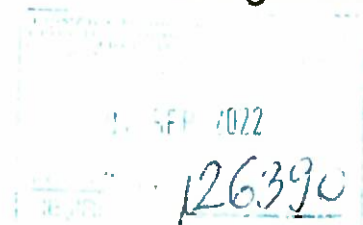


Catre
municipiului Bucuresti - Dan Nicusor

relatii publice@pmb.ro

Primarul general al



1. Textul regulamentului trebuie recitit si adus la normalitatea unui act normativ in conformitate cu prevederile relevante din **Legea nr. 24/2000, privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative**, prin folosirea timpului prezent la forma imperativ afirmativa si cu termen de executie acolo unde reglementarea impune acest lucru. **Prin modul de exprimare actul normativ trebuie să asigure dispozițiilor sale un caracter obligatoriu, fara sintagma "poate"**.
2. Anumite reglementari se repeta chiar in alineate sau paragrafe apropiate.
3. Pentru orice fapta sanctionata potrivit actului normativ trebuie precizate formele cailor de contestatie si atac legal in justitie.
4. Avand in vedere presupunerea rezonabila ca trotinetele electrice se folosesc in marea lor majoritate de cetateni tineri, fara experienta in trafic si cu "mult entuziasm" se impune folosirea obligatorie a castii de protectie indiferent de varsta.
5. Dupa aprobarea proiectului de Regulament in CGMB este obligatorie obtinerea avizului de legalitate de la Prefectura Bucuresti si apoi publicarea acestora impreuna, potrivit prevederilor legale.

Acest proiect de Regulament amesteca unele reguli de utilizare a trotinetelor electrice inchiriate in regim self service de catre cetateni pe drumurile publice cu cerintele de autorizare impuse societatilor

comerciale care detin astfel de echipamente si mai ales cu obligatia achitarii redeventelor si altor taxe catre municipalitate, ceea ce demonstreaza ca de fapt scopul principal este incasarea de bani din aceasta activitate la bugetul primariei generale.

Exista riscul ca Pimaria generala sa fie implicata ca Parte in procese civile privind plata de despagubiri si daune morale in urma accidentelor datorate neluării masurilor imediate de interzicere a utilizării trotinetelor prin ridicarea lor de pe strazi atunci cand conditiile atmosferice impun acest lucru, potrivit avertizarilor meteorologice, daca utilizarea nu este blocata din programele informatice ale detinatorilor autorizati de trotinete electrice oferite spre inchiriere in regim self service.

Cu consideratie,

6.

Regulamentul privind condițiile de utilizare a trotinetelor electrice închiriate în regim selfservice prin intermediul platformelor online, pe domeniul public al municipiului București

<https://www3.pmb.ro/storage/proiecte/1657271191Regulament%20trotinete%20electrice%2016iunie2022.pdf>

Catre:
municipiului Bucuresti - Dan Nicusor

Primarul general al

relatii publice@pmb.ro

11.2022

127.393

In proiectul de Regulament privind condițiile de utilizare a trotinetelor electrice închiriate în regim selfservice prin intermediul platformelor online, pe domeniul public al municipiului București **trebuie introdusa obligativitatea existentei unei asigurari de tip RCA pentru fiecare "obiect" care circula pe drumurile publice sau piste amenajate.**

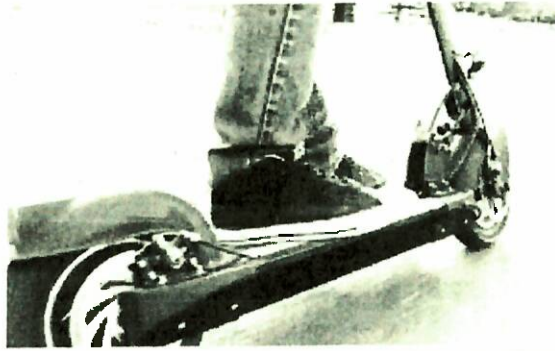
Cu consideratie,

127.393

https://www.stripesurse.ro/trotinetele-electrice-pericol-in-traffic-numarul-accidentelor-grave-a-crescut-de-20-de-ori-in-ultimii-4-ani_2542010.html

Trotinetele electrice, pericol în trafic: Numărul accidentelor grave a crescut de 20 de ori în ultimii 4 ani

Autor:



Numărul accidentelor grave de circulație în care au fost implicați conducătorii de trotinete electrice a crescut de aproape 20 de ori în ultimii 4 ani, anunță Uniunea Națională a Societăților de Asigurare și Reasigurare din România (UNSAR).

Potrivit datelor puse la dispoziție de către Inspectoratul General al Poliției Române, în acest interval de timp, în România, s-au produs 198 de accidente grave în care au fost implicate trotinete electrice. Urmare a acestora, 13 persoane și-au pierdut viața, peste 200 de persoane au fost rănite grav și 12 rănite ușor.

ADVERTISING

Majoritatea acestor accidente s-au produs din vina conducătorilor de trotinete, principala cauză fiind abaterile săvârșite în trafic, precum neadaptarea vitezei la condițiile de drum, ne acordarea priorității vehiculelor, neasigurarea la schimbarea direcției de mers și circulația pe sens opus.

Cu toate acestea, este de presupus că numărul total al accidentelor rutiere în care sunt implicați utilizatorii de trotinete electrice este mult mai mare, având în vedere faptul că singurele evenimente care sunt evidențiate din perspectivă statistică sunt cele soldate cu victime, soluționate de către Poliție (este plauzibil ca multe dintre accidentele soldate numai cu pagube materiale să nu fi fost declarate).

“Aceste date ne arată importanța asigurărilor, cu atât mai mult cu cât traficul se aglomerează o dată cu reînceperea școlilor. Polițele de asigurare pot reprezenta un sprijin important pentru toți participanții la trafic, în cazul producerii unui incident nefericit”, a declarat Alexandru CIUNCAN, Director General UNSA

11 SEP 077

NO 6744

Alui Tiberiu Parvu. si
Doamnei DIRECTOR EXECUTIV, Mariana Brod

Buna ziua !

Utmare a anuntului public referitor la circulatia trotinetelor electrice pe drumuri publice
<https://www3.pmb.ro/storage/proiecte/1662037597ph-20220901.pdf>

Va transmit opinia mea referitoare la circulatia trotinetelor electrice.

Stimata doamna, domn,

Opinia mea este ca trotinetele si bicicletele fie circula pe piste special amenajate **fie trebuie sa circule pe trotuare .**

Consider ca **obligatibitatea de a circula pe carosabil este o actiune riscanta** pentru toate partile si pentru bicilisti / trotinetisti si pentru conducatorii auto.

In primul rand sunt doua mijloace de transport complet diferite unul cu caroserie metalica si diverse protectii: airbag , centura, stalpi ranforsati etc iar celalalt fara nicio protectie.

Viteza de deplasare este oricum, chiar si pe drumurile cu viteza de 50 km la ora, foarte mare iar un impact este cu consecinte cat se poate de grave.

Nu acelasi lucru se poate spune de impactul unui bicilist /trotinetist cu un pieton daca se circula pe trotuar..

Riscuri medicale mult mai mici in urma unei coliziuni.

In concluzie cred ca este util sa eliminam paragraful urmator.

Se interzice circulatia pe trotuare care nu au piste speciale sau pe aleile din parcuri sau gradini publice ori in zone pietonale sau pe strazile pietruite ori nereabilitate.

Si sa fie inlocuit cu urmatorul paragraf.

Astfel daca trotinetistul si/sau biciclistul daca doresc sa circule pe trotuar trebuie sa se deplaseze si o vor face cu maxim 30 km / ora avand obligatia sa conduca de o astfel de maniera incat sa evite orice coliziune cu pietonii care au prioritate in orice situatie de deplasare pe trotuar.

In cazul unei coliziuni pe trotuar daca este un caz medical care necesita peste 10 zile de spitalizare se va sanctiona trotinetistul / bicilistul cu sume intre 5000 si 10000 lei plus daune.

Daca vor sa circule pe carosabil atunci vor trebui sa efectueze o scoala de deplasari pe carosabil de unde sa rezulte ca au luat la cunostiinta de regulile de circulatie si au necesarul minim de cunostinte astfel incat sa nu obstrucioneze circulatia si sa creeze stres conducatorilor auto.

Deplasarea fara atestatul de deplasare pe carosabil se sanctioneaza cu 5000 sau 10000 lei.

Stimata doamna, domn,

Va mentionez ca am o experienta foarte indelungata la volan , peste 500000 de km, si simt ca e mult mai bine asa cum v-am propus.

Totodata va asigur ca nu am niciun interes, de nicio natura, altul decat siguranta publica, in aceasta chestiune.

Va multumesc pentru atentie !

127173

art.5:

lit.a: trebuie modificata varsta la 16 ani minim, utilizatorii sub aceasta varsta sa fie asistati de persoane cu varsta de peste 16 ani

lit.b alin.2: In lipsa acestei piste, circulatia trotinetelor este interzisa cu desavarsire. Vezi Polonia, Olanda, Belgia

lit.c: Utilizatorii si operatorii au obligatia de a verifica daca trotineta are un sistem de franare functional si eficient, in caz contrar echipamentul trotineta va fi retrasa din circulatie pana la remedierea problemelor constatate.

art.6:

lit.c: Este interzis utilizatorului de trotineta electrica sa circule pe trotuare, cu exceptia cazului in care pe trotuare sunt amenajate piste speciale destinate bicicletelor si trotinetelor electrice, caz in care utilizatorii au obligatia de a circula cu maxim 5km h. sau trotineta electrica este transportata fara actionare electrica pentru a fi parcata.

Se introduce lit.e1 cu urmatorul continut:

Utilizatorii de trotinete electrice trebuie sa incheie asigurare de accidente si vatamari corporale in nume propriu, valabila pe toata perioada unui an calendaristic, indiferent de durata de utilizare a trotinetei electrice personale sau inchiriate. (Vezi Danemarca, Germania, Olanda)

Se introduce lit.e2 cu urmatorul continut:

Utilizatorii de trotinete electrice sunt obligati ca, la fiecare 6 luni, sa urmeze un curs de legislatie rutiera, finalizat cu un examen pentru eliberarea unui atestat recunoscut prin lege, lipsa acestui atestat retragand dreptul utilizatorului de a mai putea inchiria si utiliza trotineta electrica. (Vezi Malta)

lit.g: Este interzisa circulatia trotinetelor electrice cu putere de peste 500W si cu viteze maxime de peste 20km h.

lit.j: Se interzice utilizatorilor deplasarea, in paralel, a doua sau mai multor trotinete electrice.

lit.o: se interzice parcare abandonarea trotinetelor electrice pe carosabilul auto, pe pistele de biciclete, pe trotuare, pe spatiul verde sau in orice alte locuri neamenajate pentru parcare lor.

Art.7 :la alin.1 se elimina : "iar in lipsa acestora pe sectoarele de drum unde viteza maxima admisa pentru circulatia vehiculelor este de 50km/h". Vezi Polonia, Olanda, Belgia

07 SEP 2022

126047

Buna ziua,

As dori sa ajut, sa ma implic cu cateva sugestii sa facem acest lucru sa functioneze.

Sugerez faptul ca trebuie trasat vizibil cu vopsea pe majoritatea strazilor, macar 30-40cm pe fiecare sens, o banda speciala pentru trotinete si biciclete. Sa ne vedem fiecare de treaba lui.

Eu nu vreau sa poluez orasul, vreau sa ajung rapid la serviciu sau unde am treaba. Nu vreau sa fiu nevoit sa ma cert mereu cu lumea in trafic pt ca doresc ei sa mearga cu 60-70-80 in oras pe drum de 40 km/h.

Acesta este cel mai sanatos si important lucru care trb facut. Trasarea de benzi speciale foarte inguste, pt biciclete trotinete si consider ca abia apoi vom avea un trafic civilizatat.

Stimate domnule Tiberiu Parvu,

Lime Romania, Bolt Romania si Splash, reprezentanti ai industriei de micromobilitate, doresc sa readuca in atentie un amendament discutat si in cadrul intalnirii avute in data de 4 august 2022 pe marginea Proiectului de Regulament privind conditiile de utilizare a trotinetelor electrice inchiriate in regim self-service prin intermediul platformelor online, pe domeniul public al municipiului Bucuresti.

In acest sens, va trimitem atasat documentul de propunere si va stam la dispozitie pentru orice detalii suplimentare.



This e-mail is sent by or on behalf of Inizio Group Limited or the relevant subsidiary undertaking of Inizio Group Limited with which you are dealing. Inizio Group Limited is registered in England & Wales with company number 12487650 and registered office at 8th Floor Holborn Gate, 26 Southampton Buildings, London, WC2A 1AN, United Kingdom.



Către: Domnul Tiberiu Pârvu, Primăria Municipiului București

Subiect: Propuneri pentru proiectul de hotărâre pentru aprobarea Regulamentului privind condițiile de utilizare a trotinetelor electrice închiriate în regim self-service prin intermediul platformelor online, pe domeniul public al Municipiului București

14 septembrie 2022

Stimate domnule Pârvu,

Lime România, Bolt România și Splash, reprezentanți ai industriei de micromobilitate, doresc să readucă în atenție un amendament discutat și în cadrul întâlnirii avute în data de 4 august 2022 pe marginea Proiectului de Regulament privind condițiile de utilizare a trotinetelor electrice închiriate în regim self-service prin intermediul platformelor online, pe domeniul public al municipiului București.

În acord cu cele discutate la întâlnire solicităm eliminarea art 24 alin (1) lit f) din propunerea de regulament întrucât considerăm că menținerea acestei prevederi ar îngreuna atât operațiunile companiilor de servicii de mobilitate alternativă din București cât și nevoile de mobilitate ale cetățenilor. Regăsiți, în continuare, argumentele noastre cu privire la acest articol.

Nr. ctr.	Text Regulament	Propuneri de modificare	Motivare
1	Art. 24 (1) Operatorii de flotă de trotinete electrice se vor supune următoarelor obligații: [...] f) de a le muta în zonele stabilite în cazul în care există trotinete electrice staționate mai mult de 6 ore în afara acestora.	Art. 24 (1) Operatorii de flotă de trotinete electrice se vor supune următoarelor obligații: [...] f) de a le muta în zonele stabilite în cazul în care există trotinete electrice staționate mai mult de 6 ore în afara acestora. Se elimină	Ridicarea trotinetelor și mutarea în zonele stabilite de amplasare se face periodic, în funcție de cererea existentă în anumite zone și nu poate fi tratată la modul general. Operatorul repune trotinetele în zonele de amplasare în special în timpul nopții, când solicitările utilizatorilor sunt foarte reduse.

SECRETARIA
JURIDICA

25 OCT 2022

139923

Către

Primăria
Capitaliei

Ca să fiu mai convingător în nr. 136.599
propunerile mele anexez în copie Petitia
mea anterioară la care vreau să adaug
în faptul că: În statistica pe anul 2021
privind accidentele de circulație figurează
în faptul că trotinetele au produs accidente
care în anul 2020 au ucis patru persoane
iar în anul 2021 au ucis șapte persoane
(conform I.N.S.)

Din nou sper că petitia mea nu
va fi ignorată și răuînțită în așteptarea
răspunsului.

136.599

Către

21.09.2022

Primăria Capitalei

în legătură cu circulația motocicletor pe drum 1.

- ① Să fie setate la o viteză maximă 15 km/h.
- ② Să fie prevăzute în spoturi cu Hr. de înmatriculare.

Propun aceste două puncte pentru că:

Am arstat la un incident produs de o motocicletă electrică unde o persoană în vîrstă a fost fiintită la răminut pe trotuar iar trotinetistul nu s-a oprit decît cel cōzut sîngera la nas și ~~fractură~~ frumte. deci (a) doră circula cu viteză de maxim 15 km/h. și cinea și Hr. de înmatriculare nu mai pleca dela locul accidentului stîind cō poate fi identificat și la 15 km/h nu îl frîntea pe trotim așa tare ca cî se loveacă ~~to~~ și la cap.

- ③ Toate vehiculele cu acti electrice să fie prevăzute cu Hr. de înmatriculare cō este absurd ca acestea (unele care dezoată o viteză de peste 40 km/h) să poată să nu rōgundă pt. accidente provocate din vîna lor

În speranța cō petiția mea nu va fi ignorată vă mulțumesc și rămîn în așteptarea rōspunsului

Către

Primăria Coprovci



22

În legătură cu circulația tractoarelor propriu-zise:

- ① Să fie setate la o viteză maximă 15 km/h.
- ② Să fie prevăzute în spate cu Hr. de înmatriculare.

Propun aceste două puncte pentru că:

Am arătat la un incident produs de o tractoare electrică unde o persoană în vîrstă a fost fîntită la răminut pe trotuar iar tracteurul nu s-a oprit decît cel cîștigat sîngea la nas și ~~față~~ fîntite. deci ① două circula cu viteză de maxim 15 km/h. și amea cu Hr. de înmatriculare nu mai pleacă de la locul accidentului știind că poate fi identificat și la 15 km/h nu îl fîntea pe trotuar așa tare ca să se lovească ~~to~~ și la cap.

- ③ Toate vehiculele cu asti electrice să fie prevăzute cu Hr. de înmatriculare că este absurd ca acestea (unele care deștă o viteză de peste 40 km/h) să poată să nu răspundă pt. accidente provocate din vîna lor

În speranța că petiția mea nu va fi ignorată
vî multum și rămîn în așteptarea răspunsului