Marcin Orlicki

Odpowiedzialność cywilna wynikająca z ruchu urządzeń transportu osobistego i jej ubezpieczenie

W artykule opisano zasady odpowiedzialności posiadaczy samoistnych, posiadaczy zależnych oraz kierujących urządzeniami transportu osobistego za szkody wyrządzone wskutek ich ruchu. Odpowiedzialność posiadacza takiego urządzenia jest niezależna od jego winy – opiera się na zasadzie ryzyka. Jednakże w przypadku zderzenia dwóch takich urządzeń lub urządzenia transportu osobistego z samochodem lub motorem, odpowiedzialność opiera się na zasadzie winy. Również na zasadzie winy opiera się odpowiedzialność kierującego urządzeniem transportu osobistego.

Posiadacze urządzeń transportu osobistego nie zostali objęci obowiązkiem ubezpieczenia OC. Póki urządzenia te nie podlegają rejestracji, nie ma skutecznego mechanizmu kontroli spełnienia obowiązku ubezpieczenia – nie jest więc możliwe wprowadzenie obowiązku ubezpieczenia OC. Bardzo ważne i potrzebne jest jednak upowszechnienie i urealnienie ochrony ubezpieczeniowej z ubezpieczenia OC w życiu prywatnym, obejmującej odpowiedzialność za szkody wynikające z ruchu urządzeń transportu osobistego.

Słowa kluczowe: odpowiedzialność cywilna, urządzenie transportu osobistego, hulajnoga, odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, odpowiedzialność na zasadzie winy, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej w życiu prywatnym.

1. Uwagi wstępne

Od kilku lat na ulicach polskich miast pojawia się coraz więcej osób, które poruszają się przy użyciu nowoczesnych, osobistych środków transportu. Hulajnogi, deskorolki, elektryczne urządzenia samopoziomujące (segwaye), które do niedawna służyły wyłącznie zabawie (zarówno dzieci, jak i dorosłych) zaczęły być używane w funkcji transportowej. Przyczyniło się do tego z pewnością powszechne od pewnego czasu wyposażanie tego rodzaju urządzeń w napęd elektryczny. Na elektrycznej hulajnodze czy deskorolce można bez wysiłku, szybko, unikając korków, poruszać się po mieście. Nie bez znaczenia jest również to, że używanie elektrycznych środków komunikacji uchodzi za bardziej przyjazne dla środowiska.

Nowe typy pojazdów mają wiele zalet. Ich gwałtowny rozwój i wielka (choć występująca póki co tylko w największych miastach) popularność stały się jednak również źródłem problemów. Przepisy prawa o ruchu drogowym nie dostrzegały ich specyficznych cech i nie wskazywały w sposób jednoznaczny reguł poruszania się nimi. W ostatnim czasie polski ustawodawca próbuje nadrobić

zaległości i stworzyć zasady, zgodnie z którymi powinien odbywać się ruch „urządzeniami transportu osobistego”[1].

Niniejszy artykuł służy udzieleniu odpowiedzi na pytanie o odpowiedzialność cywilną za szkody wynikające z ruchu nowoczesnych urządzeń transportowych. Będzie w nim mowa o zasadach odpowiedzialności cywilnej osób będących posiadaczami takich urządzeń oraz osób, które urządzeniami takimi kierują. Konieczne jest udzielenie odpowiedzi na pytanie o możliwość stosowania kształtowanych przez dziesięciolecia reguł odpowiedzialności cywilnej posiadaczy mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody (o których mowa w art. 436 § 1 k.c.) w odniesieniu do posiadaczy i kierujących urządzeniami transportu osobistego. Trzeba również podjąć próbę udzielenia odpowiedzi na pytanie o pokrycie ubezpieczeniowe szkód wynikających z ruchu urządzeń transportu osobistego.

2. Urządzenia transportu osobistego

Polski ustawodawca zareagował z opóźnieniem na rozwój nowych środków transportu. Dopiero w drugiej połowie 2019 r. zostały przygotowane założenia nowelizacji kilku ustaw, określających zasady poruszania przy ich użyciu.

W dniu 30 lipca 2019 r. opublikowany został projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych[2]. W projekcie tym wprowadzone zostało pojęcie „urządzenia transportu osobistego”, które zostało zdefiniowane jako *„urządzenie konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym urządzeniu o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m, długości nieprzekraczającej 1,25 m, masie własnej nieprzekraczającej 20 kg, wyposażone w napęd elektryczny, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h”* (projektowany art. 2 pkt 47b ustawy – Prawo o ruchu drogowym).

Co bardzo istotne, projekt nowelizacji ustawy zawiera w swej treści zmianę sposobu definiowania pojęcia „rower”. Zgodnie z projektowanym art. 2 pkt 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, za rower uznaje się *„pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie większym 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; określenie to obejmuje również urządzenie transportu osobistego”*.

Projekt nowelizacji przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym wskazuje przypadki, w których urządzenie transportu osobistego może poruszać się jezdnią drogi (co jest dopuszczalne wyłącznie wówczas, gdy brak jest drogi dla rowe-

[1] Tło społeczne, gospodarcze i prawne rozwoju urządzeń transportu osobistego zostało ukazane w raporcie Polskiej Izby Ubezpieczeń, *Nowa miejska mobilność – Co oznacza dla ubezpieczeń,* Warszawa 2019, https://piu.org.pl/wp-content/uploads/2019/05/PIU-nowa-miejska-mobilnosc.pdf

[2] https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12323652/12622444/12622445/dokument413222.pdf

rów lub pasa ruchu dla rowerów, zaś na jezdni drogi prędkość dopuszczalna pojazdów lub zespołów pojazdów jest nie większa niż 30 km/h) (projektowany art. 16 ust. 8 ustawy – Prawo o ruchu drogowym).

Z mocy projektowanego art. 33 ust. 5a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, *„korzystanie z chodnika lub drogi dla pieszych przez kierującego urządzeniem transportu osobistego jest dozwolone wyjątkowo, gdy szerokość chodnika wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h, wynosi co najmniej 2 m i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów”*.

Propozycje istotne dla ustalenia zasad ruchu urządzeń transportu osobistego znajdziemy również w projektowanym art. 45 ust.1 pkt 11 – 15 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Przepisy te stanowią, że zakazane jest:

- pozostawianie na drodze, przystanku lub w innym miejscu przeznaczonym do ruchu roweru, jeżeli utrudnia to ruch lub zagraża bezpieczeństwu tego ruchu,
- ciągnięcie urządzeniem transportu osobistego innego pojazdu,
- używanie na drodze publicznej urządzenia wyposażonego w napęd elektryczny innego niż urządzenie transportu osobistego,
- korzystanie z chodnika lub drogi dla pieszych przez kierującego rowerem poza przypadkami określonymi w art. 33 ust. 5,
- kierowanie urządzeniem transportu osobistego przez osobę w wieku do lat 10, w tym również pod opieką osoby dorosłej.

Opisywany projekt ustawy zawiera również propozycje nowelizacji przepisów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Jej podstawowym elementem jest stworzenie przez ustawodawcę pojęcia „pojazdu elektrycznego lekkiego”. Jest on definiowany jako pojazd w rozumieniu art. 2 pkt 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (czyli rower) wyposażony w pomocniczy napęd elektryczny oraz w rozumieniu art. 2 pkt 47b ustawy – Prawo o ruchu drogowym (czyli urządzenie transportu osobistego), wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania.

Projektowana regulacja prawna urządzeń transportu osobistego dotyczy wyłącznie zagadnień prawa publicznego. Wprowadza zasady prawne związane z poruszaniem się przy użyciu tego rodzaju urządzeń, zrównując je w prawie wszystkich istotnych aspektach z rowerami.

Ustalenie przez ustawodawcę, że użytkownicy urządzeń transportu osobistego, co do zasady, mogą uczestniczyć w ruchu drogowym na zasadach podobnych do tych, na których uczestniczą rowerzyści, nie przesądza jednak samo przez się, że również podobne będą zasady odpowiedzialności cywilnej obu grup uczestników ruchu drogowego za szkody wynikające z ruchu prowadzonych przez nich pojazdów. Należy bowiem pamiętać, że prawo publiczne i prawo prywatne stanowią, co prawda, dwa ściśle ze sobą związane elementy tego samego porządku prawnego, każde z nich jednak ma precyzyjnie określony przez ustawodawcę zakres stosowania. Regulacja publicznoprawna będzie właściwa dla określenia kto i według jakich zasad powinien poruszać się przy

użyciu urządzeń transportu osobistego, zaś dla określenia zasad odpowiedzialności za szkody wynikłe z ruchu tych urządzeń wyłącznie właściwe będą przepisy prawa prywatnego (prawa odszkodowawczego) zamieszczone w kodeksie cywilnym. Te zaś – jak się zdaje – wyraźnie różnicują zasady odpowiedzialności rowerzystów i użytkowników urządzeń transportu osobistego.

3. Zakres pojęcia „mechaniczny środek komunikacji poruszany za pomocą sił przyrody" (art. 436 k.c.).

Artykuł 436 § 1 k.c. stanowi, że odpowiedzialność przewidzianą w art. 435 ponosi również samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody. Jednakże gdy posiadacz samoistny oddał środek komunikacji w posiadanie zależne, odpowiedzialność ponosi posiadacz zależny.

Surowa odpowiedzialność na zasadzie ryzyka (niezależna od winy) przypisana jest każdemu posiadaczowi „mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody". Zwolnić się od ponoszenia tej odpowiedzialności posiadacz może wówczas, gdy wykaże, że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności.

Posiadacz urządzenia transportu osobistego mógłby ponosić odpowiedzialność według zasad określonych w art. 436 § 1 k.c. tylko wówczas, gdy urządzenie komunikacyjne będące w jego posiadaniu mogło zostać uznane za „mechaniczny środek komunikacji poruszany za pomocą sił przyrody"[3].

„Siły przyrody" zdefiniowane zostały w art. 435 § 1 k.c. Przepis ten wskazuje, że są nimi „para, gaz, elektryczność, paliwa płynne itp." Nie powinno więc budzić żadnych wątpliwości, że urządzenia transportu osobistego napędzane silnikiem elektrycznym należą do kategorii „mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody". Zgodnie bowiem z przytoczoną wyżej definicją zawartą w projekcie nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym (i zarazem zgodnie z powszechnym rozumieniem tego pojęcia) urządzenia transportu osobistego są „wyposażone w napęd elektryczny".

Uznanie, że urządzenia transportu osobistego napędzane silnikiem elektrycznym są „mechanicznymi środkami komunikacji poruszanymi za pomocą sił przyrody" determinuje stosowanie w stosunku do odpowiedzialności ich

---

[3] Szerzej na ten temat rozumienia tego pojęcia zob. W. Dubis, w: E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), „Kodeks cywilny – Komentarz", Warszawa 2014, s. 864 i 869; M. Safjan, w: K. Pietrzykowski (red.), „Kodeks cywilny", t. 1, Komentarz do art. 1–449[10], Warszawa 2015, s. 1457 i 1463; M. Zelek, w: M. Gutowski (red.), „Kodeks cywilny", t. 1, Komentarz do art. 1–449[10], Warszawa 2016, s. 1765 i 1775; G. Bieniek, w: G. Bieniek (red.), „Komentarz do Kodeksu Cywilnego, Księga trzecia, Zobowiązania", t. 1, Warszawa 2002, s. 361, 372 i n.; A. Śmieja, w: A. Olejniczak (red.), „System Prawa Prywatnego", t. 6, Prawo zobowiązań – część ogólna, Warszawa 2014, s. 578, n.; W. Czachórski, w: Z .Radwański (red.), „System Prawa Cywilnego, Prawo zobowiązań – część ogólna", Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk, Łodź 1981, s. 610, 628 i n.; A. Wąsiewicz, „Ubezpieczenia samochodowe", Warszawa 1984, s. 68; K. Ludwichowska, „Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe", Toruń 2008, s. 110; M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, „Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych", Bydgoszcz – Poznań 2007, s. 56.

posiadaczy art. 436 k.c. Nie ma znaczenia dla cywilnoprawnego statusu urządzeń transportu osobistego to, czy zostały one zaliczone do kategorii „pojazdów mechanicznych" w rozumieniu przepisów ruchu drogowego.

Choć więc przepisy prawa publicznego zapewne przesądzą, że zasady ruchu urządzeń transportu osobistego są zbliżone do tych, które obowiązują w przypadku rowerów, to jednak zasady odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikłe z ruchu urządzeń transportu osobistego są już (i pozostaną) identyczne jak te, które obowiązują w przypadku samochodów.

4. Odpowiedzialność samoistnego posiadacza urządzenia transportu osobistego na zasadzie ryzyka

Jeśli urządzenie transportu osobistego znajduje się w posiadaniu posiadacza samoistnego, wówczas odpowiedzialność za szkody wynikłe z jego ruchu ponosi jego samoistny posiadacz (art. 436 § 1 k.c.), czyli osoba, która urządzeniem tym faktycznie włada jak właściciel (art. 336 k.c.). Osobą tą jest najczęściej sam właściciel, ale może być również inna osoba, która włada rzeczą bez zgody właściciela.

Odpowiedzialność posiadacza samoistnego jest wyłączona, jeśli szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności[4].

Artykuł 436 § 2 k.c. stanowi, że w przypadku, gdy posiadacz samoistny oddał środek komunikacji w posiadanie zależne, odpowiedzialność ponosi posiadacz zależny. Posiadaczem zależnym – zgodnie z art. 336 k.c. – jest ten, kto rzeczą faktycznie włada jak użytkownik, zastawnik, najemca, dzierżawca lub mający inne prawo, z którym łączy się określone władztwo nad cudzą rzeczą[5].

Większość poruszających się po polskich miastach hulajnóg elektrycznych udostępniana jest ich użytkownikom na podstawie umowy zawieranej z przedsiębiorcą trudniącym się ich „wypożyczaniem". Umowę taką można zidentyfikować jako umowę najmu, w której przedsiębiorca jest wynajmującym, zaś użytkownik hulajnogi – najemcą. Oznacza to, że użytkownik hulajnogi może być uznawany za jej posiadacza zależnego – osobę, której na podstawie umowy najmu przysługuje określone władztwo nad cudzą rzeczą (art. 336 k.c.).

Jeśli więc szkoda zostanie spowodowana w czasie, gdy urządzenie transportu osobistego znajduje się w posiadaniu zależnym, wówczas – zgodnie z art. 436 § 1 k.c. – odpowiedzialność za szkodę ponosi na zasadzie ryzyka posiadacz zależny. Odpowiedzialność posiadacza zależnego nie wynika przy tym

[4] Szerzej na temat wymienionych okoliczności egzoneracyjnych zob. W. Dubis, *op. cit*, s. 871 i n.; M. Safjan, *op. cit.*, s.1465 i n.; M. Zelek, *op. cit.*, s.1780 i n.; G. Bieniek, *op. cit*., s. 377 i n..; A. Śmieja, *op. cit*., s.627 i n.; W. Czachórski, *op. cit*., s. 634 i n.; K. Ludwichowska, *op. cit*. s. 144 i n.; M. Orlicki, J. Pokrzywniak. A. Raczyński, *op. cit*., s.62 i n.

[5] Szerzej na temat tego pojęcia zob. A. Unicki, w: J. Ignatowicz (red.), „System Prawa Cywilnego, Prawo własności i inne prawa rzeczowe", Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk 1977, s. 831 i n.; S. Rudnicki, „Komentarz do kodeksu cywilnego, Księga druga, Własność i inne prawa rzeczowe", Warszawa 1999, s. 454 i n.; T. Sokołowski, w: M. Gutowski (red.), „Kodeks cywilny", t. 1, Komentarz, art. 1–352, Warszawa 2018, s. 1695.

z postanowień umowy łączącej posiadacza samoistnego i posiadacza zależnego, a jest konsekwencją samego faktu oddania rzeczy w posiadanie zależne na podstawie umowy między tymi podmiotami.

Posiadacz urządzenia transportu osobistego (zarówno samoistny, jak i zależny) może uniknąć ponoszenia odpowiedzialności, jeśli dowiedzie, że szkoda wynikła z ruchu urządzenia nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą posiadacz nie ponosi odpowiedzialności. Reguły odpowiedzialności są więc identyczne do tych, które obowiązują w przypadku posiadaczy (samoistnych i zależnych) pojazdów samochodowych. Możliwe i konieczne jest również wykorzystywanie całego bogactwa orzecznictwa i dorobku doktryny prawa cywilnego w zakresie odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu mechanicznych środków komunikacji wprawianych w ruch za pomocą sił przyrody[6]. Prawo cywilne (w odróżnieniu od prawa o ruchu drogowym) jest wystarczająco elastyczne, by radzić sobie z ustalaniem konsekwencji prawnych wynikających z korzystania z nowoczesnych urządzeń transportowych.

Do szczególnie częstych i niebezpiecznych w skutkach wypadków, wynikających z ruchu urządzeń transportu osobistego, należą te, w których dochodzi do najechania na pieszego przez osobę poruszającą się przy użyciu takiego urządzenia. Użytkownik urządzenia transportu osobistego odpowiada cywilnie w takim przypadku na zasadzie ryzyka. Zapewne niezbyt często zdoła wykazać, że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo z wyłącznej winy poszkodowanego pieszego lub osoby trzeciej. Uwolnienie się od odpowiedzialności może być szczególnie trudne, gdy do szkody doszło na chodniku, a więc w miejscu, gdzie pieszy mógł czuć się bezpiecznie i w którym nie był zobowiązany do zachowywania żadnych szczegółowo przez prawo określonych zasad poruszania się. Trudno byłoby więc przypisać pieszemu poruszającemu się po chodniku wyłączną winę nawet wówczas, gdy nie zachowywał on się ostrożnie. Wydaje się, że nawet zataczający się na chodniku nietrzeźwy przechodzień w wielu wypadkach nie będzie mógł być uznany za poszkodowanego, który jest wyłącznie winny szkody wynikłej z ruchu urządzenia transportu osobistego.

Choć przytoczony wyżej projekt przepisów nowelizujących ustawę – Prawo o ruchu drogowym zrównuje w wielu aspektach urządzenia transportu osobistego z rowerami, to jednak w przypadku szkody wynikłej ze zderzenia urządzenia transportu osobistego z rowerem napędzanym siłą ludzkich mięśni, zastosowanie znajdzie art. 436 § 1 k.c., określający odpowiedzialność na zasadzie ryzyka posiadacza pojazdu mechanicznego, nie zaś art. 436 § 2 k.c. mówiący o zderzeniu mechanicznych środków komunikacji wprawianych w ruch za pomocą sił przyrody i wzajemnej ich odpowiedzialności na zasadach ogólnych (czyli na zasadzie winy). Mimo podobieństw w statusie publiczno-

[6] Zasadniczo aktualne są więc w odniesieniu do urządzeń transportu osobistego zasady prawne odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów opisane w opracowaniach: A. Wąsiewicz (opr. M. Orlicki, M. Wąsiewicz, „Ubezpieczenia komunikacyjne", Bydgoszcz –Poznań 2001 oraz K. Ludwichowska, *op. cit*.

prawnym i zbliżonych zasadach ruchu, urządzenia transportu osobistego są jednak traktowane przez prawo cywilne jako źródło większego zagrożenia niż napędzane siłą ludzkich mięśni rowery. Stąd też surowsze zasady odpowiedzialności cywilnej posiadaczy urządzeń transportu osobistego.

5. Zderzenie urządzenia transportu osobistego z innym mechanicznym środkiem komunikacji poruszanym za pomocą sił przyrody

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[7]. Urządzenie transportu osobistego zderza się z innym środkiem komunikacji poruszanym za pomocą sił przyrody wówczas, gdy:

- zderzają się będące w ruchu urządzenia transportu osobistego,
- będące w ruchu urządzenie transportu osobistego zderza się z będącym w ruchu mechanicznym środkiem komunikacji poruszanym za pomocą sił przyrody innym niż urządzenie transportu osobistego (w szczególności z samochodem, motocyklem).

Choć osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia transportu osobistego jest bez wątpienia słabszym (słabiej chronionym) uczestnikiem ruchu drogowego, to jednak z punktu widzenia zasad odpowiedzialności cywilnej posiadacz urządzenia transportu osobistego nie różni się od innych posiadaczy mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody. Tak więc odpowiedzialność w razie zderzenia ponosić będzie ten z posiadaczy, któremu będzie można przypisać winę.

Nie można wszakże zapomnieć o tym, że przypisanie winy w razie zderzenia środków komunikacji następuje zgodnie z zasadami prawa o ruchu drogowym. Zróżnicowany status pojazdów samochodowych i urządzeń transportu osobistego powoduje, że reguły poruszania się nimi po drogach są również odmienne. W szczególności zauważyć należy, że w niektórych przypadkach samo uczestnictwo urządzenia transportu osobistego w ruchu na drodze (na której ruch takich urządzeń nie jest dopuszczony), może naruszać reguły ruchu drogowego i determinować uznanie zawinienia użytkownika takiego pojazdu.

6. „Pasażer" hulajnogi jako poszkodowany

Cytowany na wstępie projekt nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym zakłada, że urządzenie transportu osobistego jest *„konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym urządzeniu"*. Nie powinny więc nigdy zdarzać się przypadki przewożenia takim

[7] Szerzej na temat wymienionych okoliczności egzoneracyjnych zob. W. Dubis, *op. cit*, s. 873 i n.; M. Safjan, *op. cit*., s. 1466 i n.; M. Zelek, *op. cit*., s. 1782 i n.; G. Bieniek, *op. cit*, s. 380 i n.; A. Śmieja, *op. cit.*, s. 634 i n.; K. Ludwichowska, *op. cit.*, s. 161 i n.; M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *op. cit.,* s. 65 i n.

urządzeniem jakichkolwiek pasażerów. Mimo to należy rozważyć skutki prawne poniesienia szkody przez osobę przewożoną urządzeniem transportu osobistego jako pasażer.

Zgodnie z art. 436 § 2 k.c. posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody jest odpowiedzialny na zasadach ogólnych za szkody wyrządzone temu, którego przewozi z grzeczności.

Pojęcie „przewozu z grzeczności" należy interpretować zgodnie z dorobkiem doktryny prawa cywilnego i orzecznictwa sądowego[8]. Przewóz z grzeczności (w rozumieniu ogólnym) może być równie dobrze przewozem legalnym, jak i zabronionym przez prawo. W kontekście ruchu urządzeń transportu osobistego, choć zawsze przewóz pasażera musi być uznawany za naruszenie prawa, może być on jednak kwalifikowany jako przewóz z grzeczności (co z kolei determinuje konieczność stosowania zasad odpowiedzialności, o których mowa w art. 436 § 2 k.c.).

Posiadacz urządzenia transportu osobistego, zabierając pasażera z grzeczności, łamie prawo i naraża go na niebezpieczeństwo poniesienia szkody. Niebezpieczeństwo takie wynika z podróżowania w dwójkę na urządzeniu, które konstrukcyjnie przeznaczone jest do poruszania się wyłącznie przez kierującego, znajdującego się na tym pojeździe. Sam fakt dopuszczenia przez posiadacza urządzenia do poruszania się na nim przez więcej niż jedną osobę będzie zwykle przesądzał o winie i powodował powstanie odpowiedzialności posiadacza.

Jednak również pasażerowi, który decyduje się na to, by być przewożonym urządzeniem transportu osobistego można zarzucić naruszenie reguł właściwego postępowania. Owo naruszenie porównać można do żywo w ostatnich latach dyskutowanego przypadku pasażera samochodu, który decyduje się na podróż z nietrzeźwym kierowcą. Sąd Najwyższy w takich przypadkach konsekwentnie uznaje, że dochodzi do przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody. W jednym z ostatnich wyroków dotyczących tej kwestii Sąd Najwyższy argumentował, „*że postępowanie poszkodowanego cechuje ponadto bardzo wysoki stopień naganności, ponieważ nie tylko nie podjął on działań w celu zapobiegnięcia prowadzeniu pojazdu przez kierującego znajdującego się w stanie znacznej nietrzeźwości, lecz – po uprzednim wspólnym spożywaniu alkoholu – zgodził się na wspólną jazdę, stwarzając w ten sposób dla siebie bardzo istotne niebezpieczeństwo. Okolicznością obciążającą powoda była również świadomość skutków, jakie niesie za sobą prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości, związana z tym, że powód kilka dni przed wypadkiem stanowiącym podstawę sporu, będąc pod wpływem alkoholu, spowodował inny wypadek komunikacyjny, w którym odniósł obrażenia*"[9].

---

[8] Zob. W. Dubis, *op. cit*, s. 874.; M. Safjan, *op. cit.,* s. 1467; M. Zelek, *op. cit*., s. 1783; G. Bieniek, *op. cit*, s. 381 i n.; A. Śmieja, *op. cit.,* s. 636 i n.; W. Czachórski, *op. cit*., s. 640 i n.; K. Ludwichowska, *op. cit*., s. 166 i n.

[9] Wyrok Sądu Najwyższego z 3 marca 2017 r. (III CSK 213/16), http://www.sn.pl/sites/orzecznictwo/orzeczenia3/i%20csk%20213-16-1.pdf

Innym (i zapewne trafniejszym) sposobem odczytywania prawnych konsekwencji decyzji pasażera o wspólnej podróży z nietrzeźwym kierowcą jest odwołanie się do koncepcji działania na własne ryzyko. Krytycznie glosując przywołany wyżej wyrok Sądu Najwyższego, M. Zelek działanie na własne ryzyko scharakteryzował jako „*sytuację, w której ktoś bez istotnej potrzeby, dobrowolnie i świadomie naraża się na znane mu szczególne niebezpieczeństwo (uczestniczy w niebezpiecznej sytuacji)*”[10]. W taki też sposób należałoby odczytywać skutki prawne decyzji pasażera o podróży urządzeniem transportu osobistego. Świadomie naruszając prawo i narażając się na niebezpieczeństwo pasażer urządzenia transportu osobistego pozbawia się możliwości uzyskania odszkodowania. Nielegalny pasażer nie przyczynia się do powstania lub powiększenia szkody, lecz godzi się na wystąpienie okoliczności, w których powstanie szkody jest dalece bardziej prawdopodobne niż w okolicznościach typowych (i zgodnych z obowiązującymi regulacjami dotyczącymi zasad ruchu). To zaś musi skutkować nie tylko redukcją wysokości należnego odszkodowania, lecz całkowitym pozbawieniem pasażera prawa do odszkodowania od posiadacza lub kierującego urządzeniem transportu osobistego.

Należy dodać, że (zgodnie z trafnym stanowiskiem M. Zelka), „*działanie na własne ryzyko stanowi okoliczność wyłączającą odpowiedzialność odszkodowawczą nie tylko na zasadzie winy, ale i ryzyka*”[11]. W równym stopniu prawo do odszkodowania utraci więc poszkodowany pasażer przewożony z grzeczności, jak i pasażer wobec którego posiadacz urządzenia odpowiada na zasadzie ryzyka.

Powyższe uwagi odnoszą się jedynie do tych pasażerów urządzeń transportu osobistego, którzy mogli świadomie i swobodnie podjąć decyzję o uczestniczeniu w przewozie. Prawa do odszkodowania nie traci z pewnością pasażer w wieku do 13 roku życia, jak również pasażer, który pozbawiony był możliwości podjęcia decyzji o uczestniczeniu w przewozie z należytym rozeznaniem.

7. Odpowiedzialność kierującego urządzeniem transportu osobistego

Nie powinno budzić wątpliwości, że osoba, która kieruje urządzeniem transportu osobistego ponosi odpowiedzialność cywilną na zasadzie winy. Jej sytuacja prawna w zakresie obowiązku odszkodowawczego nie różni się od tej, w której znajdują się osoby kierujące innymi mechanicznymi środkami komunikacji poruszanymi za pomocą sił przyrody. Można więc w pełnym zakresie stosować w odniesieniu do kierujących urządzeniami transportu osobistego orzecznictwo dotyczące odpowiedzialności kierowców pojazdów samochodowych oraz związany z nią dorobek doktryny prawa cywilnego.

---

[10] 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.

[11] M. Zelek, *op. cit.,* s. 97.

8. Osoba małoletnia jako posiadacz lub kierujący urządzeniem transportu osobistego

Urządzenia transportu osobistego są bardzo często użytkowane przez ludzi młodych. Zgodnie z przytoczonym na wstępie projektem ustawy kierować takimi urządzeniami będą mogły osoby, które ukończyły lat 10. Należy więc zastanowić się nad zasadami odpowiedzialności osób małoletnich za szkody wynikające z ruchu urządzeń transportu osobistego, będących w posiadaniu osób małoletnich oraz kierowanych przez osoby małoletnie.

Osoba małoletnia może być posiadaczem urządzenia transportu osobistego – zarówno samoistnym, jak i zależnym. Posiadanie samoistne jest zwykle związane z przysługującym małoletniemu prawem własności urządzenia, zaś posiadanie zależne – z zawartą przezeń umową najmu, a niekiedy – umową użyczenia (co oczywiście nie wyklucza innych relacji kontraktowych, na podstawie których małoletni posiada urządzenie za zgodą posiadacza samoistnego).

Małoletni posiadacz samoistny urządzenia transportu osobistego ponosi odpowiedzialność za szkody wynikłe z ruchu urządzenia na zasadzie ryzyka – zarówno przed ukończeniem 13 roku życia, jak i po jego ukończeniu. Statuujący tę odpowiedzialność art. 436 § 1 k.c. uniezależnia ją od winy posiadacza. Wynikająca z młodego wieku niezdolność do zawinienia nie wpływa więc na możliwość ponoszenia odpowiedzialności.

Podobnie sprawa wygląda w przypadku posiadania zależnego. Wyrazić należy wszakże przekonanie, że umowy najmu urządzenia transportu osobistego (lub innej podobnej umowy pozwalającej na korzystanie z takiego urządzenia) nie należy uznawać za umowę należącą do umów powszechnie zawieranych w drobnych bieżących sprawach życia codziennego w rozumieniu art. 14 § 2 i 20 k.c. Nawet wówczas, gdy czynsz najmu nie jest wysoki, umowa taka ma daleko idące skutki prawne (stwarza bowiem niebezpieczeństwo ponoszenia surowej odpowiedzialności na zasadzie ryzyka) i faktyczne (stwarza bowiem niebezpieczeństwo powstania u osoby małoletniej obrażeń ciała wynikających z wypadków drogowych). Dlatego rodzice i opiekunowie osób małoletnich powinni zachować możliwość wywierania wpływu na zawieranie przez te osoby umów najmu (i innych podobnych) dotyczących urządzeń transportu osobistego.

Z przepisu 426 k.c. wynika[12], że kierujący urządzeniem transportu osobistego, który nie ukończył lat 13, nie ponosi odpowiedzialności za wyrządzoną szkodę (chyba że ponosi odpowiedzialność na podstawie art. 436 § 1 k.c. jako posiadacz pojazdu). W przypadku, gdy kierującemu urządzeniem z powodu wieku winy poczytać nie można, obowiązana do naprawienia szkody będzie osoba zobowiązana do nadzoru nad małoletnim, chyba że uczyniła ona zadość obowiązkowi nadzoru albo że szkoda powstałaby także przy starannym wykonywaniu nadzoru.

[12] Zob. W. Dubis, *op. cit.*, s. 848 i n.; Z. Banaszczyk, w: K. Pietrzykowski (red.), „Kodeks cywilny", t. 1, Komentarz do art.1–449[10], Warszawa 2015, s. 1434; M. Zelek, *op. cit.*, s. 1718 i n.; G. Bieniek, *op. cit*., s. 323 i n.

Czynienie zadość obowiązkowi nadzoru nad małoletnim, który kieruje urządzeniem transportu osobistego to przede wszystkim:

- podejmowanie przez rodzica lub opiekuna działań służących temu, by małoletni kierował urządzeniem transportu osobistego dopiero po uzyskaniu wymaganych przez prawo uprawnień (czyli – zgodnie z projektowanymi przepisami – po uzyskaniu karty rowerowej),
- podejmowanie przez rodzica lub opiekuna działań służących temu, by małoletni uczestniczył w ruchu drogowym tylko w zakresie zgodnym z faktycznie posiadanymi przez niego umiejętnościami i doświadczeniem,
- przeciwdziałanie przez rodzica lub opiekuna zauważonym lub zgłoszonym przez inne osoby nieprawidłowościom w sposobie prowadzenia przez małoletniego urządzenia transportu osobistego (nadmierna brawura, nieuwaga, nieostrożność, lekceważenie zasad ruchu drogowego, poruszanie się po drogach, na których ruch urządzeń transportu osobistego nie jest dozwolony).

9. Hulajnoga a obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych

Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych stanowi, że *„posiadacz pojazdu mechanicznego jest obowiązany zawrzeć umowę obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem posiadanego przez niego pojazdu* (art. 23 ust. 1). Pojazdem mechanicznym, zgodnie z art. 2 ust. 1 pkt 10 cytowanej ustawy jest:

„a) pojazd samochodowy, ciągnik rolniczy, motorower i przyczepa określone w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym,

b) pojazd wolnobieżny w rozumieniu przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym, z wyłączeniem pojazdów wolnobieżnych będących w posiadaniu rolników posiadających gospodarstwo rolne i użytkowanych w związku z posiadaniem tego gospodarstwa”.

Bez wątpienia więc, urządzenia transportu osobistego nie są zaliczane do kategorii „pojazdów mechanicznych”, a na ich posiadaczach nie spoczywa obowiązek ubezpieczenia. Nie ma znaczenia dla kwestii istnienia obowiązku ubezpieczenia fakt zaliczenia urządzeń transportu osobistego do grupy środków transportu, których posiadacze ponoszą odpowiedzialność na zasadzie ryzyka (art. 436 § 1 k.c.), podobnie jak posiadacze pojazdów mechanicznych.

Należy zachować daleko idącą ostrożność i wstrzemięźliwość przy formułowaniu wniosków *de lege ferenda* dotyczących wprowadzania nowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy urządzeń transportu osobistego[13]. Nie wolno zapominać, że każde wprowadzane przez ustawodawcę nowe obowiązkowe ubezpieczenie OC powinno:

[13] Pytanie o potrzebę i możliwości wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia OC dla posiadaczy urządzeń transportu osobistego stawiane jest powszechnie – również na szczeblu organizacji międzynarodowych, m.in. w czasie zorganizowanej w dniu 16 października 2019 r. przez

- „dotyczyć dziedzin ważnych ze społecznego i gospodarczego punktu widzenia,
- obejmować ryzyka o charakterze powszechnym,
- chronić interesy osób poszkodowanych i uprawnionych, będących osobami trzecimi, poprzez gwarantowanie możliwości zaspokojenia ich roszczeń,
- gwarantować skuteczną kontrolę spełnienia obowiązku”[14].

Jak się zdaje, spełnione są wszystkie przesłanki wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy urządzeń transportu osobistego poza ostatnią z wymienionych. Skoro ustawodawca nie przewiduje (i zapewne nie ma w planach) obowiązku rejestracji urządzeń, wymuszenie obowiązku ubezpieczenia jest niemożliwe. Jeśliby znacząca część posiadaczy urządzeń – wbrew obowiązkowi – nie ubezpieczała swej odpowiedzialności cywilnej, ochrona interesów ofiar wypadków byłaby iluzoryczna. Gdyby natomiast wprowadzić – wzorem ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – odpowiedzialność Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego za szkody, za które są odpowiedzialni posiadacze, którzy nie wypełnili obowiązku ubezpieczenia, UFG ponosiłby nadmiernie wysokie koszty. Regresowanie wypłaconych odszkodowań wobec nieubezpieczonych posiadaczy urządzeń transportu osobistego byłoby zapewne znacząco trudniejsze i mniej skuteczne od regresowania odszkodowań od posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Jeśli mechanizmy ubezpieczeń dobrowolnych (o których poniżej) okażą się niewystarczające, ustawodawca będzie musiał podjąć trud stworzenia sprawnego mechanizmu rejestracyjnego urządzeń transportu osobistego oraz (być może) zbudowania surowszego niż obecnie systemu przyznawania uprawnień do ich prowadzenia. Wprowadzenie nowego ubezpieczenia obowiązkowego mogłoby być finałem tych prac. Z pewnością zaś nie może ich poprzedzać, ani też ich zastępować.

10. Urządzenie transportu osobistego a dobrowolne ubezpieczenie OC

Skuteczność ochrony ofiar wypadków spowodowanych ruchem urządzeń transportu osobistego nie musi wynikać z obowiązkowego charakteru ubezpieczenia OC obejmującego odpowiedzialność posiadaczy i użytkowników tych urządzeń. Wystarczy powszechność ubezpieczenia oraz odpowiedni zakres ochrony ubezpieczeniowej, w szczególności zaś suma gwarancyjna adekwatna do zagrożenia.

Posiadanie i użytkowanie urządzenia transportu osobistego bez właściwego ubezpieczenia OC jest niezwykle nierozsądne. Przy użyciu takiego urządzenia

---

Insurance Europe w Brukseli konferencji „Insuring Mobility, today and tomorrow” – por. opracowanie Insurance Europe: https://www.insuranceeurope.eu/sites/default/files/attachments/Insuring%20mobility%20%E2%80%94%20today%20and%20tomorrow.pdf

[14] Uzasadnienie do projektu ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych z dnia 4 czerwca 2002, druk sejmowy 543, dostępne na stronie internetowej: http://www.sejm.gov.pl

można wyrządzić istotną szkodę osobie trzeciej, ochrona ubezpieczeniowa jest więc konieczna.

Postulować należy, by wszyscy przedsiębiorcy trudniący się wynajmowaniem urządzeń transportu osobistego zawierali umowę ubezpieczenia OC na rachunek najemców. Władze komunalne w miastach, w których przedsiębiorcy tacy działają, powinny wymagać od nich zapewnienia najemcom ochrony ubezpieczeniowej w adekwatnym do zagrożenia zakresie. Władze okazują w ten sposób rzeczywistą troskę o interesy mieszkańców – każdy z nich może przecież stać się ofiarą wypadku spowodowanego przez urządzenie transportu osobistego.

Ryzyko ponoszenia odpowiedzialności cywilnej za szkodę wynikającą z ruchu urządzenia transportu osobistego stało się w ostatnich latach powszechne i istotne. Dlatego każdy dystrybutor ubezpieczeń analizując potrzeby i wymagania klienta, który poszukuje ochrony ubezpieczeniowej w zakresie odpowiedzialności cywilnej w życiu prywatnym, powinien wziąć pod uwagę tę kwestię: zadać stosowne pytanie i przeanalizować odpowiedź. Chodzi przy tym nie tylko o odpowiedzialność poszukującego ochrony jako posiadacza lub kierującego urządzeniem, ale również jego odpowiedzialność jako osoby nadzorującej małoletniego użytkownika urządzenia.

Suma gwarancyjna, która daje realną ochronę dla posiadacza lub kierującego urządzeniem transportu osobistego jest zwykle znacząco wyższa od sum zwyczajowo przyjętych w zawieranych w Polsce ubezpieczeniach OC w życiu prywatnym. Rzeczywista ochrona OC za szkody z ruchu urządzeń transportu osobistego to ochrona, w której dostrzega się konieczność zapłaty odszkodowania i zadośćuczynienia w przypadku uszkodzenia ciała, spowodowania rozstroju zdrowia, a nawet śmierci ofiary wypadku. Suma gwarancyjna musi uwzględniać poziom przyznawanych w takich przypadkach świadczeń odszkodowawczych.

Być może nowa miejska mobilność nieobjęta ubezpieczeniami obowiązkowymi stanie się szansą na wzbudzenie zainteresowania i wzmożenie popytu na dobrowolne ubezpieczenie OC w życiu prywatnym oraz na odnowę (i poprawę) oferty tego rodzaju ubezpieczeń. Bo przecież stały się one potrzebne bardziej niż kiedykolwiek wcześniej!

11. Zakończenie

Nastał czas nowych szans i wyzwań dla polskiego rynku ubezpieczeniowego. Społeczeństwo, które w ostatnich latach intensywnie korzystało z możliwości dochodzenia odszkodowań, wypłacanych przez ubezpieczycieli, stanie przed możliwością dochodzenia podobnych odszkodowań, które nie zawsze objęte są ochroną ubezpieczeniową. Wielu poszkodowanych nie uzyska odszkodowania, wielu sprawców szkód (niekiedy nieletnich) popadnie w długi. Już wkrótce niektórzy przypomną sobie, jak wielką wartością są ubezpieczenia i jak wielkim zagrożeniem jest ich brak.

Ubezpieczenia dobrowolne działają tylko wówczas, gdy dystrybutorzy ubezpieczeń i ich klienci są świadomi skali zagrożeń i wiedzą, w jaki sposób zaradzić im może ochrona ubezpieczeniowa. Lepiej, by świadomość ta przychodziła

przed szkodą (dzięki edukacji profesjonalnej i powszechnej) niźli po serii brzemiennych w skutki wypadków spowodowanych przez urządzenia transportu osobistego.

Ubezpieczenia te są potrzebne, a ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej są potrzebne bardziej niż jakiekolwiek inne. Być może nowa miejska mobilność to szansa na ich renesans.

dr hab. Marcin Orlicki, prof. UAM
ORCID: 0000-0001-8396-9439
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

Bibliografia

Bieniek G. (red.), „Komentarz do Kodeksu Cywilnego, Księga trzecia, Zobowiązania", t. 1, Warszawa 2002.
Gniewek E., Machnikowski P. (red.), „Kodeks cywilny – Komentarz", Warszawa 2014.
Gutowski M. (red.), „Kodeks cywilny", t. 1, Komentarz do art.1–449[10], Warszawa 2016.
Ignatowicz J. (red.), „System Prawa Cywilnego, Prawo własności i inne prawa rzeczowe", Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk 1977.
Insurance Europe, *Insuring Mobility, today and tomorrow*.
Ludwichowska K., „Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe", Toruń 2008.
Olejniczak A. (red.), „System Prawa Prywatnego", t. 6, Prawo zobowiązań – część ogólna, Warszawa 2014.
Orlicki M., Pokrzywniak J., Raczyński A., „Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych", Bydgoszcz – Poznań 2007.
Pietrzykowski K. (red.), „Kodeks cywilny", t. 1, Komentarz do art.1–449[10], Warszawa 2015.
Radwański Z. (red.), „System Prawa Cywilnego, Prawo zobowiązań – część ogólna", Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk, Łódź 1981.
Raport Polskiej Izby Ubezpieczeń, *Nowa miejska mobilność – Co oznacza dla ubezpieczeń,* Warszawa 2019,
Rudnicki S., „Komentarz do kodeksu cywilnego, Księga druga, Własność inne prawa rzeczowe", Warszawa 1999.
Wąsiewicz A., „Ubezpieczenia samochodowe", Warszawa 1984, s. 56,
Zelek M., „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.

Motor Third-Party Liability of Personal Transportation Devices and Its Insurance

The aim of the article is to describe the principles of liability of autonomous and dependent possessors as well as of users of personal transportation devices for damage caused by their movement. The liability of holders of such devices is independent of their fault and is based on the principle of risk. However, in the event of a collision between two such transporters or a personal transportation device with a car or a motorcycle, the liability shall be based on the principle of

guilt. The liability of the user of a personal transportation device is also fault-based. Owners of personal transportation devices are not subject to the motor third-party liability insurance**.** As long as these devices are not legally required to be registered, there is no effective mechanism to control the fulfilment of the third-party liability insurance obligation. It is therefore not possible to introduce compulsory liability insurance. However, it is necessary and important to popularize and strengthen the insurance coverage under liability insurance in private life, including liability for damage resulting from the usage of personal transportation devices.

Keywords: civil liability, personal transportation device, scooter, strict (risk-based) liability, fault--based liability, personal liability insurance in private life.