

WERONIKA MIARA

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
<https://orcid.org/0009-0009-8036-9070>
wermia@st.amu.edu.pl

Przesłanki odpowiedzialności deliktowej posiadacza hulajnowy elektrycznej

Premises of Tort Liability of Possessor of E-scooter

Abstract: The article concerns the issue of micromobility in the broad sense. It analyses the concept of personal transportation devices, focusing on electric scooters and the responsibility of their users in Polish law. It discusses the premises of non-contractual liability of an electric scooter owner and cases that exclude it. The article aims to formulate conclusions regarding the existing legal status in this area.

Keywords: non-contractual liability, independent owner, beneficial owner, mechanical means of communication powered by natural forces, electric scooter

Wprowadzenie

Coraz częstszym elementem krajobrazu miejskiego stają się urządzenia transportu osobistego, do których zaliczają się hulajnowy elektryczne. Stwarza to okazję do rozważenia ich obecności na gruncie prawnym. Warto spojrzeć na ich użytkowanie nie tylko pod względem odpowiedzialności za ewentualnie wyrządzone szkody, ale również ze względu na przypisanie do konkretnej kategorii zarówno urządzeń, jak i samych ich użytkowników.

Hulajnowy elektryczne znane są również pod nazwą e-hulajnowy, jednak najlepszym i najszerszym pojęciem jest wspomniane wcześniej *urządzenie transportu osobistego* (dalej: UTO)¹. Źródłem tej nazwy należy szukać w języku angielskim, w którym funkcjonują takie terminy jak *personal mobile device* i *personal mobile vehicle*. Nie da się nie dostrzec oczywistej kalki językowej, jednak oddaje ona istotę tego, czym są hulajnowy elektryczne. Ponadto, dzięki pojemnej semantyce tej nazwy możemy objąć nią również inne urządzenia, jak np. segwaye czy hoverboardy, których użytkowanie dotychczas pozostawało kwestią nieuregulowaną. Warto zwrócić również uwagę na fakt, że obecnie pojawia się coraz więcej wynalazków tego typu – dzięki wykorzystaniu prostoty nazwy UTO można kolejne nowości niejako „wciągać” pod istniejące już przepisy, bez konieczności ich zmiany czy tworzenia nowych rozwiązań.

Przełomowym dniem dla omawianej tematyki był 20 maja 2021 r., kiedy to weszły w życie przepisy o ruchu UTO i hulajnóg elektrycznych². Wcześniej ich

¹ M. Burtowy, W. Kotowski, *Hulajnowy elektryczne oraz inne mikropojazdy. Regulacje prawne i rozwiązania samorządowe*, Warszawa 2020, s. 37.

² Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2023 r., poz. 1047), dalej: p.r.d.

status był niejasny – spełniały one definicję motoroweru, jednakże nie posiadały koniecznego wyposażenia. Ta luka została uzupełniona definicjami określającymi, czym są e-hulajnoga oraz UTO. Zgodnie z art. 2 pkt 47b p.r.d. hulajnoga elektryczna to pojazd napędzany elektrycznie, dwuosiowy, z kierownicą, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe, natomiast urządzenie transportu osobistego to pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe.

Mimo że e-hulajnogi są *de facto* urządzeniami transportu osobistego, to trzeba zauważyć, że ustawodawca wyodrębnił je jednak z zakresu definicji UTO. Można się domyślać, że przyczyną takiego działania jest chęć dokładniejszego uregulowania kwestii e-hulajnóg oraz ich przewagi ilościowej nad pozostałymi UTO. W roku 2023 liczba e-hulajnóg przekroczyła ponad 38 tys., nie wliczając w to tych posiadanych przez osoby prywatne, których danych nie sposób pozyskać, ze względu na brak obowiązku rejestracji, a co za tym idzie – nieuwzględnienie ich w bazie CEPiK³.

W p.r.d., oprócz definicji e-hulajnogi i UTO, pojawiły się nowe przepisy zawarte w art. 33–33d. Należy zaznaczyć, że art. 33 p.r.d. został jedynie zmodyfikowany poprzez dodanie do niego treści dotyczących e-hulajnóg, natomiast art. 33a–33d p.r.d. są zupełną nowością legislacyjną. Art. 33 p.r.d. do tej pory traktował jedynie o rowerach i motorowerach. Obecnie znajdziemy w nim podstawowe obowiązki i zakazy obowiązujące również kierowców e-hulajnóg, są to m.in. zachowanie ostrożności i ustępowanie pierwszeństwa pieszemu. Ponadto zabrania się jazdy bez trzymania co najmniej jednej ręki na kierownicy oraz nóg na pedałach lub podnóżkach, czepiania się pojazdów, a także jazdy po jezdni obok innego uczestnika ruchu, chyba że nie utrudnia to poruszania się innym uczestnikom ruchu albo w inny sposób nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Analizując art. 33a–33d p.r.d., należy zaznaczyć, że wprowadzają one szereg obowiązków dla osoby kierującej e-hulajnogą, m.in. obowiązek korzystania z drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeżeli są one wyznaczone dla kierunku, w którym osoba ta się porusza lub zamierza skręcić. Warunkiem korzystania z drogi dla pieszych przez kierującego e-hulajnogą jest usytuowanie drogi dla pieszych wzdłuż jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h, i brakuje drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów. Ponadto zabronione jest ciągnięcie lub holowanie innego pojazdu, przewożenie innej osoby, zwierzęcia lub ładunku – co oznacza, że tzw. przewóz dobroczynny jest nielegalny. Oprócz tego nie można poruszać się po jezdni, z wyjątkiem korzystania z pasa ruchu dla rowerów,

³ Portal Mobilne Miasto, *Strefa Danych mikromobilności Q1 2022*, <<https://mobilne-miasto.org/strefa-danych-mikromobilnosci-q1-2022/>> [dostęp: 7.04.2023].

przejazdu dla rowerów, jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością nie większą niż 30 km/h, w przypadku gdy brakuje drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów.

Kolejny artykuł, tj. art. 33b, dotyczy obowiązków kierującego UTO i z łatwością można zauważyć, że ta jednostka redakcyjna jest niemal identyczna jak poprzedzający ją artykuł. Jedną z różnic jest art. 33b ust. 3 pkt 3 p.r.d., mówiący o zakazie czepiania się pojazdów. W przypadku UTO został on umieszczony w tym samym artykule (tj. art. 33b p.r.d.), jednak, jeśli chodzi o e-hulajnogi, to zachodzi tu pewna nieścisłość. W art. 33a p.r.d., dotyczącym e-hulajnóg, brak jest przedmiotowej regulacji, jednakże została ona przewidziana już wcześniej – w art. 33 p.r.d. Z jednej strony można dostrzec pewną zapobiegliwość ze strony ustawodawcy, z drugiej strony takie rozwiązanie może budzić pewne wątpliwości. Bezsprzecznie lepsze byłoby pozostawienie art. 33 p.r.d. w dotychczasowym brzmieniu, a całość nowości legislacyjnych dotyczących e-hulajnóg umieścić w art. 33a p.r.d. Widać tu zamysł ustawodawcy, aby pokazać różnorodną i niejednorodną specyfikę e-hulajnóg, ale bez dokładnej analizy przepisów można błędnie je zinterpretować. Pobieżne przejrzenie przepisów wykaże, że art. 33b ust. 3 pkt 3 p.r.d. informuje o czepianiu się innych pojazdów, natomiast art. 33a p.r.d. już nie. Nieostrożny użytkownik mógłby więc przypuszczać, że w przypadku e-hulajnóg jest to działanie dozwolone, co nie jest prawdą, gdyż ten punkt został uwzględniony w art. 33 p.r.d. Ten przykład pozwala łatwo dostrzec mglistość przepisów. Wiadomo, że *ius civile vigilantibus scriptum est*, jednak równocześnie należy podkreślić, że są to przepisy używane w życiu codziennym, tak więc powinny być jak najprostsze i jak najbardziej zrozumiałe (jednoznaczne) dla zwykłych użytkowników prawa drogowego. Zatem chciałabym postawić tezę, że przepisów dotyczących podstaw użytkowania e-hulajnóg nie należało rozbijać na dwa osobne artykuły.

Art. 33c p.r.d. obowiązuje użytkowników zarówno e-hulajnóg, jak i UTO. Jest on niezbędny dla bezpieczeństwa pieszych, gdyż nakłada na kierowców obowiązek szczególnej ostrożności, ustępowania pierwszeństwa pieszemu, jechania z prędkością zbliżoną do poruszania się pieszego oraz nieutrudniania jego ruchu w przypadku korzystania z drogi dla pieszych.

Co ciekawe, w art. 40 p.r.d. ustawodawca nakłada na kierujących motocyklem, czterokołowcem lub motorowerem oraz na osoby przewożone takimi pojazdami obowiązek używania kasków ochronnych, natomiast w przypadku hulajnóg elektrycznych takiego obowiązku nie ma.

Przepisy dotyczące UTO znajdziemy również w innych aktach prawnych, m.in. w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia⁴.

⁴ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2024 r., poz. 502), dalej: rozp. w.t.p.

Reguluje ono maksymalne wymiary pojazdu, które dla UTO nie mogą przekraczać 0,9 m (§ 2 ust. 13a rozp. w.t.p.), obowiązkowe wyposażenie w światła pozycyjne i odblaskowe (§ 55b rozp. w.t.p.), numer rozpoznawczy (§ 55c rozp. w.t.p.), konstrukcji uniemożliwiającej rozwinięcie prędkości większej niż 20 km/h i zapewniającej bezpieczne hamowanie (§ 55d rozp. w.t.p.). Jest to dlatego ważna regulacja, że na popularności zyskuje ostatnio praktyka sprowadzania e-hulajnog z zagranicy, które posiadają znacznie większe osiągi.

Ponadto, w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych⁵ ustawodawca określa dopuszczalną szerokość dróg, tuneli, warunków postoju, także natężenie ruchu i nacisku dla rowerów i UTO. Warto zwrócić uwagę na potraktowanie UTO na równi z rowerami w § 39 rozp. t.b.d.d.p. i § 40 rozp. t.b.d.d.p., wskazujących, że drogą przeznaczoną dla UTO i hulajnog elektrycznych są drogi dla rowerów. Umieszczenie takiego zapisu niejako zwalnia z obowiązku stworzenia zupełnie nowej infrastruktury przeznaczonej wyłącznie dla UTO, a wynika z podobnej prędkości poruszania się UTO i rowerów oraz podyktowane jest bezpieczeństwem zarówno ich użytkowników, jak i pieszych.

1. Posiadanie i korelacja z urządzeniem transportu osobistego (analiza art. 436 w zw. z art. 435 Kodeksu cywilnego)

Polski kodeks cywilny⁶ nie podaje klarownej definicji tego, czym jest posiadanie. Natomiast można spotkać rozproszoną regulację tego pojęcia⁷. Wyróżniamy dwa rodzaje posiadania – samoistne i zależne. Podział ten został dokonany przez ustawodawcę w art. 336 k.c., zgodnie z którym posiadaczem rzeczy jest osoba, która faktycznie tą rzeczą włada. Rozróżnia on posiadacza samoistnego, który włada rzeczą jak jej właściciel, od posiadacza zależnego, będącego osobą, która faktycznie włada rzeczą, na podstawie określonego prawa.

1.1. Mechaniczny środek komunikacji poruszany za pomocą sił przyrody

Zgodnie z art. 436 k.c. samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody odpowiada tak samo jak prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody.

⁵ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. z 2022 r., poz. 1518), dalej: rozp. t.b.d.d.p.

⁶ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (t.j. Dz.U. z 2023 r., poz. 1610 z późn. zm.), dalej: k.c.

⁷ E. Gniewek, *Prawo rzeczowe*, Warszawa 2022, s. 312.

Istotne jest tu kryterium uznania urządzenia za „mechaniczny środek komunikacji poruszany za pomocą sił przyrody”⁸. Taki posiadacz ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności.

Jednakże istnieje pogląd, że artykuł ten nie kreuje definicji pojazdu ani nie stawia konkretnych wymagań do spełnienia. *A contrario* – jeżeli art. 436 k.c. wprost odsyła do art. 435 k.c., to jesteśmy w stanie zdefiniować bezproblemowo taki pojazd, zakładając, że przeciętna osoba wie, czym jest pojazd oraz czym są siły przyrody. Natomiast w orzecznictwie brak jest całościowego i zamkniętego katalogu, który pozwoliłby stwierdzić, które przedsiębiorstwa i zakłady wprawiane są w ruch za pomocą sił przyrody⁹.

1.2. Posiadacz samoistny i zależny środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody

Art. 436 § 1 k.c. podkreśla jednak, że gdy posiadacz samoistny oddał środek komunikacji w posiadanie zależne, odpowiedzialność ponosi posiadacz zależny.

W sytuacji gdy posiadacz samoistny oddał środek komunikacji w posiadanie zależne, według szczególnego przepisu, tj. art. 337 k.c., posiadacz samoistny nie traci posiadania przez to, że oddaje drugiemu rzecz w posiadanie zależne. Mimo niewykonywania bezpośrednio władania nad rzeczą przez posiadacza samoistnego nie traci on posiadania. Obrazując to w praktyce – gdy przedsiębiorca świadczący usługi najmowania hulajnóg elektrycznych oddaje w używanie środek komunikacji. W takim przypadku posiadaczem samoistnym jest przedsiębiorca, a posiadaczem zależnym – osoba używająca hulajnogi. Oczywiście, nie tylko najem powoduje oddanie w posiadanie zależne hulajnogi, ale także każda inna prawem przewidziana sytuacja, w której posiadacz samoistny przez przemijający okres nie wykonuje bezpośrednio władania nad rzeczą.

⁸ Szerzej na ten temat zob. m.in.: W. Dubis, *Komentarz do art. 435*, [w:] E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, Warszawa 2014, s. 864–869; M. Safjan, *Komentarz do art. 435*, [w:] K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny*, t. 1, *Komentarz do art. 1–449*¹⁰, Warszawa 2015, s. 1457–1463; M. Zelek, *Komentarz do art. 435*, [w:] M. Gutowski (red.), *Kodeks cywilny*, t. 1, *Komentarz do art. 1–449*¹¹, Warszawa 2016, s. 1765–1775; G. Bieniek, *Komentarz do art. 435*, [w:] G. Bieniek (red.), *Komentarz do Kodeksu Cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania*, t. 1, Warszawa 2002, s. 361–372; A. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia samochodowe*, Warszawa 1984, s. 68; K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008, s. 110; M. Orlicki, *Obowiązkowe ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – obszary ochrony uzasadnione aksjologicznie i uzasadnienia pozbawione*, [w:] M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński (red.), *Ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – nowe spojrzenie na znaną instytucję*, Poznań 2021, s. 11–22.

⁹ L. Jantowski, *Komentarz do art. 435*, [w:] M. Bałwicka-Szczyrba, A. Sylwestrzak (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz aktualizowany*, LEX/el. 2023.

Reasumując: jeśli chodzi o użytkowników prywatnych (tj. o osoby, które posiadają hulajnogę na własność), są oni posiadaczami samoistnymi. Natomiast w przypadku osób, które hulajnogi wynajmują od różnych korporacji, będziemy mówić o posiadaniu zależnym, ze względu na zawartą umowę najmu.

1.3. Zderzenie się dwóch pojazdów oraz przewóz z grzeczności

W art. 436 § 2 k.c. ustawodawca przewidział również sytuację zderzenia się pojazdów, a także uregulował przewóz z grzeczności. W pierwszym przypadku, posiadacz samoistny lub zależny odpowiada w sposób złagodzony, tj. na zasadzie winy. Odpowiedzialność na zasadzie winy *ex delicto* opiera się na trzech przesłankach: czyn musi być niedozwolony (bezprawny i jednocześnie zawiniony), musi zaistnieć szkoda i związek przyczynowy pomiędzy czynem niedozwolonym a szkodą¹⁰. Również na zasadzie winy opiera się przewóz z grzeczności¹¹.

Przewóz z grzeczności zdefiniował w swoim wyroku SA w Szczecinie, który zastosował definicję negatywną, tzn. określił sytuacje, które nie kwalifikują się jako przewóz z grzeczności¹². Według Sądu przewozem z grzeczności nie są sytuacje, kiedy po stronie przewoźnika istnieje obowiązek w stosunku do osób, które na podstawie przepisów ustawy uprawnione są do bezpłatnego przejazdu; w sytuacjach bezpłatnego przewozu pracownika; w razie uiszczenia opłaty przez pasażera kierowcy, który inkasuje pieniądze dla siebie; w wypadku gdy przewożenie dokonywane jest na zlecenie i w interesie posiadacza pojazdy, przewóz dokonany przez posiadacza samochodu w wyniku zawartej z przewożonym umowy, że wspólnie tym samochodem odbędą wycieczkę, przy czym część kosztów podróży poniesie przewożony. Tak więc jako przewóz z grzeczności możemy kwalifikować sytuację, gdy osoba jadąca hulajnogą przewozi drugą osobę nieodpłatnie. Warto również zaznaczyć, że oprócz kryterium nieodpłatności spełniona jest przesłanka świadczenia przewozu bezinteresownie, gdy osoba przewożąca kieruje się poczuciem grzeczności w potocznym tego słowa znaczeniu¹³.

Wydawać by się mogło, że warunki techniczne pojazdu wykluczać mogą sytuację poruszania się na e-hulajnodze przez dwie osoby, jednakże w praktyce na ulicach widać użytkowników poruszających się właśnie w ten sposób, co prowadzi to wielu niebezpiecznych sytuacji. UTO jasno definiowane jest jako „konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym urządzeniu” (art. 2 ust. 47c p.r.d.). Stąd też należy rozważyć skutki poniesienia szkody przez osobę przewożoną jako pasażer. Posiadacz UTO, dokonując przewozu z grzeczności,

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Wyrok Sądu Apelacyjnego (SA) w Krakowie z dnia 4 czerwca 2018 r., I ACa 290/17, LEX nr 2615875.

¹² Wyrok SA w Szczecinie z dnia 12 czerwca 2013 r., I ACa 179/13, LEX nr 1416344.

¹³ Wyrok SA w Poznaniu z dnia 28 kwietnia 2022 r., I ACa 137/21, LEX nr 3348641.

łamie prawo i naraża inną osobę na niebezpieczeństwo poniesienia szkody. Sam fakt dopuszczenia przejazdu więcej niż jednej osoby co do zasady będzie przesądzał o winie¹⁴. Niemniej jednak, naruszenie reguł właściwego postępowania można zarzucić również pasażerowi – analogicznie do wyroku Sądu Najwyższego dotyczącego przypadku pasażera, który decyduje się na podróż z nietrzeźwym kierowcą¹⁵. Nie sposób nie zgodzić się ze stwierdzeniem, które sformułował M. Zelek – działanie na własne ryzyko jest to sytuacja, w której ktoś świadomie i dobrowolnie uczestniczy w niebezpiecznej sytuacji¹⁶. Jak słusznie podsumowuje M. Orlicki, wszystkie te spostrzeżenia będą dotyczyły pasażerów tylko i wyłącznie tych, którzy świadomie i swobodnie podjęli decyzję o uczestniczeniu w przewozie z grzechności¹⁷.

2. Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka użytkowników urządzenia transportu osobistego

Jeśli chodzi o odpowiedzialność posiadacza, posiadacz samoistny i zależny odpowiadają, na podstawie art. 436 k.c. w zw. z art. 435 k.c., na zasadzie ryzyka, a ponadto na zasadzie winy i słuszności.

Warto w tym miejscu wspomnieć, że nawet gdy stan prawny mikropojazdów nie był uregulowany, ich posiadaczom również można było przypisać ryzyko ich użytkowania. Jak trafnie przewidział M. Burtowy, „nawet jeśli nie są one [mikropojazdy – przyp. aut.] [...] dopuszczone do ruchu po drogach publicznych [...] można będzie obciążyć ich posiadaczy tego typu ryzykiem nawet w sytuacji, gdy po ich przyszłym uregulowaniu podstawowym obszarem poruszania się będą ścieżki rowerowe, a zatem ciągi komunikacyjne użytkowane przede wszystkim przez rowery, których użytkownicy odpowiadają na zasadzie winy”¹⁸.

Celem odpowiedzialności na zasadzie ryzyka jest ochrona osób, które mogą być poszkodowane przez użytkowników pojazdów uznawanych za szczególnie niebezpieczne, a niewątpliwie e-hulajnogi do takich należą. Przyglądając się ich specyfikacji, można zauważyć, że są to pojazdy dużo mniej stabilne od np. rowerów, a także fakt, że ze względu na ich dynamikę i skrętność dość często pojawia się wśród osób poruszających się na nich zjawisko „wężykowania” wśród innych użytkowników dróg, najczęściej pieszych.

¹⁴ M. Orlicki, *Odpowiedzialność cywilna wynikająca z ruchu urządzeń transportu osobistego i jej ubezpieczenie*, „Prawo Asekuracyjne” 2019, nr 4, s. 10.

¹⁵ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 marca 2017 r., I CSK 213/16, LEX nr 2269100.

¹⁶ M. Zelek, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 3 marca 2017 r. (III CSK 213/16) dotyczącego uznania zgody na jazdę z pijanym kierowcą za przyczynienie się poszkodowanego do powstania szkody*, „Prawo Asekuracyjne” 2017, nr 4, s. 95.

¹⁷ M. Orlicki, *Ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych...*, s. 11.

¹⁸ M. Burtowy, W. Kotowski, op. cit., s. 101.

2.1. Przesłanki odpowiedzialności

Przesłankami, by podlegać odpowiedzialności na zasadzie ryzyka, są: zakwalifikowanie podmiotu wyrządzającego szkodę jako posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody; szkoda na osobie lub mieniu; związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy szkodą a ruchem mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody; a także brak przesłanek egzoneracyjnych, którymi są siła wyższa, wyłączna wina poszkodowanego oraz wyłączna wina osoby trzeciej¹⁹.

Do kwestii kwalifikacji odpowiedzialności należy podchodzić bardzo indywidualnie, zależnie od studium danego przypadku, jednak co do zasady właściciel UTO, który wyrządził daną szkodę, będzie odpowiadał jak posiadacz samoistny, co wynika z art. 436 k.c. Powracając do kwestii hulajnóg wynajmowanych – tutaj odpowiedzialność poniesie osoba będąca posiadaczem zależnym, tj. osoba kierująca mikropojazdem, która spowodowała wypadek. Warto jednak zaznaczyć, że istotnym elementem jest w tym przypadku zakres umowy między wynajmującym a najemcą. Co do zasady odpowiedzialność zależy od tego, czy posiadacz zależny ma rzeczywistą kontrolę nad ruchem pojazdu. Jednakże, co trzeba podkreślić, strony umowy najmu hulajnogi elektrycznej nie mogą zmodyfikować odpowiedzialności przewidzianej w art. 436 k.c. Mogą jedynie rozłożyć między sobą ciężar ekonomiczny, jaki wyniknie z tej odpowiedzialności.

Warto zwrócić uwagę na aspekt, jakim jest odpowiedzialność solidarna posiadacza samoistnego i posiadacza zależnego w sytuacji najmu. Do takiej sytuacji może dojść w ramach art. 441 k.c., tj. w momencie, gdy szkoda pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym w związku z ich działaniem lub zaniechaniem. Odpowiedzialność solidarna definiowana jest w art. 441 § 2 k.c. – jeżeli szkoda była wynikiem działania lub zaniechania kilku osób, ten, kto szkodę naprawił, może żądać od pozostałych zwrotu odpowiedniej części zależnie od okoliczności, a zwłaszcza od winy danej osoby oraz od stopnia, w jakim przyczyniła się do powstania szkody. Jest to natomiast zagadnienie niełatwe do interpretacji ze względu na niepewność co do przyczynowości różnych zdarzeń.

Sąd Apelacyjny w Łodzi postawił tezę, że na podstawie art. 436 w zw. z art. 435 k.c. kierujący pojazdem na zasadzie ryzyka przyjmuje na siebie odpowiedzialność ze względu na to, że ruch pojazdu sam w sobie stanowi zagrożenie, a w szczególności stanowi zagrożenie dla pieszych²⁰. Mimo że odpowiedzialność z art. 435 i art. 436 k.c. powstaje bez względu na winę kierującego pojazdem czy fakt, że szkoda nastąpiła w warunkach bezprawnego zachowania odpowiedzialnego, warto podkreślić, że istnieje możliwość zwolnienia z odpowiedzialności posiadacza mechanicznego pojazdu poruszanego za pomocą sił przyrody.

¹⁹ L. Jantowski, *Komentarz do art. 436*, [w:] M. Balwicka-Szczyrba, A. Sylwestrzak (red.), op. cit.

²⁰ Wyrok SA w Łodzi z dnia 2 grudnia 2015 r., I ACa 786/15, LEX nr 1960760.

2.2. Rozłożenie ciężaru ekonomicznego wynikającego z odpowiedzialności

Jak już wcześniej wspomniałam, strony umowy najmu e-hulajnogi nie mogą zmodyfikować odpowiedzialności przewidzianej w art. 436 k.c. Mogą jedynie rozłożyć między sobą ciężar ekonomiczny, jaki z niej wyniknie. Jednakże korporacje często starają się uchylić się od tej odpowiedzialności i niejako przerzucić ją całkowicie na posiadacza zależnego, jakim są najemcy e-hulajnóg. Zarówno Bolt Service PL sp. z o.o., jak i Dott-Solution sp. z o.o. w swoim regulaminie posiadają postawienia zwalniające je z odpowiedzialności^{21, 22}.

W regulaminie Dott podkreślono, że obowiązek zwolnienia spółki z odpowiedzialności pozostanie w mocy po rozwiązaniu niniejszych warunków, jak również po anulowaniu, zakończeniu lub zawieszeniu usług. W ten sposób przedsiębiorca niejako zabezpiecza się przed jakimikolwiek roszczeniami ze strony najemcy po jazdu. Można by stwierdzić, że użytkując prawidłowo i zgodnie z regulaminem UTO, uniknie się sytuacji, w której przedsiębiorstwo ucieka od odpowiedzialności. Jednak w rzeczywistości regulamin przewiduje poruszanie się na hulajnodze w kasku, równocześnie nie zapewniając go użytkownikom. W efekcie większość najmujących porusza się bez kasku, a w razie ewentualnego nieszczęśliwego zdarzenia przedsiębiorstwo pozostaje niejako bezkarne^{23, 24, 25}.

Można więc postawić pytanie, czy takich rozwiązań ze strony przedsiębiorców nie należy traktować jako klauzuli niedozwolonej, mającej na celu uniknięcie odpowiedzialności. Nie da się ukryć, że kształtuje ona prawa i obowiązki konsumenta w sposób rażąco naruszający jego interesy – w tym przypadku wykorzystując jego niewiedzę co do ponoszenia odpowiedzialności. Rozwiązaniem mógłby być nałożony przez ustawodawcę obowiązek zapewnienia przez przedsiębiorców odpowiedniej jakości kasku osobie najmującej e-hulajnogę. Ponadto, prowadzi nas to ponownie do wniosku, że należałoby wspomniany wcześniej art. 40 p.r.d. poszerzyć o użytkowników UTO.

2.3. Hulajnoga a obowiązkowe ubezpieczenie OC

Mimo uregulowania kwestii prawnej UTO nierozwiązanym problemem pozostaje kwestia obowiązkowego ubezpieczenia i tego, czy użytkownicy UTO powinni być nim objęci. Obecnie wiele przedsiębiorstw ubezpieczeniowych wprowadza do swojej

²¹ Bolt Service PL sp. z o.o. KRS: 0000733215.

²² Dott-Solution sp. z o.o. KRS: 0000431426.

²³ Dott, *Warunki świadczenia usług dotyczących korzystania z pojazdów dott w Polsce* <<https://ridedott.com/pl/warunki-korzystania/>> [dostęp: 21.06.2023].

²⁴ Ibidem.

²⁵ Bolt, *Globalne warunki korzystania z elektrycznych hulajnóg Bolt*, <<https://bolt.eu/pl-pl/legal/terms-for-e-vehicles/>> [dostęp: 21.06.2023].

oferty ubezpieczenia dla użytkowników UTO. Są to ubezpieczenia, ze względu na charakterystykę odpowiedzialności użytkowników e-hulajnóg, łączące odpowiedzialność cywilną i następstwa nieszczęśliwych wypadków. Jednakże nie jest to rozwiązanie wystarczające z uwagi na rosnącą liczbę użytkowników. Rozpatrując kwestię OC, należy podkreślić, że brak obowiązku obowiązkowego OC wynika z braku obowiązku rejestracji i homologacji UTO, które wynika z kolei z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE²⁶. Ze względu na takie uregulowanie nie ma obowiązku rejestracji tych pojazdów i posiadania OC. Należy się zastanowić, czy w przypadku rosnącej w tak dużym tempie liczby użytkowników UTO nie będzie konieczna zmiana stanowiska w tym zakresie. Mimo nowych obowiązków przedsiębiorców i znaczących zmian legislacyjnych ułatwiłoby to rozwiązywanie kwestii odszkodowań w przypadku nieszczęśliwych zdarzeń. Na problem ten zareagowały Węgry, które wprowadziły obowiązkowe ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej dla UTO. Od 16 lipca 2024 r. za brak polisy grożą wysokie kary²⁷. Niewykluczone, że za przykładem Węgier podążą kolejne kraje UE.

Podsumowanie

Na zakończenie należy podkreślić niejednoznaczną ocenę e-hulajnóg i kontrowersje, które one budzą. Z jednej strony zwrócić trzeba uwagę na niedostosowaną infrastrukturę drogową oraz na kwestię niebezpieczeństwa, które stwarza ich pojawienie się na drogach: ostrożności nie zachowują nie tylko ich użytkownicy, lecz także inni uczestnicy ruchu drogowego. Można przewidzieć, że liczba wypadków będzie stale rosła, ze względu na zwiększającą się popularność tych urządzeń. Z drugiej strony, nie sposób nie dostrzec również licznych korzyści płynących z ich użytkowania. UTO dzięki swojej dostępności, prostocie w użytkowaniu i dość niskim koszcie zyskały liczne grono odbiorców, które cały czas rośnie. Są one ciekawą alternatywą dla samochodów osobowych czy komunikacji miejskiej, przy tym emitują one w odróżnieniu od nich znacznie mniej zanieczyszczeń. UTO stanowią również alternatywę dla rowerów, czy to prywatnych, czy miejskich, ze względu na możliwość zaparkowania ich niemalże wszędzie oraz dostępność właściwie w każdym miejscu (warto podkreślić, że obecnie stacje rowerów miejskich są likwidowane lub ich liczba jest ograniczana). Dzięki temu hulajnoga może stać się podstawowym środkiem komunikacji w promowanych obecnie tzw. miastach piętnastominutowych. Jest to

²⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.Urz. UE L 60 z 2013 r., str. 52 z późn. zm.).

²⁷ P. Piętka, Węgry: obowiązkowe ubezpieczenie hulajnóg elektrycznych <<https://www.polskieradio.pl/399/7977/Artykul/3403382,wegry-wprowadzaja-obowiazkowe-ubezpieczenie-hulajnog-elektrycznych>> [dostęp: 21.07.2024].

idea mająca zapewnić mieszkańcom dotarcie w piętnaście minut z jednego końca miasta na drugi.

W tym miejscu chciałabym zaznaczyć istotę UTO ze względu na spełnienie wymogów Agendy 2030. Agenda 2030 to strategia rozwoju świata do 2030 r. Zawiera 17 Celów Zrównoważonego Rozwoju (ang. *Sustainable Development Goals*). Została przyjęta w 2015 r., gdy wszystkie 193 państwa członkowskie ONZ jednogłośnie przyjęły rezolucję „Przekształcamy nasz świat: Agenda na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030”²⁸. Hulajnogi elektryczne pomagają wypełniać 9 i 11 założeń Agendy, tj. „Innowacyjność, przemysł, infrastruktura” i „Zrównoważone miasta i społeczności”. Polska znajduje się obecnie na 12 miejscu na świecie pod względem realizacji założeń Agendy, natomiast postawienie na takie środki transportu jak UTO i umocnienie infrastruktury drogowej mogłyby znacząco przyczynić się do polepszenia tej pozycji.

Podsumowując całość rozważań dotyczących urządzeń transportu osobistego, a w szczególności hulajnóg elektrycznych, raz jeszcze trzeba wskazać na wyzwania przed nimi stojące. Mimo uregulowania stanu prawnego tych pojazdów nadal wiele kwestii pozostaje wątpliwych. Tak naprawdę dopiero w przyszłości orzecznictwo i praktyka wykażą słuszność obranej drogi legislacyjnej.

BIBLIOGRAFIA

- Bieniek, G. (2002). *Komentarz do art. 435*, [w:] G. Bieniek (red.), *Komentarz do Kodeksu Cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania*, t. 1. Warszawa: 361–372.
- Burtowy, M., Kotowski, W. (2020). *Hulajnogi elektryczne oraz inne mikropojazdy. Regulacje prawne i rozwiązania samorządowe*. Warszawa.
- Dubis, W. (2014). *Komentarz do art. 435*, [w:] E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*. Warszawa: 864–869.
- Gniewek, E. (2022). *Prawo rzeczowe*. Warszawa.
- Jantowski, L. (2023). *Komentarz do art. 415, 435, 436*, [w:] M. Balwicka-Szczyrba, A. Sylwestrzak (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz aktualizowany*. LEX/el.
- Ludwichowska, K. (2008). *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*. Toruń.
- Orlicki, M. (2019). *Odpowiedzialność cywilna wynikająca z ruchu urządzeń transportu osobistego i jej ubezpieczenie*. „Prawo Asekuracyjne” 4: 3–17.
- Orlicki, M. (2021). *Obowiązkowe ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – obszary ochrony uzasadnione aksjologicznie i uzasadnienia pozbawione*, [w:] M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński (red.), *Ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – nowe spojrzenie na znaną instytucję*. Poznań: 11–22.
- Safjan, M. (2015). *Komentarz do art. 435*, [w:] K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny*, t. 1, *Komentarz do art. 1–449*¹⁰. Warszawa: 1457–1463.
- Wąsiewicz, A. (1984). *Ubezpieczenia samochodowe*. Warszawa.

²⁸ Zob. <https://kampania17celow.pl/agenda-2030/> [dostęp: 12.06.2023].

- Zelek, M. (2016). *Komentarz do art. 435*, [w:] M. Gutowski (red.), *Kodeks cywilny*, t. 1, *Komentarz do art. 1–449*¹¹. Warszawa: 1765–1775.
- Zelek, M. (2017). *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 3 marca 2017 r. (III CSK 213/16) dotyczącego uznania zgody na jazdę z pijanym kierowcą za przyczynienie się poszkodowanego do powstania szkody*. „Prawo Asekuracyjne” 4: 91–99.