ruchu (inwalidzkiego), a przez to wielokrotnie osoby poruszające się na urządzeniu ponadwymiarowym nie mogą swobodnie korzystać z transportu publicznego, jak i prywatnego. Sformułowanie jednolitych zasad przewozu pozwoliłoby na realizację celu zawartego w art. 20 Konwencji, jakim jest **umożliwienie osobom z niepełnosprawnością ruchu mobilności osobistej i największej samodzielności w tym zakresie**.

Mając na uwadze powyższe, działając na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich (Dz. U. z 2020 r. poz. 627, t.j.), zwracam się do Pana Ministra z uprzejmą prośbą o udzielenie informacji, czy przedstawione problemy były zgłaszane Panu Ministrowi oraz czy analizowana była kwestia możliwości regulacji pojęcia wózka osoby z niepełnosprawnością narządu ruchu, które mogłyby być wykorzystane na gruncie prawa przewozowego. Jednocześnie będę wdzięczny za informację, jakie jest stanowisko Pana Ministra odnośnie do przedstawionej kwestii, w tym czy planowane są działania w zakresie zapewnienia dostępności środków transportu dla osób z niepełnosprawnością ruchu poruszających się na wózkach elektrycznych i przekraczających wymiary wzorcowe.

Z poważaniem

Stanisław Trociuk

Zastępca Rzecznika Praw Obywatelskich

/-podpisano elektronicznie/

---

<sup>2</sup> 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], dostęp pod adresem: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:42018X0237&from=EN>