

DR INŻ. JAN ZIOBRO

*Uczelnia Państwowa im. Jana Grodka w Sanoku*

MGR DOROTA FRANĆZAK

*Wyższa Szkoła Prawa i Administracji – Rzeszowska Szkoła Wyższa  
w Rzeszowie*

# JEDNOŚLADY I INNE URZĄDZENIA TRANSPORTU OSOBISTEGO (UTO) A BEZPIECZEŃSTWO LUDZI

## CZ. II – PRAWNE ASPEKTY BEZPIECZEŃSTWA NIECHRONIONYCH UCZESTNIKÓW RUCHU

### ABSTRAKT

Poruszanie się przy pomocy różnych urządzeń transportu osobistego staje się coraz popularniejsze, zwłaszcza w dużych aglomeracjach miejskich. Obecnie obowiązujące przepisy prawa zawierają pewne obowiązki skierowane do różnych grup uczestników ruchu drogowego, których ustanowienie podyktowane zostało względami bezpieczeństwa. Jednakże w polskim systemie prawnym brakuje norm określających status UTO oraz zasad dotyczących przemieszczania się takimi środkami transportu. Celem artykułu jest przedstawienie istniejących regulacji prawnych dotyczących bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu oraz propozycji nowych rozwiązań w tym zakresie zmierzających do jego poprawy. Temat został podjęty, ponieważ obserwuje się stale rosnącą liczbę wypadków z udziałem UTO oraz innych uczestników ruchu, co stanowi istotny problem bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności bezpieczeństwa pieszych. Analiza obowiązujących i proponowanych regulacji prawnych to metoda badawcza, która pozwoli osiągnąć zakładany cel.

**SŁOWA KLUCZOWE**

urządzenia transportu osobistego, prawo o ruchu drogowym, ruch drogowy, bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu

Przyjęty: 13.10.2020; Zrecenzowany: 07.03.2021; Zatwierdzony: 16.03.2021

## TWO-WHEELERS AND OTHER PERSONAL MOBILITY DEVICES VS. HUMAN SAFETY PT. II – LEGAL ASPECTS OF THE SAFETY OF VULNERABLE ROAD USERS

**ABSTRACT**

Moving by means of various personal mobility devices is becoming more and more popular, especially in large urban agglomerations. The currently binding legal provisions contain certain obligations addressed at various groups of road users, the establishment of which was dictated by safety reasons. However, the Polish legal system lacks standards defining the status of personal mobility devices and rules for using this means of transport. The aim of the article is to present the existing legal regulations regarding the safety of vulnerable road users and new proposals in this regard, because the constantly growing number of both users of such vehicles and accidents involving them is a significant problem of road safety, especially pedestrian safety. An analysis of both binding and proposed legal regulations is a research method which would hopefully allow achieving the assumed objective.

**KEYWORDS**

personal mobility devices, road traffic law, road traffic, safety of vulnerable road users

Received: 13.10.2020; Reviewed: 07.03.2021; Accepted: 16.03.2021

## WSTĘP

Mając na względzie przedstawione rozważania, w części pierwszej opracowania warto podkreślić, że rosnąca liczba niebezpiecznych incydentów (wypadków, kolizji itp.) związanych z wykorzystywaniem urządzeń transportu osobistego (UTO) coraz częściej budzi niepokój władz miast, w których dynamicznie rozwija się ten rodzaj transportu. Problem jest tym większy, że w polskim systemie prawnym brakuje regulacji określających status tych pojazdów oraz zasady ich wykorzystywania w przestrzeni publicznej, w szczególności:

- definiujących UTO i określających ich parametry techniczne oraz niezbędne wyposażenie wpływające na bezpieczeństwo (np. hamulce, oświetlenie, sygnał ostrzegawczy itp.),
- określających zasady poruszania się UTO, które wskazują, jak i gdzie można nimi jeździć i z jakimi prędkościami,
- regulujących kwestie odpowiedzialności i ubezpieczenia ich użytkowników, będących zarówno właścicielami tych urządzeń, jak i osobami je wypożyczającymi.

Podjmując problematykę prawnych regulacji dotyczących bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów oraz pozostałych użytkowników UTO, warto podkreślić, że prawo (system prawa), traktowane jako zbiór norm określających zachowanie „podmiotów prawa<sup>1</sup>”, stanowi jeden z najważniejszych elementów w funkcjonowaniu demokratycznego państwa. Zawarte w normach prawnych regulacje wpływają niemal na wszystkie dziedziny (sfery) życia obywateli, w tym także szeroko rozumiane bezpieczeństwo. Jak zauważa Jan Ziobro „jego istnienie, a także odpowiednie zastosowanie zapewnia ład i porządek w społeczeństwie przez regulację stosunków między obywatelami a organami władzy oraz innymi organizacjami i instytucjami” [1, s. 137]. Odgrywa ono „rolę ostatecznego i jedyne, bezwzględnie obowiązujące-

---

1 Podmiot prawa – osoba lub odpowiednio zorganizowana grupa osób, która może być nosicielem różnego rodzaju praw („swoich praw”) i obowiązków. Podmiotami prawa są osoby fizyczne (człowiek), osoby prawne oraz jednostki organizacyjne niebędące osobami prawnymi, którym ustawa przyznaje zdolność prawną. Szerzej: S. Wronkowska, *Podstawowe pojęcia prawa i prawoznawstwa*, wydanie III poprawione i uzupełnione, Ars boni et aequi, Poznań 2005, s. 158–162.

go kryterium regulującego współżycie między obywatelami a instytucjami w państwie konstytucyjnym. Prawo określa kompetencje organów państwowych i samorządowych, precyzuje prawa i obowiązki obywateli, wskazuje reguły, zgodnie z którymi obywatele mogą współdziałać (np. zakładać spółki i stowarzyszenia), prowadzić działalność gospodarczą, dochodzić roszczeń, ponosić odpowiedzialność za czyny przestępcze, uzyskiwać decyzje w urzędach administracyjnych” [2, s. 19–20]. Słuszność przywołanych tez potwierdza Józef Nowacki, który wskazuje, że „codzienna praktyka prawna, znajdująca swój wyraz w orzecznictwie i opracowaniach prawniczych, najwyraźniej świadczy o tym, że każdemu bez wyjątku przepisowi prawa rzeczywiście przypisywany jest określony cel” [3, s. 61].

Zawarte w prawie regulacje dotyczą bardzo wielu sfer (dziedzin) funkcjonowania państwa i jego podstawowych elementów składowych (społeczeństwo, władza, terytorium), dlatego też spełniają one wiele funkcji odnoszących się do regulacji życia społecznego, służących realizacji skojarzonych z nimi celów<sup>2</sup>. Ich osiągnięcie winien zapewnić funkcjonujący w państwie system prawa oraz składające się nań poszczególne przepisy (normy) prawne.

---

2 Podstawowe funkcje prawa i związane z nimi cele:

- stabilizacyjna – utrwalenie ładu politycznego, gospodarczego i społecznego;
- dynamizująca – zmienianie różnych obszarów życia społecznego;
- ochronna – zabezpieczanie wartości istotnych ze społecznego punktu widzenia;
- organizacyjna – tworzenie ram działania organów władzy publicznej oraz organizacji społecznych;
- represyjna – wymierzanie kar za popełnianie przestępstw;
- wychowawcza – kształtowanie pożądanych modeli zachowań w społeczeństwie;
- kontrolna – kontrolowanie ludzkich zachowań (określanie, co jest dozwolone, a co zabronione);
- dystrybucyjna – rozdzielanie w społeczeństwie dóbr i obciążeń, które wynikają z funkcjonowania państwa;
- gwarancyjna – wyznacza granice pomiędzy uprawnieniami państwa a wolnością jednostki;
- regulatora konfliktów – rozstrzyganie sporów;
- kulturotwórcza – integrowanie ludności zamieszkującej na danym terenie.

Por. J. Helios, W. Jedlecka, *Podstawowe pojęcia prawa i prawoznawstwa dla ekonomistów*, E-Wydawnictwo Prawnicza i Ekonomiczna Biblioteka Cyfrowa, Wrocław 2015, s. 20.

## PRAWNE UWARUNKOWANIA BEZPIECZEŃSTWA NIECHRONIONYCH UCZESTNIKÓW RUCHU

Dokonując analizy uwarunkowań prawnych regulujących problematykę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu komunikacyjnego, należy zauważyć, że wspomniane powyżej kwestie reguluje ustawa – Prawo o ruchu drogowym (dalej: p.r.d.), nazywana potocznie „kodeksem ruchu drogowego”.

Zgodnie z art. 2 pkt 18 p.r.d. pieszy to osoba znajdująca się poza pojazdem na drodze i niewykonującą na niej robót lub innych czynności. Za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim, a także osobę w wieku do 10 lat kierującą rowerem pod opieką osoby dorosłej [4].

Przepisy prawa określają obowiązki skierowane do pieszych jako uczestników ruchu, których ustanowienie podyktowane zostało względami bezpieczeństwa. Pieszy jest obowiązany korzystać z chodnika lub drogi dla pieszych, a dopiero w razie ich braku może poruszać się poboczem. Korzystanie z jezdni dozwolone jest pod warunkiem poruszania się jak najbliżej jej krawędzi i ustępowania miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi, w przypadku gdy brak jest pobocza lub gdy czasowo nie można z niego korzystać. Obowiązek ustąpienia pierwszeństwa nadjeżdżającemu pojazdowi oznacza obowiązek zejścia z jezdni lub nawet zatrzymania się, jeżeli kontynuowanie ruchu w inny sposób jest niemożliwe [5].

Należy zaznaczyć, że piesi mają obowiązek iść lewą stroną drogi, poruszając się jeden za drugim. Wyjątkowo dwóch pieszych może iść obok siebie na drodze o małym ruchu, w warunkach dobrej widoczności. Obowiązek poruszania się lewą stroną drogi ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa pieszego, ponieważ może on obserwować pojazdy nadjeżdżające z przeciwka i ewentualnie ustąpić takim pojazdom pierwszeństwa [6]. Natomiast korzystanie przez pieszego z drogi dla rowerów jest dozwolone tylko w razie braku chodnika lub pobocza albo niemożności z nich korzystania. Ponadto pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, jest obowiązany ustąpić miejsca rowerowi. W przypadku poruszania się po drodze po zmięczeniu, poza obszarem zabudowanym, pieszy jest obowiązany używać elementów odbaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu, chyba że porusza się po drodze przeznaczonej wyłącznie dla pieszych lub po chodniku.

Warto zwrócić uwagę na fakt, że wskazanych regulacji nie stosuje się w strefie zamieszkania, w której pieszy korzysta z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem [4]. Należy wspomnieć, że naruszenie przepisów o bezpieczeństwie lub porządku w ruchu drogowym stanowi wykroczenie zagrożone karą grzywny do 3000 złotych albo karą nagany [7].

Pieszy przechodząc przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz korzystać z przejścia dla pieszych, na którym ma pierwszeństwo przed pojazdem. Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem jest dozwolone, gdy odległość od niego przekracza 100 m. Jeżeli jednak skrzyżowanie znajduje się w odległości mniejszej niż 100 m od wyznaczonego przejścia, przechodzenie jest dozwolone również na tym skrzyżowaniu. Natomiast przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych jest możliwe tylko pod warunkiem, że nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub utrudnienia ruchu pojazdów. W takiej sytuacji pieszy jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi i powinien iść jak najkrótszą drogą, prostopadle do osi jezdni. [4] Należy zaznaczyć, że pieszy, który znajduje się na przejściu, ma pierwszeństwo przed pojazdem. Nie oznacza to jednak, że może on w każdej chwili na nie wejść. Pieszy musi się upewnić, że w momencie wchodzenia na jezdnię pojazdy są w odległości pozwalającej na bezpieczne przejście, bez zmuszania kierujących do gwałtownego hamowania [8].

Mając na względzie bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, ustawodawca formułuje pewne zakazy dotyczące pieszych. W myśl art. 14 p.r.d. pieszym zabrania się:

- 1) wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu oraz wychodzenia spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi;
- 2) przechodzenia przez jezdnię w miejscu o ograniczonej widoczności drogi;
- 3) zwalniania kroku lub zatrzymywania się bez uzasadnionej potrzeby podczas przechodzenia przez jezdnię lub torowisko;
- 4) przebiegania przez jezdnię;
- 5) chodzenia po torowisku;
- 6) wchodzenia na torowisko, gdy zapory lub półzapory są opuszczone lub opuszczanie ich rozpoczęto;
- 7) przechodzenia przez jezdnię w miejscu, w którym urządzenie zabezpieczające lub przeszkoda oddzielają drogę dla pieszych albo chodnik od

jezdni, bez względu na to, po której stronie jezdni one się znajdują [4]. W doktrynie wskazuje się, że zabronione jest przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych, nawet jeżeli po drugiej stronie drogi lub pasa dzielącego jezdnie jest ogrodzenie, żywopłot lub inna przeszkoda rozdzielająca ruch na poszczególnych częściach drogi [9].

Regulacje dotyczące pieszych zawiera również Konwencja o ruchu drogowym. Stanowi ona, że piesi są obowiązani w miarę możliwości unikać korzystania z jezdni, a jeżeli z niej korzystają, są obowiązani zachować ostrożność i nie powinni bez koniecznej potrzeby utrudniać i zakłócać ruchu. Jeżeli z boku jezdni znajdują się chodniki dla pieszych lub pobocza nadające się dla pieszych, są oni obowiązani z nich korzystać. Jednakże z zachowaniem należytej ostrożności piesi pchający lub niosący przedmioty zajmujące dużo miejsca mogą poruszać się po jezdni, jeżeli ich poruszanie się po chodniku lub poboczu mogłoby spowodować poważne utrudnienia dla innych pieszych. Jeżeli nie jest możliwe korzystanie z chodników lub poboczy albo w razie ich braku, piesi mogą korzystać z jezdni. Natomiast z drogi dla rowerów mogą korzystać bez przeszkadzania w ruchu rowerów i motorowerów, gdy natężenie ruchu na to pozwala.

Poza obszarami zabudowanymi piesi korzystający z jezdni powinni znajdować się po stronie jezdni przeciwnej do tej, która odpowiada kierunkowi ruchu, chyba że zagrażałoby to ich bezpieczeństwu bądź występowałyby szczególne okoliczności. Jednakże osoby prowadzące rowery, motorowery lub motocykle, inwalidzi poruszający się wózkami inwalidzkimi oraz grupy pieszych prowadzone przez przewodników lub zorganizowane kolumny pieszych powinni znajdować się po stronie jezdni, która odpowiada kierunkowi ruchu. Z wyjątkiem zorganizowanych kolumn piesi idący po jezdni powinni iść w miarę możliwości w jednym rzędzie, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu, w szczególności w razie złej widoczności lub dużego natężenia ruchu pojazdów.

Piesi zamierzający przekroczyć jezdnię mogą wejść na nią tylko przy zachowaniu szczególnej ostrożności. Powinni oni korzystać z przejścia dla pieszych, jeżeli znajduje się ono w pobliżu. Jeżeli przejście jest wyposażone w sygnały świetlne dla pieszych, są oni obowiązani podporządkować się wskazaniom podawanym przez te sygnały. Piesi, którzy już rozpoczęli przechodzenie przez jezdnię, nie powinni go przedłużać, zwalniać kroku lub zatrzymywać się na jezdni, jeżeli to nie jest konieczne [10].



W tym miejscu warto wskazać również, jakie obowiązki względem pieszych i rowerzystów mają kierujący pojazdami. W myśl art. 27 p.r.d. kierujący pojazdem zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa osobie znajdującej się na przejściu. Ponadto, ze względów bezpieczeństwa, kierującemu pojazdem zabrania się:

- 1) wyprzedzania pojazdu na przejściu dla pieszych i bezpośrednio przed nim, z wyjątkiem przejścia, na którym ruch jest kierowany;
- 2) omijania pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu;
- 3) jazdy wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych.

Kierujący pojazdem przejeżdżając przez chodnik lub drogę dla pieszych, jest obowiązany jechać powoli i ustąpić pierwszeństwa pieszemu [4]. Sąd Najwyższy wskazał, że zielone światło otwierające drogę na przejściu dla pieszych uprawnia ich do wkroczenia na jezdnię. Konsekwencją tej reguły jest bezwzględny nakaz respektowania pierwszeństwa przechodniów i nieutrudniania im ruchu na przejściach przez pojazdy skręcające z kierunku, w którym ruch jest otwarty [11].

Kierujący pojazdem zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe. Kierującemu pojazdem zabrania się również wyprzedzania pojazdu na przejeździe dla rowerzystów i bezpośrednio przed nim, z wyjątkiem przejazdu, na którym ruch jest kierowany [4].

Przystępując do analizy regulacji dotyczących rowerów i rowerzystów, warto zauważyć, że rower jest obecnie jednym z najpopularniejszych środków transportu. Może on być alternatywą dla innych środków komunikacji, zwłaszcza w coraz bardziej zatłoczonych dużych aglomeracjach miejskich [12]. Jednakże zalety roweru w zakresie przemieszczania się (szybkość podróży, ekonomika, walory zdrowotne) są w znacznym stopniu niwelowane poprzez dużą liczbę wypadków z udziałem rowerzystów [13].

Zgodnie z definicją wskazaną w art. 2 pkt 47 p.r.d. rower to pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m, poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem. Może być on wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości



25 km/h [4]. Należy zaznaczyć, że minimalny wiek wymagany do kierowania rowerem wynosi 10 lat<sup>3</sup>. W przypadku osób, które nie ukończyły 18 roku życia dokumentem stwierdzającym posiadanie uprawnienia jest karta rowerowa lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T [14].

Osoba kierująca rowerem jest obowiązana korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeśli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skrócić. Natomiast jazda chodnikiem lub drogą dla pieszych jest dozwolona wyjątkowo, gdy:

- 1) opiekuje się ona osobą kierującą rowerem w wieku do lat 10;
- 2) szerokość chodnika wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 50 km/h, wynosi co najmniej 2 m i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów;
- 3) warunki pogodowe zagrażają bezpieczeństwu rowerzysty na jezdni (śnieg, silny wiatr, ulewa, gołoledź, gęsta mgła).

Warto zaznaczyć, że kierujący rowerem korzystając z chodnika lub drogi dla pieszych, jest obowiązany jechać powoli, zachowując szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym. Ponadto ustawodawca określił pewne zachowania, podyktowane względami bezpieczeństwa, które są zabronione dla rowerzystów. W myśl art. 33 ust. 3 p.r.d kierującemu rowerem zabrania się jazdy po jezdni obok innego uczestnika ruchu, jazdy bez trzymania co najmniej jednej ręki na kierownicy oraz nóg na pedałach lub podnóżkach oraz czepiania się pojazdów [4].

Należy zwrócić uwagę na fakt, że rowery mają możliwość poruszania się również w zorganizowanej kolumnie, to znaczy w rzędzie pojazdów jadących kolejno, będących pod wspólnym kierownictwem jednej osoby [15]. Liczba rowerów, które przemieszczają się w zorganizowanej kolumnie nie może być większa niż piętnaście. Wprowadzenie tego rodzaju ograniczenia ma na celu ułatwić kierowanie kolumną oraz w możliwie najmniejszym stopniu utrudnić ruch drogowy [5]. Natomiast sama odległość między jadącymi kolumnami nie może być mniejsza niż 200 m. Ustawodawca wprowadził również zakaz wjeżdżania między jadące w kolumnie rowery [4]. Należy podkreślić, że jazda w taki sposób nie zwalnia kierującego od przestrzegania obowiązujących przepisów ruchu drogowego, zwłaszcza dotyczących

---

3 Zgodne z art. 2 pkt 18 ustawy – Prawo o ruchu drogowym pieszym jest także osoba w wieku do 10 lat kierująca rowerem pod opieką osoby dorosłej.

zachowania bezpiecznej prędkości i odstępu między pojazdami. Zgodnie z art. 19 ust. 1 p.r.d. kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu [4]. W orzecznictwie wskazuje się, że za wystarczający odstęp między będącymi w ruchu pojazdami może być uznany tylko taki odstęp, przy którym kierujący może bez trudu i z całą pewnością zatrzymać swój pojazd w razie nawet nieoczekiwanego, zaskakującego i gwałtownego hamowania pojazdu poprzedzającego [16].

Podjmując próbę eksploracji problematyki regulacji prawnych dotyczących poruszania się przy pomocy UTO, trzeba zaakcentować, że dynamiczny rozwój technologii powoduje, że urządzenia te stają się coraz bardziej dostępne i popularne. Hulajnogi, deskorolki, longboardy, rolki, wrotki, hoverboardy czy monocykle są obecnie elementem miejskiego pejzażu, gdzie rozwijają się wypożyczalnie tego typu urządzeń [17]. Przykładowo, jak podaje „Gazeta Wyborcza”, „obecnie w Warszawie jest 2 tysiące elektrycznych hulajnóg na wynajem. Wystawiają je trzy firmy: Lime (1500 sztuk), Hive (400) i Bird (100). Wejście na stołeczny rynek planuje kolejny operator – CityBee” [18]. Dzięki niewielkim gabarytom pojazdy te pozwalają na pokonywanie krótkich dystansów, zwłaszcza w wąskich i zatłoczonych ulicach miast, wykorzystując do napędu siłę ludzkich mięśni lub inne alternatywne proekologiczne rozwiązania [19].

Aktualnie obowiązujące przepisy p.r.d. nie zawierają regulacji dotyczących poruszania się przy użyciu UTO, co powoduje wątpliwości w zakresie ich dostępności do infrastruktury drogowej oraz praw i obowiązków ich użytkowników. Ponadto warto wskazać, że poruszanie się takimi pojazdami ma także istotny wpływ na bezpieczeństwo innych uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych. Należy również zaznaczyć, że nie istnieje wspólna regulacja na poziomie Unii Europejskiej w zakresie ruchu tego typu urządzeń.

W myśl projektu ustawy zmieniającego ustawę Prawo o ruchu drogowym urządzenie transportu osobistego to pojazd o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m i długości nieprzekraczającej 1,25 m, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującemu się na tym pojeździe, wyposażony w napęd elektryczny, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h. Urządzenia transportu osobistego, podobnie

jak rowery, wózki rowerowe wyposażone w pomocniczy napęd elektryczny oraz wózki inwalidzkie, zostały wyłączone z definicji pojazdu silnikowego.

Zgodnie z projektowaną regulacją kierujący UTO może korzystać z infrastruktury przeznaczonej dla rowerów oraz jest obowiązany posiadać takie same jak w przypadku roweru uprawnienia do kierowania. Jak zostało wskazane w uzasadnieniu projektu ustawy, jest to optymalne rozwiązanie niewprowadzające, poza określonymi w przepisach wyjątkami, odrębnych regulacji.

Projektowane przepisy określają również zasady korzystania przez kierującego UTO z infrastruktury drogowej. Dopuszczalna prędkość, z jaką będzie się on mógł poruszać w przypadku jazdy po jezdni, pasie ruchu dla rowerów lub drodze dla rowerów, wynosi 25 km/h. Natomiast w przypadku jazdy po chodniku albo drodze dla pieszych urządzenia te obowiązane są przemieszczać się z prędkością pieszego [20]. W tym miejscu należy zasygnalizować, że brak precyzyjnego wskazania ograniczenia prędkości, np. w metrach na sekundę, może powodować poważne trudności interpretacyjne, bowiem prędkość pieszego może zależeć od bardzo wielu okoliczności. W warunkach umożliwiających swobodne przemieszczanie się średnia prędkość pieszego wynosi 1,34 m/s. Należy jednak brać pod uwagę czynniki, które na nią wpływają, takie jak cechy indywidualne (wiek, płeć, wzrost, stan zdrowia, obciążenie bagażem) czy okoliczności związane z ruchem (pogoda, pora dnia, pora roku) [13]. Ponadto kierujący UTO obowiązany będzie do zachowania szczególnej ostrożności i ustępowania miejsca oraz pierwszeństwa pieszym. Niezastosowanie się do ww. przepisów byłoby wykroczeniem zagrożonym karą grzywny lub karą nagany.

Możliwość poruszania się urządzeniem transportu osobistego jezdnią drogi została, ze względów bezpieczeństwa, ograniczona jedynie do obszaru zabudowanego. W myśl projektu ustawy w obszarze zabudowanym kierujący może poruszać się wyłącznie pasem ruchu dla rowerów lub drogą dla rowerów. Natomiast w przypadku ich braku wyjątkowo:

- 1) jezdnią drogi, na której prędkość dopuszczalna pojazdów lub zespołów pojazdów jest nie większa niż 30 km/h;
- 2) chodnikiem lub drogą dla pieszych wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h.

Poza obszarem zabudowanym kierujący urządzeniem transportu osobistego może poruszać się wyłącznie pasem ruchu dla rowerów albo drogą dla rowerów, a w przypadku ich braku – chodnikiem lub drogą dla pieszych.

Ograniczenie takie powoduje, że jazda UTO poza obszarem zabudowanym często będzie niemożliwa ze względu na brak odpowiedniej infrastruktury, podczas gdy rowerem jest dopuszczalna. Należałoby rozważyć zmianę proponowanej regulacji, wprowadzając dodatkowe wymagania dla kierujących UTO jak kask, oświetlenie czy nawet kamizelka odbłaskowa.

Podniesieniu poziomu bezpieczeństwa służy również zakaz przewożenia urządzeniem transportu osobistego innej osoby lub ładunku. Dodatkowo zabrania się dopuszczania osoby w wieku do lat 10 do kierowania UTO na drodze, z zastrzeżeniem jazdy w strefie zamieszkania, w przypadku gdy znajduje się ona pod opieką osoby dorosłej. Wyjątek ten został wprowadzony do projektu ustawy ze względu na szczególne zasady ruchu drogowego obowiązujące w strefach zamieszkania, gdzie pieszy korzysta z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem.

W związku z usługą wypożyczania urządzeń transportu osobistego oraz rowerów należy wprowadzić regulacje dotyczące ich postoju w pasie drogowym. Projektowana regulacja wskazuje, że może to nastąpić jedynie za zgodą zarządcy drogi udzieloną w drodze umowy w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Natomiast zatrzymanie lub postój UTO albo roweru na chodniku przy krawędzi jezdni jest możliwe, pod warunkiem że szerokość chodnika pozostawionego dla pieszych nie utrudni im ruchu i jest nie mniejsza niż 1,5 m.

Podmioty, które wprowadzają do obrotu lub świadczą usługi wypożyczenia UTO lub rowerów, będą zobowiązane zapewnić, aby pojazdy te spełniały wymagania techniczne oraz posiadały niezbędne wyposażenie. Za niewypełnienie tego obowiązku na przedsiębiorcę może zostać nałożona przez Inspekcję Handlową kara administracyjna w wysokości od 500 do 10 000 zł [20]. Warto zauważyć, że wskazanie tego organu jako właściwego do wymierzenia kary wynika z zakresu jego zadań obejmujących m.in. kontrolę legalności i rzetelności działania przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w rozumieniu przepisów odrębnych w zakresie produkcji, handlu i usług [21].

Zasady odpowiedzialności za szkody wynikłe zarówno z ruchu urządzeń transportu osobistego, jak i rowerów zostały określone w Kodeksie cywilnym (dalej k.c.). W myśl art. 436 § 1 k.c. samoistny posiadacz<sup>4</sup> mechanicznego

---

4 Posiadaczem samoistnym rzeczy jest ten, kto nią faktycznie włada jak właściciel.

środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody<sup>5</sup> odpowiada na zasadzie ryzyka. Jednakże gdy posiadacz samoistny oddał środek komunikacji w posiadanie zależne, odpowiedzialność ponosi posiadacz zależny<sup>6</sup>. Warto zauważyć, że wypożyczanie UTO zazwyczaj następuje na podstawie umowy, którą można zakwalifikować jako umowę najmu. Powoduje to, że ich użytkownicy mogą być uznawani za posiadaczy zależnych.

Należy zauważyć, że szczególnie niebezpieczne są wypadki, do których dochodzi z udziałem pieszego. Użytkownik UTO może uwolnić się od ponoszenia odpowiedzialności tylko wtedy, gdy szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności. Wykazanie tego może być szczególnie trudne, gdy zdarzenie miało miejsce na chodniku, czyli w miejscu, gdzie pieszy mógł czuć się bezpiecznie [22].

Zgodnie z art. 436 § 2 k.c. w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody wymienione osoby mogą wzajemnie żądać naprawienia poniesionych szkód tylko na zasadach ogólnych [23]. Zawarty w projekcie ustawy zapis, że kierujący UTO nie może poruszać się jezdnią poza obszarem zabudowanym powoduje, że samo jego uczestnictwo w ruchu na drodze może determinować uznanie zawinienia.

Warto wskazać, że projektodawca zabrania przewożenia urządzeniem transportu osobistego innej osoby. Przewóz pasażerów powoduje niebezpieczeństwo, ponieważ UTO konstrukcyjnie przeznaczone są do poruszania się wyłącznie przez kierującego i zwykle to przesądza o jego winie. Pasażer, który świadomie narusza prawo i godzi się na wspólną jazdę, przyczynia się do powstania szkody, tym samym pozbawiając się możliwości uzyskania odszkodowania. Należy zaznaczyć, że urządzenia transportu osobistego nie podlegają obowiązkowemu ubezpieczeniu OC. Mając na uwadze, że ustawodawca nie przewiduje obowiązku ich rejestracji, to wymuszenie obowiązku ubezpieczenia jest niemożliwe [22].

Należy wspomnieć, że własne działania nad nowelizacją p.r.d. podjęło Ministerstwo Sprawiedliwości. Zgodnie z tym projektem ograniczenia

<sup>5</sup> Zgodne z art. 435 § 1 k.c. siłami przyrody są: para, gaz, elektryczność, paliwa płynne itp.

<sup>6</sup> Posiadaczem zależnym rzeczy jest ten, kto nią faktycznie włada jak użytkownik, zastawnik, najemca, dzierżawca lub mający inne prawo, z którym łączy się określone władztwo nad cudzą rzeczą.

prędkości dotyczące UTO miałyby wynosić odpowiednio: 8 km/h po chodniku, 20 km/h po ulicy oraz 25 km/h po DDR. Przekroczenie dozwolonej prędkości byłoby zagrożone grzywną w wysokości do 5000 złotych. Projekt przewiduje również obowiązkowe wyposażenie UTO w oświetlenie. Natomiast przewóz towarów byłby dozwolony w przypadku, gdy pojazd będzie konstrukcyjnie przygotowany do przewożenia ładunku, który zostanie odpowiednio zabezpieczony przed rozluźnieniem, swobodnym zwisem lub spadnięciem podczas jazdy. Ponadto projektodawca wprowadza zakaz przewożenia urządzeniem transportu osobistego nie tylko ludzi, ale także zwierząt [24].

### ZAKOŃCZENIE

Reasumując, urządzenia transportu osobistego, podobnie jak rowery, mogą zastępować poruszanie się samochodem na krótkich odległościach, tym samym zmniejszając korki, koszty parkowania czy też emisje zanieczyszczeń. Tego typu pojazdy mogą również poprawić mobilność osób starszych oraz niepełnosprawnych [25].

Coraz większa różnorodność rodzajów transportu powoduje, że korzystanie z urządzeń powinno zostać uregulowane ustawowo. Nie mniej niektóre z projektowych przepisów wymagają doprecyzowania. Liczne wątpliwości powoduje możliwość poruszania się UTO chodnikiem lub drogą dla pieszych z prędkością pieszego, bowiem urządzenia te są szybsze i zwykle wymagają także więcej miejsca. Projektodawca nie określił również prędkości pieszego, która może zależeć od bardzo wielu czynników. Należy zaznaczyć, że wskazanie konkretnej wartości pozwoliłoby uniknąć trudności interpretacyjnych. W projekcie brak jest również przepisów dotyczących bezpieczeństwa użytkowników UTO, takich jak np. obowiązkowe używanie kasku, chociażby dla najmłodszych. Regulacja dotycząca zakazu przewożenia urządzeniem transportu osobistego ładunku, bez konkretnego określenia, czym on jest, może spowodować ograniczenie używania UTO w gastronomii, np. do dostarczenia jedzenia. Jednak uregulowanie zasad korzystania z urządzeń transportu osobistego będzie sprzyjać popularyzacji tego typu urządzeń.

Podsumowując dyskurs na temat regulacji prawnych normujących problematykę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, prowadzony na podstawie analizy obowiązujących na 25 sierpnia 2020 r. norm prawnych i przygotowywanych projektów nowych regulacji, podkreślić należy, że przy-



bywająca systematycznie liczba korzystających z UTO oraz brak regulacji sankcjonujących zasady ich użytkowania to istotny problem bezpieczeństwa ruchu drogowego (komunikacyjnego) nie tylko w Polsce, ale także w innych krajach.

#### BIBLIOGRAFIA / REFERENCES:

1. Ziobro J., *Teoretyczne i praktyczne konteksty funkcjonowania ochotniczych straży pożarnych w krajowym systemie ratowniczo-gaśniczym. Sprawność – determinanty, diagnoza, koncepcja doskonalenia*, Część 2, Difin, Warszawa 2020.
2. Helios J., Jedlecka W., *Podstawowe pojęcia prawa i prawoznawstwa dla ekonomistów*, E-Wydawnictwo Prawnicza i Ekonomiczna Biblioteka Cyfrowa, Wrocław 2015.
3. Nowacki J., *O rozumieniach skuteczności przepisów prawa*, „Studia Prawnicze” 1986, nr 1–2, s. 211.
4. Ustawa z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. z 2020 r. poz. 110 ze zm.
5. Stefański R.A., *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2008.
6. Malinowski Ł., *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, LexisNexis Polska, Warszawa 2013.
7. Ustawa z 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, Dz.U. 2019 r. poz. 821 ze zm.
8. Stefański R.A., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 7 listopada 1996 r.*, II KKN 90/96, LexPolonica nr 346995, „Prokuratura i Prawo” 1997, nr 4, s. 101.
9. Drexler Z., *Prawo o ruchu drogowym. Teksty i objaśnienia*, Warszawa 1995.
10. Konwencja o ruchu drogowym sporządzona w Wiedniu 8 listopada 1968 r., Dz.U. z 1988 r. nr 5 poz. 40.
11. Wyrok Sądu Najwyższego z 12 lipca 1975 r., V KRN 65/75.
12. Wiśniewski D., *Rower jako alternatywa dla innych środków komunikacji*, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka” 2017, nr 01, s. 19–26.
13. Gaca S., Suchorzewski W., Tracz M., *Inżynieria ruchu drogowego*, Wydawnictwo komunikacji i łączności, Warszawa 2014.
14. Ustawa z 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, Dz.U. z 2020 r. poz. 1268 ze zm.
15. Kotowski W., *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2011.



16. Wyrok Sądu Najwyższego z 24 kwietnia 1982 r., V KRN 45/82 (niepubl.).
17. Kostrzewska M., Macikowski B., *Przyjazne miasto i hybrydowa mobilność miejska, czyli o hulajnodze naukowo*, „Pismo PG” 2018, nr 9, s. 38–42.
18. <https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,24680392,hulajnogista-zderzyl-sie-na-chodniku-z-turystka-dlaczego-to.html> (dostęp: 11.08.2020 r.)
19. Janczewski J., *Mikromobilność – wybrane problemy*, „Zarządzanie innowacyjne w gospodarce i biznesie” 2019, nr 1(28), s. 129–142.
20. Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, <https://legislacja.gov.pl/projekt/12333706/katalog/12686566#12686566> (dostęp: 27.07.2020 r.).
21. Ustawa z 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej, Dz.U. z 2019 r. poz. 1668 ze zm.
22. Orlicki M., *Odpowiedzialność cywilna wynikająca z ruchu urzędzeń transportu osobistego i jej ubezpieczenie*, „Prawo asekuracyjne” 2019, nr 4, s. 3–15.
23. Ustawa z 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny, Dz.U. z 2019 r. poz. 1145 ze zm.
24. <https://legislacja.gov.pl> (dostęp: 22.08.2020).
25. Litman, T., *Managing Diverse Modes and Activities on Nonmotorized Facilities: Guidance for Practitioners*, “ITE Journal” 2006, nr 6, s. 20–27.

**DOROTA FRAŃCZAK** – magister prawa, asystent w Katedrze Prawa Gospodarczego i Handlowego w Wyższej Szkole Prawa i Administracji Rzeszowskiej Szkole Wyższej w Rzeszowie, aplikant radcowski przy Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Rzeszowie.

**DR INŻ. JAN ZIOBRO** – adiunkt w Zakładzie Bezpieczeństwa Wewnętrznego (Instytut Nauk Społecznych) Uczelni Państwowej im. Jana Grodka w Sanoku. Emerytowany oficer pożarnictwa, absolwent SGSP oraz Politechniki Warszawskiej, doktorat w dyscyplinie nauk o bezpieczeństwie uzyskał na Wydziale Bezpieczeństwa Wewnętrznego Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie. Uczestnik, organizator i dowódca wielu akcji ratowniczych oraz ćwiczeń w kraju i za granicą. Autor publikacji z zakresu: bezpieczeństwa powszechnego, zarządzania kryzysowego, ochrony przeciwpożarowej, ratownictwa.

ORCID: 0000-0002-7520-4265

**DOROTA FRAŃCZAK** – master of law, assistant at the Faculty of Economic and Commercial Law in the University of Law and Administration in Rzeszów, trainee attorney at the District Chamber of Legal Advisers in Rzeszów.

**JAN ZIOBRO, PhD** – lecturer at the Department of Internal Security (Institute of Social Sciences), the Jan Grodek State University in Sanok. retired firefighting engineer, graduate of the Main School of Fire Service and of the Technical University of Warsaw, PhD in the field of security sciences obtained in the Faculty of Internal Security of the Police Academy in Szczytno. Participant, organiser and commander of numerous rescue actions and drills in Poland and abroad. Author of publications in the field of societal security, crisis management, fire protection and rescue.  
ORCID: 0000-0002-7520-4265